

Gianbattista La Rocca
Amministratore Delegato

Roma, 3 luglio 2020

Ns. prot.: ITALO/P/20/185.002

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Via Nizza, 230
10126 - Torino

Alla c.a. attenzione Dott. Cinzia Rovesti

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

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

Oggetto: Delibera n. 86/2020 del 23 aprile 2020. Regolazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie per l'offerta di un nuovo servizio di trasporto passeggeri. Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del Regolamento della Commissione n. 1795/2018. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione - Osservazioni ITALO

Spett.le Autorità,

facendo seguito a quanto disposto nella delibera di cui in oggetto, trasmettiamo in allegato (anche in formato editabile) le osservazioni della scrivente Impresa Ferroviaria alla Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico.

Nel confermare la piena disponibilità della Scrivente per ogni chiarimento e ulteriore informazione, porgiamo i più cordiali saluti.



Gianbattista La Rocca

All.: c.s.

Punto	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato/integrato	Osservazioni/motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
<p>PUNTO 1.2</p> <p>QUESITO 1</p> <p><i>Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alla definizione di "modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente"</i></p>	<p>Rientrano nell'ambito oggettivo di applicazione della metodologia i nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri resi su infrastrutture di rete già in uso da parte di operatori titolari di contratti di servizio pubblico in regime di esclusiva. Sono considerati tali sia i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione, sia i servizi che presentano una modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente, in particolare in termini di aumento delle frequenze o del numero di fermate.</p> <p>Resta inteso che deve intendersi quale "sostanziale" la modifica di un servizio ferroviario passeggeri esistente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aumenti, sulla relazione su cui insiste l'OSP, la frequenza del servizio passeggeri a mercato di almeno un terzo rispetto alla frequenza del servizio OSP che già insiste sulla relazione; • aumenti, sulla relazione su cui insiste l'OSP, il numero delle fermate del servizio a mercato di almeno un mezzo rispetto al numero delle fermate previste per il servizio OSP stesso. <p>Non rientrano invece nell'ambito di applicazione della metodologia i prolungamenti dei servizi a mercato - nuovi o esistenti - su una relazione ove è presente un servizio OSP.</p>	<p>Rientrano nell'ambito oggettivo di applicazione della metodologia i nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri resi su infrastrutture di rete già in uso da parte di operatori titolari di contratti di servizio pubblico in regime di esclusiva. Sono considerati tali sia i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione, sia i servizi che presentano una modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente, in particolare in termini di aumento delle frequenze o del numero di fermate.</p> <p>Resta inteso che deve intendersi quale "sostanziale" la modifica di un servizio ferroviario passeggeri esistente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aumenti, sulla relazione su cui insiste l'OSP, la frequenza del servizio passeggeri a mercato di almeno un terzo rispetto alla frequenza del servizio OSP che già insiste sulla relazione; • aumenti, sulla relazione su cui insiste l'OSP, il numero delle fermate del servizio a mercato di almeno un mezzo rispetto al numero delle fermate previste per il servizio OSP stesso. <p>Non rientrano invece nell'ambito di applicazione della metodologia i prolungamenti dei servizi a mercato - nuovi o esistenti - su una relazione ove è presente un servizio OSP.</p>	<p>Al fine di rendere oggettiva la definizione, si ritiene utile definire delle soglie associate all'aumento delle frequenze ovvero del numero di fermate. In particolare, si propone di definire "sostanziale" la modifica di un servizio ferroviario passeggeri a mercato esistente laddove:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vi sia, sulla relazione su cui insiste l'OSP, un aumento della frequenza del servizio a mercato maggiore di un terzo della frequenza del servizio OSP già insistente sulla relazione; • vi sia, sulla relazione su cui insiste l'OSP, un aumento del numero delle fermate del servizio a mercato maggiore di un mezzo del numero delle fermate previste per il servizio OSP stesso. <p>Inoltre, si ritiene che debbano essere esclusi dall'ambito di applicazione della metodologia in esame i prolungamenti dei servizi a mercato - nuovi o esistenti - su una relazione ove è presente un servizio OSP, in quanto finalizzati a garantire un collegamento diretto tra le località della relazione OSP e le località al di fuori della stessa.</p>

<p><u>PUNTO 2</u></p> <p><u>PUNTO 3.2</u></p>	<p>2.1 A seguito della ricezione di una richiesta di esame dell'EET, l'Autorità avvia il relativo procedimento per valutare se il nuovo servizio ferroviario passeggeri abbia una incidenza negativa notevole sull'equilibrio economico del contratto di servizio. Tale valutazione tiene conto dell'incidenza del nuovo servizio sulla redditività del contratto di servizio dell'impresa ferroviaria che presta il servizio pubblico e/o sul costo netto per l'Ente affidante. Tale analisi è svolta valutando l'impatto sul contratto di servizio nel suo complesso e per l'intera durata del contratto stesso.</p> <p>2.2 L'Autorità, tenuto conto degli esiti delle consultazioni di cui all'articolo 12, comma 6, del d.lgs. 112/2015, effettua le proprie valutazioni verificando in via preliminare il carattere di novità ed i requisiti per l'ammissibilità della richiesta dell'EET del nuovo servizio; verificati positivamente entrambi tali profili, viene riscontrata l'effettiva sostituibilità tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto con obblighi di servizio pubblico (di seguito, anche OSP), e si valuta, quindi, l'incidenza del nuovo servizio tenendo in considerazione anche i benefici netti della relativa introduzione, con particolare riferimento a: vantaggi netti per i clienti; vantaggi sociali e ambientali; effetti di rete, non solo sulla gestione della rete ferroviaria, ma sul sistema trasportistico nel suo complesso.</p>	<p>2.1 A seguito della notifica di cui all'art. 4, comma 1, del regolamento di esecuzione, l'Autorità effettua le proprie valutazioni preliminari verificando il carattere di novità del servizio. Quindi, l'Autorità: (a) ove ritenga che il servizio proposto non costituisca un nuovo servizio o una modifica sostanziale ad un servizio esistente ai sensi di quanto previsto dal punto 1.2, informa della propria decisione il soggetto proponente ed il Gestore dell'Infrastruttura; (b) ove, viceversa, ritenga che il servizio proposto costituisca un nuovo servizio o una modifica sostanziale ad un servizio esistente: a) comunica la sua decisione al proponente e al Gestore dell'Infrastruttura; b) pubblica il modulo di notifica standard sul proprio sito web; e c) procede alla notifica ai soggetti richiedenti a termini dell'art. 4, comma 4, del regolamento di esecuzione.</p> <p>2.2 A seguito della ricezione di una richiesta di esame dell'EET, l'Autorità avvia il relativo procedimento per valutare se il nuovo servizio ferroviario passeggeri abbia una incidenza negativa notevole sull'equilibrio economico del contratto di servizio. Tale valutazione tiene conto dell'incidenza del nuovo servizio sulla redditività del contratto di servizio dell'impresa ferroviaria che presta il servizio pubblico e/o sul costo netto per l'Ente affidante. Tale analisi è svolta valutando l'impatto sul contratto di servizio nel suo complesso e per l'intera durata del contratto stesso.</p> <p>2.3 L'Autorità, tenuto conto degli esiti delle consultazioni di cui all'articolo 12, comma 6, del d.lgs. 112/2015, effettua le proprie valutazioni verificando in via preliminare il carattere di novità ed i requisiti per l'ammissibilità della richiesta</p>	<p>Come noto, il Regolamento di Esecuzione UE 2018/195 del 28 novembre 2018 prevede: (a) all'art. 4, comma 4, la pubblicazione sul sito web dell'Organismo di regolazione del "modulo di notifica standard" presentato dall'IF "proponente" e la successiva "notifica" ai soggetti "richiedenti"; (b) all'art. 8, comma 2, che le informazioni inserite nel modulo di notifica <i>standard</i>, non sono considerate informazioni sensibili sotto il profilo commerciale. L'applicazione di tale meccanismo - in assenza di adeguati e, a parere della scrivente Società, doverosi - accorgimenti, rischia di produrre gravi fenomeni distorsivi della concorrenza nel settore dei servizi a mercato, soprattutto in un contesto - come quello del mercato italiano - dove l'IF <i>incumbent</i> nel segmento dei servizi OSP è anche l'IF <i>incumbent</i> nel segmento dei servizi <i>open access</i>.</p> <p>Invero, ai sensi dell'art. 4, comma 2 del Regolamento, nel modulo di notifica devono essere indicati, tra l'altro: (a) l'itinerario dettagliato del nuovo servizio passeggeri proposto; (b) la data prevista di inizio della prestazione; f) l'orario indicativo, la frequenza e la capacità del nuovo servizio.</p> <p>È evidente che nell'ambito dei servizi a mercato tali informazioni sono senz'altro idonee a disvelare le strategie commerciali delle IF, le quali, invece, dovrebbero essere tutelate "time-to-market" al fine di garantire il successo delle nuove iniziative.</p> <p>In particolare, la divulgazione - con largo anticipo - in favore di tutti i soggetti potenzialmente interessati (non solo dei "soggetti richiedenti") della notizia relativa alla probabile attivazione di un nuovo servizio ferroviario da parte di un'IF</p>
---	--	--	---

	<p>dell'EET del nuovo servizio; verificato positivamente entrambi talei profilo, viene riscontrata l'effettiva sostituibilità tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto con obblighi di servizio pubblico (di seguito, anche OSP), e si valuta, quindi, l'incidenza del nuovo servizio tenendo in considerazione anche i benefici netti della relativa introduzione, con particolare riferimento a: vantaggi netti per i clienti; vantaggi sociali e ambientali; effetti di rete, non solo sulla gestione della rete ferroviaria, ma sul sistema trasportistico nel suo complesso.</p> <p>Punto 3.2:</p> <p>L'Autorità, nel caso sussistano le caratteristiche di compatibilità di cui al punto 3.1, verifica se il servizio ferroviario notificato si qualifichi come un nuovo servizio ai sensi di quanto previsto dal punto 1.2, e, in tal caso, valuta l'ammissibilità della richiesta dell'EET.</p>	<p>offrirebbe un indebito (e rilevante) vantaggio alle altre IF, dando loro la possibilità di conoscere anticipatamente ed, eventualmente, replicare/contrastare le strategie commerciali del proprio competitor.</p> <p>La "segretezza delle informazioni commerciali" rappresenta un "bene giuridico" espressamente tutelato dalla Direttiva 2012/34/UE e dal d.lgs. 112 del 2015 di recepimento, anche (e soprattutto) con riferimento alle richieste di capacità di infrastruttura, e ciò non solo al fine di tutelare le legittime esigenze delle IF, ma anche di garantire il bene primario e di interesse generale della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto.</p> <p>Si impone, pertanto, un equo contemperamento tra la tutela della riservatezza commerciale e altri interessi perseguiti dalla normativa rilevante che - sulla base di quanto sopra rilevato - può essere efficacemente realizzato attraverso i seguenti meccanismi e garanzie procedurali e sostanziali.</p> <p>Al fine di preservare almeno parzialmente il diritto alla riservatezza delle strategie commerciali dei "proponenti", appare necessario collocare il sub-procedimento di verifica del "carattere di novità" del nuovo servizio da parte dell'Autorità, di cui al paragrafo 2.2. del Documento di consultazione: (a) dopo la notifica del "modulo standard" di cui al comma 1 dell'art. 4 del Regolamento UE 2018/195; e (b) prima della (eventuale) pubblicazione sul sito web dell'ART del predetto modulo e della notifica ai "soggetti richiedenti" di cui all'art. 4, comma 4, del medesimo Regolamento; di modo che l'ART - ove ritenga che il servizio proposto non costituisca un "nuovo servizio ferroviario per passeggeri" o una "modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente" (ai sensi</p>
--	--	--

			<p>e per gli effetti del Regolamento, secondo i criteri ivi definiti e gli ulteriori criteri che saranno eventualmente stabiliti dall'Autorità), darà comunicazione della sua decisione al "proponente" e al Gestore dell'infrastruttura;</p> <p>- viceversa provvederà: a) alla comunicazione della sua decisione al "proponente" e al Gestore dell'infrastruttura; b) alla pubblicazione del "modulo di notifica standard" sul proprio sito web; e b) alla notifica ai soggetti richiedenti ai fini dell'eventuale svolgimento dell'EET.</p> <p>Del resto, simile soluzione è stata già adottata - come noto all'Autorità - nell'ordinamento francese.</p> <p>Si ritiene inoltre necessario, a tutela della segretezza delle informazioni commerciali, l'individuazione di criteri oggettivi (quali a titolo esemplificativo la presenza, sulla relazione in cui insiste il servizio OSP, di un servizio a mercato) che esentino l'IF proponente il "nuovo servizio" dall'obbligo di notifica preliminare all'ART.</p> <p>Ciò consentirebbe, peraltro, di rendere meno oneroso per le IF il termine dei 18 mesi di preavviso per l'attivazione di un "nuovo servizio ferroviario". Tale termine, infatti, risulta oggettivamente gravoso, in quanto le tempistiche di programmazione commerciale e industriale delle IF che operano a mercato sono notevolmente più brevi, in un contesto in cui il <i>time to market</i> è un fattore competitivo.</p>
<p>PUNTO 3.6</p> <p>QUESITO 2</p> <p><i>Si chiedono osservazioni ed eventuali</i></p>	<p>Se il nuovo servizio presenta caratteristiche che lo qualificano come "ad alto valore", tali da renderlo manifestamente non sostituibile con i servizi oggetto del contratto OSP riferiti alle stesse relazioni origine/destinazione, l'Autorità non procede ulteriormente e concede l'accesso al nuovo servizio, comunicando le risultanze delle</p>	<p>Se il nuovo servizio presenta caratteristiche che lo qualificano come "ad alto valore", tali da renderlo manifestamente non sostituibile con i servizi oggetto del contratto OSP riferiti alle stesse relazioni origine/destinazione, l'Autorità non procede ulteriormente e concede l'accesso al nuovo servizio, comunicando le risultanze delle</p>	<p>Al fine di valutare se un servizio è qualificabile "ad alto valore" si ritiene fondamentale tener conto anche (i) delle performance del servizio quali, ad esempio, maggior velocità commerciale media, riduzione dei tempi di percorrenza tra diverse località e (ii) della maggiore accessibilità</p>

<p><i>proposte puntuali e motivate in merito alla definizione di "nuovo servizio ferroviario ad alto valore".</i></p>	<p>proprie analisi alle parti interessate. Un nuovo servizio si intende ad alto valore se sono presenti, anche disgiuntamente, le seguenti caratteristiche:</p> <p>a) integrazione in un pacchetto commerciale (anche in un unico biglietto o abbonamento) di più modalità e tipologie (di linea e non di linea) di trasporto e di servizi diversi;</p> <p>b) elevate condizioni di qualità tecnica e/o commerciale offerte all'utenza, riferite, a titolo non esaustivo, a: condizioni di comfort, servizi di bordo, assistenza clienti, condizioni di indennizzo;</p>	<p>proprie analisi alle parti interessate. Un nuovo servizio si intende ad alto valore se sono presenti, anche disgiuntamente, le seguenti caratteristiche:</p> <p>a) integrazione in un pacchetto commerciale (anche in un unico biglietto o abbonamento) di più modalità e tipologie (di linea e non di linea) di trasporto e di servizi diversi;</p> <p>b) elevate condizioni di qualità tecnica e/o commerciale offerte all'utenza, riferite, a titolo non esaustivo, a: condizioni di comfort, servizi di bordo, assistenza clienti, condizioni di indennizzo;</p> <p>c) <i>elevate performance quali, ad esempio, maggior velocità commerciale media, riduzione dei tempi di percorrenza tra diverse località, ecc.;</i></p> <p>d) <i>maggior accessibilità territoriale riferita, ad esempio, alla creazione di collegamenti diretti tra località attualmente non servite da soluzioni senza cambio.</i></p>	<p>territoriale riferita, ad esempio, alla creazione di collegamenti diretti tra località attualmente non servite da soluzioni senza cambio.</p>
<p>PUNTO 3.3</p> <p>QUESITO 3</p> <p><i>Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alle condizioni di cui ai punti 3.1 e 3.3</i></p>	<p>La richiesta dell'EET non è ammissibile qualora si riscontrino una delle seguenti condizioni:</p> <p>a) rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del contratto OSP, al netto del pedaggio corrisposto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, inferiore alle soglie di legge applicabili, con riferimento all'ultimo esercizio disponibile;</p> <p>b) scadenza del contratto OSP nell'intervallo compreso tra l'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio e i 12 mesi successivi;</p> <p>c) presenza di servizi ferroviari a mercato eserciti dall'impresa ferroviaria richiedente l'EET, su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP.</p> <p>In caso di inammissibilità, l'Autorità respinge la richiesta dell'EET, informandone motivatamente le parti interessate.</p>	<p>La richiesta dell'EET non è ammissibile qualora si riscontrino una delle seguenti condizioni:</p> <p>a) rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del contratto OSP, al netto del pedaggio corrisposto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, inferiore alle soglie di legge applicabili, con riferimento all'ultimo esercizio disponibile;</p> <p>b) scadenza del contratto OSP nell'intervallo compreso tra l'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio e i 12 mesi successivi;</p> <p>c) presenza di altri servizi ferroviari a mercato eserciti dall'impresa ferroviaria richiedente l'EET, su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP.</p> <p>d) servizi ferroviari a mercato di cui si prevede l'istituzione da parte dell'impresa ferroviaria richiedente l'EET, in un arco temporale minimo di tre anni, su relazioni origine/destinazione</p>	<p>Si ritiene di dover modificare il punto 3.3., in quanto la presenza di altri servizi ferroviari a mercato, su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP, costituisce condizione oggettiva di inammissibilità dell'EET, indipendentemente dal soggetto che formula la relativa richiesta.</p> <p>Si evidenzia la necessità di maggiori chiarimenti in relazione al punto a).</p> <hr/> <p>Nel caso in cui l'impresa ferroviaria che effettua servizi nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, sul percorso del nuovo servizio ferroviario proposto o su un percorso alternativo, sia un'impresa che opera anche nel segmento dei servizi a mercato, al fine di evitare condotte ostruzionistiche e anti concorrenziali, si ritiene</p>

		<p>interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP. Per tale ragione, è fatto obbligo all'impresa ferroviaria che adempie il contratto di servizio pubblico richiedente l'EET di indicare nel "piano commerciale ... per il percorso oggetto del contratto di servizio pubblico o un percorso alternativo", o, separatamente, se intende istituire, nei tre anni successivi, servizi ferroviari a mercato su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP).</p> <p>In caso di inammissibilità, l'Autorità respinge la richiesta dell'EET, informandone motivatamente le parti interessate.</p>	<p>necessario prevedere l'inammissibilità della richiesta dell'EET: (a) non solo quando ricorra la condizione della "presenza di servizi ferroviari a mercato eserciti dall'impresa ferroviaria ... su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP", ma anche quando tale impresa intenda istituire tale tipologia di servizi in un arco temporale pari a tre anni decorrenti dalla data della richiesta dell'EET. Per tale ragione, si ritiene che, ai sensi dell'art. 7, comma 2 del regolamento di esecuzione, in presenza di una richiesta di EET, l'impresa ferroviaria che adempie il contratto di servizio pubblico debba indicare nel "piano commerciale ... per il percorso oggetto del contratto di servizio pubblico o un percorso alternativo" (lett. b.1) o, separatamente, se intende istituire nei tre anni successivi servizi ferroviari a mercato su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP.</p>
<p>PUNTO 3.5</p> <p>QUESITO 4</p> <p><i>Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali motivate in merito agli elementi da considerare ai fini della valutazione della effettiva sostituibilità del</i></p>	<p>L'Autorità verifica se tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto OSP si registri un'effettiva sostituibilità. Tale valutazione è effettuata verificando la sostituibilità dal lato della domanda, tenendo conto di: tempi di percorrenza, orari, frequenze giornaliere e settimanali, numero e prossimità delle fermate, numero di coincidenze, livello di capacità teorica dell'offerta e, eventualmente, anche del livello di tariffe offerte, tipologie di utenza anche sulla base dei diversi titoli di viaggio proposti.</p>	<p>L'Autorità verifica se tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto OSP si registri un'effettiva sostituibilità. Tale valutazione è effettuata verificando la sostituibilità dal lato della domanda, tenendo conto di: tempi di percorrenza, orari, frequenze giornaliere e settimanali, numero e prossimità delle fermate, numero di coincidenze, livello di capacità teorica dell'offerta, prolungamento di un servizio a mercato e, eventualmente, anche del livello di tariffe offerte, tipologie di utenza anche sulla base dei diversi titoli di viaggio proposti.</p>	<p>In caso di rigetto dell'osservazione formulata in relazione al punto 1.2, si ritiene che qualora il servizio a mercato, nuovo o esistente, coincida solo in parte con il servizio OSP, in quanto trattasi di un prolungamento del servizio a mercato su una relazione ove è presente un servizio OSP, tale aspetto debba essere valutato ai fini della verifica di sostituibilità.</p> <p>Ciò consentirebbe di evitare che un servizio a mercato, nuovo o esistente, prolungato su una relazione su cui è presente un servizio OSP locale, non possa essere effettuato, pur servendo una domanda di spostamento differente.</p>

<p>nuovo servizio con i servizi OSP.</p>	<p>L'Autorità con la decisione di cui al punto 3.11 può in particolare indicare le eventuali modifiche al nuovo servizio che garantiscano il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, inclusi eventuali obblighi informativi ai fini del monitoraggio dell'impatto da esso determinato, nonché formulare raccomandazioni all'Ente affidante in merito ad altre modifiche che garantirebbero il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, in particolare alla luce dell'analisi dei vantaggi netti per i clienti derivanti dal nuovo servizio ferroviario per passeggeri, ivi inclusa l'applicazione di eventuali diritti di compensazione.</p>	<p>L'Autorità con la decisione di cui al punto 3.11 può in particolare indicare le eventuali modifiche al nuovo servizio che garantiscano il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, inclusi eventuali obblighi informativi ai fini del monitoraggio dell'impatto da esso determinato, nonché formulare raccomandazioni all'Ente affidante in merito ad altre modifiche che garantirebbero il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, in particolare alla luce dell'analisi dei vantaggi netti per i clienti derivanti dal nuovo servizio ferroviario per passeggeri, ivi inclusa l'applicazione di eventuali diritti di compensazione.</p> <p>In conformità a quanto previsto dall'art. 12 bis del D.Lgs. 112/2015, l'esercizio del diritto di accesso relativo ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità può essere soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'Autorità. Qualora, a seguito dell'EET, l'Autorità determini che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'Autorità indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso. Tali modifiche</p>	<p>Si propone, per completezza di trattazione, di esplicitare nel testo della Delibera le specifiche previsioni di cui all'art. 12 bis del D.Lgs. 112/2015 (che recepisce l'art.11-bis della Direttiva 2012/34/UE), in merito ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità</p>
<p><u>PUNTO 3.12</u></p>	<p>L'Autorità con la decisione di cui al punto 3.11 può in particolare indicare le eventuali modifiche al nuovo servizio che garantiscano il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, inclusi eventuali obblighi informativi ai fini del monitoraggio dell'impatto da esso determinato, nonché formulare raccomandazioni all'Ente affidante in merito ad altre modifiche che garantirebbero il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, in particolare alla luce dell'analisi dei vantaggi netti per i clienti derivanti dal nuovo servizio ferroviario per passeggeri, ivi inclusa l'applicazione di eventuali diritti di compensazione.</p>	<p>L'Autorità con la decisione di cui al punto 3.11 può in particolare indicare le eventuali modifiche al nuovo servizio che garantiscano il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, inclusi eventuali obblighi informativi ai fini del monitoraggio dell'impatto da esso determinato, nonché formulare raccomandazioni all'Ente affidante in merito ad altre modifiche che garantirebbero il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, in particolare alla luce dell'analisi dei vantaggi netti per i clienti derivanti dal nuovo servizio ferroviario per passeggeri, ivi inclusa l'applicazione di eventuali diritti di compensazione.</p> <p>In conformità a quanto previsto dall'art. 12 bis del D.Lgs. 112/2015, l'esercizio del diritto di accesso relativo ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità può essere soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'Autorità. Qualora, a seguito dell'EET, l'Autorità determini che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'Autorità indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso. Tali modifiche</p>	<p>Si propone, per completezza di trattazione, di esplicitare nel testo della Delibera le specifiche previsioni di cui all'art. 12 bis del D.Lgs. 112/2015 (che recepisce l'art.11-bis della Direttiva 2012/34/UE), in merito ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità</p>

		possono includere una modifica del servizio previsto.	
--	--	---	--

Punto	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato/integrato	Osservazioni/motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
<p><u>PUNTO 1.2</u></p> <p>QUESITO 1 <i>Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alla definizione di "modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente"</i></p>	<p>Rientrano nell'ambito oggettivo di applicazione della metodologia i nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri resi su infrastrutture di rete già in uso da parte di operatori titolari di contratti di servizio pubblico in regime di esclusiva. Sono considerati tali sia i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione, sia i servizi che presentano una modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente, in particolare in termini di aumento delle frequenze o del numero di fermate.</p>	<p>Rientrano nell'ambito oggettivo di applicazione della metodologia i nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri resi su infrastrutture di rete già in uso da parte di operatori titolari di contratti di servizio pubblico in regime di esclusiva. Sono considerati tali sia i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione, sia i servizi che presentano una modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente, in particolare in termini di aumento delle frequenze o del numero di fermate.</p> <p>Resta inteso che deve intendersi quale "sostanziale" la modifica di un servizio ferroviario passeggeri esistente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aumenti, sulla relazione su cui insiste l'OSP, la frequenza del servizio passeggeri a mercato di almeno un terzo rispetto alla frequenza del servizio OSP che già insiste sulla relazione; • aumenti, sulla relazione su cui insiste l'OSP, il numero delle fermate del servizio a mercato di almeno un mezzo rispetto al numero delle fermate previste per il servizio OSP stesso. <p>Non rientrano invece nell'ambito di applicazione della metodologia i prolungamenti dei servizi a mercato - nuovi o esistenti - su una relazione ove è presente un servizio OSP.</p>	<p>Al fine di rendere oggettiva la definizione, si ritiene utile definire delle soglie associate all'aumento delle frequenze ovvero del numero di fermate. In particolare, si propone di definire "sostanziale" la modifica di un servizio ferroviario passeggeri a mercato esistente laddove:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vi sia, sulla relazione su cui insiste l'OSP, un aumento della frequenza del servizio a mercato maggiore di un terzo della frequenza del servizio OSP già insistente sulla relazione; • vi sia, sulla relazione su cui insiste l'OSP, un aumento del numero delle fermate del servizio a mercato maggiore di un mezzo del numero delle fermate previste per il servizio OSP stesso. <p>Inoltre, si ritiene che debbano essere esclusi dall'ambito di applicazione della metodologia in esame i prolungamenti dei servizi a mercato - nuovi o esistenti - su una relazione ove è presente un servizio OSP, in quanto finalizzati a garantire un collegamento diretto tra le località della relazione OSP e le località al di fuori della stessa.</p>

<p><u>PUNTO 2</u></p> <p><u>PUNTO 3.2</u></p>	<p>2.1 A seguito della ricezione di una richiesta di esame dell'EET, l'Autorità avvia il relativo procedimento per valutare se il nuovo servizio ferroviario passeggeri abbia una incidenza negativa notevole sull'equilibrio economico del contratto di servizio. Tale valutazione tiene conto dell'incidenza del nuovo servizio sulla redditività del contratto di servizio dell'impresa ferroviaria che presta il servizio pubblico e/o sul costo netto per l'Ente affidante. Tale analisi è svolta valutando l'impatto sul contratto di servizio nel suo complesso e per l'intera durata del contratto stesso.</p> <p>2.2 L'Autorità, tenuto conto degli esiti delle consultazioni di cui all'articolo 12, comma 6, del d.lgs. 112/2015, effettua le proprie valutazioni verificando in via preliminare il carattere di novità ed i requisiti per l'ammissibilità della richiesta dell'EET del nuovo servizio; verificati positivamente entrambi tali profili, viene riscontrata l'effettiva sostituibilità tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto con obblighi di servizio pubblico (di seguito, anche OSP), e si valuta, quindi, l'incidenza del nuovo servizio tenendo in considerazione anche i benefici netti della relativa introduzione, con particolare riferimento a: vantaggi netti per i clienti; vantaggi sociali e ambientali; effetti di rete, non solo sulla gestione della rete ferroviaria, ma sul sistema trasportistico nel suo complesso.</p>	<p>2.1 A seguito della notifica di cui all'art. 4, comma 1, del regolamento di esecuzione, l'Autorità effettua le proprie valutazioni preliminari verificando il carattere di novità del servizio. Quindi, l'Autorità: (a) ove ritenga che il servizio proposto non costituisca un nuovo servizio o una modifica sostanziale ad un servizio esistente ai sensi di quanto previsto dal punto 1.2, informa della propria decisione il soggetto proponente ed il Gestore dell'Infrastruttura; (b) ove, viceversa, ritenga che il servizio proposto costituisca un nuovo servizio o una modifica sostanziale ad un servizio esistente: a) comunica la sua decisione al proponente e al Gestore dell'Infrastruttura; b) pubblica il modulo di notifica standard sul proprio sito web; e c) procede alla notifica ai soggetti richiedenti a termini dell'art. 4, comma 4, del regolamento di esecuzione.</p> <p>2.21 A seguito della ricezione di una richiesta di esame dell'EET, l'Autorità avvia il relativo procedimento per valutare se il nuovo servizio ferroviario passeggeri abbia una incidenza negativa notevole sull'equilibrio economico del contratto di servizio. Tale valutazione tiene conto dell'incidenza del nuovo servizio sulla redditività del contratto di servizio dell'impresa ferroviaria che presta il servizio pubblico e/o sul costo netto per l'Ente affidante. Tale analisi è svolta valutando l'impatto sul contratto di servizio nel suo complesso e per l'intera durata del contratto stesso.</p> <p>2.32 L'Autorità, tenuto conto degli esiti delle consultazioni di cui all'articolo 12, comma 6, del d.lgs. 112/2015, effettua le proprie valutazioni verificando in via preliminare il carattere di novità ed i requisiti per l'ammissibilità della richiesta</p>	<p>Come noto, il Regolamento di Esecuzione UE 2018/195 del 28 novembre 2018 prevede: (a) all'art. 4, comma 4, la pubblicazione sul sito web dell'Organismo di regolazione del "modulo di notifica standard" presentato dall'IF "proponente" e la successiva "notifica" ai soggetti "richiedenti"; (b) all'art. 8, comma 2, che le informazioni inserite nel modulo di notifica standard, non sono considerate informazioni sensibili sotto il profilo commerciale.</p> <p>L'applicazione di tale meccanismo - in assenza di adeguati e, a parere della scrivente Società, doverosi - accorgimenti, rischia di produrre gravi fenomeni distorsivi della concorrenza nel settore dei servizi a mercato, soprattutto in un contesto - come quello del mercato italiano - dove l'IF <i>incumbent</i> nel segmento dei servizi OSP è anche l'IF <i>incumbent</i> nel segmento dei servizi <i>open access</i>.</p> <p>Invero, ai sensi dell'art. 4, comma 2 del Regolamento, nel modulo di notifica devono essere indicati, tra l'altro: (a) l'itinerario dettagliato del nuovo servizio passeggeri proposto; (b) la data prevista di inizio della prestazione; f) l'orario indicativo, la frequenza e la capacità del nuovo servizio.</p> <p>È evidente che nell'ambito dei servizi a mercato tali informazioni sono senz'altro idonee a disvelare le strategie commerciali delle IF, le quali, invece, dovrebbero essere tutelate "time-to-market" al fine di garantire il successo delle nuove iniziative.</p> <p>In particolare, la divulgazione - con largo anticipo - in favore di tutti i soggetti potenzialmente interessati (non solo dei "soggetti richiedenti") della notizia relativa alla probabile attivazione di un nuovo servizio ferroviario da parte di un'IF</p>
---	--	--	---

	<p><u>Punto 3.2:</u></p> <p>L'Autorità, nel caso sussistano le caratteristiche di compatibilità di cui al punto 3.1, verifica se il servizio ferroviario notificato si qualifichi come un nuovo servizio ai sensi di quanto previsto dal punto 1.2, e, in tal caso, valuta l'ammissibilità della richiesta dell'EET.</p>	<p>dell'EET del nuovo servizio; verificato positivamente entrambi tale profilo, viene riscontrata l'effettiva sostituibilità tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto con obblighi di servizio pubblico (di seguito, anche OSP), e si valuta, quindi, l'incidenza del nuovo servizio tenendo in considerazione anche i benefici netti della relativa introduzione, con particolare riferimento a: vantaggi netti per i clienti; vantaggi sociali e ambientali; effetti di rete, non solo sulla gestione della rete ferroviaria, ma sul sistema trasportistico nel suo complesso.</p> <p><u>Punto 3.2:</u></p> <p>L'Autorità, nel caso sussistano le caratteristiche di compatibilità di cui al punto 3.1, verifica se il servizio ferroviario notificato si qualifichi come un nuovo servizio ai sensi di quanto previsto dal punto 1.2, e, in tal caso, valuta l'ammissibilità della richiesta dell'EET.</p>	<p>offrirebbe un indebito (e rilevante) vantaggio alle altre IF, dando loro la possibilità di conoscere anticipatamente ed, eventualmente, replicare/contrastare le strategie commerciali del proprio <i>competitor</i>.</p> <p>La "segretezza delle informazioni commerciali" rappresenta un "bene giuridico" espressamente tutelato dalla Direttiva 2012/34/UE e dal d.lgs. 112 del 2015 di recepimento, anche (e soprattutto) con riferimento alle richieste di capacità di infrastruttura, e ciò non solo al fine di tutelare le legittime esigenze delle IF, ma anche di garantire il bene primario e di interesse generale della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto.</p> <p>Si impone, pertanto, un equo contemperamento tra la tutela della riservatezza commerciale e altri interessi perseguiti dalla normativa rilevante che - sulla base di quanto sopra rilevato - può essere efficacemente realizzato attraverso i seguenti meccanismi e garanzie procedurali e sostanziali.</p> <p>Al fine di preservare almeno parzialmente il diritto alla riservatezza delle strategie commerciali dei "proponenti", appare necessario collocare il sub-procedimento di verifica del "carattere di novità" del nuovo servizio da parte dell'Autorità, di cui al paragrafo 2.2. del Documento di consultazione: (a) dopo la notifica del "modulo standard" di cui al comma 1 dell'art. 4 del Regolamento UE 2018/195; e (b) prima della (eventuale) pubblicazione sul sito web dell'ART del predetto modulo e della notifica ai "soggetti richiedenti" di cui all'art. 4, comma 4, del medesimo Regolamento; di modo che l'ART - ove ritenga che il servizio proposto non costituisca un "nuovo servizio ferroviario per passeggeri" o una "modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente" (ai sensi</p>
--	---	---	---

			<p>e per gli effetti del Regolamento, secondo i criteri ivi definiti e gli ulteriori criteri che saranno eventualmente stabiliti dall'Autorità), darà comunicazione della sua decisione al "proponente" e al Gestore dell'Infrastruttura;</p> <p>- viceversa provvederà: a) alla comunicazione della sua decisione al "proponente" e al Gestore dell'Infrastrutture; b) alla pubblicazione del "modulo di notifica standard" sul proprio sito web; e b) alla notifica ai soggetti richiedenti ai fini dell'eventuale svolgimento dell'EET.</p> <p>Del resto, simile soluzione è stata già adottata - come noto all'Autorità - nell'ordinamento francese.</p> <p>Si ritiene inoltre necessario, a tutela della segretezza delle informazioni commerciali, l'individuazione di criteri oggettivi (quali a titolo esemplificativo la presenza, sulla relazione in cui insiste il servizio OSP, di un servizio a mercato) che esentino l'IF proponente il "nuovo servizio" dall'obbligo di notifica preliminare all'ART.</p> <p>Ciò consentirebbe, peraltro, di rendere meno oneroso per le IF il termine dei 18 mesi di preavviso per l'attivazione di un "nuovo servizio ferroviario". Tale termine, infatti, risulta oggettivamente gravoso, in quanto le tempistiche di programmazione commerciale e industriale delle IF che operano a mercato sono notevolmente più brevi, in un contesto in cui il <i>time to market</i> è un fattore competitivo.</p>
<p>PUNTO 3.6</p> <p>QUESITO 2</p> <p><i>Si chiedono osservazioni ed eventuali</i></p>	<p>Se il nuovo servizio presenta caratteristiche che lo qualificano come "ad alto valore", tali da renderlo manifestamente non sostituibile con i servizi oggetto del contratto OSP riferiti alle stesse relazioni origine/destinazione, l'Autorità non procede ulteriormente e concede l'accesso al nuovo servizio, comunicando le risultanze delle</p>	<p>Se il nuovo servizio presenta caratteristiche che lo qualificano come "ad alto valore", tali da renderlo manifestamente non sostituibile con i servizi oggetto del contratto OSP riferiti alle stesse relazioni origine/destinazione, l'Autorità non procede ulteriormente e concede l'accesso al nuovo servizio, comunicando le risultanze delle</p>	<p>Al fine di valutare se un servizio è qualificabile "ad alto valore" si ritiene fondamentale tener conto anche (i) delle performance del servizio quali, ad esempio, maggior velocità commerciale media, riduzione dei tempi di percorrenza tra diverse località e (ii) della maggiore accessibilità</p>

<p><i>proposte puntuali e motivate in merito alla definizione di "nuovo servizio ferroviario ad alto valore".</i></p>	<p>proprie analisi alle parti interessate. Un nuovo servizio si intende ad alto valore se sono presenti, anche disgiuntamente, le seguenti caratteristiche:</p> <p>a) integrazione in un pacchetto commerciale (anche in un unico biglietto o abbonamento) di più modalità e tipologie (di linea e non di linea) di trasporto e di servizi diversi;</p> <p>b) elevate condizioni di qualità tecnica e/o commerciale offerte all'utenza, riferite, a titolo non esaustivo, a: condizioni di comfort, servizi di bordo, assistenza clienti, condizioni di indennizzo.</p>	<p>proprie analisi alle parti interessate. Un nuovo servizio si intende ad alto valore se sono presenti, anche disgiuntamente, le seguenti caratteristiche:</p> <p>a) integrazione in un pacchetto commerciale (anche in un unico biglietto o abbonamento) di più modalità e tipologie (di linea e non di linea) di trasporto e di servizi diversi;</p> <p>b) elevate condizioni di qualità tecnica e/o commerciale offerte all'utenza, riferite, a titolo non esaustivo, a: condizioni di comfort, servizi di bordo, assistenza clienti, condizioni di indennizzo;</p> <p>c) elevate performance quali, ad esempio, maggior velocità commerciale media, riduzione dei tempi di percorrenza tra diverse località, ecc.;</p> <p>d) maggiore accessibilità territoriale riferita, ad esempio, alla creazione di collegamenti diretti tra località attualmente non servite da soluzioni senza cambio.</p>	<p>territoriale riferita, ad esempio, alla creazione di collegamenti diretti tra località attualmente non servite da soluzioni senza cambio.</p>
<p>PUNTO 3.3</p> <p>QUESITO 3</p> <p><i>Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito alle condizioni di cui ai punti 3.1 e 3.3</i></p>	<p>La richiesta dell'EET non è ammissibile qualora si riscontri una delle seguenti condizioni:</p> <p>a) rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del contratto OSP, al netto del pedaggio corrisposto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, inferiore alle soglie di legge applicabili, con riferimento all'ultimo esercizio disponibile;</p> <p>b) scadenza del contratto OSP nell'intervallo compreso tra l'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio e i 12 mesi successivi;</p> <p>c) presenza di servizi ferroviari a mercato eserciti dall'impresa ferroviaria richiedente l'EET, su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP.</p> <p>In caso di inammissibilità, l'Autorità respinge la richiesta dell'EET, informandone motivatamente le parti interessate.</p>	<p>La richiesta dell'EET non è ammissibile qualora si riscontri una delle seguenti condizioni:</p> <p>a) rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del contratto OSP, al netto del pedaggio corrisposto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, inferiore alle soglie di legge applicabili, con riferimento all'ultimo esercizio disponibile;</p> <p>b) scadenza del contratto OSP nell'intervallo compreso tra l'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio e i 12 mesi successivi;</p> <p>c) presenza di altri servizi ferroviari a mercato eserciti dall'impresa ferroviaria richiedente l'EET, su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP.</p> <p>d) servizi ferroviari a mercato di cui si prevede l'istituzione da parte dell'impresa ferroviaria richiedente l'EET, in un arco temporale minimo di tre anni, su relazioni origine/destinazione</p>	<p>Si ritiene di dover modificare il punto 3.3., in quanto la presenza di altri servizi ferroviari a mercato, su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP, costituisce condizione oggettiva di inammissibilità dell'EET, indipendentemente dal soggetto che formula la relativa richiesta.</p> <p>Si evidenzia la necessità di maggiori chiarimenti in relazione al punto a).</p> <hr/> <p>Nel caso in cui l'impresa ferroviaria che effettua servizi nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, sul percorso del nuovo servizio ferroviario proposto o su un percorso alternativo, sia un'impresa che opera anche nel segmento dei servizi a mercato, al fine di evitare condotte ostruzionistiche e anti concorrenziali, si ritiene</p>

		<p>interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP. Per tale ragione, è fatto obbligo all'impresa ferroviaria che adempie il contratto di servizio pubblico richiedente l'EET di indicare nel <i>"piano commerciale ... per il percorso oggetto del contratto di servizio pubblico o un percorso alternativo"</i>, o, separatamente, se intende istituire, nei tre anni successivi, servizi ferroviari a mercato su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP).</p> <p>In caso di inammissibilità, l'Autorità respinge la richiesta dell'EET, informandone motivatamente le parti interessate.</p>	<p>necessario prevedere l'inammissibilità della richiesta dell'EET: (a) non solo quando ricorra la condizione della <i>"presenza di servizi ferroviari a mercato eserciti dall'impresa ferroviari ... su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP"</i>, ma anche quando tale impresa intenda istituire tale tipologia di servizi in un arco temporale pari a tre anni decorrenti dalla data della richiesta dell'EET. Per tale ragione, si ritiene che, ai sensi dell'art. 7, comma 2 del regolamento di esecuzione, in presenza di una richiesta di EET, l'impresa ferroviaria che adempie il contratto di servizio pubblico debba indicare nel <i>"piano commerciale ... per il percorso oggetto del contratto di servizio pubblico o un percorso alternativo"</i> (lett. b.1) o, separatamente, se intende istituire nei tre anni successivi servizi ferroviari a mercato su relazioni origine/destinazione interessate dal nuovo servizio, in sovrapposizione con il contratto OSP.</p>
<p><u>PUNTO 3.5</u></p> <p>QUESITO 4 <i>Si chiedono osservazioni ed eventuali proposte puntuali e motivate in merito agli elementi da considerare ai fini della valutazione della effettiva sostituibilità del</i></p>	<p>L'Autorità verifica se tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto OSP si registri un'effettiva sostituibilità. Tale valutazione è effettuata verificando la sostituibilità dal lato della domanda, tenendo conto di: tempi di percorrenza, orari, frequenze giornaliere e settimanali, numero e prossimità delle fermate, numero di coincidenze, livello di capacità teorica dell'offerta e, eventualmente, anche del livello di tariffe offerte, tipologie di utenza anche sulla base dei diversi titoli di viaggio proposti.</p>	<p>L'Autorità verifica se tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto OSP si registri un'effettiva sostituibilità. Tale valutazione è effettuata verificando la sostituibilità dal lato della domanda, tenendo conto di: tempi di percorrenza, orari, frequenze giornaliere e settimanali, numero e prossimità delle fermate, numero di coincidenze, livello di capacità teorica dell'offerta, prolungamento di un servizio a mercato e, eventualmente, anche del livello di tariffe offerte, tipologie di utenza anche sulla base dei diversi titoli di viaggio proposti.</p>	<p>In caso di rigetto dell'osservazione formulata in relazione al punto 1.2, si ritiene che qualora il servizio a mercato, nuovo o esistente, coincida solo in parte con il servizio OSP, in quanto trattasi di un prolungamento del servizio a mercato su una relazione ove è presente un servizio OSP, tale aspetto debba essere valutato ai fini della verifica di sostituibilità.</p> <p>Ciò consentirebbe di evitare che un servizio a mercato, nuovo o esistente, prolungato su una relazione su cui è presente un servizio OSP locale, non possa essere effettuato, pur servendo una domanda di spostamento differente.</p>

nuovo servizio con i servizi OSP.			
<u>PUNTO 3.12</u>	<p>L'Autorità con la decisione di cui al punto 3.11 può in particolare indicare le eventuali modifiche al nuovo servizio che garantiscano il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, inclusi eventuali obblighi informativi ai fini del monitoraggio dell'impatto da esso determinato, nonché formulare raccomandazioni all'Ente affidante in merito ad altre modifiche che garantirebbero il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, in particolare alla luce dell'analisi dei vantaggi netti per i clienti derivanti dal nuovo servizio ferroviario per passeggeri, ivi inclusa l'applicazione di eventuali diritti di compensazione.</p>	<p>L'Autorità con la decisione di cui al punto 3.11 può in particolare indicare le eventuali modifiche al nuovo servizio che garantiscano il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, inclusi eventuali obblighi informativi ai fini del monitoraggio dell'impatto da esso determinato, nonché formulare raccomandazioni all'Ente affidante in merito ad altre modifiche che garantirebbero il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso, in particolare alla luce dell'analisi dei vantaggi netti per i clienti derivanti dal nuovo servizio ferroviario per passeggeri, ivi inclusa l'applicazione di eventuali diritti di compensazione.</p> <p>In conformità a quanto previsto dall'art. 12 bis del D.Lgs. 112/2015, l'esercizio del diritto di accesso relativo ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità può essere soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'Autorità. Qualora, a seguito dell'EET, l'Autorità determini che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'Autorità indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso. Tali modifiche</p>	<p>Si propone, per completezza di trattazione, di esplicitare nel testo della Delibera le specifiche previsioni di cui all'art. 12 bis del D.Lgs. 112/2015 (che recepisce l'art.11-bis della Direttiva 2012/34/UE), in merito ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità</p>

		possono includere una modifica del servizio previsto.	
--	--	---	--

Buon pomeriggio,

In allegato si trasmette la lettera prot. ITALO/P/20/185.002 relativa a quanto in oggetto.

Cordiali saluti.

Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.