

---

ESAME DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO DEL  
CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO FRA  
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI, MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE  
FINANZE E TRENITALIA S.P.A. IN RELAZIONE AI  
NUOVI SERVIZI FERROVIARI ROMA-REGGIO  
CALABRIA, TORINO-MILANO-LECCE, TORINO-  
MILANO-REGGIO CALABRIA E ROMA-VENEZIA DI  
LONGITUDE HOLDING S.R.L.

---

Relazione degli Uffici

1° marzo 2024





# SOMMARIO

---

INDICE	2
INDICE DELLE FIGURE	3
INDICE DELLE TAVOLE	3
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	4
LEGENDA	4
PREMESSA	5
A. DESCRIZIONE DELL'ISTANZA E DELLA PROCEDURA	6
B. VALUTAZIONI	15
C. CONCLUSIONI	37
ANNESSO: MAPPA DEI NUOVI SERVIZI FERROVIARI LONGITUDE HOLDING OGGETTO DI EET	38

# INDICE

---

<b>PREMESSA</b>	<b>5</b>
<b>A. DESCRIZIONE DELL'ISTANZA E DELLA PROCEDURA</b>	<b>6</b>
A.1 Fasi antecedenti all'avvio del procedimento	6
A.2 Verifica di ricevibilità	8
A.3 Verifica di ammissibilità	9
A.4 Avvio di procedimento e attività istruttoria	9
A.4.1 Audizione della società Longitude Holding S.r.l.	10
A.4.2 Audizione della società Trenitalia S.p.a.	10
A.4.3 Audizione del Ministero dell'economia e delle finanze	12
A.4.4 Audizione della società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.	12
A.4.5 Richieste di informazioni e loro esiti	13
<b>B. VALUTAZIONI</b>	<b>15</b>
B.1 Verifica della sostituibilità	15
B.2 Verifica dell'incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio pubblico e sul costo netto per l'Ente concedente	25
B.3 Altri effetti derivanti dall'introduzione dei nuovi servizi ferroviari	30
B.4 Osservazioni pervenute a seguito della trasmissione degli esiti istruttori e valutazioni	32
<b>C. CONCLUSIONI</b>	<b>37</b>
<b>ANNESSO: MAPPA DEI NUOVI SERVIZI FERROVIARI LONGITUDE HOLDING OGGETTO DI EET</b>	<b>38</b>

## INDICE DELLE FIGURE

---

Figura 1.	Nuovi servizi ferroviari LH collegamento Roma - Reggio Calabria	38
Figura 2.	Nuovi servizi ferroviari LH collegamento Roma - Venezia	38

## INDICE DELLE TAVOLE

---

Tavola 1.	Collegamento RM-RC: Treni OSP MLP in concorrenza con i nuovi servizi LH	16
Tavola 2.	Collegamento RM-VE: Treni OSP MLP in concorrenza con i nuovi servizi LH	16
Tavola 3.	Analisi tempi di percorrenza collegamento Roma – Reggio Calabria	18
Tavola 5.	Analisi tempi di percorrenza collegamento Reggio Calabria – Roma	19
Tavola 6.	Collegamento Roma-Reggio Calabria: confronto differenziazione tariffaria	21
Tavola 7.	Collegamento Roma – Reggio Calabria: confronto tariffario	21
Tavola 8.	Analisi tempi di percorrenza collegamento Roma – Venezia	22
Tavola 9.	Analisi tempi di percorrenza collegamento Venezia – Roma	23
Tavola 10.	Collegamento Roma-Venezia: differenziazione tariffaria	24
Tavola 11.	Collegamento Roma – Venezia: confronto livelli tariffari	25
Tavola 12.	Trenitalia: Verifica dell'equilibrio economico del CdS per il Servizio Universale	26
Tavola 13.	Verifica dell'equilibrio economico del CdS – H1 (ripartizione per treni)	28
Tavola 14.	Verifica dell'equilibrio economico del CdS – H1 (ripartizione per posti)	29
Tavola 15.	Incidenza economico-finanziaria con programmazione ridotta dei servizi ferroviari LH	29
Tavola 16.	Incidenza economico-finanziaria con programmazione ridotta dei servizi ferroviari LH (ripartizione per treni)	34

## INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

---

<b>AMIS</b>	<i>Autorizzazione di messa in servizio</i>
<b>ART</b>	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>
<b>AV</b>	<i>Alta velocità</i>
<b>CdS OSP MLP</b>	<i>Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza 2017 - 2026</i>
<b>CTF IFN</b>	<i>Caratteristiche tecnico-funzionali dell'infrastruttura ferroviaria nazionale</i>
<b>DPE</b>	<i>Documento di programmazione economica</i>
<b>EET</b>	<i>Economic Equilibrium Test (esame dell'equilibrio economico)</i>
<b>IR</b>	<i>Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795</i>
<b>Italo-NTV</b>	<i>Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a.</i>
<b>LH</b>	<i>Longitude Holding S.r.l.</i>
<b>MEF</b>	<i>Ministero dell'economia e delle finanze</i>
<b>Metodologia EET</b>	<i>Allegato A delibera dell'Autorità n. 156/2020 del 15 settembre 2020</i>
<b>MIT</b>	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>
<b>OA</b>	<i>Open access</i>
<b>OSP</b>	<i>Obblighi di servizio pubblico</i>
<b>PEF</b>	<i>Piano economico finanziario</i>
<b>PIR</b>	<i>Prospetto informativo della rete (di RFI)</i>
<b>RECAST</b>	<i>Direttiva 2012/34/UE</i>
<b>RFI</b>	<i>Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.</i>
<b>Trenitalia/TI</b>	<i>Trenitalia S.p.a.</i>

## LEGENDA

---

[...] *Le parentesi quadre come evidenziate segnalano dati omessi in quanto di natura riservata*

## PREMESSA

La presente relazione riguarda il procedimento relativo all'esame dell'equilibrio economico del Contratto di servizio concernente l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza per gli anni 2017-2026, stipulato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze e la società Trenitalia S.p.a. e registrato alla Corte dei Conti il 27 novembre 2017 (n. 1-4550).

L'esame è stato richiesto dalla società Trenitalia S.p.a. per la verifica della sussistenza di una compromissione dell'equilibrio economico del suddetto Contratto di servizio in ragione di alcuni nuovi servizi ferroviari notificati da Longitude Holding S.r.l. in data 23 agosto 2023 all'Autorità di regolazione dei trasporti, rettificati con nota datata 31 agosto 2023 nonché ulteriormente modificati come da nota del 10 gennaio 2024. Pertanto, l'esame, effettuato in base alla metodologia di analisi adottata con delibera n. 156/2020 ed alla disciplina contenuta nel regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795, è stato operato sulla configurazione dei nuovi servizi ferroviari rappresentati da ultimo.

Il procedimento è stato avviato con delibera n. 186/2023 del 30 novembre 2023, al fine di verificare, riscontrate le condizioni di ricevibilità e ammissibilità della richiesta, l'effettiva sussistenza di una compromissione dell'equilibrio economico-finanziario e, se del caso, di adottare le opportune misure<sup>1</sup>.

Il termine di conclusione del procedimento è stato fissato entro il 15 marzo 2024 ed in ogni caso entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, ai sensi dell'articolo 12, comma 6, del d.lgs. 112/2015.

---

<sup>1</sup> La delibera n. 186/2023 è disponibile al seguente link: [https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2023/11/Delibera-n.-186\\_2023\\_signed.pdf](https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2023/11/Delibera-n.-186_2023_signed.pdf) <

## A. DESCRIZIONE DELL'ISTANZA E DELLA PROCEDURA

### A.1 Fasi antecedenti all'avvio del procedimento

In data 23/08/2023<sup>2</sup> l'impresa ferroviaria Longitude Holding S.r.l. ha informato l'Autorità, tramite la compilazione dell'apposito modulo disponibile sul sito <https://www.autorita-trasporti.it/notifica-di-un-nuovo-servizio-ferroviario-passeggeri/>, del progetto per nuovi servizi ferroviari passeggeri a/r sulle seguenti relazioni: Roma-Reggio Calabria; Torino-Milano-Lecce; Torino-Milano-Reggio Calabria; Roma-Venezia; Torino-Milano-Venezia; Roma-Genova-Milano; Milano-Innsbruck-Monaco di Baviera via Brennero<sup>3</sup>. Tutti i collegamenti sono giornalieri e non prevedono cambi di mezzi.

In particolare, sulla relazione Roma-Reggio Calabria, sono previsti 4 collegamenti giornalieri (due all'andata e due al ritorno), con un tempo di viaggio stimato pari a 6 ore e mezza circa; sulla relazione Torino-Milano-Lecce, è prevista una coppia di treni (una andata e un ritorno), per un tempo di viaggio di circa 11 ore e un quarto<sup>4</sup>; sulla relazione Torino-Milano-Reggio Calabria, è programmata una coppia di treni, con un tempo di percorrenza media di 14 ore circa; sulla relazione Roma-Venezia, sono programmate 4 coppie di treni (quattro all'andata e quattro al ritorno), con un tempo di percorrenza stimato sulle 4 ore circa; sulla relazione Torino-Milano-Venezia, sono previste 2 coppie di treni, con un tempo di percorrenza medio di 4 ore e tre quarti<sup>5</sup>; sulla relazione Roma-Genova-Milano, sono previste 2 coppie di treni, con un tempo di percorrenza medio pari a 6 ore e un quarto; sulla relazione Milano-Innsbruck-Monaco di Baviera via Brennero, è prevista una coppia di treni, con tempo medio di percorrenza di 7 ore e un quarto.

Il materiale rotabile utilizzato è formato da locomotive E190/E191 e carrozze rimorchiate RIC UIC di prima e seconda classe, in grado di accogliere 260 passeggeri per il collegamento Torino-Milano-Reggio Calabria, 450 per il collegamento internazionale Milano-Innsbruck-Monaco di Baviera e 330 passeggeri per i collegamenti restanti. Il primo orario di servizio interessato è quello con inizio dicembre 2025 e la notifica riporta un orizzonte temporale di 5 anni di operatività.

<sup>2</sup> Documentazione di cui al prot. ART 37885/2023, come successivamente integrata con nota prot. ART 39529/2023 del 31 agosto 2023.

<sup>3</sup> Per il collegamento Roma-Reggio Calabria, il percorso prevede il passaggio dalle stazioni: Roma Termini, Latina, Formia-Gaeta, Aversa, Napoli Centrale, Salerno, Sapri, Paola, Lamezia Terme, Vibo Pizzo, Rosarno, Gioia Tauro, Villa S. Giovanni, Reggio Calabria Centrale; per il collegamento Torino-Lecce, le stazioni interessate sono: Torino Porta Nuova, Torino Porta Susa, Vercelli, Novara, Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna Centrale, Rimini, Pesaro, Ancona, Pescara Centrale, Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi, Lecce; per il collegamento Torino-Reggio Calabria, le stazioni sono: Torino Porta Nuova, Torino Porta Susa, Vercelli, Novara, Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna Centrale, Prato, Firenze Rifredi, Firenze Campo Marte, Arezzo, Orte, Roma Tiburtina, Sapri, Paola, Lamezia Terme, Vibo Valentia, Rosarno, Gioia Tauro, Villa San Giovanni, Reggio Calabria; per il collegamento Roma-Venezia, le stazioni servite sono: Roma Termini, Arezzo, Firenze Santa Maria Novella, Prato, Bologna Ferrara, Padova, Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia; per il collegamento Torino-Milano-Venezia, le stazioni servite sono: Torino Porta Nuova, Torino Porta Susa, Vercelli, Novara, Milano Centrale, Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre e Venezia Santa Lucia; per il collegamento Roma-Genova-Milano, le stazioni servite sono: Roma Termini, Grosseto, Livorno, Pisa, La Spezia, Genova Piazza Principe, Voghera, Pavia, Milano Rogoredo, Milano Centrale; per il collegamento Milano-Innsbruck-Monaco di Baviera via Brennero, le stazioni sono: Milano Centrale, Brescia, Verona, Trento, Bolzano, Brennero, Innsbruck, Kustein, Monaco di Baviera.

<sup>4</sup> Come ulteriormente precisato da LH con nota prot. ART 46973/2023 del 25 settembre 2023.

<sup>5</sup> Per il collegamento Torino-Milano-Venezia LH ha rettificato l'orario con nota prot. ART 11994/2024 del 29 gennaio 2024.

Ricevuta l’informativa, l’Autorità ha provveduto alla pubblicazione dell’avviso nella sezione dedicata del sito istituzionale<sup>6</sup> in data 02/09/2023, dandone contestualmente comunicazione alle parti interessate<sup>7</sup>.

A seguito della comunicazione, l’Autorità ha ricevuto la richiesta di effettuazione dell’esame di equilibrio economico, da parte della società Trenitalia S.p.a., in data 02/10/2023<sup>8</sup>, e al fine di verificare l’eventuale compromissione dell’equilibrio economico del contratto di servizio pubblico fra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell’economia e delle finanze e l’impresa Trenitalia in relazione ai nuovi servizi ferroviari di LH sulle relazioni: Roma-Reggio Calabria, Torino-Milano-Lecce, Torino-Milano-Reggio Calabria e Roma-Venezia.

La richiesta di EET è giunta priva di parte della documentazione richiesta nel “Modulo di richiesta per l’esame dell’equilibrio economico” disponibile sul sito istituzionale al link [https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2022/03/Modulo\\_richiesta\\_EET.pdf](https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2022/03/Modulo_richiesta_EET.pdf). Tale Modulo contiene le informazioni previste dall’art. 7, comma 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795<sup>9</sup> e quelle necessarie alla verifica di ammissibilità della richiesta di cui al punto 3.3 della Metodologia EET, che includono il piano economico finanziario del CdS nonché quello modificato in ragione dell’entrata del Soggetto proponente coi nuovi servizi ferroviari.

L’Ufficio ha pertanto invitato Trenitalia, in data 30/10/2023<sup>10</sup>, a fornire il PEF di sottoscrizione nonché quello modificato, elaborato quindi tenendo conto dell’entrata dei nuovi servizi interessati, unitamente ad alcune specificazioni sulla metodologia utilizzata per la stima degli impatti sul CdS, essendo informazioni e dati necessari ai fini dell’avvio del procedimento.

In data 10 novembre 2023<sup>11</sup>, Trenitalia ha trasmesso le informazioni richieste sopra menzionate, relative al CdS OSP MLP, conferito con affidamento diretto con durata 2017-2026, e tutti gli elementi utili ad illustrare

<sup>6</sup> <https://www.autorita-trasporti.it/notifica-di-un-nuovo-servizio-ferroviario-passeggeri/>

<sup>7</sup> Con nota prot. ART 39837/2023, la comunicazione è stata inviata a: Agenzia Campana per la mobilità, le infrastrutture e le reti; Agenzia della mobilità piemontese, Autorità regionale trasporti della Calabria, Ente Autonomo Volturino S.p.a., Ferrotramviaria S.p.a., Ferrovie del Gargano S.r.l., Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici S.r.l., Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l., Infrastrutture Venete S.r.l., Provincia Autonoma di Bolzano (Dipartimento infrastrutture e mobilità), Provincia autonoma di Trento, Regione Abruzzo (Dipartimento infrastrutture e trasporti), Regione Calabria (Dipartimento turismo, marketing territoriale e mobilità), Regione Campania (Direzione generale per la mobilità), Regione Emilia-Romagna (settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile), Regione Lazio (Direzione regionale infrastrutture e mobilità), Regione Liguria (Dipartimento infrastrutture e trasporti), Regione Lombardia (DG Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile), Regione Marche (Dipartimento infrastrutture, territorio e protezione civile), Regione Molise (IV Dipartimento governo del territorio servizio mobilità), Regione Puglia (Dipartimento mobilità sezione trasporto pubblico locale e intermodalità), Regione Toscana (Direzione politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale), Regione Veneto (Direzione infrastrutture e trasporti), SAD Trasporto Locale S.p.a., Sistemi Territoriali S.p.a., Società Unica Abruzzese di trasporto S.p.a., Trasporto Ferroviario Toscano S.p.a., Trenitalia S.p.a. (Direzione Pianificazione Industriale), Trenitalia S.p.a. (Divisione passeggeri regionale), Trenitalia-TPER S.C.a r.l., Trenord S.r.l. (Direzione Commerciale), Trentino Trasporti S.p.a., Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell’economia e delle finanze, Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ANSFISA. A tale comunicazione, ha seguito un’ulteriore nota agli stessi soggetti avente ad oggetto quanto riportato da LH nella propria nota del 26 settembre 2023 riguardante il collegamento Torino-Lecce (prot. ART 47531/2023). Ai sensi poi di quanto previsto dall’art. 4(4) e dell’art. 12 del regolamento (UE) 2018/1795 in data 02/09/2023 è stata data comunicazione della notifica del servizio internazionale Milano-Monaco di Baviera al regolatore austriaco Schienenz Control GmbH (prot. ART 39836/2023).

<sup>8</sup> Prot. ART 49800/2023 del 3 ottobre 2023.

<sup>9</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795, art. 7 (Prescrizioni in materia di informazioni per l’esame dell’equilibrio economico): «*1. Il soggetto che richiede l’esame dell’equilibrio economico fornisce le seguenti informazioni: a) nome, indirizzo, soggetto giuridico, numero di registrazione (se necessario) del soggetto richiedente; b) estremi di contatto della persona incaricata di rispondere alle domande; c) prove che l’equilibrio economico del contratto rischia di essere compromesso dal nuovo servizio ferroviario per passeggeri; d) se il soggetto richiedente è un’autorità competente o l’impresa ferroviaria che adempie il contratto di servizio pubblico, una copia del contratto di servizio pubblico».*

<sup>10</sup> Prot. ART 60591/2023.

<sup>11</sup> Prot. ART 65085/2023. Con nota del 25 gennaio 2024 Trenitalia ha rettificato alcuni refusi e trasmesso nuovamente il PEF con le analisi di scenario (prot. ART 10930/2024).

l’analisi comprovante la sussistenza del rischio di compromissione, i cui contenuti principali verranno esposti nella Sezione B del presente documento.

Ricevuti i chiarimenti richiesti, è stata quindi rilevata la presenza di tutti gli elementi informativi richiesti dall’Autorità per considerare completa l’istanza di EET e poter dunque proseguire con le pertinenti valutazioni.

## A.2 Verifica di ricevibilità

A fronte del ricevimento di una richiesta (completa) di EET, come previsto dalla Metodologia EET ai punti 3.1 e 3.2, è stata accertata la **ricevibilità** della stessa effettuando due separate verifiche: la prima riguardante la **compatibilità tecnico-operativa** di massima del nuovo servizio rispetto alle caratteristiche dell’infrastruttura; la seconda, il requisito di **novità** del servizio ferroviario di passeggeri proposto dal nuovo entrante.

In riferimento alla prima, la documentazione pervenuta da RFI<sup>12</sup>, in data 29/09/2023, attesta che con riguardo al materiale rimorchiato RIC UIC di prima e seconda classe “*non si ravvedono criticità inerenti alla massa assiale la sagoma su nessuna delle linee indicate nei vari moduli allegati alla notifica*”, segnalando al contempo limitazioni di velocità per le locomotive E191 su talune linee<sup>13</sup>. Inoltre, RFI ha precisato che nell’AMIS delle locomotive E191 è indicato che trattasi di “*Locomotiva elettrica monotensione per trasporto merci*” e pertanto di ritenere necessario “*un adeguamento del documento autorizzativo che preveda l’utilizzo della locomotiva anche per trasporto passeggeri*”, rinvia a quanto già specificato nel “*Prospetto dei veicoli autorizzati con circolabilità sulla IFN*”, che viene pubblicato su e-pod web di RFI.

In conclusione, in considerazione della compatibilità, già ora accertata, sia delle locomotive E190 che delle carrozze di prima e seconda classe utilizzate per i nuovi servizi ferroviari, si può ritenere soddisfatta la condizione di cui al punto 3.1 della Metodologia EET che richiede «*Entro un mese dalla pubblicazione della notifica sul sito web istituzionale dell’Autorità, i gestori di infrastruttura ferroviaria interessati comunicano all’Autorità e al proponente l’esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio, effettuata - con le modalità definite nel Prospetto Informativo della Rete - con riferimento esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate, senza considerarne i livelli attuali e prospettici della capacità allocata, indicando le eventuali modifiche tecniche necessarie affinché il servizio notificato possa essere programmato in esercizio.*

» (sottolineatura aggiunta).

In merito alla seconda verifica di ricevibilità, si ritiene soddisfattala condizione relativa alla **novità dei servizi** proposti da LH, in quanto ciascuno di essi si presenta come servizio «*interamente nuov[o] su una relazione origine-destinazione*» (punto 1.2 della Metodologia EET), in quanto il Soggetto proponente è un nuovo entrante sul mercato nazionale.

Sono dunque realizzate entrambe le condizioni per la ricevibilità della richiesta di EET.

<sup>12</sup> RFI ha inviato, sia all’Autorità che al Soggetto proponente, la propria valutazione di compatibilità tecnico operativa di massima del nuovo servizio con riferimento alle caratteristiche tecniche e di esercizio della propria infrastruttura effettuata ai sensi del paragrafo 4.2. del vigente PIR RFI (prot. ART 48793/2023 del 29/09/2023).

<sup>13</sup> Precisamente sulle linee in C3 la limitazione di velocità è posta a 100 km orari e sulle linee in C3L le limitazioni di velocità variano in funzione di quanto previsto alla tabella 2 del CTF IFN.

### A.3 Verifica di ammissibilità

Ai sensi della Metodologia EET, punto 3.3, lettere a) e b), l'Autorità accerta l'ammissibilità della richiesta di EET verificando la soddisfazione di due condizioni cumulative.

La prima riguarda il rispetto della soglia minima di legge relativa al rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del CdS al netto del pedaggio corrisposto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria (c.d. *coverage ratio*), stabilito nella misura di 0,35 dall'art. 8, comma 5 del d.lgs. 422/1997. Ai fini di tale verifica, è stata effettuata l'analisi sulla base sia dei dati da PEF di sottoscrizione del triennio 2020-2022 sia dei dati di consuntivo per lo stesso periodo, come forniti da TI. La verifica ha dato esito positivo dato che il *coverage ratio* è stato riscontrato essere superiore allo 0,35. Per la precisione, esso risulta pari al 72,7% (media triennio dati da PEF di sottoscrizione) e pari a 52,1% (media triennio dati di consuntivo)<sup>14</sup>.

La seconda condizione di ammissibilità richiede che la **scadenza del CdS non cada entro i 12 mesi dalla data di entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio**. Questa condizione è soddisfatta in quanto il CdS OSP MLP tra MIT, MEF e Trenitalia è attualmente in vigore, e ha validità fino al 31 dicembre 2026<sup>15</sup>. I nuovi servizi proposti da LH dovrebbero avere inizio nell'orario di servizio che comincia alla seconda domenica di dicembre 2025<sup>16</sup> e sono programmati con orizzonte fino al 2030.

Entrambe le condizioni di ammissibilità risultano pertanto soddisfatte.

### A.4 Avvio di procedimento e attività istruttoria

Una volta riscontrato anche il soddisfacimento delle **condizioni di ricevibilità e di ammissibilità** della richiesta di EET, l'Autorità, con delibera n. 186/2023 del 30 novembre 2023, ha avviato il procedimento al fine di verificare l'effettiva sussistenza di una compromissione dell'equilibrio economico-finanziario del CdS e, se del caso, di adottare le opportune misure<sup>17</sup>.

Il termine di conclusione del procedimento è stato fissato *"entro il 15 marzo 2024 ed in ogni caso entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, ai sensi dell'articolo 12, comma 6, del d.lgs. 112/2015"*.

A valle della notifica dell'avvio del procedimento, gli Uffici hanno proceduto all'audizione dei soggetti interessati, ai sensi di quanto previsto dall'art. 12, co. 6, d.lgs. 112/2015: «[I]l'organismo di regolazione valuta le informazioni ricevute dalle parti sopra citate e, se del caso, richiede eventuali ulteriori informazioni pertinenti da tutte le parti interessate e avvia con esse consultazioni entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta.»<sup>18</sup> (sottolineatura aggiunta).

<sup>14</sup> Prot. ART 49800/2023 del 3 ottobre 2023.

<sup>15</sup> *"Il contratto ha una validità di anni 10 (dieci) dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2026."* (art. 6.1 del CdS OSP MLP).

<sup>16</sup> Ai sensi di quanto previsto dall'Allegato VII della RECAST, punti 1 e 2: *"L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile. Le modifiche dell'orario di servizio si applicano dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. (...)"*

<sup>17</sup> Delibera n. 186/2023 del 30/11/2023, disponibile al link: <https://www.autorita-trasporti.it/delibere/delibera-n-186-2023/>

<sup>18</sup> In data del 30/11/2023 sono state inviate le seguenti comunicazioni di avvio di procedimento e di convocazione in audizione: LH (prot. ART 73166/2023), MIT (prot. ART 73168/2023), Trenitalia (prot. ART 73169/2023), RFI (prot. ART 73172/2023), MEF (prot. ART 73173/2023). In data 18/12/2023 (prot. ART 80243/2023) il MIT ha risposto inviando una nota facendo presente che *"Questa amministrazione, congiuntamente al Ministero dell'economia e delle finanze, esercita l'attività di vigilanza sul contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza stipulato con Trenitalia nel 2017 ed avente validità fino al 2026. I poteri dei rispettivi Ministeri vigilanti sono esercitati, congiuntamente o autonomamente, secondo le rispettive competenze in accordo a quanto previsto all'art. 13 del contratto. Per quanto precede si rappresenta che l'attività di verifica dell'equilibrio economico finanziario*

In tutte le audizioni, l’Ufficio ha dapprima rappresentato l’iter procedimentale già condotto fino alla delibera di avvio del procedimento nonché quello previsto per le restanti fasi istruttorie.<sup>19</sup>

#### A.4.1 Audizione della società Longitude Holding S.r.l.

In data 11 dicembre 2023, si è svolta l’audizione della società LH, nella quale si sono trattati i seguenti temi: (i) programmazione dell’offerta dei nuovi servizi e relative caratteristiche; (ii) anni di operatività dei nuovi servizi; (iii) politiche tariffarie (classi tariffarie, abbonamenti, costruzione tariffe di base, etc.); (iv) illustrazione del *business plan*.

È emerso che i nuovi servizi di Longitude Holding si inseriscono in un progetto che include altri servizi ferroviari a mercato. Sebbene nei moduli di notifica taluni servizi sono identificati come servizi Intercity, l’offerta che LH propone è ritenuta dalla stessa società avente caratteristiche distinte da quelle dei servizi a lunga percorrenza OSP di Trenitalia (di seguito anche Servizio Universale) in quanto, al pari di servizi Alta Velocità che circolano con percorsi talvolta sovrapponibili con i servizi OSP MLP, quelli di LH potrebbero qualificarsi, per le caratteristiche che li contraddistinguono, servizi ad “Alta comodità”. Essi si differenzierebbero dal Servizio Universale in quanto è previsto un numero di fermate inferiore rispetto a quelle dei servizi Intercity, andando con ciò a diminuire sensibilmente il tempo di percorrenza, e una superiore qualità offerta (ad esempio per la possibilità di fruire di pasti caldi tipo cucina espressa, dal momento che è prevista la carrozza ristorante). Per i servizi notturni si prevede l’inserimento di servizi aggiuntivi rispetto a quelli attuali forniti per il Servizio Universale.

In merito alle politiche tariffarie, LH dichiara che occorrerà tenere conto che, diversamente dai Servizi Universali, i nuovi servizi non godranno di sussidi pubblici, trattandosi di servizi a mercato.

Con riferimento al *load factor*, per gli anni iniziali, LH stima, anche in base ad alcuni studi del Politecnico di Milano, un riempimento del [...%]. Ad avviso della società, le due coppie di treni non incideranno sul Servizio Universale, soprattutto sulla linea Roma - Reggio Calabria e Roma – Venezia, tratte sulle quali i collegamenti a mercato sono frequenti. Ad esempio, per il collegamento Roma – Reggio Calabria sono presenti i servizi svolti dall’impresa ferroviaria Italo S.p.a. (4 treni), oltre a quelli di Trenitalia (10 treni Frecciarossa). La Società dichiara, inoltre, di aver elaborato un *business plan* della durata di sei/sette anni.

In relazione alla vendita dei biglietti, sono previsti sia canali di vendita digitali sia in stazione attraverso la presenza di desk (interni o esterni). La società specifica che è già dotata di una piattaforma di vendita integrata con Trainline.

#### A.4.2 Audizione della società Trenitalia S.p.a.

In data 12 dicembre 2023, si è tenuta l’audizione di Trenitalia.

Le principali tematiche affrontate hanno riguardato: (i) la flessibilità tariffaria consentita dal CdS e l’andamento delle stesse tariffe negli ultimi anni; (ii) la flessibilità sotto il profilo dell’offerta dei servizi, che devono essere definiti anno per anno, ai sensi dell’art. 7 del CdS; (iii) l’andamento dei parametri associati al monitoraggio della qualità del servizio reso all’utenza.

---

*rimane circoscritta ai parametri afferenti al contratto in argomento e che non si dispone di elementi atti a riscontrare la richiesta in argomento”.*

<sup>19</sup> Verbali: Trenitalia, prot. ART 82151/2023 del 21/12/2023; RFI, prot. ART 8140/2024 del 18/01/2024; LH, prot. ART 4236/2024 del 10/01/2024; MEF, prot. ART 10366/2024 del 24/01/2024.

Trenitalia ha riferito che il CdS prevede tariffe massime applicabili, garantendo la possibilità, ad oggi mai attuata, di chiedere incrementi agli Enti affidanti al verificarsi di determinate condizioni (ad esempio, collegate alla qualità); l'ultimo incremento tariffario è stato praticato nel 2016, precedentemente quindi alla sottoscrizione dell'attuale CdS. La società applica offerte tariffarie, limitate ad un numero prestabilito di posti, che consentono l'acquisto di biglietti a prezzi inferiori rispetto ai livelli individuati nel CdS, differenziando in funzione, ad esempio, del momento della prenotazione/periodo/giorno settimanale/classe, con la finalità di massimizzare il *load factor*. Trenitalia osserva che il CdS non prevede incrementi automatici correlati all'andamento dell'inflazione, anche se all'interno della formula per il calcolo dell'incremento delle tariffe massime viene considerato, tra i parametri rilevanti, anche il tasso programmato di inflazione definito nel DPE.

In merito ai volumi prodotti, non si registrano particolari variazioni. Anche nel periodo pandemico, i treni sono comunque circolati, lasciando immutati i costi, che sono stati tutti sostenuti, a fronte di una domanda ridotta dalle limitazioni imposte alla mobilità dei cittadini.

In merito alla revisione prevista dall'art. 12 del CdS<sup>20</sup>, a causa della pandemia la sua attuazione è stata rimandata ed è essa stessa tuttora in corso.

Con riguardo alla qualità, innanzitutto la società dichiara che il compito di effettuare indagini di *customer satisfaction* è affidato a società esterne, così come la valutazione di specifici aspetti quali, a titolo di esempio, indagini sull'offerta dei treni notturni, effettuata con la tecnica c.d. *mystery client*. La qualità "erogata" è analizzata ogni tre mesi dalla direzione competente di Trenitalia. Gli indicatori di regolarità e puntualità sono misurati attraverso il sistema PIC/WEB di RFI. TI riconosce tuttavia che per la pulizia l'obiettivo non è stato raggiunto; anche l'obiettivo di regolarità non è stato raggiunto, seppur con poco scarto rispetto al target. Anche con riferimento alla puntualità, gli obiettivi a 30' e 60' non sono stati raggiunti per un minimo scarto.

Con riguardo all'anno 2022, la società riferisce i target per il 2022 e i relativi risultati conseguiti che sono disponibili anche nella Carta dei Servizi Intercity pubblicata sul sito di Trenitalia. I target 2022 erano: puntualità 30', target 95,9; puntualità 60', target 98,9; regolarità, target 99,1; QME pulizie, target 89; i risultati di consuntivo 2022 sono invece stati: puntualità 30': 94,44, puntualità 60': 97,85, regolarità: 98,53; QME pulizie: 85,93. A valle della revisione del CdS, attualmente in corso, saranno applicate le misure della delibera n. 16/2018.

Circa l'andamento della velocità commerciale programmata nell'ultimo triennio, non si rilevano variazioni, restando pressoché costante [...] sia per i servizi Intercity giorno che per i servizi Intercity notte. L'obiettivo di Trenitalia è tutelare tale performance, piuttosto che incrementarla, tenuto conto della crescente indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria dovuta ai cantieri presenti e quelli che andranno ad aprirsi in prospettiva. TI Sottolinea che soffrono di più i treni notturni, sia per le percorrenze tendenzialmente più lunghe sia perché tipicamente i cantieri operano nelle ore notturne.

Infine, con riferimento all'art. 11 del CdS dove sono previsti meccanismi di riequilibrio del CdS in caso di maggiori costi ammissibili a consuntivo (in determinati casi), Trenitalia riferisce che ad oggi tali meccanismi non sono mai stati utilizzati.

In conclusione, Trenitalia afferma che allo stato non è possibile il riequilibrio del CdS in caso di diminuzione dei ricavi, originando un pregiudizio economico che si andrebbe ad aggiungere alle ripercussioni notevoli

<sup>20</sup> "Fermo restando quanto stabilito agli articoli 4.5, 10.1 e 11, entro e non oltre il mese di marzo 2020, le Parti avviano le procedure per la revisione dell'Offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto per il periodo 2022-2026 secondo i criteri di cui all'Allegato 7 ed in coerenza con gli stanziamenti di bilancio correnti a quella data, da definirsi con apposito atto aggiuntivo al presente contratto." (art. 12.1 CdS).

registerate nel periodo pandemico quando i ricavi si sono dimezzati rispetto alle stime del PEF di sottoscrizione, senza alcuna erogazione di “ristori Covid”. Nel 2021, la situazione è leggermente migliorata, ma comunque i ricavi da traffico restano lontani dai valori previsti nel PEF di sottoscrizione; si è avuta una prima ripresa nel 2022, con valori comunque sotto quelli previsti, mentre nel 2023 la situazione si è invertita con valori superiori alle previsioni.

#### A.4.3 Audizione del Ministero dell'economia e delle finanze

---

In data 9 gennaio 2024, è stato auditato il Ministero dell'economia e delle finanze.

I punti costituenti l'agenda dell'incontro sono stati: (i) monitoraggio effettuato dal MEF sul CdS OSP MLP, inclusa la tipologia di documentazione trasmessa da parte di Trenitalia e dal MIT; (ii) andamento nel tempo della programmazione annuale dei servizi interessati, come prevista all'art. 7 del CdS OSP MLP; (iii) applicazione della revisione dell'equilibrio del PEF prevista dall'art. 11 dello stesso CdS, anche in relazione agli effetti economico-finanziari generati della crisi sanitaria da COVID-19; (iv) stato dell'implementazione della revisione contrattuale prevista all'art. 12 del menzionato CdS.

Giusta quanto dichiarato dai referenti del MEF, la rendicontazione contabile inherente al Servizio Universale inviata al MEF è resa in forma aggregata (non per singolo treno). Trenitalia invia le risultanze della Contabilità Analitica Regolatoria certificata resa da un revisore contabile che attesta l'entità dei ricavi, dei costi e degli oneri considerati ammissibili dal CdS OSP MLP, nonché la riconciliazione con il bilancio d'esercizio. In merito ai dati di traffico non è prodotta una documentazione specifica.

L'offerta del Servizio Universale viene poi definita annualmente da MIT e Trenitalia, e resta una competenza strettamente di pertinenza del MIT. Il MEF, infatti, riceve e analizza la documentazione dal MIT (post istruttoria del MIT stesso), senza entrare nel merito del perimetro dei servizi. Nel periodo di emergenza sanitaria, si è osservata una significativa riduzione del servizio per le limitazioni alla circolazione disposte dal Governo, nonché una diminuzione dei ricavi da traffico e un aumento dei costi aggiuntivi legati agli obblighi conseguenti per mitigare il rischio di contagio e garantire “spostamenti sicuri”. In ogni caso il corrispettivo annualmente corrisposto a Trenitalia è rimasto sostanzialmente invariato.

#### A.4.4 Audizione della società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

---

In data 10 gennaio 2024, si è tenuta l'audizione della società RFI S.p.a.

Nell'audizione con la società RFI, sono state affrontate le tematiche riguardanti l'impatto dei nuovi servizi ferroviari con riferimento alla pianificazione degli orari di servizio interessati, secondo quanto previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795, all'art. 10 par. 5 e dalla Metodologia EET al punto 3.10, lettera b). È stato altresì condotto, in via preliminare, un approfondimento volto a capire se potrebbero sussistere criticità relativamente alla saturazione della rete nonché ad un relativo conflitto tra servizi preesistenti e nuovi.

RFI ha innanzitutto precisato che le richieste di capacità di accesso per il Servizio Universale sono disciplinate da uno specifico Allegato dell'accordo quadro con la società Trenitalia, confermando che nel corso degli anni il segmento OSP MLP non è stato interessato da sostanziali incrementi dei volumi. Si sono registrate solamente modifiche qualitative del materiale rotabile e un aumento delle fermate commerciali. Nel periodo pandemico si è effettivamente verificato un leggero calo dell'offerta che è stato tuttavia breve ed è stato quasi subito superato. A seguito dell'utilizzo di materiale rotabile più performante la velocità commerciale è aumentata nel tempo e sono attesi ulteriori miglioramenti nel futuro. Sulla linea Roma-Reggio Calabria per il

collegamento con la Sicilia, Trenitalia ha in progetto un miglioramento del materiale rotabile che consentirà un aumento della velocità commerciale (con particolare riferimento alla fase di traghettamento).

Dal punto di vista della saturazione dell’infrastruttura ferroviaria interessata dai nuovi servizi ferroviari di LH, RFI riferisce possibili elementi di criticità collegati alle due differenti tipologie di servizi che il nuovo operatore intende offrire: (i) per il servizio notturno non si rilevano criticità in termini di saturazione, tuttavia potrebbero esserci problemi di “compatibilità” correlati all’indisponibilità programmata dell’infrastruttura in considerazione dell’aumento dei cantieri previsti per i prossimi anni<sup>21</sup>; (ii) per il servizio diurno si potrebbero invece configurare criticità correlate alla scarsa capacità in alcune tratte: sulla tratta Roma-Reggio Calabria non dovrebbero insorgere problemi di saturazione, mentre sulla linea Roma-Venezia già ad oggi sono presenti dichiarazioni di saturazione sulla linea direttissima. Ad ogni modo, in fase di progettazione delle tracce, RFI valuterà con il nuovo operatore se instradare i treni su linee differenti, anche se meno veloci.

A quanto descritto sopra, sono da aggiungere anche possibili problemi di saturazione di impianto, come ad esempio per le stazioni di Roma Temini e Milano Centrale che sono già dichiarate sature.

RFI precisa che non è possibile, allo stato, fornire indicazioni precise su quali treni avrebbero la priorità all’accesso alla rete, in caso di sovrapposizione tra servizi del nuovo entrante e Servizio Universale, in quanto la risposta potrebbe dipendere dalla fascia oraria di interesse. In ogni caso, il gestore intende applicare i criteri di priorità come definiti nel PIR. Peraltra, RFI rileva come il segmento OA sia in continua crescita. La presenza di servizi AV su alcuni segmenti di rete interessati dai nuovi servizi potrebbe rappresentare un elemento di ulteriore complessità tale da necessitare di per sé un coordinamento delle richieste di capacità in fase di progettazione esecutiva delle tracce<sup>22</sup>.

#### A.4.5 Richieste di informazioni e loro esiti

Completata la fase delle audizioni, si è poi proceduto all’invio delle richieste di dati e informazioni, secondo quanto previsto dall’art. 12, comma 6, d.lgs. 112/2015<sup>23</sup>.

Le richieste di informazioni sono state riscontrate da parte di LH e RFI<sup>24</sup>.

La società LH nel fornire la documentazione richiesta ha circoscritto le informazioni ai collegamenti Roma-Reggio Calabria e Roma-Venezia, comunicando contestualmente la decisione di sospendere la notifica dei collegamenti notturni Torino-Milano-Lecce e Torino-Milano-Reggio Calabria, oggetto della richiesta di EET.

Tra la documentazione trasmessa da LH è presente il *business plan* che riporta, tra l’altro, informazioni per gli anni dal 2023 al 2029 relative all’operatività dei treni (a partire dall’anno 2026) in termini di treni al giorno, treni per anno, distanza percorsa, posti disponibili, *load factor*, costi operativi previsti con un dettaglio per i costi per il personale, ricavi previsti e i prezzi che si intende applicare per le principali tratte all’interno dei due collegamenti considerati. A corredo è stata inoltre trasmessa la presentazione del “Progetto Arenaways” in cui è illustrata la *mission* della società LH e in cui è presente, *inter alia*, un confronto in termini di prezzi e tempo di percorrenza con i principali *competitor*, sia esercenti servizi OSP che *open access*, in particolare AV.

<sup>21</sup> RFI segnala possibili problemi di capacità in particolare quando il servizio notturno, in prossimità del termine della corsa, si trasforma in servizio diurno (specialmente nei pressi delle stazioni di arrivo).

<sup>22</sup> Viene riportato a tal proposito l’esempio della linea Roma-Reggio Calabria per cui per la tratta Roma-Napoli i servizi AV utilizzano la linea dedicata ma successivamente si avvalgono della linea storica.

<sup>23</sup> In data 22 dicembre 2023 è stata trasmessa la richiesta dati a LH, prot. ART 82852/2023 e in data 23 gennaio 2023 la richiesta a RFI, prot. ART 10114/2024. Ulteriori chiarimenti sono stati richiesti a LH in data 26 gennaio 2024, prot. ART 11415/2024.

<sup>24</sup> I riscontri alle richieste di informazioni sono stati registrati come segue: LH, prot. ART 4531/2024 del 11/01/2024 e prot. ART 11994/2024 del 29/01/2024; RFI, prot. ART 12402/2024 del 30/01/2024.

A supporto delle informazioni fornite, è stato allegato lo studio di analisi di mercato reso da Traspol, Laboratorio di politica dei Trasporti presso il Dipartimento di Architettura e studi urbani del Politecnico di Milano.

La società RFI ha fornito le informazioni in merito al grado di saturazione della rete, con particolare riferimento ai collegamenti Roma-Reggio Calabria e Roma Venezia, nonché per i medesimi collegamenti l'elenco dei treni circolanti per l'orario di servizio 2023-2024 e il volume, in treni-km, per gli anni 2019 e 2022 dei servizi OSP MLP e *open access* differenziati per impresa ferroviaria esercente.

Gli esiti dell'istruttoria sono stati successivamente trasmessi dagli Uffici, in data 13/02/2024, ai soggetti interessati<sup>25</sup>, indicando nel 23/02/2024 il termine entro cui far pervenire eventuali osservazioni nel merito. In data 23/02/2024 è giunta la nota di Trenitalia<sup>26</sup> in cui, conclusivamente, l'impresa affidataria evidenziava come *“l'ingresso di LH sul mercato attraverso i servizi previsti possa incidere per circa il [...]% dei ricavi da traffico relativi al solo anno 2026, unico considerabile in ragione della durata del contratto. Tale impatto si inserisce in una situazione economico-finanziaria dell'affidatario che già risente delle perdite registrate durante il periodo COVID.”*

---

<sup>25</sup> Trenitalia, Longitude Holding, MIT, MEF e RFI (nota prot. ART. 17238/2024 del 13/02/2024).

<sup>26</sup> Nota di Trenitalia (prot. ART 20727/2024 del 23/02/2024).

## B. VALUTAZIONI

---

In questa sezione si descrivono le analisi di merito e le relative valutazioni compiute in coerenza con quanto previsto dalla Metodologia EET, tenuto conto anche delle osservazioni pervenute a valle della trasmissione degli esiti istruttori<sup>27</sup>.

Si sono innanzitutto considerate le elaborazioni e le ipotesi di base presentate da Trenitalia nel Modulo di richiesta di EET quale prova che l'equilibrio economico del CdS OSP MLP risulterebbe compromesso dal nuovo servizio<sup>28</sup>, aggiornando le elaborazioni stesse in base alla nuova programmazione di LH.

Esse hanno rappresentato il punto di partenza oggetto di possibili correzioni laddove il dato non riposa su ipotesi conformi a ragionevolezza. L'impostazione così assunta ha consentito di valorizzare l'analisi presentata da Trenitalia che può essere considerata indice del massimo impatto atteso sul CdS interessato.

### B.1 Verifica della sostituibilità

---

Nella presente sezione si descrivono dapprima le analisi di sostituibilità finalizzate a definire la quantità di passeggeri sottratti al Servizio Universale formulate dal soggetto richiedente l'EET.

#### Analisi di Trenitalia

Nell'includere all'interno del Modulo di richiesta di EET la prova che l'equilibrio economico del CdS OSP MLP risulterebbe compromesso dai nuovi servizi, con riferimento all'analisi di sostituibilità, Trenitalia identifica i treni potenzialmente impattati secondo il criterio della sovrapposizione, anche parziale, dei percorsi, e sulla base dei seguenti criteri:

1. percorso della tratta sovrapponibile al percorso del nuovo servizio ferroviario proposto da LH, in termini di (i) stazione di partenza, (ii) stazione di arrivo e (iii) fermate intermedie<sup>29</sup>;
2. orario di partenza incluso nella stessa fascia oraria del nuovo servizio ferroviario proposto da LH, ipotizzando un intervallo massimo di +3/-3 ore rispetto all'orario di partenza previsto per il nuovo servizio ferroviario.

In tal modo, e limitando gli impatti analizzati da Trenitalia in considerazione di quanto comunicato da LH nella propria nota del 10 gennaio 2024<sup>30</sup>, nel Servizio Universale risultano interessati 6 treni, per il collegamento Roma Termini – Reggio Calabria Centrale, e 4 treni per il collegamento Roma Termini – Venezia Santa Lucia.

---

<sup>27</sup> Per l'illustrazione puntuale del contenuto delle osservazioni pervenute e delle relative valutazioni si rinvia a § B.4.

<sup>28</sup> Allegato n. 4, "Stima dell'impatto del nuovo servizio ferroviario passeggeri sul contratto di servizio Trenitalia", prot. ART 49800/2023 del 3 ottobre 2023.

<sup>29</sup> Trenitalia evidenzia nella propria nota che "*la metodologia utilizzata per identificare le tratte esposte alla concorrenza di Longitude è da ritenersi prudentiale in quanto finalizzata ad identificare solo le tratte "complete", ovvero con la stessa origine e la stessa destinazione del servizio di Longitude. L'analisi non include altri possibili treni che, nonostante abbiano origine e destinazione diverse, possono presentare percorsi in parte in comune e potenzialmente esposti alla concorrenza di Longitude. L'impatto effettivo sul contratto di servizio potrebbe quindi essere superiore rispetto a quanto stimato nel presente Allegato*". Si osserva tuttavia che il ragionamento non considera i possibili effetti derivanti dall'esistenza di diversi *load factor*. Ben potrebbe verificarsi che in ragione dell'ipotesi di distribuzione uniforme dei passeggeri tra tutti i servizi esistenti, alcuni passeggeri di servizi OSP MLP percorronza di Trenitalia non considerati "sostituibili" confluiscano in quelli di Trenitalia ritenuti "sostituibili" (o viceversa) con un effetto netto in termini di passeggeri sottratti ai servizi OSP inferiore a quello ricavabile dall'applicazione della metodologia indicata.

<sup>30</sup> Prot. ART 4531/2024 dell' 11/01/2024.

Nella tavola che segue sono indicati rispettivamente i treni considerati sostituibili applicando i criteri sopra esposti (orario di servizio 2022-2023).

**Tavola 1. Collegamento RM-RC: Treni OSP MLP in concorrenza con i nuovi servizi LH**

Categ. Comm.	Master	Provenienza	Par.	Destinazione	Arr.	Periodicità
IC	551	ROMA TERMINI	9:26	REGGIO CAL CLE	16:55	giornaliero (in estate deviato via Tropea, con modifiche di orario)
IC	555	ROMA TERMINI	14:26	REGGIO CAL CLE	22:24	giornaliero
IC	561	ROMA TERMINI	16:26	REGGIO CAL CLE	23:57	giornaliero
IC	550	REGGIO CAL CLE	6:14	ROMA TERMINI	13:32	giornaliero
IC	552	REGGIO CAL CLE	7:46	ROMA TERMINI	15:34	giornaliero
IC	560	REGGIO CAL CLE	15:05	ROMA TERMINI	22:34	giornaliero (in estate deviato via Tropea, con modifiche di orario)

Fonte: Trenitalia (prot. ART 49800/2023)

**Tavola 2. Collegamento RM-VE: Treni OSP MLP in concorrenza con i nuovi servizi LH**

Categ. Comm.	Master	Provenienza	Par.	Destinazione	Arr.	Periodicità
IC	584	TRIESTE CENTRALE (a)	7:21	ROMA TERMINI	15:35	giornaliero
IC	594	TRIESTE CENTRALE (b)	13:27	ROMA TERMINI	21:35	giornaliero
IC	588	ROMA TERMINI	10:22	TRIESTE CENTRALE (c)	18:37	giornaliero
IC	592	ROMA TERMINI	15:30	TRIESTE CENTRALE (d)	23:38	giornaliero

Fonte: Trenitalia (prot. ART 49800/2023)

- (a) Fermata a Venezia Mestre con arrivo alle 9:19 e partenza alle 9:34.
- (b) Fermata a Venezia Mestre con arrivo alle 15:14 e partenza alle 15:34.
- (c) Fermata a Venezia Mestre con arrivo alle 16:16 e partenza alle 16:40.
- (d) Fermata a Venezia Mestre con arrivo alle 21:36 e partenza alle 21:51.

### Analisi di Longitude Holding

Il Soggetto proponente non individua un significativo grado di sostituibilità tra i nuovi servizi e i servizi OSP MLP di Trenitalia. Ciò in ragione del maggior livello di servizio disponibile per l'utenza dei nuovi servizi, tanto da poterli qualificare, ad avviso di LH, servizi ad "Alta comodità". Secondo quanto riferito da LH in audizione, sarebbe prevista una carrozza ristorante con la possibilità di fruire di pasti caldi espresso, connessione *internet*, possibilità di fruire di materiale audiovisivo a bordo. Anche dal punto di vista dei tempi di

percorrenza, esercizio e servizi a bordo l'offerta LH sarebbe più allineata a quella di Trenitalia Frecciargento/Frecciarossa e con quella di Italo – NTV, rispetto a quanto offerto dai servizi OSP MLP.

### Valutazione degli Uffici

Secondo quanto previsto dalla Metodologia EET, «*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: ambito di effettuazione del servizio, relazioni origine/destinazione servite, capacità del nuovo servizio di generare nuova domanda di spostamenti, presenza di servizi ferroviari a mercato operati da parte del gestore dei servizi ferroviari OSP, tempi di percorrenza, orari e fasce orarie, frequenze giornaliere e settimanali, numero e prossimità delle fermate, numero di coincidenze, livello di capacità teorica dell'offerta, livello di tariffe e titoli di viaggio offerti per tipologia di utenza.* » (punto 3.5, sottolineature aggiunte).

L'elemento della qualità dei servizi per l'utenza è preso in considerazione dalla Metodologia EET al punto che segue: «*I criteri di cui al punto 3.5 sono applicati per la verifica della sostituibilità anche nel caso in cui il nuovo servizio si qualifichi "ad alto valore", e dunque tale da far presumere caratteristiche di non sostituibilità con i servizi OSP. Un nuovo servizio si intende ad alto valore se sono presenti, anche disgiuntamente, le seguenti caratteristiche: 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; b) elevate condizioni di qualità tecnica e/o commerciale offerte all'utenza, riferite a: condizioni di comfort, servizi di bordo, assistenza clienti, condizioni di indennizzo, maggiore velocità commerciale, riduzione dei tempi di percorrenza.* » (punto 3.6, sottolineature aggiunte).

L'analisi di sostituibilità è svolta dagli Uffici con riferimento ai tempi di percorrenza, fasce orarie, frequenze e ai livelli tariffari, anche tenuto conto che, ove fosse ritenuto significativo il diverso livello di servizi a bordo presenti nei nuovi servizi ferroviari (e quindi potenzialmente identificabili come servizi ad "alto valore"), si dovrebbe comunque procedere all'analisi di sostituibilità come delineata al punto 3.5 della Metodologia EET.

Nel seguito sono considerati solo i collegamenti "diretti" tra origine e destinazione, senza cioè cambi treno, che infatti tendono ad individuare mercati distinti in ragione della loro minore attrattività per il consumatore, riflessa nel maggiore tempo di percorrenza, rischi di mancate corrispondenze e, in caso di viaggio con bagaglio al seguito, maggiori rischi di smarrimento del bagaglio stesso, oltre alla necessità di ulteriori movimentazioni dello stesso. Infine, si privilegerà l'analisi sulle relazioni più lunghe in ragione della strategia dichiarata dallo stesso Soggetto proponente e cioè quella di valorizzare i propri servizi sulle distanze medio-lunghe<sup>31</sup>.

#### (i) Caratteristiche dell'offerta dei servizi presenti sul collegamento Roma-Reggio Calabria

<sup>31</sup> LH dichiara: [...] (LH, Presentazione per ART, Allegato 1, prot. ART 4531/2024; sottolineatura aggiunta).

Sulla linea Roma-Reggio Calabria si osservano 2 operatori ferroviari e 2 tipologie di servizi: Trenitalia, con servizi a mercato (Frecciargento e Frecciarossa) e servizi OSP MLP; Italo-NTV con i treni AV Italo.

L'individuazione di Trenitalia dei treni in sovrapposizione con quelli del Soggetto nuovo entrante pare condivisibile. Le tabelle che seguono mostrano i treni di LH ricadenti nella fascia [-3:00; +3:00] e quelli del Soggetto richiedente l'EET sul collegamento Roma-Reggio Calabria (a/r).

**Tavola 3. Analisi tempi di percorrenza collegamento Roma – Reggio Calabria**

Direzione Sud	LH - 1 coppia		Trenitalia - IC 551		LH - 2 coppia		Trenitalia - IC 555		Trenitalia - IC 561	
Fermate	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza
Roma Termini	x	08:00		09:26	x	16:08		14:26	x	16:26
Latina	08:30	08:32	09:58	10:00	16:38	16:40	14:58	15:00	16:58	17:00
Formia - Gaeta	09:04	09:06	10:33	10:35	17:12	17:14	15:33	15:35	17:33	17:35
Aversa	09:38	09:40	11:09	11:11	17:46	17:48	16:09	16:11	18:09	18:11
Napoli C.le	09:55	10:12	11:29	11:45	18:03	18:20	16:29	16:45	18:29	18:55
Salerno	10:46	10:48	12:19	12:22	18:54	18:56	17:26	17:29	19:32	19:34
BATTIPAGLIA			12:33	12:35			17:41	17:43	19:46	19:48
Capaccio							17:53	17:55	19:57	19:59
Paestum (P)			12:45	12:47					20:03	20:03
Agropoli			12:53	12:55			18:04	18:06		
Vallo d.Lucania			13:06	13:08			18:27	18:29	20:22	20:28
Ascea							18:40	18:42		
Pisciotta P.							18:48	18:50		
Celle Bulgheria							19:00	19:06		
Sapri	11:59	12:01	13:44	13:46	20:07	20:09	19:19	19:21	21:04	21:06
Maratea			13:54	13:56			19:30	19:32	21:15	21:17
Praja A.T.							19:40	19:42		
Scalea			14:11	14:13			19:49	19:51	21:29	21:31
Paola	12:50	12:52	14:45	14:48	20:58	21:00	20:20	20:23	21:59	22:02
Amantea			15:00	15:02			20:37	20:39	22:14	22:16
Lamezia Terme	13:17	13:20	15:18	15:21	21:25	21:28	20:55	20:58	22:33	22:36
Vibo Pizzo	13:32	13:34	15:36	15:38	21:40	21:42	21:12	21:14	22:49	22:51
Rosarno	13:48	13:50	15:52	15:54	21:56	21:58	21:30	21:32	23:06	23:08
Gioia Tauro	13:56	13:58	16:02	16:08	22:04	22:06	21:39	21:41	23:14	23:16
Villa S.Giovanni	14:22	14:24	16:34	16:37	22:30	22:32	22:04	22:07	23:38	23:41
Reggio Calabria C.Le	14:37	x	16:55		22:45	x	22:24		23:57	x
Tempo di percorrenza	06:37		07:29		06:37		07:58		07:31	
Δtempo			00:52				01:21		00:54	

Fonte: elaborazione su notifiche nuovi servizi LH e nota Trenitalia (prot. ART 49800/2023)

**Tavola 5. Analisi tempi di percorrenza collegamento Reggio Calabria – Roma**

Direzione Nord	LH - 1 coppia		Trenitalia - IC 550		Trenitalia - IC 552		LH - 2 coppia		Trenitalia - IC 560	
Fermate	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza
Reggio Calabria C.Le	x	06:40		06:14		07:46	x	15:40		15:05
<i>Reggio C.Lido</i>			06:17	06:19						
Villa S.Giovanni	06:53	06:55	06:32	06:34	08:00	08:02	15:53	15:55	15:20	15:23
Gioia Tauro	07:19	07:21	06:56	06:58	08:23	08:25	16:19	16:21	15:50	15:56
Rosarno	07:27	07:29	07:04	07:06	08:31	08:33	16:27	16:29	16:04	16:06
Vibo Pizzo	07:43	07:45	07:22	07:24	08:47	08:49	16:43	16:45	16:21	16:23
Lamezia Terme	07:57	08:00	07:38	07:41	09:03	09:05	16:57	17:00	16:37	16:39
<i>Amantea</i>			07:56	07:58	09:20	09:22			16:53	16:55
Paola	08:25	08:27	08:12	08:14	09:36	09:38	17:25	17:27	17:10	17:12
<i>Scalea</i>			08:40	08:42	10:06	10:08			17:38	17:40
<i>Praja A.T.</i>					10:15	10:17				
<i>Maratea</i>			08:55	08:57	10:25	10:27			17:55	17:57
Sapri	09:16	09:18	09:06	09:08	10:37	10:39	18:16	18:18	18:05	18:07
<i>Vallo d.Lucania</i>			09:49	09:51					18:45	18:47
<i>Agropoli</i>					11:29	11:31			18:59	19:01
<i>Paestum</i>									19:07	19:09
<i>Capaccio</i>			10:10	10:12	11:39	11:41				
<i>BATTIPAGLIA</i>			10:22	10:24	11:56	11:58			19:20	19:22
Salerno	10:29	10:31	10:38	10:40	12:13	12:16	19:29	19:31	19:34	19:37
Napoli C.Le	11:05	11:22	11:17	11:31	12:58	13:31	20:05	20:22	20:17	20:31
Aversa	11:37	11:39	11:47	11:49	13:47	13:49	20:37	20:39	20:47	20:49
Formia - Gaeta	12:11	12:13	12:20	12:22	14:20	14:22	21:11	21:13	21:20	21:22
Latina	12:45	12:47	12:58	13:00	14:58	15:00	21:45	21:47	21:58	22:00
Roma Termini	13:17	x	13:32		15:34		22:17	x	22:34	
Tempo di percorrenza	<b>6:37</b>		7:18		7:48		<b>6:37</b>		7:29	
Δtempo			00:41		01:11				0:52	

Fonte: elaborazione su notifiche nuovi servizi LH e Nota Trenitalia (prot. ART 49800/2023)

Sul collegamento Roma – Reggio Calabria, direzione Sud, il **tempo di percorrenza** dei nuovi servizi ferroviari LH è di 6:37 con un risparmio medio di tempo di percorrenza di poco più di un'ora sui servizi OSP MLP, mentre in direzione Nord, il vantaggio in termini di tempo di percorrenza è in media di 53 minuti. Ciò è da porre in relazione principalmente al **numero di stazioni** che vengono servite dai due servizi: 14 per i nuovi servizi LH e 22, in media, dai servizi OSP MLP (orario invernale).

Con riguardo ai **servizi a mercato**<sup>32</sup>, in direzione Sud nell'arco temporale considerato [-3:00; +3:00] dall'orario di partenza dei nuovi servizi LH, si osservano 2 treni Frecciargento (8333; 8863), con un tempo medio di percorrenza inferiore alle 5:30 ore, 4 treni Frecciarossa (9623; 9587; 8419; 9639), con un tempo medio di

<sup>32</sup> Analisi riferita all'orario di servizio 2023-24.

percorrenza pari a 5:40 ore, e 4 treni Italo (8111; 8115; 8143; 8191<sup>33</sup>) con un tempo medio di 6 ore circa. In termini di stazioni servite, i servizi a mercato di Trenitalia servono, a seconda del treno commerciale considerato, dalle 8 alle 16 stazioni, e complessivamente in media 12 stazioni, mentre i servizi Italo-NTV fanno servizio in media in 13 stazioni.

In direzione Nord, sono presenti 2 treni Frecciargento (8868; 8332), con un tempo medio di percorrenza di circa 5:30 ore, 3 treni Frecciarossa (8418; 9584; 9642), con un tempo medio di percorrenza di circa 5:50 ore, e 4 treni Italo (8134; 8158; 8192; 9946), con tempo medio di percorrenza di circa 6:10 ore, a fronte di circa 13 stazioni servite, mentre le stazioni con servizi a mercato di Trenitalia sono circa 12. In termini di volumi i servizi a mercato rappresentano oltre il 50% in termini di treni-km nell’arco di tempo dal 2019 al 2022, e dal 2019 al 2022 sono raddoppiati, mentre sono rimasti allo stesso livello del 2019 i volumi dei servizi OSP MLP afferenti al 2022<sup>34</sup>.

La **periodicità** dei treni è giornaliera (sia per i nuovi servizi, sia per quelli OSP MLP, sia per quelli a mercato).

**Sotto il profilo tariffario**, i servizi di entrambi gli operatori presentano formule differenziate a seconda del livello di servizio e delle condizioni economiche in caso di riprogrammazione della partenza e/o cancellazione del viaggio.

I servizi OSP MLP di Trenitalia presentano due livelli di servizio (1° e 2° classe) e tre principali formule tariffarie (*Base, Economy, Super Economy*)<sup>35</sup>; limitando il confronto alle tariffe *Base*, di 1° e 2° classe<sup>36</sup>, dove quella più bassa è pari a 63,50 euro (tariffa di 2° classe, *Base*) e quella più alta è pari a 87,00 euro (1° classe, *Base*), il differenziale di prezzo applicato sulla 2° classe è pari al 27% rispetto alla più elevata.

Il Frecciargento ha due livelli di servizio (1° e 2° classe) e tre principali formule tariffarie (*Base, Economy, Super Economy*)<sup>37</sup>, che portano l’insieme delle tariffe sul collegamento Roma-Reggio Calabria a mostrare una differenziazione tariffaria più significativa: la tariffa più bassa, 87,00 euro (per la 2° classe, *Base*), rapportata a quella più elevata, pari a 127,00 euro (1° classe, tariffa *Base*), evidenzia una riduzione del 32%. Maggiore differenziazione si riscontra per il Frecciarossa, con cinque livelli di servizio (*Standard, Premium, Business, Business area silenzio, Executive*) e tre ulteriori declinazioni<sup>38</sup> (*Base, Economy, Super Economy*)<sup>39</sup>, con il prezzo più basso, pari a 86,00 euro, per la stessa categoria di servizio (2° classe, *Base*) e il prezzo più elevato, pari a 245,00 euro, che portano ad una percentuale del 65%.

I servizi a mercato di Italo-NTV presentano tariffe diverse a seconda del livello di servizio (4 livelli di servizio per Italo-NTV: *Smart, Prima, Club Executive e Salotto*)<sup>40</sup> e condizioni economiche diverse in caso di riprogrammazione della partenza e cancellazione del viaggio (4 varianti per Italo-NTV: *Flex*, con massima flessibilità, *Economy, Low Cost ed eXtra MAGIC*, quest’ultimo non modificabile e non rimborsabile). La percentuale di ribasso tra la tariffa più elevata (189,00 euro) e quella più bassa (79,00 euro) è pari al 58%.

Per apprezzare in misura più precisa l’ampio ventaglio tariffario operato dalle varie imprese, si sono considerati i livelli tariffari offerti sulle differenti tipologie di servizio interrogando i motori di ricerca aziendali

<sup>33</sup> Circola dal 10/12 al 24/12, dal 27/12 al 31/12/23 e dal 2/1 al 10/1/24; nelle giornate di lunedì, martedì, venerdì, sabato e domenica dall'11/1 al 26/5/24; giornalmente il 28/3, il 3/4, il 25/4, il 2/5 e dal 27/5 al 14/12/24.

<sup>34</sup> Nota di RFI del 30/01/2024 (prot. ART 12402/2024).

<sup>35</sup> Alle quali si aggiungono due altre tipologie tariffarie riservate a specifiche tipologie di consumatori: *Young e Senior*.

<sup>36</sup> Dallo studio del Politecnico di Milano/Traspol, prodotto da LH, su osservazioni per il mese di ottobre 2022, risulta che i prezzi delle tariffe *Base* non si modificano nel tempo.

<sup>37</sup> Alle quali si aggiungono due altre tipologie tariffarie riservate a specifiche tipologie di consumatori: *Young e Senior*.

<sup>38</sup> Non presenti tuttavia per tutti i livelli di servizio; per il *Frecciayoung*, ad esempio, è disponibile solo il livello di servizio *Standard*.

<sup>39</sup> Alle quali si aggiungono due altre tipologie tariffarie riservate a specifiche tipologie di consumatori: *Frecciayoung e Frecciasenior*.

<sup>40</sup> Anche Italo-NTV offre tariffe dedicate alle categorie *Young e Senior*, oltre ad altre promozioni tariffarie.

per viaggi programmati ad un mese, prendendo il primo treno in partenza dopo le 5:00<sup>41</sup>. I risultati sono esposti nella tavola riportata sotto.

**Tavola 6. Collegamento Roma-Reggio Calabria: confronto differenziazione tariffaria**

Indicatori	TI - OSP MLP	TI - Frecciargento	TI - Frecciarossa	Italo - NTV
Tariffa più bassa (T1) - euro	21,9 (a)	29,90 (b)	43,90 (c)	19,90 (d)
Tariffa più alta (T2) - euro	87,00	127,00	245,00	189,00
Rapporto tariffe: T2/T1	4	4	6	9

Fonte: sito web Trenitalia, sito web Italo-NTV

(a) Super Economy (RM-RC).

(b) Speciale Frecce (RM-RC/RC-RM).

(c) Speciale Frecce (RM-RC).

(d) eXtra MAGIC (RM-RC).

Interessante notare che la tariffa più bassa praticata da Italo-NTV è inferiore anche a quella di TI per il servizio OSP MLP. In merito ai nuovi servizi, LH ha dichiarato in audizione che le tariffe saranno fissate in ragione dell'andamento della domanda, in base a tecniche di *revenue management* e tenuto conto delle politiche tariffarie degli operatori concorrenti, che in base alle proprie analisi essa stima possano essere rappresentate come illustrato nella tavola che segue.

**Tavola 7. Collegamento Roma – Reggio Calabria: confronto tariffario**

Classe tariffaria	OSP MLP	Frecce TI	Italo-NTV	LH
1 classe	[...€]	[...€]	[...€]	[...€]
2 classe	[...€]	[...€]	[...€]	[...€]

Fonte: LH, Presentazione per ART, Allegato 1, prot. ART 4531/2024

Alla luce di quanto precede, si può osservare che l'offerta di LH si colloca nel panorama di servizi esistenti in una posizione intermedia. Infatti, il numero di fermate servite da LH sul collegamento Roma-Reggio Calabria, pari a 14, si posiziona ad un livello intermedio tra quello dei Servizi Universali, pari a 22, e quello dei servizi AV, tra 10 e 12. Ancora, da un lato, i nuovi servizi LH, eliminando alcune fermate dei servizi OSP MLP, portano a tempi medi di percorrenza più contenuti rispetto a questi ultimi, stimabili, sulla base delle informazioni riportate nella notifica da LH, in circa un'ora sulla relazione più lunga (Roma – Reggio Calabria, a/r), su un tempo complessivo di 7:30 ore per i servizi OSP MLP, dall'altro rispetto ai servizi AV, si rileva un tempo di percorrenza più consistente, soprattutto confrontando i servizi Freccia di Trenitalia rispetto ai quali si osserva un maggior tempo di percorrenza di un'ora sulla relazione più lunga.

Del pari, con riguardo alle tariffe, sulla base dei dati riportati da LH, il prezzo andrebbe a collocarsi ad un livello intermedio tra i servizi OSP MLP e i servizi a mercato; [...].

In conclusione, i principali elementi che concorrono a determinare il livello di sostituibilità tra servizi ferroviari alternativi (numero di fermate<sup>42</sup>, tempi di percorrenza, frequenza, livello delle tariffe, qualità dei servizi) segnalano gradi di sostituibilità con entrambe le tipologie di servizi (OSP MLP e a mercato) e, allo stato, **non è possibile escludere effetti di sottrazione di traffico dai servizi OSP MLP a favore dei nuovi servizi LH dal**

<sup>41</sup> Rilevazione effettuata il 26 gennaio 2024. Laddove non coincidenti, le tariffe di andata con quelle di ritorno, si sono presi i valori più bassi.

<sup>42</sup> Si consideri che su alcune relazioni i servizi a mercato non sono presenti e l'offerta di LH si confronta solo con quella degli OSP MLP.

**momento che, a parità di prezzo, saranno accessibili servizi offerti da LH con un livello di qualità superiore e con un tempo di percorrenza minore (v. *infra*)<sup>43</sup>.**

(ii) *Caratteristiche dell'offerta dei servizi presenti sul collegamento Roma-Venezia*

Sulla linea Roma-Venezia si osservano 2 operatori ferroviari e 2 tipologie di servizi: Trenitalia, con servizi a mercato (Frecciarossa) e servizi OSP MLP; Italo-NTV con i treni AV Italo.

Nelle tavole che seguono si rappresentano i treni di LH e quelli del Soggetto richiedente l'EET sul collegamento Roma-Venezia (a/r), limitatamente a quelli ritenuti in sovrapposizione e quindi ricadenti nella fascia [-3:00; +3:00] dall'orario di partenza dei nuovi servizi ferroviari. Si è considerato che la stazione di Venezia Mestre, servita dal Servizio Universale, possa essere considerata "sostituibile" con quella di Venezia Santa Lucia e quella di Firenze Rifredi con quella di Firenze Santa Maria Novella.

**Tavola 8. Analisi tempi di percorrenza collegamento Roma – Venezia**

Direzione Nord	LH - 2 coppia		Trenitalia - IC 588		LH - 3 coppia		Trenitalia - IC 592	
	Fermate	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo
Roma Termini	x	11:30		10:22	x	14:30		15:30
ORTE			11:00	11:02			16:11	16:13
ORVIETO			11:37	11:39			16:46	16:48
CHIUSI C.T.			12:08	12:10			17:15	17:17
TERONTOLA			12:28	12:30			17:35	17:37
Arezzo	13:05	13:07	12:50	12:52	16:05	16:07	18:00	18:02
Firenze SMN	13:25	13:35			16:25	16:35		
FIRENZE RIFREDI			13:30	13:33			18:42	18:45
Prato	13:50	13:52	13:50	13:52	16:50	16:52	18:59	19:01
Bologna	14:10	14:12	14:42	14:46	17:10	17:12	19:56	20:00
Ferrara	14:32	14:34	15:11	15:13	17:32	17:34	20:32	20:34
ROVIGO			15:28	15:30			20:51	20:53
MONSELICE			15:41	15:43				
Terme Euganee							21:07	21:09
Padova	15:05	15:07	15:58	16:00	18:05	18:07	21:20	21:22
Venezia Mestre	15:27	15:28	16:16	16:40	18:27	18:29	21:36	21:51
Venezia S.L.	15:40	x			18:40	x		
Tempo di percorrenza			04:10		05:54		04:10	06:06
Δtempo					01:44			01:56

Fonte: elaborazione su notifiche nuovi servizi LH e nota Trenitalia (prot. ART 49800/2023)

<sup>43</sup> Lo stesso operatore afferma: [...] (LH, Presentazione per ART, Allegato 1, prot. ART 4531/2024). Nello stesso documento, LH dichiara: [...].

**Tavola 9. Analisi tempi di percorrenza collegamento Venezia – Roma**

Direzione Sud	LH - 2 coppia		Trenitalia - IC 584		LH - 3 coppia		Trenitalia - IC 594	
	Fermate	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo
Venezia S.L.	x	08:45				x	14:45	
Venezia Mestre	08:55	08:57	09:19	09:34	14:55	14:57	15:14	15:34
Padova	09:15	09:17	09:48	09:50	15:15	15:17	15:48	15:50
Terme Euganee			09:58	10:00				
MONSELICE							16:14	16:16
ROVIGO			10:21	10:23			16:28	16:30
Ferrara	09:48	09:51	10:40	10:42	15:48	15:51	16:48	16:50
Bologna	10:17	10:19	11:12	11:18	16:17	16:19	17:21	17:25
Prato	10:30	10:32	12:08	12:10	16:30	16:32	18:12	18:14
FIRENZE RIFREDI			12:27	12:30			18:25	18:28
Firenze SMN	10:45	10:55			16:45	16:55		
FIRENZE C.M.							18:36	18:38
Arezzo	11:10	11:12	13:10	13:12	17:10	17:12	19:05	19:07
TERONTOLA			13:28	13:30			19:27	19:29
CHIUSI C.T.			13:47	13:49			19:48	19:50
ORVIETO			14:11	14:13			20:13	20:15
ORTE			14:43	14:50			20:49	20:51
Roma Termini	12:55	x	15:35	x	18:55	x	21:35	
Tempo di percorrenza		<b>03:58</b>		06:01		<b>03:58</b>		06:01
Δtempo				02:03				02:03

Fonte: elaborazione su notifiche nuovi servizi LH e nota Trenitalia (prot. ART 49800/2023)

Sul collegamento Roma – Venezia, direzione Nord, il tempo di percorrenza dei nuovi servizi ferroviari, come risultante dalla notifica di LH, è di 4:10 con un risparmio medio di tempo di percorrenza di circa 2 ore sui servizi OSP MLP, stesso vantaggio che si osserva anche in direzione Sud. Ciò è in relazione anche al numero di stazioni che vengono servite dai due servizi: 9 per i nuovi servizi LH e 14, in media, dai servizi OSP MLP.

Con riguardo ai **servizi a mercato**, in direzione Nord nell’arco temporale considerato dall’orario di partenza dei nuovi servizi LH [-3:00; +3:00], si osservano 16 treni Frecciarossa<sup>44</sup>, con un tempo medio di percorrenza pari a 3:57 ore, e 12 treni Italo<sup>45</sup> con un tempo medio comparabile, di 4 ore circa. In termini di stazioni servite, i servizi a mercato di Trenitalia servono, a seconda del treno commerciale considerato, dalle 5 alle 9 stazioni (in media 8 stazioni), mentre i servizi Italo fanno servizio in media in 8 stazioni.

In direzione Sud, sono presenti 16 treni Frecciarossa<sup>46</sup> e 12 treni Italo<sup>47</sup>, con tempo medio di percorrenza di 4 ore circa, a fronte di una media di 8 stazioni servite per entrambi gli operatori con servizi a mercato. La

<sup>44</sup> Si tratta dei treni: 9400; 9404; 9406; 9490; 9414; 9416; 8418; 9420; 9422; 9423; 9426; 9480; 9428; 9430; 9432; 9434. (Fonte: RFI, Orario di servizio 2023-24)

<sup>45</sup> Si tratta dei treni: 8910; 8904; 8918; 8920; 8922; 8900; 8906; 8908; 8914; 8916; 8924; 8928. (Fonte: RFI, Orario di servizio 2023-24)

<sup>46</sup> Si tratta dei treni: 9401; 9403; 9405; 9466; 9409; 9411; 9413; 9415; 8419; 9421; 9425; 9427; 9431; 9433; 9435; 9437. (Fonte: RFI, Orario di servizio 2023-24)

<sup>47</sup> Si tratta dei treni: 8923; 8902; 8903; 8905; 8907; 8911; 8913; 8915; 8919; 8925; 8927; 8929. (Fonte: RFI, Orario di servizio 2023-24)

maggior frequenza dei servizi si riflette in maniera marcata sui volumi di traffico: dal 2019 al 2022 i servizi a mercato hanno rappresentato oltre il 99% dei treni-km totali sulla linea Roma – Venezia mentre quelli OSP MLP hanno un peso marginale<sup>48</sup>.

La **periodicità** dei treni è giornaliera.

**Sotto il profilo tariffario**<sup>49</sup>, come per la precedente relazione di traffico, i servizi di entrambi gli operatori presentano formule differenziate a seconda del livello di servizio e delle condizioni economiche in caso di riprogrammazione della partenza e/o cancellazione del viaggio; non si rilevano invece differenze tra tipologie tariffarie e relativi livelli tra andata e ritorno. Può cambiare tuttavia la relativa disponibilità di posti ad una determinata tariffa.

I servizi OSP MLP di Trenitalia presentano due livelli di servizio (1° e 2° classe) e tre principali formule tariffarie (*Base, Economy, Super Economy*)<sup>50</sup>, con la tariffa di 2° classe, *Base*, pari a 56,00 euro che presenta una riduzione pari al 27% rispetto alla tariffa di 1° classe, *Base* (pari a 77 euro). Il Frecciarossa ha cinque livelli di servizio (*Standard, Premium, Business, Business area silenzio, Executive*) e tre principali formule tariffarie (*Base, Economy, Super Economy*)<sup>51</sup>; la tariffa di 2° classe, *Base*, pari a 92,00 euro rapportata a quella più elevata, pari a 230,00 euro (*Executive, tariffa Base*), evidenzia una riduzione del 60%.

I servizi a mercato di Italo-NTV presentano tariffe diverse a seconda del livello di servizio (4 livelli di servizio: *Smart, Prima, Club Executive e Salotto*) e condizioni economiche diverse in caso di riprogrammazione della partenza e/o cancellazione del viaggio (4 varianti: *Flex*, con massima flessibilità, *Economy, Low Cost*); la differenza percentuale tra la tariffa più elevata di 1° classe (150,00 euro) e quella più bassa, di 2° classe (85,90 euro), che garantisce la massima flessibilità, è pari al 43%.

Per apprezzare in misura più precisa l'ampio ventaglio tariffario operato dalle varie imprese, si sono considerati i livelli tariffari offerti sulle differenti tipologie di servizio interrogando i motori di ricerca aziendali per viaggi programmati ad un mese, prendendo il primo treno in partenza dopo le 5:00<sup>52</sup>. I risultati sono esposti nella tavola riportata sotto.

**Tavola 10. Collegamento Roma-Venezia: differenziazione tariffaria**

Indicatori	TI - OSP MLP	TI - Frecciarossa	Italo - NTV
Tariffa più bassa (T1) - euro	19,90 (a)	31,90 (b)	34,90 (c)
Tariffa più alta (T2) - euro	77	230	150
Rapporto tariffe: T2/T1	4	7	4

Fonte: sito web Trenitalia, sito web Italo-NTV

(a) *Super Economy* (VE-RM).

(b) *Speciale Freccce* (RM-VE/VE-RM).

(c) *eXtra MAGIC* (RM-VE).

In merito ai nuovi servizi, LH ha dichiarato in audizione che anche per questo collegamento le tariffe saranno fissate in ragione dell'andamento della domanda, in base a tecniche di *revenue management* e tenuto conto

<sup>48</sup> Nota di RFI del 30/01/2024 (prot. ART 12402/2024).

<sup>49</sup> Rilevazione effettuata sui siti degli operatori ferroviari in data 26 gennaio 2024 relativamente all'offerta presente per il 26 febbraio 2024.

<sup>50</sup> Alle quali si aggiungono le formule *Young* e *Senior*.

<sup>51</sup> Alle quali si aggiungono le formule *Frecciayoung* e *Frecciasenior*.

<sup>52</sup> Rilevazione effettuata il 26 gennaio 2024. Laddove non coincidenti, le tariffe di andata con quelle di ritorno, si sono presi i valori più bassi.

delle politiche tariffarie degli operatori ritenuti concorrenti, che in base alle proprie rilevazioni possono essere rappresentate come illustrato nella tavola seguente.

**Tavola 11. Collegamento Roma – Venezia: confronto livelli tariffari**

Classe tariffaria	Frecce TI	Italo-NTV	LH
1 classe	[...€]	[...€]	[...€]
2 classe	[...€]	[...€]	[...€]

Fonte: LH, Presentazione per ART, Allegato 1, prot. ART 4531/2024

Si può poi osservare che il numero di fermate servite da LH sul collegamento Roma-Venezia, pari a 9, si può considerare comparabile a quello dei servizi AV, tra 6 e 7, a fronte di un servizio più consistente in termini di stazioni servite assicurato dal Servizio Universale (14 stazioni). Tuttavia, la frequenza dei servizi giornalieri è molto diversa: 4 coppie per LH a fronte di 16 coppie TI e 11 coppie Italo-NTV. Ciò può influire sulla capacità di concorrere, in particolare per il segmento *business* che apprezza la flessibilità e la possibilità di aggiustamenti di orario anche in prossimità della partenza. I nuovi servizi, in termini di frequenza, restano più allineati a quelli OSP MLP, che sono 2 coppie al giorno (più un servizio notturno).

Con riguardo alle tariffe, quelle che intende praticare LH appaiono particolarmente convenienti per il consumatore, [...].

In conclusione, alla luce di quanto precede e tenuto conto delle osservazioni pervenute a seguito della trasmissione degli esiti istruttori in merito alla limitata comparabilità del materiale rotabile utilizzato da LH rispetto a quello utilizzato per i servizi AV che appare idoneo ad incidere sui tempi di percorrenza effettivi, **non si può escludere che sulla relazione Roma-Venezia, in ragione di quanto sopra rappresentato, si possa registrare sostituibilità tra i nuovi servizi LH e i servizi OSP MLP.**

## B.2 Verifica dell’incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio pubblico e sul costo netto per l’Ente concedente

Per la verifica dell’incidenza finanziaria, la Metodologia EET cita alcuni elementi di cui tenere conto, elencati al punto 3.9. In questa sezione, si procede dapprima a rappresentare il contenuto dell’analisi di incidenza presentata dal Soggetto richiedente l’EET e successivamente le valutazioni e analisi compiute dagli Uffici.

### Analisi di Trenitalia

Passando alla quantificazione dei passeggeri sottratti al Servizio Universale per effetto dell’ingresso nel mercato dei nuovi servizi LH, Trenitalia segue una metodologica che considera tre Scenari distinti a seconda della strategia di prezzo del nuovo entrante:

- Scenario 1: prezzo LH uguale a quello di TI. “*In questo scenario, i passeggeri delle tratte incluse nella stessa fascia oraria del servizio di Longitude si ridistribuiscono in maniera uniforme sul nuovo perimetro di offerta, composto dai treni già esistenti e dal nuovo servizio offerto da Longitude*”;
- Scenario 2: prezzo LH maggiore del 20% rispetto a quello di TI. “*In questo scenario, il numero di passeggeri-km catturato dal nuovo servizio ferroviario è corretto al ribasso sulla base della variazione del prezzo e di un parametro di elasticità della domanda al prezzo, ipotizzato pari a -0,7 come risultante dall’analisi della letteratura economica rilevante*”;

- Scenario 3: prezzo LH inferiore del 20% rispetto a quello di TI. *"In questo scenario, il numero di passeggeri-km catturato dal nuovo servizio ferroviario è corretto al rialzo sulla base del minor prezzo del biglietto di Longitude e dell'elasticità della domanda al prezzo".*

Per determinare l'incidenza sull'equilibrio economico-finanziario del CdS OSP MLP è stata calcolata la perdita di ricavi del richiedente l'EET calcolata come il prodotto tra la perdita di domanda causata dal nuovo servizio ferroviario, in termini di passeggeri-km stimati ipotizzando una distribuzione uniforme dei volumi tra i treni ritenuti in sovrapposizione, e il Ricavo Medio Unitario (RMU), espresso in €/pax-km, specifico di ciascun collegamento, calcolato sugli ultimi 12 mesi solari.

Applicando tale metodologia, si determina in primo luogo la riduzione dei ricavi da traffico stimata per l'unico anno di sovrapposizione, l'anno 2026, definendo successivamente l'incidenza complessiva sull'equilibrio economico-finanziario del CdS interessato, ottenuta determinando la differenza tra il valore attuale dei ricavi totali, in considerazione dei minori introiti nell'anno di attività dei servizi LH, e il valore attuale dei costi ammissibili. I risultati ottenuti sono i seguenti:

**Tavola 12. Trenitalia: Verifica dell'equilibrio economico del CdS per il Servizio Universale**

Indicatore	PEF sottoscrizione	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Corrispettivi CdS (a)	2.540,5	2.540,5	2.540,5	2.540,5
Ricavi da traffico (a)	2.245,9	[...€]	[...€]	[...€]
Ricavi accessori (a)	314,0	314,0	314,0	314,0
Costi Regolatori (a)	(5.100,4)	(5.100,4)	(5.100,4)	(5.100,4)
Verifica Equilibrio CdS (b)	(0,0)	[...€]	[...€]	[...€]

Fonte: Nota Trenitalia, Allegato 2 (prot. ART 65085/2023)

(a) Somma del valore attuale, in mln euro, all'anno 2017, per ciascun anno di validità contrattuale (2017-2026); tasso di sconto il WACC (5,64%, nominale lordo).

(b) VAN del CdS, in mln euro, all'anno 2017, utilizzando quale tasso di sconto il WACC (5,64%, nominale lordo).

A sostegno della compromissione del proprio CdS, Trenitalia osserva, conclusivamente, che:

*"- Il Contratto di Servizio stipulato da Trenitalia prevede l'erogazione di un corrispettivo fisso in favore di Trenitalia. L'equilibrio economico del PEF è garantito, oltre che dal corrispettivo, dai ricavi da mercato che vengono annualmente incassati da Trenitalia.*

*- L'ingresso di un nuovo operatore, ai sensi del Contratto di Servizio, non determina una revisione al rialzo del corrispettivo annuo. I mancati ricavi causati dall'ingresso di Longitude non verrebbero quindi recuperati da Trenitalia.*

*- I costi sostenuti da Trenitalia sono per la quasi totalità di natura fissa, in considerazione degli obblighi di percorrenza chilometrica previsti nel Contratto di Servizio. La perdita di ricavi si tradurrebbe quindi in una corrispondente riduzione della marginalità di Trenitalia.*

*- L'ingresso di Longitude andrebbe di fatto ad aggravare ulteriormente la situazione di un PEF che è già pesantemente influenzato dagli effetti negativi della pandemia da Covid-19" (allegato 4, nota di Trenitalia del 03/10/2023, prot. ART 49800/2023).*

## Valutazione degli Uffici

Sulla metodologia adottata da Trenitalia, pur condivisibile in gran parte, occorre osservare quanto segue.

Si rileva innanzitutto che nelle proprie valutazioni Trenitalia, con riferimento al valore dell'elasticità della domanda rispetto al prezzo, richiama articoli di letteratura che individuano per il breve periodo un valore pari a -0,69<sup>53</sup> e, più in generale, per il trasporto ferroviario regionale un valore compreso tra -0,3 e -0,7<sup>54</sup>. Tuttavia, non può non evidenziarsi che tra la bibliografia richiamata dalla letteratura citata è presente uno studio che per il mercato italiano, seppur con riferimento al segmento dell'alta velocità, stima una correlazione inferiore a quella utilizzata e compresa tra -0,34 e -0,38 per i passeggeri di seconda classe e tra -0,41 e -0,49 per i passeggeri di prima classe<sup>55</sup>. Il valore utilizzato da Trenitalia nelle proprie valutazioni (che si ricorda essere pari a -0,7) assume pertanto lo scenario più sfavorevole per il richiedente l'EET, laddove si ritenesse più probabile lo scenario rappresentato da un livello di prezzi applicati da LH inferiore rispetto a quello di TI sul Servizio Universale; viceversa, nel caso in cui si considerasse più verosimile lo scenario in cui il livello di tariffe applicato da LH è più elevato, l'impatto sul CdS OSP MLP sarebbe più contenuto<sup>56</sup>.

Appare poi necessario apporre una rettifica ai collegamenti impattati dai nuovi servizi LH in quanto, come già richiamato, quest'ultima ha sospeso, a data da destinarsi, due dei quattro collegamenti oggetto di EET. Residuano, pertanto, solo i servizi in sovrapposizione relativamente alle relazioni Roma – Reggio Calabria e Roma-Venezia.

Dall'analisi della metodologia utilizzata da TI per la stima degli impatti relativa a tutti i servizi rispetto ai quali è stato avviato il procedimento istruttorio, è possibile ricostruire la formula sottostante:

$$\Delta RT(TI)_{Scenario\ 1} = \sum_{t_{LH_j}=1}^n \sum_{t_{TI_i,LH_j}=1}^{m_{LH_j}} [RMU_{t_{TI_i},LH_j} * quota_{t_{TI_i},LH_j} * \sum_{t_{TI_i,LH_j}=1}^{m_{LH_j}} pax - km_{t_{TI_i},LH_j}] \quad (1)$$

in cui:

- $\Delta RT(TI)_{Scenario\ 1}$  è la diminuzione dei ricavi da traffico per TI in ragione dell'entrata del nuovo operatore, nell'ipotesi di parità di prezzo praticata da LH;
- $j = 1, 2, \dots, n$  treni di LH lungo le relazioni interessate da nuovi servizi;
- $t_{TI_i,LH_j} \in \{t_{TI_1}, t_{TI_2}, \dots | t_{LH_j}\}$ , con  $i = 1, 2, \dots, m_{LH_j}$ , rappresenta il treno  $i$  – esimo di TI OSP MLP appartenente all'insieme dei treni in concorrenza con il treno  $t_{LH_j}$ .

<sup>53</sup> Owen, A. D., e G. D. A. Phillips, 1987, The Characteristics of Railway Passenger Demand. An Econometric Investigation, *Journal of Transport Economics and Policy*, pp. 231-253.

<sup>54</sup> Olarte Bacares, C. A., J. Brunel e D. Sigaud, 2022, Price Elasticity of Regional Passenger Train Demand in France, scaricabile da [SSRN 4077751](#), pp. 17.

<sup>55</sup> Coppola, P., E. Cascetta, M. Ben Akiva, A. Papola e V. Velardi, 2010, High Speed Rail Demand Forecasting in a Competitive Market. World Conference on Transportation Research WCTR 2010, Lisbona, pp.15.

<sup>56</sup> Trenitalia, nella propria nota inviata in data 23/02/2024, ha sviluppato un'analisi di sensitività che mostra come anche assumendo altri valori del coefficiente di elasticità, compresi nell'intervallo [- 0,7; - 0,2], l'impatto sul CdS non sarebbe significativamente diverso.

- $RMU_{t_{TI_i,LH_j}}$  è il ricavo medio unitario per pax-km, ottenuto dai dati di consuntivo di TI, dividendo il totale ricavi da traffico, realizzati per il treno  $t_{TI_i,LH_j}$  per il volume registrato dal medesimo treno, sulle relazioni servite in concorrenza da LH,  $pax - km_{t_{TI_i,LH_j}}$ ;
- $quota_{t_{TI_i,LH_j}} = \frac{1}{N(t_{TI_i,LH_j})} * \frac{1}{N(t_{TI_i,LH_j})+1}$ , dove  $N(t_{TI_i,LH_j})$  rappresenta il numero dei treni di TI che sono in concorrenza con il treno di LH,  $t_{LH_j}$ , cioè tutti i treni TI OSP MLP che si collocano nella fascia oraria [-3:00; +3:00] dall'orario di partenza del treno  $t_{LH_j}$ .

In sintesi:

1. per ciascun treno di LH si individuano i treni di TI OSP MLP in concorrenza, i rispettivi volumi in termini di pax-km e i RMU (per pax-km);
2. i ricavi sottratti a TI sono determinati dai volumi assegnati a ciascun treno di LH attraverso un riparto uniforme del totale dei volumi serviti da TI OSP MLP valorizzati in base al pertinente RMU.

Per gli Scenari 2 e 3, la formula diventa la seguente:

$$\Delta RT(TI)_{Scenario\ h} = \sum_{t_{LH_j}} \sum_{t_{TI_i,LH_j}} RMU_{t_{TI_i,LH_j}} * quota_{t_{TI_i,LH_j}} * \sum_{t_{TI_i,LH_j}} pax - km_{t_{TI_i,LH_j}} (p_{LH}(h)) \quad (2)$$

per  $h = 2,3$  e dove ora i volumi,  $\sum_{t_{TI_i,LH_j}} pax - km_{t_{TI_i,LH_j}}$ , dipendono dal prezzo applicato dal nuovo entrante,  $p_{LH}(h)$ , con  $p_{LH}(2) = RMU * 1,2$  e  $p_{LH}(3) = RMU * 0,8$  nonché dall'elasticità, assunta pari a -0,7.

Utilizzando la metodologia di Trenitalia e considerando solo le relazioni Roma-Reggio Calabria e Roma-Venezia, si otterrebbero i seguenti impatti economici:

**Tavola 13. Verifica dell'equilibrio economico del CdS – H1 (ripartizione per treni)**

Indicatore	PEF sottoscrizione	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Corrispettivi CdS (a)	2.540,5	2.540,5	2.540,5	2.540,5
Ricavi da traffico (a)	2.245,9	[...€]	[...€]	[...€]
Ricavi accessori (a)	314,0	314,0	314,0	314,0
Costi Regolatori (a)	(5.100,4)	(5.100,4)	(5.100,4)	(5.100,4)
Verifica Equilibrio CdS (b)	(0,0)	[...€]	[...€]	[...€]

Fonte: elaborazione ART

(a) Somma del valore attuale, in mln euro, all'anno 2017, per ciascun anno di validità contrattuale (2017-2026); tasso di sconto il WACC (5,64%, nominale lordo).

(b) VAN del CdS, in mln euro, all'anno 2017, utilizzando quale tasso di sconto il WACC (5,64%, nominale lordo).

Tale metodologia, tuttavia, non considera le differenze della capacità del materiale rotabile utilizzato da TI rispetto a quello di LH, portando ad una distorsione per eccesso dell'impatto sulla domanda dei passeggeri distolti dai servizi OSP MLP di TI. Confrontando la diversa tipologia di materiale rotabile utilizzato da LH, caratterizzato da convogli da 330 posti, rispetto a quello impiegato sulle stesse linee da TI, maggiormente capiente, una corretta declinazione del criterio di ripartizione uniforme dei volumi tra i diversi operatori,

dovrebbe ponderare i singoli treni per il numero di posti effettivi (488 sulla relazione Roma – Reggio Calabria; da 493 a 497 sulla relazione Roma – Venezia).

Dal punto di vista analitico, occorre sostituire nell'equazione (1) invece di  $quota_{t_{TI_i,LH_j}}$  :

$$quota'_{t_{TI_i,LH_j}} = \frac{posti(t_{TI_i,LH_j})}{\sum_{t_{TI_i,LH_j}} posti(t_{TI_i,LH_j})} * \frac{posti(t_{LH_j})}{\sum_{t_{TI_i,LH_j}} posti(t_{TI_i,LH_j}) + posti(t_{LH_j})}$$

dove  $posti(t_{LH_j})$  è il numero di posti nel treno  $j$  – esimo di LH, e  $posti(t_{TI_i,LH_j})$  sono i posti del treno  $i$  – esimo di TI OSP MLP in concorrenza con il treno  $t_{LH_j}$  di LH.

I risultati ottenuti, utilizzando una ponderazione dei volumi (pax-km) per i posti, limitatamente ai soli collegamenti Roma-Reggio Calabria e Roma-Venezia, sono i seguenti:

**Tavola 14. Verifica dell'equilibrio economico del CdS – H1 (ripartizione per posti)**

Indicatore	PEF sottoscrizione	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Corrispettivi CdS (a)	2.540,5	2.540,5	2.540,5	2.540,5
Ricavi da traffico (a)	2.245,9	2.242,6	2.243,0	2.242,1
Ricavi accessori (a)	314,0	314,0	314,0	314,0
Costi Regolatori (a)	(5.100,4)	(5.100,4)	(5.100,4)	(5.100,4)
Verifica Equilibrio CdS (b)	<b>(0,0)</b>	<b>(3,3)</b>	<b>(2,9)</b>	<b>(3,8)</b>

Fonte: elaborazione ART

(a) Somma del valore attuale, in mln euro, all'anno 2017, per ciascun anno di validità contrattuale (2017-2026); tasso di sconto il WACC (5,64%, nominale lordo).

(b) VAN del CdS, in mln euro, all'anno 2017, utilizzando quale tasso di sconto il WACC (5,64%, nominale lordo).

Su tale specifico criterio di ponderazione, Trenitalia nella propria nota inviata a valle della trasmissione degli esiti istruttori ha espresso alcuni rilievi critici che tuttavia non sono stati accolti, confermando l'opportunità di effettuare la ripartizione della stima dei ricavi sottratti in funzione dei posti/treno in quanto maggiormente rappresentativo della capacità di offerta di servizi (a parità di relazione servita, ed in particolare a parità di treni)<sup>57</sup>.

In base a quanto descritto, l'incidenza economico-finanziaria sul CdS OSP MLP si presenta nei diversi scenari come riportato nella tavola che segue.

**Tavola 15. Incidenza economico-finanziaria con programmazione ridotta dei servizi ferroviari LH**

	Perdita totale di ricavi da traffico (mln euro, 2026)	Incidenza sul totale ricavi da traffico da PEF (%)	Incidenza sul totale corrispettivi da PEF (%)	VAN del PEF post-entrata (mln euro)
Scenario 1: impatto medio	(5,56)	0,19%	0,17%	<b>(3,3)</b>

<sup>57</sup> Cfr. § B.4.

$p_{LH} = p_{TI}$				
Scenario 2: impatto minimo $p_{LH} > p_{TI}$	(4,78)	0,16%	0,14%	<b>(2,9)</b>
Scenario 3: impatto massimo $p_{LH} < p_{TI}$	(6,33)	0,22%	0,19%	<b>(3,8)</b>

Fonte: elaborazione ART

Dall’analisi del CdS OSP MLP, risulta che variazioni in senso negativo dei ricavi da mercato dovuti al decremento dei viaggiatori siano da imputare in generale all’Impresa affidataria, fatte salve le ipotesi residuali previste dall’art. 11 dello stesso CdS<sup>58</sup>.

Tuttavia, si rileva che l’equilibrio del Contratto di Servizio non appare compromesso dall’entrata su due relazioni dei nuovi servizi di LH, dal momento che il nuovo servizio ferroviario non incide «*in modo notevolmente negativo*» giusta l’art. 10(1) del regolamento (UE) 2018/1795, sulla «*redditività dei servizi che l’impresa ferroviaria effettua a norma del contratto di servizio pubblico*» né sul «*costo netto per l’autorità competente che aggiudica il contratto di servizio pubblico*».

Quanto agli effetti sulla redditività per l’Impresa affidataria del Contratto di Servizio, rilevano sia il contenuto valore percentuale dei ricavi da traffico sottratti rispetto al totale dei flussi degli stessi riferiti all’intera durata del rapporto contrattuale (orizzonte sul quale deve basarsi la valutazione, come previsto e dall’art. 10(2), regolamento (UE) 2018/1795 e dalla Metodologia EET, al punto 2.1), pari a circa lo 0,2%, sia l’ancora più contenuto valore percentuale relativo all’insieme dei flussi di corrispettivi maturati sullo stesso arco temporale.

Con riguardo agli effetti sul “costo netto” per gli Enti affidanti, rileva la circostanza che il Contratto di Servizio prevede l’erogazione di un corrispettivo fisso in favore di Trenitalia, che non è soggetto a revisione al rialzo in caso di ingresso di un nuovo operatore<sup>59</sup>.

### B.3 Altri effetti derivanti dall’introduzione dei nuovi servizi ferroviari

Secondo quanto previsto dalla Metodologia EET, l’Autorità valuta poi l’esistenza di effetti positivi dall’introduzione del nuovo servizio ferroviario in relazione a<sup>60</sup>:

«a) vantaggi netti per i clienti:

<sup>58</sup> In base alle previsioni dell’art. 11 del CdS OSP MLP che disciplinano i casi di “Revisione dell’equilibrio”, il rischio traffico ricade su Trenitalia: “Le Parti si danno reciprocamente atto che i parametri economici e di servizio di cui al presente Contratto sono stati determinati sulla base degli elementi economici e di volume riconosciuti nel PEF, definiti secondo i criteri enunciati nell’Allegato 3. In particolare la quota di capitale da ammortizzare relativa al materiale rotabile deve intendersi riferita al solo materiale rotabile funzionale all’erogazione dei servizi prestati. Qualora si determini uno scostamento, per eccesso o per difetto, tra il valore consuntivato e quello previsto dei costi operativi, superiore al 6 (sei) per cento del totale costi, di cui al PEF, le Parti si impegnano a procedere ad una revisione delle condizioni di equilibrio ai fini del ristabilimento dell’equilibrio economico-finanziario secondo i criteri di cui all’Allegato 7. La revisione delle condizioni di equilibrio potrà avvenire solo quando lo scostamento di cui al precedente comma 2 del presente articolo, sia dovuto a eventi derivanti da: • causa di forza maggiore; • normativa sopravvenuta che ha influenza sul modello di esercizio.” (art. 11, “Revisione dell’equilibrio”).

<sup>59</sup> Cfr. art. 11 del CdS OSP MLP e nota prot. ART 49800/2023.

<sup>60</sup> Cfr. punto 3.10, lettere a) e b), della Metodologia EET.

- diretti sugli utilizzatori del nuovo servizio ferroviario (*condizioni di qualità tecnica e commerciale, riduzione del sovraffollamento, possibilità di usufruire di tariffe integrate e differenziate, minor tempo di percorrenza, maggior scelta in termini di orari*);
- indiretti sugli utilizzatori dei servizi ferroviari diversi dal nuovo servizio ferroviario (*in termini di prestazioni e qualità*);
- altri effetti, dovuti ad esternalità positive, come riduzione della congestione stradale, degli incidenti e delle emissioni inquinanti in ragione della quota di domanda sottratta alla mobilità privata, con positivi effetti di ampliamento della mobilità collettiva del territorio di riferimento;

*b) incidenza del nuovo servizio ferroviario sulla pianificazione dell'orario, sulle prestazioni e sulla qualità del servizio, anche tenendo conto di:*

- nuove relazioni origine/destinazione generate grazie al nuovo servizio oppure in ragione delle corrispondenze tra nuovo servizio e servizi esistenti, incluse eventuali interferenze del nuovo servizio con il reticolo orario esistente;
- miglioramento dei tempi di percorrenza e delle frequenze nelle relazioni servite dal nuovo servizio.»

Nell'applicazione della Metodologia EET per la definizione del perimetro della sostituibilità, si è sviluppata l'analisi sui tempi di percorrenza focalizzando l'attenzione sul collegamento più lungo, rispettivamente Roma Termini – Reggio Calabria Centrale e Roma Termini – Venezia Santa Lucia. Tuttavia, è apprezzabile un **miglioramento dei tempi di percorrenza** anche sui collegamenti “intermedi”, a vantaggio degli utilizzatori dei nuovi servizi ferroviari, principalmente in ragione del minor numero di fermate previste dai servizi LH rispetto al Servizio Universale.

Con riguardo alla **qualità complessiva** dei nuovi servizi LH, si registra l'obiettivo del Soggetto proponente di fornire servizi ad “Alta comodità”<sup>61</sup> su relazioni di interesse per vari segmenti di domanda, ma in particolare per il segmento della domanda rappresentato dal traffico turistico. Appare significativo, a tale riguardo, che i servizi su Venezia presentino oltre alla fermata di Mestre anche quella, più apprezzata dall'utenza turistica, di Venezia Santa Lucia (diversamente dai servizi OSP MLP che si attestano a Venezia Mestre). Analogamente, ciò vale anche per la stazione di Firenze Santa Maria Novella, se confrontata con Firenze Rifredi e Firenze Campo Marte, servite invece dal Servizio Universale di TI.

Tra gli elementi che la Metodologia EET consente di considerare, sono comprese le **strategie che possono essere adottate dall'impresa affidataria dei servizi OSP** per rendere più competitiva la propria offerta. Ciò tende a contenere l'impatto economico di sottrazione dei ricavi da traffico potenzialmente interessati dall'entrata di nuovi servizi ferroviari. In tal senso, depone a favore di questa eventualità, la possibilità prevista dal CdS OSP MLP di TI all'art. 7.1 di rivedere l'offerta dei servizi anno per anno. Ad esempio, il treno Intercity n. 584, da Venezia a Roma, di cui TI segnala la sovrapposizione con il treno LH previsto in partenza da Venezia Mestre alle ore 8:55 (si veda la Tavola 9), nell'orario di servizio 2023-24 non è più in concorrenza, essendo programmato più tardi, alle 13:05. Si richiama ancora la possibilità di adottare strategie di prezzo, da parte di Trenitalia, finalizzate all'ottimizzazione del *load factor*, prevista dallo stesso CdS all'art. 4.5<sup>62</sup>.

<sup>61</sup> Inclusa la possibilità di fruire di pasti caldi e la visione di film, documentari, serie televisive, accesso ad *internet* gratuito.

<sup>62</sup> “La Società si obbliga ad applicare tariffe all'utenza nei limiti di quanto disciplinato all'articolo 10, all'Allegato 4 e secondo adeguati modelli di pricing in grado di seguire la domanda di servizi ferroviari passeggeri a media e lunga percorrenza, dando evidenza anticipatamente ai Ministeri dei criteri alla base delle politiche di pricing adottate dalla Società, le quali dovranno tendere a massimizzare i coefficienti di riempimento dei treni. (...).”

Per quanto riguarda le possibili **esternalità positive derivanti dallo switch modale verso la ferrovia**, appare rilevante il fatto che nella propria “Presentazione per Autorità Regolazione Trasporti”, LH richiami altre modalità di trasporto, anche più impattanti in termini di sostenibilità ambientale, interrogandosi sulle attuali dinamiche concorrenziali, non escludendo la concreta sostituibilità con le stesse.

Un altro aspetto, infine, che è stato osservato è quello **dell'incidenza prevista sulle prestazioni della rete e sull'utilizzo ottimale della capacità** da parte di tutti i richiedenti che tenga conto della pianificazione dei nuovi servizi ferroviari sulle tratte interessate. Trenitalia ha sottolineato come l'infrastruttura, incluse alcune tra le stazioni servite dai nuovi servizi, sia contrassegnata da fenomeni di congestione. A tal proposito, RFI, riconoscendo tali elementi, nell'occasione dell'audizione soprarichiamata (oggetto di verbale siglato dalle Parti) ha indicato che i servizi che LH intenderebbe richiedere si sovrappongono sia all'offerta Intercity del servizio universale OSP esistente sia ai servizi a mercato. Laddove permanessero tali sovrapposizioni al momento della richiesta di capacità di accesso, all'esito della procedura di coordinamento verranno applicati i criteri di priorità previsti dalla regolazione vigente, tenuto conto delle assegnazioni di capacità di cui agli accordi quadro esistenti.

## B.4 Osservazioni pervenute a seguito della trasmissione degli esiti istruttori e valutazioni

---

A seguito della trasmissione degli esiti istruttori, sono pervenute osservazioni da parte di Trenitalia, che si espongono sinteticamente e si valutano nel seguito.

### Prima osservazione

*“Con riferimento a quanto riportato in esito all’audizione del MEF che risulta essersi svolta in data 9 gennaio 2024, limitatamente alla parte in cui si fa riferimento alla rendicontazione contabile relativa al Contratto di Servizio Universale (v. § A 4.3), si precisa che Trenitalia trasmette annualmente al MIT ed al MEF i dati di dettaglio articolati per singolo treno (Conto Economico Treno), nel rispetto delle modalità previste dal Contratto di servizio citato.”*

### Valutazioni

Si prende atto della precisazione fornita dall’Impresa affidataria. Tuttavia, la circostanza segnalata da Trenitalia non rileva ai fini della valutazione della fattispecie in esame.

### Seconda osservazione

*“Con specifico riferimento a quanto riportato nel paragrafo “Analisi di Longitude Holding”, non appare condivisibile l'affermazione secondo cui “l'offerta di LH sarebbe più allineata a quella di Trenitalia Frecciargento e Frecciarossa e di NTV” (v. pag. 15), in quanto non si ritiene possibile confrontare un servizio che utilizza locomotive con velocità massima pari a 160 km/h con un servizio Alta Velocità che è caratterizzato da velocità massima pari a 300 km/h. A tale proposito, sulla base dell’esperienza di Trenitalia, risulta poco verosimile il risparmio di tempo indicato nella tavola 16 “Benefici sui tempi di percorrenza sulle principali relazioni”, ad esempio, con riferimento alla tratta Roma – Padova, tenuto conto della velocità dichiarata da LH (160 km/h) e delle caratteristiche dell’infrastruttura percorsa. Tali considerazioni sono applicabili anche alle valutazioni riportate nel documento, ad esempio laddove viene rappresentato che [...] l'offerta di LH si*

*colloca nel panorama di servizi esistenti in una posizione molto prossima ai servizi a mercato effettuati da Trenitalia e da Italo-NTV in termini di tempo medio di percorrenza. (cfr. pag. 25)."*

### Valutazioni

Nel paragrafo citato da Trenitalia è riportata, in sintesi, una valutazione effettuata dal Soggetto proponente circa il posizionamento concorrenziale dei propri servizi nel panorama dell'offerta ferroviaria dove, oltre ai servizi ferroviari a MLP OSP, sono disponibili servizi a mercato, inclusi quelli AV. LH sostiene che i propri servizi sono confrontabili con quelli a mercato e non con quelli MLP OSP. Le analisi sulla sostituibilità effettuate dagli Uffici con riferimento ai tempi di percorrenza, al numero di fermate, al livello di servizio e alle tariffe applicate hanno dato esito diverso, concludendo circa l'esistenza di sostituibilità con i servizi OSP MLP. Ciò posto, si condividono, in linea di massima, le osservazioni espresse da Trenitalia e sopra riportate. Già gli Uffici avevano rilevato possibili criticità nella costruzione degli orari per i nuovi servizi ferroviari, inclusi quelli relativi alla relazione Roma-Venezia, oggetto di specifica richiesta di chiarimenti inviata a Longitude Holding con lettera prot. ART 11415/2024 del 26 gennaio 2024. A tale nota il Soggetto proponente aveva successivamente dato parziale riscontro (prot. ART 11994/2024 del 29/01/2024). Anche in ragione di ciò, non è stata riconosciuta la piena sostituibilità con i servizi a mercato degli operatori Trenitalia e Italo-NTV sulla relazione interessata, rilevando conclusivamente il superamento della condizione di sostituibilità tra i nuovi servizi ferroviari del Soggetto proponente e i servizi MLP OSP operati da Trenitalia.

Si consideri peraltro che lo stesso gestore della rete nella propria nota del 29/09/2023, a fronte della notifica dei nuovi servizi che includevano i percorsi e gli orari di arrivo e di partenza dalle stazioni servite da LH, non ha sollevato rilievi critici in merito alla fattibilità di tali servizi<sup>63</sup>. Tale giudizio successivamente è stato parzialmente integrato dalla stessa RFI che, in sede di audizione, ha riferito che le effettive caratteristiche operative dei nuovi servizi ferroviari avrebbero potuto delinearsi compiutamente solo nell'ambito della procedura di assegnazione delle tracce per l'orario di servizio 2025-2026, non potendosi escludere, in esito a tale procedura, l'opportunità di instradare i treni di LH su linee differenti da quelle prospettate dal soggetto proponente, anche se meno veloci<sup>64</sup>.

Tenuto conto delle considerazioni di Trenitalia, le valutazioni espresse nelle Sezioni B.1 (sostituibilità) e B.3 (altri effetti derivanti dall'introduzione dei nuovi servizi), del documento riepilogativo degli esiti istruttori, trasmesso con nota prot. ART n. 17238/2024, sono state riformulate adeguatamente in questa sede, e non si è mantenuta la tavola denominata "Benefici sui tempi di percorrenza sulle principali relazioni". Ad ogni modo, le conclusioni degli Uffici non sono inficate né in ordine alla valutazione di sostituibilità né con riguardo ai rilevati vantaggi per gli utenti dei nuovi servizi di LH in termini di tempi di percorrenza ridotti principalmente in ragione del minor numero di fermate rispetto al Servizio Universale.

### Terza osservazione

Trenitalia, prendendo atto della riduzione del perimetro di operatività dichiarata da LH con nota dell'11 gennaio 2024, applica la propria metodologia di stima dei ricavi sottratti dai nuovi servizi ferroviari sulle sole relazioni Roma-Reggio Calabria e Roma-Venezia, che porta alla determinazione dei seguenti impatti economici in termini di ricavi sottratti nell'anno 2026: (i) Scenario 1: [...] mln euro; (ii) Scenario 2: [...] mln euro; (iii) Scenario 3: [...] mln euro.

<sup>63</sup> Prot. ART 48793/2023 del 29/09/2023.

<sup>64</sup> Cfr. § A.4.4.

In merito all'impatto del coefficiente di elasticità sulla determinazione della stima, che nell'istanza di EET è stato assunto pari a -0,7, Trenitalia elabora un'analisi di sensitività, sulla base di una scala di valori dell'elasticità della domanda al prezzo compresa nell'intervallo [-0,2;-0,7], concludendo che *"il delta [dei ricavi sottratti] legato ad un livello di elasticità più basso di quello ipotizzato cambia la stima del rischio ricavi di meno di [...]€ in più o in meno a seconda dello scenario"*.

Infine, con riguardo alla calibrazione della domanda da ripartire tra i servizi degli operatori in sovrapposizione effettuata attraverso il ricorso al numero dei posti del materiale rotabile invece che in base al numero dei treni, l'impresa ferroviaria precisa che *"nel modello utilizzato non si è tenuto conto della diversa capacità del materiale in quanto, laddove la domanda di traffico non satura l'offerta esistente, come nel caso dell'offerta di Trenitalia presa a riferimento, la capacità stessa non rappresenta un vincolo alla distribuzione della domanda. La diversa capacità di materiale rotabile influenza, infatti, solo nel caso in cui ci sia una domanda superiore alla capacità effettiva"*.

### Valutazioni

I ricavi sottratti in relazione ai nuovi servizi, computati da Trenitalia con riguardo al nuovo perimetro dei servizi di LH, una volta applicato il fattore di sconto, portano ad una stima di impatto sull'equilibrio economico del CdS OSP MLP riportata *supra* nella Tavola 13. In termini di incidenza sul totale ricavi e sul totale corrispettivi da CdS, considerando l'intera durata decennale del contratto, si ottengono i risultati riportati nella tavola che segue:

**Tavola 16. Incidenza economico-finanziaria con programmazione ridotta dei servizi ferroviari LH (ripartizione per treni)**

	Perdita totale di ricavi da traffico (mln euro, 2026)	Incidenza sul totale ricavi da traffico da PEF (%)	Incidenza sul totale corrispettivi da PEF (%)	VAN del PEF post-entra (mln euro)
Scenario 1: impatto medio $p_{LH} = p_{TI}$	[...€]	[...%]	[...%]	[...€]
Scenario 2: impatto minimo $p_{LH} > p_{TI}$	[...€]	[...%]	[...%]	[...€]
Scenario 3: impatto massimo $p_{LH} < p_{TI}$	[...€]	[...%]	[...%]	[...€]

Fonte: elaborazione ART

Si osserva che i valori percentuali di incidenza non si discostano significativamente da quelli discendenti dall'assunzione adottata dagli Uffici nelle valutazioni sull'incidenza economico-finanziaria svolte ai fini della trasmissione degli esiti istruttori (Tavola 15).

Si consideri inoltre che, a livello internazionale, altri regolatori deputati all'implementazione dell'EET, hanno considerato livelli ben più elevati di incidenza come non suscettibili di inficiare l'equilibrio economico di un CdS<sup>65</sup>.

<sup>65</sup> Nel caso del regolatore spagnolo, CNMC, la metodología adottata nel 2020, [Resolución por la que se aprueban los principios y criterios Metodológicos a aplicar en relación con la Prueba de Equilibrio Económico ante un nuevo servicio de transporte ferroviario de viajeros \(Artículo 14 del Reglamento de Ejecución 2018/1795\)](#), prevede il superamento dell'EET, con esito positivo

Con riguardo alle opportune analisi di sensitività sui valori dell'elasticità, si concorda con le conclusioni di Trenitalia in virtù delle quali anche la considerazione di valori diversi di elasticità non appare in grado di incidere significativamente sulle stime di impatto, in quanto il delta valore sui ricavi da traffico rappresenta circa lo [...]% dei ricavi totali da traffico (e lo [...]% dei corrispettivi totali) sull'orizzonte temporale del CdS OSP MLP vigente, unico raffronto coerente con i criteri indicati nel regolamento (UE) 2018/1795 e nella Metodologia EET.

In merito al criterio di ponderazione utilizzato per ripartire la domanda tra i vari servizi esistenti, appare poco convincente la tesi dell'Impresa affidataria, che vorrebbe applicabile il criterio dell'allocazione dei ricavi da traffico in base ai posti nel solo caso in cui ci siano vincoli alla capacità. Infatti, un servizio, dal lato dell'offerta, è contraddistinto fortemente dalle specifiche caratteristiche del materiale rotabile utilizzato, incluso il numero dei posti disponibili<sup>66</sup>, risultando pertanto il criterio di ripartizione per posti maggiormente rappresentativo della capacità di offerta di servizi (a parità di relazione servita ed in particolare a parità di n° di treni). Una diversa conclusione sul punto, tuttavia, come visto sopra, non modificherebbe i risultati dell'EET.

#### **Quarta osservazione**

*“Con riguardo a quanto riportato nel documento in merito alla “possibilità prevista dal CdS di TI all’art. 7.1 di rivedere l’offerta dei servizi anno per anno” (v. pag. 31) si rappresenta che per il treno IC 584 è confermata la seguente programmazione ordinaria:*

*o IC 584 --> Trieste 7:21 - Venezia Mestre 9:19/34 - Roma Termini 15:35*

*A causa dei lavori disposti da RFI sulla linea Bologna-Prato previsti per il 2024 (da sabato 27 gennaio a domenica 17 novembre 2024) e per il primo semestre 2026 il suddetto treno, subirà molteplici modifiche di orario che, tuttavia, non avranno impatto sulla programmazione di lungo periodo. Pertanto, tali variazioni non hanno effetto sugli anni in cui è prevista l’effettuazione dei servizi LH.”*

#### **Valutazioni**

Si prende atto di quanto dichiarato da Trenitalia in merito alla programmazione del treno IC 584, ma si ribadisce - come già rilevato *supra* in § B.3. - che tra le strategie concorrenziali adottabili dall'impresa affidataria rientra la programmazione dei servizi, definita annualmente, d'intesa con il Ministero competente, sulla base della proposta che la stessa Trenitalia deve presentare ai sensi di quanto previsto dall'art. 7 del CdS OSP MLP (“Programmazione dell'offerta”)<sup>67</sup>.

---

per il Soggetto proponente il nuovo servizio, in caso di scostamento previsto nel margine netto inferiore all'1%, dove per margine netto si intende la differenza tra i ricavi totali (da traffico e da contributi pubblici) ed i costi totali riferito all'intera durata del CdS. Nel caso francese, l'Autorité de régulation des transports, l'organismo di regolazione incaricato dell'implementazione della metodologia EET, non ha adottato una metodologia con specifiche soglie per l'individuazione della compromissione di un CdS ([Décision n° 2019-032 du 6 juin 2019 portant adoption des lignes directrices relatives à la notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en œuvre du test d'équilibre économique](#)), ma ha tuttavia considerato superato il test dell'equilibrio economico a fronte di percentuali di incidenza più significative di quelle del caso di specie (nel caso riguardante i nuovi servizi di Railcoop, SFLO 2021-017 e SFLO 2021-025, la percentuale di incidenza dei ricavi sottratti risultava pari allo 0,99% sul totale corrispettivi per l'intera durata contrattuale; nel caso relativo ai nuovi servizi SFLO 2021-016, SFLO 2021-022/3/4/6, l'incidenza ammontava all'1,62% sul totale corrispettivi).

<sup>66</sup> Si precisa infatti che anche nel PEF di sottoscrizione sono comprese tra gli indicatori operativi sia la capacità media operativa annua (posti/treno), sia la capacità offerta totale annua (mln posti-km).

<sup>67</sup> Ciò appare in linea con il rilievo assegnato alle “reazioni concorrenziali” implementabili da parte dell'Impresa affidataria posta di fronte all'entrata di nuovi servizi. Esse sono menzionate sia nella Metodologia EET (punto 3.9, lettera e) sia nel regolamento (UE) 2018/1795: «L'organismo di regolamentazione valuta l'incidenza finanziaria netta del nuovo servizio ferroviario per passeggeri

Si osservi peraltro che le reciproche influenze tra servizi a mercato e servizi rientranti nell'ambito del CdS OSP MLP sono prese in considerazione nello stesso CdS, come emerge dall'articolo sopra citato, nella parte in cui prevede che: *"In sede di formulazione della proposta dell'Offerta la Società [Trenitalia] dà anche evidenza al MIT dei servizi, svolti in continuità nel corso dell'intero ultimo anno e non ricompresi tra quelli in regime di Obblighi di Servizio Pubblico (OSP), che intende sopprimere, nell'anno cui l'Offerta programmata si riferisce, fra quelli svolti prevalentemente su linea convenzionale e con percorso, fermate e tempi di percorrenza paragonabili ai servizi oggetto del presente Contratto."*

In ogni caso, dalle dichiarazioni della stessa Trenitalia emerge che il servizio operato con il treno IC 584 subirà, proprio nell'anno 2026 - in cui il nuovo entrante diventerà operativo e unico anno in cui si registra la sovrapposizione con i servizi ricadenti nel CdS OSP MLP – variazioni nell'orario, non potendosi escludere, in ipotesi, che tali variazioni determinino l'assenza di una effettiva sovrapposizione con i nuovi servizi di LH.

### Conclusioni di Trenitalia

Conclusivamente l'impresa affidataria evidenzia come *"l'ingresso di LH sul mercato attraverso i servizi previsti possa incidere per circa il [...]% dei ricavi da traffico relativi al solo anno 2026, unico considerabile in ragione della durata del contratto. Tale impatto si inserisce in una situazione economico-finanziaria dell'affidatario che già risente delle perdite registrate durante il periodo COVID."*

### Valutazioni

In primo luogo, occorre evidenziare che l'esame dell'impatto dei nuovi servizi sul CdS OSP MLP vigente si riferisce alla durata complessiva di quest'ultimo (cfr. art. 10(2), regolamento (UE) 2018/1795; punto 2.1 della Metodologia EET), che nel caso di specie è decennale ed è quindi in relazione a tale arco temporale che occorre valutare l'incidenza finanziaria del servizio proposto dal nuovo entrante. Pertanto, la percentuale di incidenza dei nuovi servizi sul totale dei ricavi da traffico e sul totale dei corrispettivi sull'orizzonte temporale di validità del CdS è, in media, pari allo 0,2%.

Con riferimento agli effetti economici derivanti dall'emergenza sanitaria da COVID-19, si osserva che essi non rilevano ai fini dell'applicazione della Metodologia EET<sup>68</sup>, ma appaiono pertinenti ai soli rapporti tra gli Enti affidanti e l'Impresa affidataria nell'ambito del CdS OSP MLP, tenuto conto della normativa applicabile.

---

sul contratto di servizio pubblico. L'analisi dei costi e delle entrate generate effettuando i servizi oggetto del contratto di servizio pubblico dopo l'ingresso sul mercato del nuovo servizio ferroviario per passeggeri deve comprendere i seguenti elementi: (...) c) le possibili reazioni concorrenziali da parte dell'impresa ferroviaria che adempie il contratto di servizio pubblico; (...)» (art. 10(3), reg. cit.; sottolineatura aggiunta).

<sup>68</sup> Cfr. punto 3.9, lett c.) della Metodologia EET.

## C. CONCLUSIONI

---

Considerate tutte le informazioni ricevute, esaminate le osservazioni pervenute a seguito della trasmissione degli esiti istruttori, visti i risultati dell'analisi di incidenza sul CdS interessato e valutati i benefici netti a breve e medio termine a favore dell'utenza, si ritiene che l'equilibrio economico del Cds siglato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia S.p.a. per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza, a valersi sugli anni 2017-2026, non sia compromesso dai nuovi servizi ferroviari Roma - Reggio Calabria e Roma - Venezia proposti da Longitude Holding S.r.l. e che il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria possa pertanto essere concesso senza necessità di modifiche ai nuovi servizi.

Rimane comunque salvo il monitoraggio che l'Autorità può effettuare ai fini del punto 3.13 della Metodologia EET, con particolare riguardo alla verifica di una differenza sostanziale fra l'impatto reale dei nuovi servizi sul contratto di servizio e quello stimato.

Torino, 01/03/2024

Il Responsabile del procedimento

*F.to Cinzia Rovesti*

## ANNESSO: MAPPA DEI NUOVI SERVIZI FERROVIARI LONGITUDE HOLDING OGGETTO DI EET

Figura 1. Nuovi servizi ferroviari LH collegamento Roma - Reggio Calabria



Fonte: elaborazione ART

Figura 2. Nuovi servizi ferroviari LH collegamento Roma - Venezia



Fonte: elaborazione ART



Via Nizza 230 – 10126 Torino  
[www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it)