

SNCF Voyages Italia

Allegato II della
consultazione
Del. ART n. 49/2026



Misura 4

La nostra comprensione della misura 4

Prioritizzazione delle richieste di capacità



Nel caso di infrastruttura specializzata (incluse **linee ferroviarie con velocità massima di minimo 250 km/h**), la **tipologia di traffico specializzato** ha sempre la priorità.

La misura 4 non si applica perfettamente a tutti le situazioni

L'architettura prevista dalla Misura 4 deve essere chiarita, in particolare in funzione degli orari di priorità menzionati. Ritieniamo quindi indispensabile chiarire questa Misura (pagina 4), prendere in considerazione alcune osservazioni metodologiche (pagina 5) e integrare alcune modifiche (pagina 6).

Chiarimenti

Chiarimenti sono necessari per capire l'applicazione della misura e l'ordine proposto :

- Al punto 4.2, il criterio (d) è prioritario rispetto al criterio (c) al di fuori degli intervalli 6h – 9h e 17h – 20h?
- Al punto 4.3, è indicato che il riferimento al criterio di priorità si basa sull'ora di partenza del servizio previsto. Questa regola si applica all'insieme della traccia oraria richiesta, oppure deve essere rinnovata ogni volta che il percorso cambia macrotratta? Per esempio, un treno che parte alle 8h55 dalla macrotratta A e arriva alle 9h30 tramite la macrotratta B. La traccia oraria sarà accordata al segmento OSP per la macrotratta B tenendo conto dell'orario di partenza dalla macrotratta A, mentre se l'applicazione della misura 4 fosse stata fatta per ogni macrotratta, la traccia oraria non sarebbe stata accordata, almeno per la macrotratta B.

La misura 4 -Nostre osservazioni ed esempi

Osservazione 1: Non sappiamo se il numero di tracce orarie, in caso di cifra decimale, debba essere arrotondato al numero intero più vicino o a quello inferiore?

Esempio 1 :

- Tratta : 1^Bivio Arezzo Nord - 1^Bivio Orte Sud
- Capacità commerciale : 12
- Accordo Quadro maximum capacità : 8 o 9? ($0,7 \times 12 = 8,4$)
- Accordo Quadro OSP capacità : 4 o 5 ? ($0,4 \times 12 = 4,8$)
- Accordo Quadro servizi passeggeri a mercato se no altri segmenti : 4 ?

Osservazione 2: Punto 4.4: Non sappiamo come si inserisce una richiesta di un altro segmento in questo caso. La traccia oraria da assegnare viene presa dal primo segmento (OSP) o dal secondo (passaggeri a mercato)?

Esempio 2 :

- Tratta : 1^Bivio Arezzo Nord - 1^Bivio Orte Sud
- Capacità commerciale : 12
- Accordo Quadro maximum capacità : 8 ?
- Accordo Quadro OSP capacità : 3 o 4 ?
- Accordo Quadro servizi passeggeri a mercato : 3 o 4 ?
- Accordo Quadro merci : 1

Misura 4 - Proposta

- 4.1: Stabilire due ordini di priorità in funzione degli orari per chiarire la misura 4.

Misura 5

La nostra comprensione della misura 5

Esempio : Allocazione di capacità quadro sulla macrotratta Bivio Emilia – FI Castello

Fascia oraria: 7:00

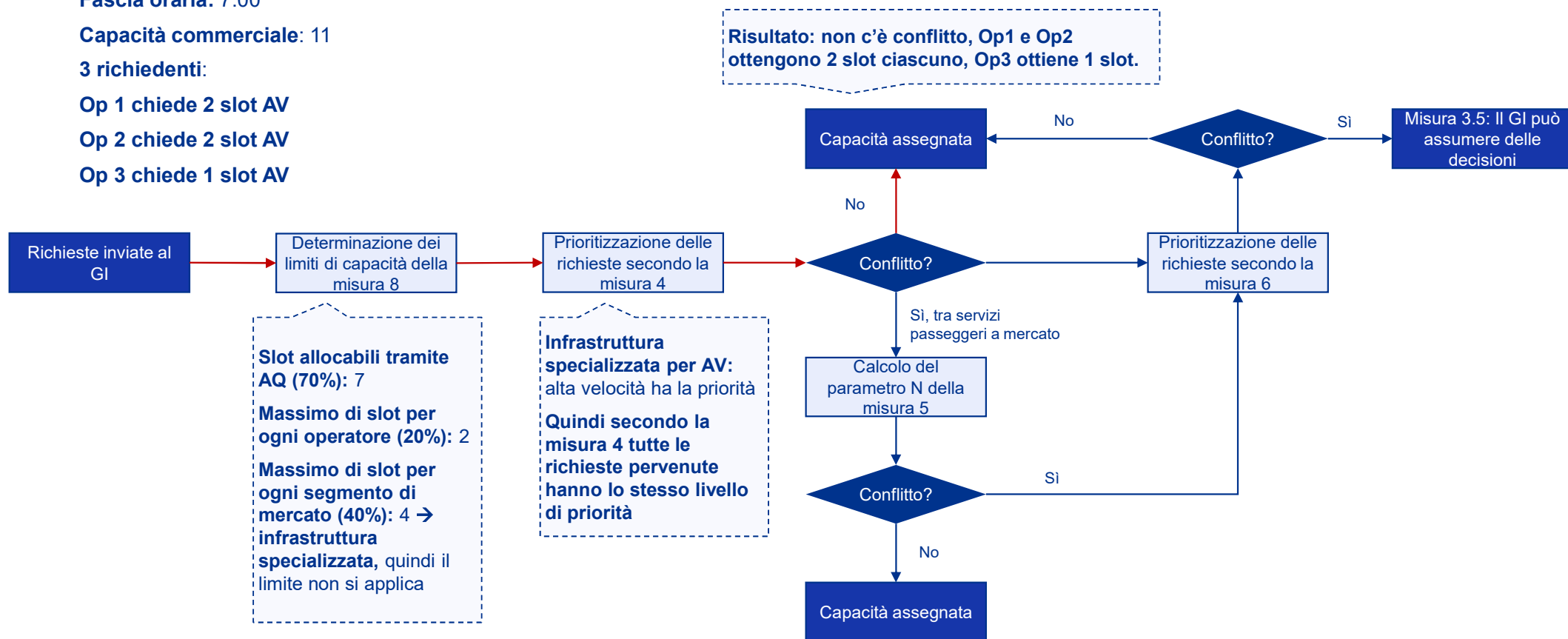
Capacità commerciale: 11

3 richiedenti:

Op 1 chiede 2 slot AV

Op 2 chiede 2 slot AV

Op 3 chiede 1 slot AV



La misura 5 deve essere garantita nella sua applicazione per il gestore dell'infrastruttura

La misura 5 permette di ripartire il numero di tracce orarie disponibili per il numero di operatori. Ciò significa che ogni operatore dispone di N tracce orarie teoricamente assegnabili. Se l'operatore richiede R tracce orarie e $R < N$, l'insieme delle tracce orarie viene assegnato. Se $R > N$, allora la capacità residua superiore a N viene trasferita nella riserva ed è oggetto delle misure 6 e poi 7. Se abbiamo compreso correttamente questa misura (vedere la slide precedente), ci sembra che questa misura sia favorevole a un nuovo operatore. Tuttavia, la sua efficacia e il suo carattere non discriminatorio dipendono dall'applicazione che ne fa il gestore dell'infrastruttura da un lato, e dal sistema delle macrotratte dall'altro, che possono ridurre significativamente la capacità commerciale disponibile per ogni fascia oraria.

Chiarimenti

Al punto 5.1, è indicato che la misura 6 è applicata anche ai conflitti tra segmenti OSP e merci. Non è chiaro per SVI se l'applicazione della misura 6 riguardi soltanto i conflitti tra richieste di tracce orarie all'interno di uno stesso sotto-segmento viaggiatori o se si applichi anche alla risoluzione dei conflitti tra segmenti. In tal caso, risulterebbe in concorrenza con la misura 4.

Al punto 5.1, perché, nella misura 5, l'applicazione della regola avviene per traccia oraria e per macrotratta e non in funzione dell'ora di partenza, come previsto nella misura 4? Infatti, ciò potrebbe permettere di mantenere una coerenza tra le tracce orarie richieste e di chiarire il numero di tracce orarie disponibili a catalogo.

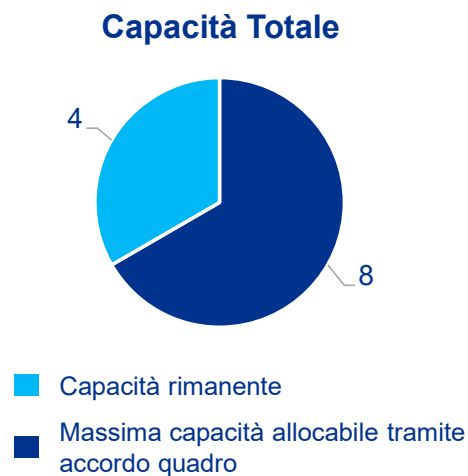
Al punto 5.6: «l'eventuale soddisfazione di richieste di capacità non rispettose delle modalità di utilizzazione predefinita della capacità potrà essere perseguita dal GI in presenza di capacità residua assegnabile» → qual è il punto di partenza per determinare cosa si intenda per capacità residua? È possibile definirla in modo più preciso?

La misura 5 -Nostra osservazione

Osservazione 3: la suddivisione in macro-tratte e l'applicazione possono rendere inefficace l'applicazione della misura 5 se il numero di tracce disponibile per il segmento «passeggeri di mercato» per una sola delle macro-tratte di una relazione è inferiore a 3 (in questo caso $N < 1$),. Questo caso non è impossibile per alcune linee condivise come i nodi o la DD in assenza di simulazioni. In questo caso, l'applicazione della misura 6 sembra automatico. Misura 6 che non è favorevole ai nuovi entranti (vedere dopo). L'ART e il GI devono quindi trovare dei modi per preservare lo spirito della misura 5, così come inteso da SVI (pagina 8).

Misura 5 – Simulazione – AQ

Tratta : PM Turro – Milano Lambrate (nodo di Milano)



- +** 8 tracce allocabile tramite AQ
- 1 traccia trasporti merci
- 5 tracce OSP – domestico o internazionali (40% max = 4,8)

- =** 2 tracce rimanente per passeggeri a mercato domestico o internazionali

$$N = 2/3 = 0,66$$

→ capacità assegnata direttamente tramite Misura 6

Applicando l'ordine di priorità della misura 4 (e la condizione per cui ciascun segmento di mercato richiedente capacità debba avere diritto a minimo 1 slot), in questo esempio si giunge all'allocazione della capacità per i servizi di trasporto passeggeri a mercato con 2 slot rimanenti. Nell'esempio in questione, essendoci 3 richiedenti capacità, la quota $N = 2/3$, producendo un risultato minore di 1, porterebbe a non allocare capacità secondo la misura 5, portando direttamente all'applicazione della misura 6

Misura 5 - Proposta

5.2 : Gestione della capacità in condizioni di elevata saturazione ($N < 1$)

a) Qualora su specifiche sezioni della rete la capacità disponibile per la ripartizione risulti inferiore al numero dei soggetti richiedenti ($N < 1$), il Gestore dell'Infrastruttura attiva tempestivamente procedure di coordinamento proattivo e tavoli tecnici bilaterali. Tali strumenti negoziali sono finalizzati alla ricerca di soluzioni d'intesa che salvaguardino la sostenibilità tecnico-economica e l'integrità dei programmi di trasporto sull'intero percorso commerciale (origine-destinazione).

b) Inoltre, qualora: (i) il coordinamento non vada a buon fine; (ii) e la traccia mancante faccia parte di un PdT minimo viabile proposto da un nuovo entrante; in questo caso, il Gestore dell'Infrastruttura deve garantire ai nuovi entranti una traccia Origine-Destinazione nella fase di allocazione di capacità quadro, nel rispetto dei limiti fissati dalle misure 8 e 9, a meno che l'utilizzo della pre-planned capacity non abbia già permesso di risolvere tale conflitto.

Misura 6

La nostra comprensione della misura 6

Esempio : AQ 1^Bivio Arezzo Nord - 1^Bivio Orte Sud

Fascia oraria: 7:00

Capacità disponibile per AQ: $0,7 \times 12 = 8$

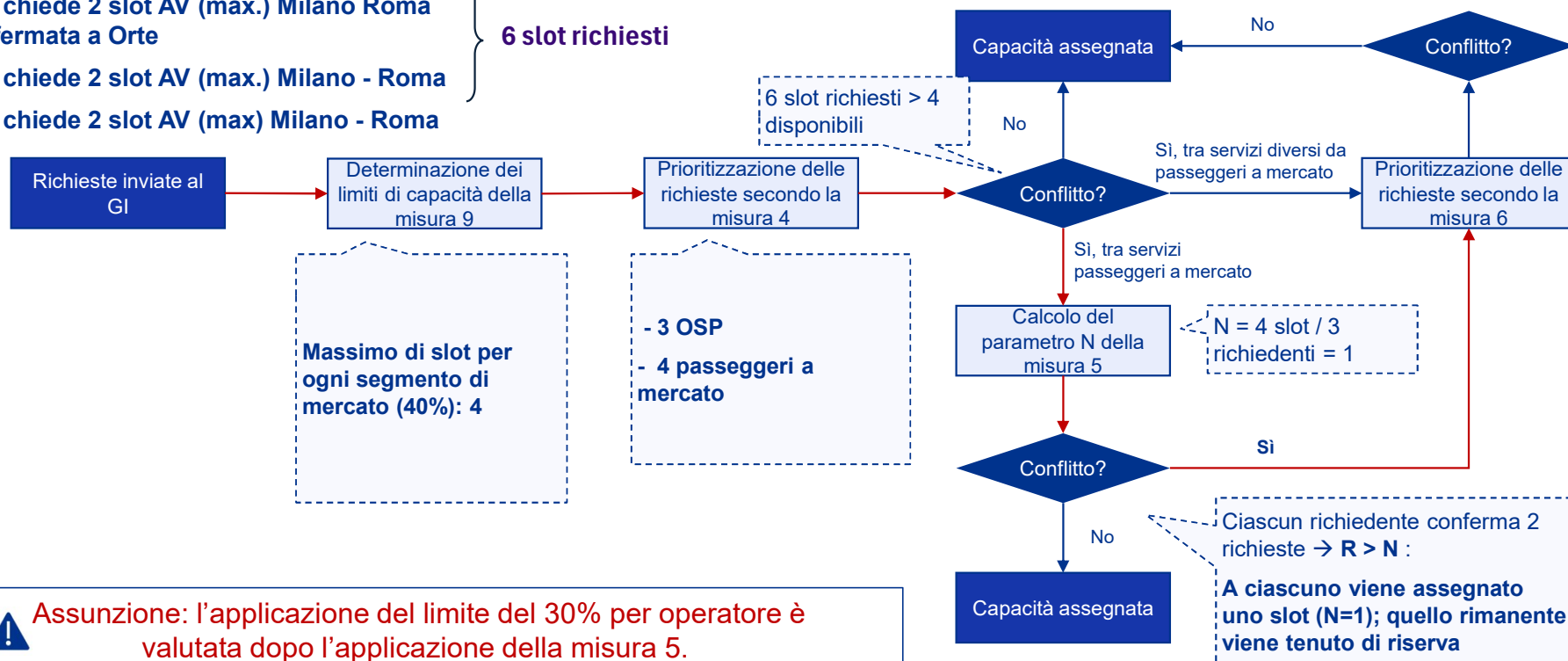
3 richiedenti:

Op 1 chiede 2 slot AV (max.) Milano Roma
con fermata a Orte

Op 2 chiede 2 slot AV (max.) Milano - Roma

Op 3 chiede 2 slot AV (max) Milano - Roma

6 slot richiesti



Risultato:

Op 1 ottiene l'ultimo slot disponibile (per il criterio b) della misura 6.1)

Op1 : 2

Op2 : 1

Op3 : 1

⚠ Assunzione: l'applicazione del limite del 30% per operatore è valutata dopo l'applicazione della misura 5.

La misura 6 è un ostacolo importante per un nuovo operatore

La misura 6 stabilisce un ordine di priorità decrescente applicabile, per il settore dei servizi passeggeri di mercato, alla capacità residua derivante dall'applicazione della misura 5. Questo ordine e questi criteri favoriscono gli operatori con le flotte più grandi e i margini di manovra più ampi per realizzare collegamenti meno redditizi. Tali criteri risultano quindi sistematicamente sfavorevoli a un nuovo operatore.

Chiarimenti

Sono necessari chiarimenti per comprendere l'applicazione della misura e l'ordine proposto:

- I limiti del 20% e 30% (misure 8 e 9) vengono applicati dopo l'applicazione della misura 5 o prima?
- Al punto 6.1 (a), si parla effettivamente della composizione in unità multiple?
- Al punto 6.1 (b), come viene effettuato il confronto menzionato tra i servizi di uno stesso raggruppamento? Questo criterio premia solo il servizio che effettua più fermate intermedie tra due località o dipende anche dal numero di chilometri e dalla destinazione finale?
- Al punto 6.1 (b), qual è la definizione del termine «raggruppamento»?
- Al punto 6.1 (c): come sono definiti gli «altri servizi»? Si fa riferimento ad altri servizi di operatori dello stesso segmento nella stessa giornata? Nello stesso orario? Durante l'anno?
- Al punto (d) introduce, in assenza di dati storici, il numero di posti-chilometro offerti per un servizio potenziale che superi una soglia percentuale significativa come criterio di priorità ("si considera il servizio passeggeri con il maggior numero di posti-km annui offerti oltre una soglia percentuale significativa"). Tuttavia, la "soglia percentuale significativa" che attiva questo parametro non è definita.
- Al punto 6.4: viene concessa al GI la facoltà di modificare i criteri della misura 6, con l'unico vincolo di rispettare la misura 5 e diversi principi (trasparenza, ecc.). Non sarebbe opportuno definire meglio questa flessibilità per il gestore dell'infrastruttura?

La misura 6 -Nostre osservazioni

Osservazione 4: La relazione illustrativa, così come l'analisi di impatto, considerano l'ordine dei criteri della misura 6 come un modo per conciliare questi due obiettivi – desaturazione della rete e accessibilità dei territori / interesse sociale. Ci sembra tuttavia che l'ordine dei criteri di priorità della misura 6, così come proposto, non sia in grado di rispondere a queste due sfide in modo efficace. Infatti, i primi tre criteri esposti nella misura 6 sono volti a dare priorità a determinati tipi di circolazioni e di servizi, ma non privilegiano in modo efficace la decongestione della rete ferroviaria, saturazione o limitazione che sono all'origine di questa delibera e dei numerosi conflitti di capacità che richiedono un nuovo sistema di assegnazione della capacità. Ci sembra che il criterio dei posti-km, favorendo i treni ad alta capacità di trasporto, risponda meglio a questa problematica, decongestionando le linee sature e permettendo quindi di aumentare la capacità per altre destinazioni.

Osservazione 5: L'ordine dei criteri nella **misura 6** non consente a un nuovo entrante di affermarsi sul mercato, poiché la sua offerta è automaticamente meno flessibile (necessità di redditività, esigenze di manutenzione, flotta più ridotta). La misura 6 risponde quindi esclusivamente a un obiettivo di **ammodernamento del territorio**, senza considerare le esigenze di un nuovo entrante né gli effetti sui costi e sui prezzi per i passeggeri e per l'intero sistema ferroviario.

Questi effetti economici sono tipici dell'**apertura alla concorrenza** e avvantaggiano innanzitutto:

- I passeggeri attuali dell'**alta velocità**.
- I passeggeri provenienti da altri modi di trasporto.

Gli impatti economici sono riassunti e documentati nello **studio della Bocconi**, disponibile liberamente

La misura 6 -Nostre osservazioni

Studio Bocconi: Impatti economici e benefici (synthesis) (cf Allegato n°1)

1. Impatto macroeconomico (Valore Aggiunto Netto)

Le attività di SVI generano ricchezza diretta, indiretta e indotta per l'economia italiana.

- **Contributo al PIL:** Su un contributo totale di **388,1 milioni di euro**
- **Entrate fiscali:** Su un totale di **166,3 milioni di euro** di tasse generate per lo Stato
- **Occupazione:** Il progetto complessivo prevede la creazione di **4.161 posti di lavoro**

2. Benefici per la collettività (Surplus per gli utenti e ambiente)

Lo studio stima un **beneficio annuale totale** per cittadini e società pari a **481,37 milioni di euro**.

- **Riduzione dei prezzi dei biglietti di -7%** (non solo per i passeggeri SVI).
- **Risparmio di tempo di viaggio:** Attirando passeggeri da modi di trasporto più lenti (auto, autobus),
- **Benefici ambientali:** Il trasferimento modale verso treni ad alta capacità (TGV-M) riduce l'inquinamento e gli incidenti.

3. Entrate per il Gestore dell'Infrastruttura (RFI)

SVI pagherebbe **pedaggi di accesso alla rete** stimati in media a **5,5 euro per treno·km**.

Pedaggi ferroviari (totale di **40,5 milioni di euro**).

Misura 6 - Proposta

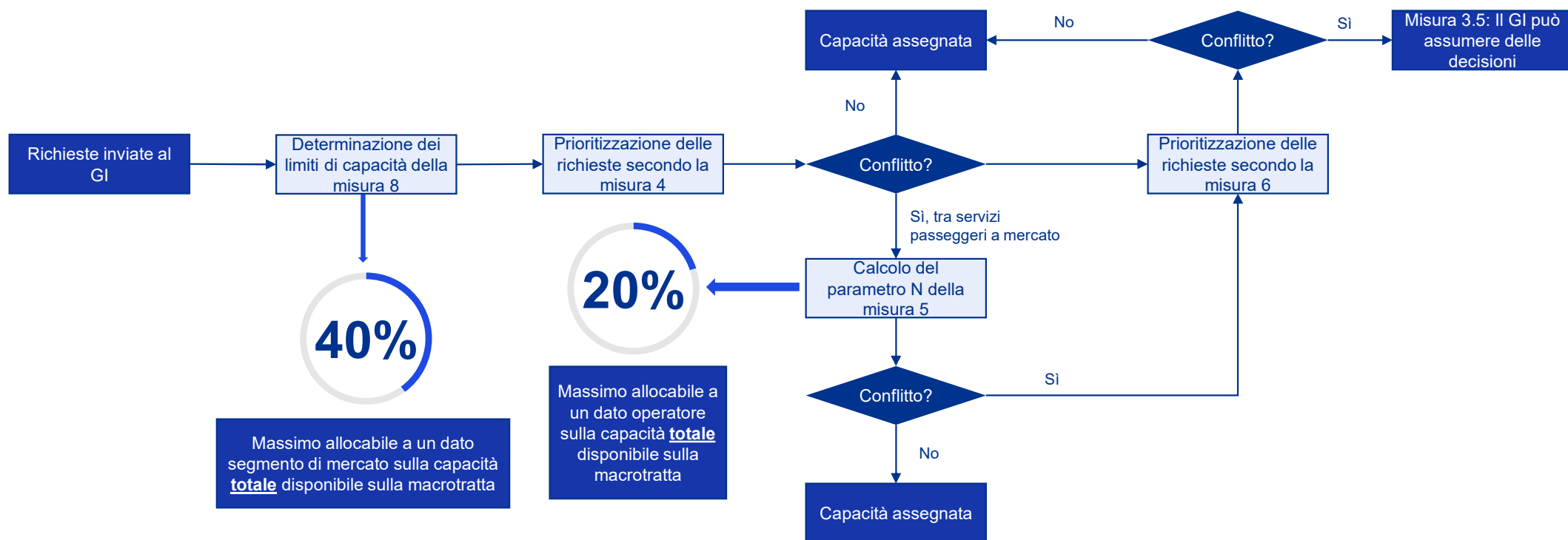
Punto 6.1: posizionare il criterio (d) (posti·km) al primo o al secondo posto, in funzione delle priorità stabilite dal regolatore. Si invita codesta On. Autorità a valutare di elevare la lettera d) al secondo posto nella gerarchia dei criteri, immediatamente dopo la lettera a), riformulandola come segue:

“Il servizio, inteso come un singolo servizio effettuato su una specifica origine-destinazione, che offre il maggior numero di posti·km, in un specifico canale orario. Il numero di posti·km viene calcolato sulla base delle informazioni fornite da parte dell’operatore relativamente al treno che intende utilizzare, e è comparato con i altri servizi proposti per altri richiedenti sulle stesse tracce orarie della stessa Origine-Destinazione oggetto del conflitto. Il servizio che dispone del maggior numero di posti·km ottiene la capacità richiesta.”

**La nostra
comprensione de
l'articolazione tra
misure 4, 5, 6 e 8
e 9**

Processo di allocazione della capacità quadro

Per ciascuna macrotratta e fascia oraria:



Processo di allocazione della capacità annuale

Per ciascuna macrotratta e fascia oraria:

