



ESAME DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO DEL
CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO FRA REGIONE
LIGURIA E TRENITALIA S.P.A. IN RELAZIONE AI
NUOVI SERVIZI FERROVIARI MILANO – NIZZA DI
SNCF VOYAGES ITALIA S.R.L.

Relazione degli Uffici

ART



INDICE

PREMESSA	4
A. DESCRIZIONE DELL'ISTANZA E DELLA PROCEDURA	5
A.1 Fasi antecedenti all'avvio del procedimento	5
A.2 Verifica di ricevibilità	7
A.3 Verifica di ammissibilità	7
A.4 Avvio di procedimento e fase istruttoria	8
A.4.1 Accesso agli atti	11
B. VALUTAZIONI	12
B.1 Verifica della sostituibilità	12
BOX 1. Analisi della frequenza	14
B.2 Verifica dell'incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio pubblico e sul costo netto per l'Ente concedente	17
B.3 Altri effetti derivanti dall'introduzione del nuovo servizio ferroviario	20
B.4 Osservazioni pervenute a seguito della comunicazione delle risultanze dell'istruttoria e valutazioni	24
C. CONCLUSIONI	28
ANNESSO: CALCOLO DEL RICAPO MEDIO PER L'ANALISI DI INCIDENZA	29

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

ART	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>
CdS	<i>Contratto di servizio</i>
EET	<i>Economic Equilibrium Test (esame dell'equilibrio economico)</i>
IR	<i>Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795</i>
OA	<i>Open Access</i>
OSP	<i>Obblighi di servizio pubblico</i>
PEF	<i>Piano economico finanziario</i>
RECAST	<i>Direttiva 2012/34/UE</i>
RFI	<i>Rete ferroviaria italiana S.p.a.</i>
RL	<i>Regione Liguria</i>
SVI	<i>SNCF Voyages Italia S.r.l.</i>
Trenitalia	<i>Trenitalia S.p.a.</i>

PREMESSA

La presente Relazione riguarda il procedimento relativo all'esame dell'equilibrio economico del Contratto di Servizio riguardante l'affidamento dei servizi ferroviari regionali, per gli anni 2018-2032, stipulato tra Regione Liguria e Trenitalia S.p.a. in data 12 gennaio 2018.

L'esame è stato richiesto dalla Regione Liguria per la verifica della sussistenza di una compromissione dell'equilibrio economico del suddetto Contratto di Servizio in ragione dei nuovi servizi ferroviari notificati da SNCF Voyages Italia S.r.l. in data 23 marzo 2022 all'Autorità di regolazione dei trasporti.

Il procedimento è stato avviato con delibera n. 226/2022 del 21 novembre 2022, 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 misure¹. Il termine di conclusione del procedimento, inizialmente fissato al 31 gennaio 2023 è stato prorogato al 31 marzo 2023 con delibera n. 14/2023 del 27 gennaio 2023.

¹ Delibera n. 226/2022 del 21/11/2022, disponibile al link: <https://www.autorita-trasporti.it/delibere/delibera-n-226-2022/>

A. DESCRIZIONE DELL'ISTANZA E DELLA PROCEDURA

A.1 Fasi antecedenti all'avvio del procedimento

In data 23/03/2022², l'impresa ferroviaria SVI 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 un nuovo servizio ferroviario passeggeri internazionale a/r sulla relazione Milano-Nizza via Genova³. Tale servizio prevedeva da un collegamento giornaliero di giovedì (una andata) e di lunedì (un ritorno) a 4 collegamenti giornalieri (due di andata e ritorno) nei fine settimana dal venerdì alla domenica, da operarsi su base stagionale da aprile a ottobre per il periodo 2024-2027, per un totale di 420 treni annui per ogni anno di operatività. Il materiale rotabile utilizzato, TGV R-PLT, risulta in grado di accogliere 344 passeggeri. Il tempo di viaggio da Milano a Nizza è stimato in poco meno di 4 ore e 30 minuti e non sono previsti cambi di mezzi. Il primo orario di servizio interessato è quello con inizio dicembre 2023⁴.

Ricevuta l'informativa, l'Autorità ha provveduto alla pubblicazione dell'avviso nella sezione dedicata del sito istituzionale⁵ in data 25/03/2022, dandone contestualmente comunicazione alle parti interessate⁶.

A seguito della comunicazione, l'Autorità ha ricevuto la richiesta di effettuazione dell'esame di equilibrio economico, da parte della Regione Liguria, in data 21/04/2022⁷, al fine di verificare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio vigente sottoscritto dalla citata Regione con l'impresa Trenitalia.

La richiesta di EET è giunta priva della compilazione del "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. Tale Modulo contiene le informazioni previste dall'art. 7(1), IR⁸, e quelle necessarie alla verifica di ammissibilità della richiesta di cui al punto 3.3 della Metodologia EET.

² Prot. ART 5644/2022.

³ Il percorso prevede il passaggio dalle stazioni Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Pavia, Genova Piazza Principe, Savona, Finale Ligure, Albenga, Alassio, Diano, Imperia, Sanremo, Ventimiglia, Mentone, Monaco, Nizza.

⁴ Tale comunicazione giunge in seguito alla richiesta di integrazioni all'impresa ferroviaria (prot. ART 5391/2022 del 18/03/2022) a valle della ricezione dello stesso Modulo in data 9 marzo 2022 (prot. ART 4596/2022), carente di informazione sugli orari in partenza ed in arrivo nelle fermate intermedie. A margine, si annota anche che, inizialmente, l'impresa ferroviaria aveva comunicato un diverso inizio dello stesso servizio, a partire da luglio 2022 (prot. ART 3381 del 23/02/2022). Gli Uffici avevano riscontrato la comunicazione informando il soggetto proponente della irricevibilità della stessa, in quanto non rispettava il termine di 18 mesi antecedenti all'avvio dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce, come previsto dall'art. 24, co.2 del d.lgs. 112/2015.

⁵ <https://www.autorita-trasporti.it/notifica-di-un-nuovo-servizio-ferroviario-passeggeri/>

⁶ Con nota prot. ART n. 5703, la comunicazione è stata inviata a: Trenitalia S.p.a. (Direzione Pianificazione Industriale), Trenitalia S.p.a. (Divisione passeggeri regionale), Trenord S.r.l. (Direzione Commerciale), Regione Lombardia (DG Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile), Regione Liguria (Dipartimento Infrastrutture e trasporti), Regione Piemonte (Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture), Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (DG Trasporti e infrastrutture ferroviarie), Ministero dell'Economia e delle Finanze (UCB Infrastrutture e trasporti), Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ANSFISA.

⁷ Prot. ART 10861/2022.

⁸ 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».

Gli Uffici hanno pertanto invitato, in data 18/05/2022⁹, la Regione Liguria a fornire il modulo debitamente compilato, non essendo presenti tutte le informazioni e i dati necessari ai fini dell'avvio del procedimento.

Osservato, tuttavia, il perdurante mancato riscontro, in data 07/07/2022¹⁰, è stato chiesto alla Regione Liguria: “di fornire entro due settimane dal ricevimento della presente il Modulo di cui sopra compilato in ogni sua parte”, precisando anche che: “[i]n mancanza di riscontro, l’Autorità provvederà ad archiviare la Vs istanza.”

In data 20 luglio 2022, la Regione Liguria ha trasmesso le informazioni richieste nel Modulo sopra menzionato¹¹, inclusa una copia del CdS, conferito con affidamento diretto con durata 2018-2032, e l’analisi comprovante la sussistenza del rischio di compromissione, i cui contenuti principali verranno esposti nella Sezione B del presente documento.

In data 17 agosto 2022¹², è stata inviata un’ulteriore nota alla Regione Liguria, mancando - *inter alia* – la trasmissione completa degli allegati al CdS, nonché altre informazioni circa le frequentazioni e in generale sul comportamento della domanda, utili anche a comporre il set informativo adeguato alle successive pertinenti analisi.

In data 12 settembre 2022¹³ ha seguito il riscontro da parte della Regione Liguria, che tuttavia non risultava ancora completo di tutte le informazioni richieste. Pertanto, è stata inviata, in data 20 ottobre 2022¹⁴, un’ulteriore nota con richieste integrative relative a: Programma di Esercizio (PdE) 2021 e quello in essere; dettaglio dei treni e delle tratte di competenza del CdS vigente fra Regione Liguria e Trenitalia indicati come potenzialmente impattati¹⁵; meccanismo di ripartizione dei ricavi in caso viaggiatori in possesso di titolo di viaggio della società Trenord S.r.l. viaggino su treni regionali di competenza del CdS suddetto per le tratte interamente ricadenti nel territorio lombardo; infine, esiti delle indagini di frequentazione anche per tutto il 2021.

⁹ Prot. ART 13120/2022.

¹⁰ Prot. ART 16051/2022.

¹¹ Prot. ART 16713/2022.

¹² Prot. ART 18063/2022.

¹³ Prot. ART 19187/2022.

¹⁴ Prot. ART 22682/2022.

¹⁵ Le tratte, con percorrenza interregionale per le quali è risultato necessario un chiarimento dell’esatto perimetro di competenza nonché potenzialmente interessate da una sovrapposizione, risultano quelle su cui ricadono i seguenti servizi:

- Treni Regionali Veloci: Milano – Genova – Albenga – Ventimiglia. Numeri treno: 3013, 3015, 3017, 3025, 3029, 3033, 3037, 3041, 3016, 3019, 3032, 3035, 3040, 3044, 3046, 3047. Di questi treni solo quelli: numero 3017 (O/D complessiva del treno: Milano Centrale – Genova Piazza Principe. Stazione di origine di competenza del CdS Liguria: Arquata Scrivia – stazione di destinazione di competenza del CdS Liguria: Genova Piazza Principe); numero 3046 (O/D complessiva del treno: Genova Piazza Principe – Milano Centrale. Stazione di origine di competenza del CdS Liguria: Genova Piazza Principe, stazione di destinazione di competenza del CdS Liguria: Arquata Scrivia.
- Treni del Mare. Numeri treno: 3070 (stazione di origine: La Spezia Centrale, stazione di destinazione: Milano Centrale) interamente di competenza del CdS Liguria; 3090 (stazione di origine: Bergamo, stazione di destinazione: Ventimiglia), stazione di origine di competenza del CdS Liguria: Genova Sampierdarena SM., stazione di destinazione di competenza del CdS Liguria: Ventimiglia.; 3096 (stazione di origine: Monterosso, stazione di destinazione: Milano P.ta Garibaldi), stazione di origine di competenza del CdS Liguria: Monterosso, stazione di destinazione di competenza del CdS Liguria: Genova Brignole; 33185 (stazione di origine: Milano Porta Garibaldi, stazione di destinazione: Albenga), stazione di origine di competenza del CdS Liguria: Genova Piazza Principe, stazione di destinazione di competenza del CdS Liguria: Albenga; 33187 (stazione di origine: Albenga, stazione di destinazione: Milano Porta Garibaldi), stazione di origine di competenza del CdS Liguria: Albenga, stazione di destinazione del CdS Liguria: Genova Piazza Principe; 33193 (stazione di origine: Ventimiglia, stazione di destinazione: Bergamo), stazione di origine di competenza del CdS Liguria: Ventimiglia, stazione di destinazione del CdS Liguria: Genova Piazza Principe).

In data 27 ottobre 2022¹⁶, la Regione Liguria ha riscontrato l'ultima richiesta di informazioni, indicando le risposte relative a ciascuno dei punti di cui all'elenco sopra riportato, chiarendo il novero dei servizi OSP regionali potenzialmente impattato dal nuovo servizio ferroviario.

Ricevuti i chiarimenti necessari relativi, rispettivamente, all'individuazione dei servizi OSP regionale impattati dal nuovo servizio ferroviario e alle analisi comprovanti l'esistenza di un potenziale pregiudizio economico suscettibile di generare una compromissione dell'equilibrio economico-finanziario del CdS, 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 della notifica (completa) del nuovo servizio ferroviario, e alla verifica riguardante la **compatibilità tecnico-operativa** di massima del nuovo servizio rispetto alle caratteristiche dell'infrastruttura di cui al punto 3.1 della Metodologia EET, si procede, ai sensi del punto 3.2, alla verifica del requisito di **novità** del servizio ferroviario di passeggeri proposto dal nuovo entrante.

In applicazione delle richiamate disposizioni della Metodologia EET, quanto al punto 3.1, la documentazione pervenuta da RFI¹⁷, in data 12 maggio 2022, ha attestato che le caratteristiche del materiale rotabile interessato sono compatibili con le dotazioni infrastrutturali degli impianti in cui SVI ha dichiarato di voler svolgere il nuovo servizio ferroviario passeggeri. Infatti, il materiale rotabile TGV R-PLT che SVI intende utilizzare possiede i requisiti per circolare sull'intera rete nazionale, come riportato nel *Prospetto di circolabilità dei veicoli ferroviari*, che viene pubblicato su e-PODweb di RFI e che quest'ultima ha allegato alla lettera di riscontro inviata all'Autorità¹⁸.

In merito alla verifica di cui al punto 3.2, la condizione di sussistenza della natura di **novità del servizio** proposto da SVI è ritenuta soddisfatta dal fatto che esso si presenta come un servizio «*interamente nuovo su una relazione origine-destinazione*» (punto 1.2 della Metodologia EET), in quanto al momento non esiste alcun servizio ferroviario passeggeri diretto sulla tratta Milano-Nizza.

La pervenuta richiesta di EET risulta pertanto ricevibile.

A.3 Verifica di ammissibilità

In applicazione delle previsioni della Metodologia EET, punto 3.3, lettere a) e b), l'ammissibilità della richiesta di EET è stata accertata verificando le due condizioni che seguono.

¹⁶ Prot. ART 23241/2022.

¹⁷ In data 12/05/2022 è infatti pervenuta da parte di RFI la 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 12883/2022). Ciò a seguito di richiesta da parte degli Uffici in tal senso con nota datata 10/05/2022 (prot. ART 12695/2022).

¹⁸ Tra l'altro, ad ulteriore conferma, in fase di consultazione con SVI è emerso che per l'effettuazione del nuovo servizio verrà impiegato lo stesso materiale rotabile che è al momento già utilizzato per svolgere il servizio Parigi-Milano, come risulta dal relativo verbale (prot. ART 26721/2022).

La prima condizione 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 dei dati di contabilità analitica raccolta con il monitoraggio dei CdS regionali ex delibera n. 120/2018. La verifica ha dato esito positivo dato che il *coverage ratio* è stato riscontrato essere superiore allo 0,35.

La seconda condizione riguarda la **scadenza del CdS, che non deve intervenire nei 12 mesi successivi alla data di entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio**. Questa condizione è soddisfatta in quanto il CdS tra Regione Liguria e Trenitalia è attualmente in vigore e ha validità fino al 2032, mentre il nuovo servizio proposto da SVI è previsto con inizio nell'orario di servizio che comincia a dicembre 2023 ed è programmato con orizzonte fino al 2027.

La richiesta di EET risulta pertanto ammissibile.

A.4 Avvio di procedimento e fase istruttoria

A valle della notifica dell'avvio del procedimento, di cui alla citata delibera n. 226/2022, gli Uffici hanno proceduto all'audizione dei soggetti interessati¹⁹.

In tutte le audizioni, gli Uffici hanno dapprima rappresentato l'iter procedimentale già condotto fino alla delibera di avvio del procedimento nonché quello previsto per le restanti fasi istruttorie²⁰.

In data 29 novembre 2022, si è svolta l'audizione della società SVI, nella quale si sono trattati i seguenti temi: (i) programmazione dell'offerta del nuovo servizio e relative caratteristiche, con riguardo anche ai servizi accessori e alle caratteristiche principali del materiale rotabile (lo stesso che attualmente svolge il servizio Milano-Parigi: *TGV In-Oui*); (ii) anni di operatività e programmazione settimanale del nuovo servizio, confermando il contenuto del Modulo di notifica di nuovo servizio ferroviario ricevuto dall'Autorità; (iii) politiche tariffarie (classi tariffarie, abbonamenti, costruzione tariffe di base, *etc.*); (iv) illustrazione del *business plan*, con particolare risalto allo *shift* modale sotteso e riguardante l'attuale utilizzo dell'autovettura per gli spostamenti di tipo turistico transfrontalieri che potrebbe essere sostituito dal nuovo servizio.

In data 30 novembre 2022, si sono tenute le audizioni delle società Trenitalia e RFI.

Durante l'audizione con la società Trenitalia sono stati anticipati e descritti i dati necessari a sviluppare l'analisi, secondo la Metodologia EET, ed è stata altresì verificata la relativa disponibilità degli stessi; nello specifico, per il periodo rilevante di riferimento (aprile-ottobre) negli anni dal 2019 al 2022: (i) quadro orario dell'offerta di tutti i servizi (regionale, IC, frecce, internazionale), con dettaglio dell'id numero treno, eserciti da Trenitalia sulle tratte in sovrapposizione (anche parziale) con il nuovo servizio SVI; (ii) per le stesse tratte di cui in (i), dati di vendita per tipologia di titolo di viaggio (a quantità e a valore); (iii) per gli stessi treni di cui in (i), numero di posti offerti; (iv) per gli stessi treni di cui in (i), esiti delle indagini di *customer satisfaction* e ultima rilevazione disponibile. È stata altresì verificata la disponibilità dei medesimi dati di cui all'elenco da (i) a (iv), in particolare

¹⁹ In data del 21/11/2022 sono state inviate le seguenti comunicazioni di avvio di procedimento e di convocazione in audizione: Regione Liguria, prot. ART 24744/2022; RFI, prot. ART 24745/2022; SVI, prot. ART 24746/2022; Trenitalia, prot. ART 24748/2022.

²⁰ Verballi: Trenitalia, prot. ART 25756/2022 del 6/12/2022; RFI, prot. ART 26265/2022 e 26266/2022 del 14/12/2022; SVI, prot. ART 26271/2022 del 14/12/2022; Regione Liguria, prot. ART 26420/2022 del 15/12/2022.

i punti da (i) a (iii), per il servizio esercito da Thello, ora non più in produzione, in quanto considerato un servizio “comparable” per tratte servite e tipologia d’offerta (servizio internazionale) con il nuovo servizio ferroviario oggetto di valutazione²¹.

Nell’audizione con la società RFI, sono state affrontate le tematiche riguardanti l’impatto del nuovo servizio ferroviario con riferimento alla pianificazione degli orari di servizio interessati, secondo quanto previsto dall’ IR, all’art. 10(5) e dalla Metodologia EET, al punto 3.10, lettera b). È stato altresì condotto, in via preliminare, un approfondimento volto a capire se potessero sussistere criticità relativamente alla saturazione della rete nonché ad un relativo conflitto tra servizi preesistenti e nuovi.

Infine, in data 5 dicembre 2022, è stata audita la Regione Liguria, alla quale è stata anticipata la richiesta di dati necessari per l’applicazione della Metodologia EET, mentre si sono discussi nello specifico: (i) modalità di trattamento di eventuali diminuzioni della domanda di traffico secondo le previsioni della matrice dei rischi, risultando confermati che essi sono a carico interamente della Regione; (ii) aggiornamenti sui ristori COVID-19 e consuntivo per il CdS per gli anni 2020 e 2021; (iii) richiesta di trasmissione del Programma d’Esercizio 2019 con indicazione dei posti offerti; (iv) specificazione della quota dei ricavi spettanti a Trenord ad esito del *clearing* dovuto per i possessori di titolo di viaggio regionale Trenord che effettuano una tratta infra-Lombardia su un treno di competenza del CdS della Regione Liguria (anche per la tratta lombarda) considerato dalla Regione suscettibile d’impatto da parte del nuovo servizio ferroviario.

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. 112/2015²².

Le richieste di informazioni sono state riscontrate da parte di Regione Liguria, RFI, Trenitalia e SVI^{23,24}.

In particolare, dalle informazioni inviate da SVI, a gennaio 2023, si è constatato un consistente disallineamento tra il numero di corse previste, come notificato da SVI a marzo 2022, e il numero di corse emergente dai documenti di *business plan*. Infatti, dai dati comunicati a marzo 2022, il nuovo servizio ferroviario avrebbe dovuto declinarsi in numero di 14 corse settimanali, per 30 settimane l’anno (aprile-ottobre), per 4 anni (2024-

²¹ La società Thello (fino al 18 dicembre 2012 Trenitalia-Veolia Transdev (TVT) e dal 14 ottobre 2021 Trenitalia France S.A.S.) è un’azienda francese di proprietà del gruppo italiano Trenitalia, che ha effettuato servizi ferroviari passeggeri a lunga percorrenza tra la Francia e l’Italia. La società, nata come joint venture tra Veolia Transport e Trenitalia, era controllata al 100% da quest’ultima a partire dal 6 settembre 2016 ed era quindi parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

La relazione diurna svolta tra Milano (Centrale) e Marsiglia (St. Charles), operativa giornalmente con 3 coppie di corse (classificate Eurocity), dal 2014 fino al mese di giugno 2021, effettuava fermate intermedie presso le stazioni di: Pavia - Voghera - Genova (Piazza Principe) - Savona - Finale Ligure Marina - Albenga - Alassio - Diano - Imperia - Sanremo - Ventimiglia - Monaco (Monte Carlo) - Nice (Ville) - Antibes - Cannes - Saint Raphael - Toulon. Delle tre coppie di treni, solo una, e solo in determinati giorni, arrivava e partiva da Marsiglia; gli altri quattro treni si attestavano sempre a Nizza.

Durante il periodo complessivo di attività, il periodo è stato sospeso da marzo 2020 ed è ripreso il 4 giugno 2020 con due sole coppie di treni, limitatamente alla tratta compresa fra Milano e Nizza. A fine gennaio 2021 è stata soppressa una delle due coppie residue e il 30 giugno 2021 si è svolta l’ultima corsa sulla tratta.

A partire dal 1° luglio 2021 i treni Thello Milano-Nizza sono stati sostituiti, solamente per quanto riguarda la tratta italiana tra Milano e Ventimiglia, da quattro treni Frecciabianca di Trenitalia con lo stesso tracciato, le stesse tracce orarie e le stesse fermate.

²² In data 12 (Regione Liguria, SVI, RFI) e 13 dicembre 2022 (Trenitalia), sono state trasmesse le seguenti richieste dati: Regione Liguria, prot. ART 26166/2022; RFI, prot. ART 26167/2022; SVI, prot. ART 26168/2022; Trenitalia, prot. ART 26188/2022.

²³ Le informazioni richieste sono state registrate come segue: Regione Liguria, prot. ART 26746/2022 del 21/12/2022; RFI, prot. ART 26917/2022 del 23/12/2022 e prot. ART 26988/2022 del 27/12/2022; Trenitalia, prot. ART 27120/2022 del 30/12/2022 e 977/2023 del 20/01/2023; SVI, prot. ART 334/2023 del 10/01/2023.

²⁴ Si segnala che Trenitalia non ha soddisfatto fino al 20 gennaio 2023, per soddisfare la richiesta di dati in merito all’efficientamento dei costi operativi incluso nella dinamica del PEF del CdS con la Regione Liguria. Entrambe le informazioni mancanti sono state trasmesse con un secondo invio in data 20 gennaio 2023, registrato con prot. ART 977/2023.

2027), per un totale annuo di 420 treni e nei 4 anni di 1680 treni. Dalle informazioni pervenute da SVI in data 10 gennaio 2023, invece, risulta un numero notevolmente più esiguo di corse, con una previsione rispettivamente di: 60 corse nel 2024, 80 nel 2025, 120 nel 2026, 140 nel 2027, per un totale nei 4 anni di 400 corse²⁵.

In ragione di ciò, e considerato che tali aggiornate previsioni di ridimensionamento del nuovo servizio ferroviario, pari a circa un quarto rispetto ai valori iniziali, apparivano ridurre in maniera consistente il potenziale impatto sui servizi ferroviari regionali in essere, gli Uffici hanno inviato una richiesta di formale integrazione delle informazioni già fornite indirizzata a SVI, avente ad oggetto quanto previsto al punto 3 del Modulo di notifica di nuovo servizio ferroviario, e precisamente: *“Orario indicativo, frequenza e capacità del nuovo servizio ferroviario passeggeri, compresi gli orari di partenza e di arrivo, le coincidenze, nonché eventuali variazioni della frequenza o delle fermate rispetto all’orario standard, in ciascuna direzione”*²⁶.

La società SVI ha inviato in riscontro a tale richiesta una nota di conferma sul ridotto dimensionamento della nuova proposta di servizi ferroviari, con dettaglio sulla frequenza delle corse previste, come segue: nel 2024, 60 corse divise in 4 treni a settimana (2 di sabato e 2 di domenica) dall’8 giugno al 15 settembre; nel 2025, 80 corse divise in 4 treni a settimana (2 di sabato e 2 di domenica) dal 21 giugno al 29 giugno e 6 treni a settimana (3 di sabato e 3 di domenica) dal 5 luglio al 15 settembre; nel 2026, 120 corse divise in 8 treni a settimana (1 di venerdì, 4 di sabato e 3 di domenica) dal 13 giugno al 20 settembre; nel 2027, 140 corse divise in 10 treni a settimana (1 di venerdì, 4 di sabato, 4 di domenica, 1 di lunedì) dal 12 giugno al 12 settembre²⁷. Gli orari e le fermate previste sono identici alla prima configurazione della proposta di SVI descritta nel modulo di notifica di nuovo servizio ferroviario.

In ragione della nuova configurazione, è stata disposta, in data 27/01/2023, la proroga del procedimento al 31 marzo 2023 con delibera n. 14/2023. In pari data è pervenuta la nota di RFI avente ad oggetto gli impatti sulla programmazione dell’orario di servizio del nuovo servizio ferroviario di SVI come da ultimo rimodulato.

Le risultanze dell’istruttoria sono state conseguentemente comunicate dagli Uffici, in data 03/02/2023, ai soggetti interessati²⁸, indicando nel 15/02/2023 il termine entro cui far pervenire eventuali osservazioni nel merito.

In data 15/02/2023 sono giunte: (i) la nota di RFI²⁹ in cui il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale ha in particolare ribadito che una valutazione definitiva circa gli impatti sui diversi servizi ferroviari insistenti lungo la tratta interessata dal nuovo servizio SVI sarebbe stata possibile solo ad esito del relativo processo di allocazione della capacità; (ii) la nota di Regione Liguria³⁰ nella quale l’Ente esprimeva preoccupazioni in merito all’effettiva compromissione del proprio Cds.

²⁵ Prot. ART 746/2023 del 17/01/2023.

²⁶ Prot. ART 779/2023 del 17/01/2023.

²⁷ Prot. ART 995/2023 del 23/01/2023.

²⁸ Prot. ART 1682/2023 del 03/02/2023.

²⁹ Prott. ART 2347/2023 e 2358/2023 del 15/02/2023.

³⁰ Prot. ART n. 2362/2023 del 15/02/2023.

A.4.1 Accesso agli atti

Alla data del 2 febbraio 2023, risultano pervenute due istanze di accesso agli atti:

- (i) In data 28/11/2022, da parte di SVI avuto riguardo all' *"intero fascicolo relativo all'Esame dell'Equilibrio Economico del contratto di servizio pubblico fra Regione Liguria e Trenitalia S.p.A. in relazione ai nuovi servizi ferroviari Milano – Nizza di SNCF Voyages Italia S.r.l. alla base dell'avvio del procedimento relativo Vs delibera n. 226/2022"*.
- (ii) In data 28/11/2022, da parte di un cittadino, ai sensi della normativa dell'accesso civico generalizzato, con riferimento alla *"corrispondenza intercorsa tra la Regione Liguria e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, avente ad oggetto l'istituzione di servizi ferroviari Milano-Nice Ville da parte di Sncf Voyages Italia S.r.l."* e alla *"corrispondenza tra la Regione Liguria e l'ART riguardante il rapporto tra il contratto di servizio regionale e i servizi Eurocity "a mercato" Milano-Nice Ville e Milano-Marseille S.C."*.

In base al *Regolamento concernente l'accesso ai documenti amministrativi*, adottato dall'Autorità in data 6-7 febbraio 2014, è stato comunicato a SVI, in data 15/12/2022, l'elenco sintetico dei documenti facenti parte del fascicolo istruttorio alla stessa data, precisandone la natura confidenziale/non confidenziale. A tale nota, non è stato poi dato seguito da parte di SVI.

Con riferimento all'istanza di accesso civico generalizzato, in data 20/12/2022 sono stati inviati al cittadino richiedente i documenti non confidenziali facenti parte del fascicolo istruttorio.

Nella propria nota inviata in data 15/02/2023, la Regione Liguria ha chiesto, *inter alia*, la *"esplicazione da parte dell'Autorità dei conteggi e delle formule di calcolo attraverso cui è pervenuta a ridurre a 8,37 euro il valore tariffario di ogni viaggio che la scrivente aveva quantificato in 15 euro"* nonché l'invio di ulteriore documentazione, ed in particolare *"(...) la programmazione del servizio di trasporto ferroviario offerta da SNCF Voyages Italia S.r.l. con l'indicazione della periodicità, degli orari e delle fermate nonché il relativo piano tariffario."*

A fronte di tale richiesta, gli Uffici hanno rappresentato l'istanza di RL ai soggetti controinteressati in data 17/02/2023³¹, chiedendo di far pervenire eventuali opposizioni al riguardo, corredate da adeguata motivazione³². SVI ha riscontrato in data 23/02/2023 confermando la confidenzialità delle proprie strategie di prezzo per il nuovo servizio³³.

Si osserva che, con riguardo alla programmazione del nuovo servizio le informazioni considerate rilevanti, secondo la metodologia adottata da Regione Liguria, erano già presenti nella Comunicazione delle risultanze istruttorie. In questo documento esse sono riportate a pagina 10. Con riferimento alle strategie di prezzo di SVI, si evidenzia la loro natura riservata, meritevole di tutela anche ai sensi dell'art. 8, paragrafo 2 dell'IR e pertanto non si ritiene di consentirne l'accesso.

Con specifico riferimento alle informazioni circa le analisi puntuali sul ricavo medio elaborate dall'Autorità e ai dati sottostanti, si rinvia a quanto riportato *infra* (Sezione B 2., pagina 19) e all'Annesso.

³¹ Prot. ART 2464/2023 e prot. ART 2465/2023.

³² Si osserva per completezza che la descrizione della nuova programmazione dei servizi ferroviari di SVI era stata riportata nella Sezione A.4 delle risultanze dell'istruttoria comunicate, a pag. 10.

³³ Prot. ART 2870/2023.

B. VALUTAZIONI

Nella presente sezione si descrivono le analisi di merito e le relative valutazioni compiute in coerenza con quanto previsto dalla Metodologia EET.

Si sono innanzitutto considerate le elaborazioni e le ipotesi di base presentate dalla Regione Liguria nel Modulo di richiesta di EET quale prova che l'equilibrio economico del CdS risulterebbe compromesso dal nuovo servizio³⁴, aggiornando le elaborazioni stesse in base alla nuova programmazione di SVI.

Esse hanno rappresentato il punto di partenza oggetto di possibili correzioni, ad esempio in ragione della disponibilità di dati più precisi in capo all'impresa ferroviaria affidataria dei servizi OSP interessati. L'impostazione così assunta ha consentito di valorizzare l'analisi presentata dalla Regione Liguria che può essere considerata indice del massimo impatto atteso sul CdS.

B.1 Verifica della sostituibilità

Nella presente sezione si descrivono le analisi di sostituibilità finalizzate a definire la quantità di passeggeri sottratti al servizio ferroviario regionale formulate dal Soggetto richiedente l'EET.

Analisi della Regione Liguria

Nel rendere, in sede di compilazione del Modulo di richiesta di EET, le richieste informazioni concernenti le prove che l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico risulterebbe compromesso dal nuovo servizio, con riferimento all'analisi di sostituibilità, la Regione Liguria dapprima identifica puntualmente i treni potenzialmente impattati secondo il criterio della sovrapposizione, anche parziale, dei percorsi nell'arco della giornata, individuando così tre tipologie di servizi ferroviari al momento attivi, ovvero: treni regionali OSP del CdS tra Regione Liguria e Trenitalia (identificati puntualmente); treni a media-lunga percorrenza OSP del CdS tra Stato italiano e Trenitalia (Intercity); treni internazionali/OA nazionali.

Proseguendo, essa considera i dati di frequentazione del mese di luglio 2021 sui treni regionali OSP come rappresentativi dell'intero periodo per ricostruire la domanda di servizio ferroviario regionale potenzialmente impattato dal nuovo servizio, includendo *“i viaggiatori saliti nelle stazioni servite dal TGV sui treni del mercato di riferimento dal giovedì al lunedì della settimana di luglio di rilevazione [riferita all'anno 2021]”*.

Passando alla quantificazione dei passeggeri sottratti al servizio ferroviario regionale OSP a causa dell'ingresso nel mercato del nuovo servizio SVI, la Regione segue una strategia metodologica diversa, adottando una serie di ipotesi di comportamento della domanda estremamente semplificate, non avendo effettuato indagini di mercato *ad hoc*, ma in tal modo superando il problema della elevata necessità di dati e della complessità di elaborazione di una vera e propria analisi della domanda di trasporto ferroviario passeggeri.

In base all'ipotesi di comportamento adottata, gli attuali passeggeri delle tre tipologie di servizio ferroviario individuate sceglierebbero di spostarsi con il nuovo servizio dal momento stesso che esso cominci a servire la medesima tratta da questi percorsi nell'arco della giornata (a prescindere da altre caratteristiche dell'offerta che non vengono considerate, quali, ad esempio, tra quelle già note: orario di partenza, tempo di percorrenza e

³⁴ Allegato n. 5, “Analisi di impatto”, prot. ART 16713/2022 del 20 luglio 2022.

frequenza dei servizi) fino ad esaurimento dei posti sul TGV. La Regione, quindi, ipotizza che tutti i posti disponibili sui treni SVI vengano occupati, mentre la quota dei passeggeri provenienti da ciascuna delle tre tipologie di servizi ferroviari individuate sarebbe equamente ripartita (1/3; 1/3; 1/3)³⁵.

Valutazione degli Uffici

L'analisi per la stima del numero di pax OSP sottratti dal nuovo servizio ferroviario presentata dalla Regione Liguria si basa su quattro ipotesi, già illustrate sopra e sintetizzabili come segue: identificazione dei treni in concorrenza tramite il criterio unico di sovrapposizione delle tratte nell'arco della giornata (ipotesi (i)); assenza di nuova domanda generata (ipotesi (ii)); *load factor* 100% del treni SVI (ipotesi (iii)); riempimento dei posti dei treni SVI in quota ripartita equamente in ragione di 1/3 per ogni tipologia di treni con tratte in sovrapposizione - OSP regionale, OSP ML, internazionale/OA nazionale - (ipotesi (iv)).

In particolare, l'ipotesi (i) presuppone una definizione molto ampia della platea di servizi passeggeri potenzialmente interessati al nuovo servizio ferroviario, comprensiva di tutti i servizi ferroviari offerti sulle stesse tratte nell'arco della giornata, a prescindere dalla tipologia di treno utilizzato, dall'orario di partenza, dal tipo di titolo di viaggio offerto (segnatamente, abbonamento oppure biglietto singolo), dalla frequenza delle corse, dal prezzo del biglietto, dal tempo di percorrenza e, in generale, da tutte le altre caratteristiche che possono influire sulla scelta di un certo treno come mezzo di trasporto. Al di là di ulteriori considerazioni nel merito di tale ipotesi, come dimostrato in quel che segue, gli esiti dell'EET non risultano influenzati da una diversa (meno estesa) delimitazione dei servizi impattati.

Si consideri che, sebbene non considerata dalla Regione Liguria, data la configurazione del nuovo servizio ferroviario che copre, inizialmente, solo i giorni del weekend e poi si estende ai giorni lunedì e venerdì, appare più ragionevole operare una **segmentazione della domanda** che distingua almeno i viaggiatori abituali in possesso di abbonamento dai viaggiatori occasionali che acquistano biglietto singolo. I viaggiatori in possesso di abbonamento godono di un titolo di viaggio che permette di optare per un treno a qualsiasi ora nell'arco della giornata in entrambe le direzioni. Per questi passeggeri, dunque, la frequenza delle corse dei treni che l'abbonamento abilita a prendere, sia a livello infragiornaliero che settimanale, costituisce un fattore cruciale di scelta. La circostanza che i servizi ferroviari proposti da SVI siano attivi soltanto in alcuni giorni della settimana (nei primi due anni solo nel weekend) e che abbiano una frequenza giornaliera nettamente inferiore all'alternativa offerta dai servizi ferroviari regionali conduce ad escludere che, per questa tipologia di viaggiatori, il nuovo servizio costituisca una valida alternativa allo sfruttamento dei servizi ferroviari regionali. Questo è tanto più vero in quanto il possesso di un abbonamento al servizio ferroviario regionale ligure abilita, attraverso un'operazione commerciale denominata "Carta Tutto Treno"³⁶, anche ad effettuare viaggi nel territorio di validità dell'abbonamento su treni diversi da quelli del servizio regionale, ovvero: treni OSP a media-lunga percorrenza (Intercity e Intercity Notte) e treni a mercato offerti da Trenitalia (Frecciabianca), senza corrispondere alcuna differenza di prezzo. Ad ulteriore conferma dell'assenza di sostituibilità per il segmento "abbonati", sono state svolte anche analisi dettagliate della frequenza dei servizi interessati della Regione Liguria, come riportate nel BOX che segue. Di tale caratteristica, pertanto, si terrà conto in sede di stima del

³⁵ Nella configurazione dei servizi notificata a marzo ciò corrisponde ad un totale di 48.160 passeggeri annui sottratti al servizio ferroviario regionale. Il Nr stimato era stato ottenuto considerando i posti totali offerti sui treni operati da SVI (344 posti sul singolo treno) moltiplicati per le corse giornaliere nei giorni settimanali di attività (14 corse), per un totale di 4.816 posti offerti settimanalmente da SVI, di cui un terzo, pari a 1.605 passeggeri, sottratti ai servizi regionali settimanalmente, che infine veniva moltiplicato per il totale di settimane di effettuazione del nuovo servizio nell'anno (30 settimane, da aprile a ottobre).

³⁶ https://www.trenitalia.com/it/informazioni/la_guida_del_viaggiatore/gli_abbonamenti_ditrenitalia.html

valore del ricavo medio per pax OSP sottratto (in quanto ci si limiterà a considerare i ricavi associati a bigliettazione di corsa semplice riferiti ai servizi OSP).

BOX 1. Analisi della frequenza

Nella valutazione della sostituibilità dei servizi, l'**analisi della frequenza** dei treni dell'attuale servizio regionale OSP rientranti nel perimetro del CdS vigente fra Regione Liguria e Trenitalia, nelle relazioni principali oggetto di sovrapposizione con i nuovi servizi SVI, condotta (senza registrare sostanziali variazioni) osservando un giorno tipo feriale, uno prefestivo e uno festivo (coincidenti con quelli interessati dalla rilevazione delle frequentazioni del mese di luglio dell'anno 2019), rivela che:

- nella relazione con origine Milano Centrale e destinazione finale Genova P.P. o Brignole e/o fermata intermedia Genova e destinazione finale: Sestri Levante, Albenga, Finale Ligure, la frequenza dei servizi regionali rientranti all'interno del CdS della Regione Liguria, è oraria nella fascia di picco 06-09. Nella fascia oraria 09-12 vi è un vuoto d'offerta, se osservato solo dal lato di questi servizi (treni regionali di competenza del CdS di RL). Nella fascia dalle ore 12 fino alle ore 21, vi è un cadenzamento biorario simmetrico.
- nella relazione inversa con destinazione Milano Centrale e origine Genova P.P. o Brignole e/o fermata intermedia Genova e origine: Savona, Sestri Levante, Ventimiglia, Albenga, sono presenti due treni nella fascia oraria 04-06. Vi è un vuoto d'offerta, se osservato solo dal lato dei servizi regionali rientranti nel CdS della Regione Liguria, nella fascia dalle 06-13 e nella fascia dalle 13 alle 21, sono programmati 5 treni non cadenzati.
- Nella relazione con origine Genova Brignole e destinazione finale Ventimiglia, vi sono due treni nella fascia oraria 05 – 06 e, nella fascia oraria 09 - 20, vi è un cadenzamento dell'offerta biorario simmetrico. Nella relazione inversa invece vi è un treno nella fascia oraria 05 – 06 e, nella fascia oraria 07 – 20, l'offerta presenta un cadenzamento biorario simmetrico.
- Nella relazione con origine Genova Brignole e destinazione finale Savona, vi è un treno nella fascia oraria 06-07. Nella fascia oraria 09-14, vi sono 5 treni non cadenzati e non simmetrici e altri 3 treni fino a fine giornata. Nella relazione inversa, vi sono 4 treni giorno con origine Savona e destinazione finale Genova Brignole.
- Nella relazione con origine Savona e destinazione finale Ventimiglia, vi è un cadenzamento semi orario simmetrico nella fascia oraria 05-06, nella fascia oraria dalle 06 alle 11 vi è un vuoto d'offerta, se osservato solo dal lato dei servizi regionali rientranti nel CdS della Regione Liguria. Nella fascia oraria dalle 11 alle 21, vi è un cadenzamento orario simmetrico alternato (con un vuoto d'offerta oraria fra le 16 e le 17 e fra le 19 e le 20).
- Nella relazione inversa è presente: un treno nella fascia oraria 07-08; un cadenzamento orario simmetrico nella fascia oraria 08–10; un vuoto d'offerta nella fascia oraria 10-11; un cadenzamento orario simmetrico nella fascia oraria 11-15 e un cadenzamento biorario simmetrico nella fascia oraria 15-18, con un servizio di chiusura nella fascia oraria 21-22.

Considerando la frequenza dei treni dell'offerta del servizio regionale, osservata per le relazioni principali in sovrapposizione fra quest'ultimo e i treni SVI, caratterizzata da una programmazione cadenzata oraria o bioraria, emerge una chiara non sostituibilità tra i due servizi per coloro che necessitano di flessibilità nella fruizione dei servizi di trasporto ferroviario e di accessibilità degli stessi in tutti i giorni della settimana.

L'ipotesi (ii) appare restrittiva e porta all'identificazione di un impatto sul CdS sovrastimato.

L'ipotesi (iii) vista sopra appare molto stringente, anche perché suppone che, fin dall'esordio dei nuovi servizi, il *load factor* del nuovo entrante sia pari al 100%. Pertanto, essa è valutata nell'analisi degli impatti sul CdS ma è stata affiancata ad un'analisi basata su due scenari alternativi maggiormente realistici: il primo coerente con le previsioni adottate da SVI stessa nel suo *business plan* (crescente nel tempo ma sempre inferiore al 100%) e il secondo coerente con lo storico dei treni Thello, usati come *comparable*³⁷. Negli scenari alternativi, si conferma la preferenza per i treni SVI soltanto per una quota complessiva di passeggeri provenienti anche dalle altre tipologie di treni in concorrenza sufficiente a riempirli fino alla percentuale di *load factor* indicata (complessivamente inferiore a 100%, ma sempre equamente ripartita tra le tre tipologie di servizi considerati sostituibili).

Per facilità di comprensione, si offre uno specchietto riassuntivo delle ipotesi adottate nello scenario di massimo impatto, da leggersi in modo concatenato e logicamente sequenziale, per addivenire al risultato.

Scenario di massimo impatto: Analisi di sostituibilità		
Domanda potenziale	Tipologia di treni in concorrenza	Ipotesi RL (i): tutti i treni OSP e OA (nazionali e internazionali) operati sulle stesse tratte servite dal nuovo servizio ferroviario
	Domanda generata <i>ex-novo</i>	Ipotesi RL (ii): assenza di nuova domanda generata
	<i>Load factor</i> (LF) treni SVI	Ipotesi (iii): 3 sotto-scenari: - ipotesi RL (LF = 100%, massimo impatto) - ipotesi SVI (LF<100%) - ipotesi Thello (90%<LF<100%)
Passeggeri sottratti	Equipartizione	Ipotesi RL (iv): i posti occupati sui treni SVI sono ripartiti equamente tra i passeggeri provenienti da ciascuna delle tre tipologie di treni in sovrapposizione (Reg OSP, ML OSP, Internazionali/OA nazionali)

L'ipotesi (iv) appare coerente con l'ipotesi di perfetta sostituibilità con gli altri servizi ferroviari (diversi dall'OSP).

³⁷ Utilizzando i *load factor* storici mensili del servizio di Thello 2019, sono stati stimati i *load factor* annuali per i servizi SVI (2024-2027) ponderando quelli di Thello in base della programmazione dei treni SVI nei diversi mesi.

In base alle ipotesi sopra descritte, contando il numero di posti disponibili sul singolo treno (344), il numero di corse settimanali e il numero di settimane annue di attività dei servizi SVI, come specificato da ultimo da SVI nella propria comunicazione del 23 gennaio 2023³⁸, si giunge ad un valore stimato di passeggeri sottratti al servizio regionale da parte dei nuovi servizi ferroviari, in base ai tre diversi valori ipotetici presunti per il *load factor*, come segue:

Tabella 1. Passeggeri sottratti al servizio ferroviario regionale OSP

Scenario di massimo impatto: passeggeri sottratti annualmente					
Anno		2024	2025	2026	2027
Pax sottratti	Scenario RL	6.880	9.173	13.760	16.053
	Scenario SVI	[<5.000]	[<7.000]	[<10.000]	[<12.000]
	Scenario Thello (a)	6.495	8.747	13.008	15.365

(a) dato ottenuto sommando il prodotto del valore di *load factor* medio mensile dell'anno 2019 sui treni di Thello con la quota di corse previste da SVI ricadenti nel relativo mese per tutti i mesi di attività previsti da SVI in ciascun anno.

In merito all'analisi della sostituibilità tra servizi OSP e nuovi servizi a mercato in ragione della **variabile di prezzo**, si osserva quanto segue. Dall'audizione con SVI e dal contenuto del materiale da questa inviato, è emerso che le tariffe da applicare alle tratte sul territorio nazionale sarebbero simili ad altra tipologia di servizio ferroviario, quindi, diverse e più elevate rispetto al servizio ferroviario regionale OSP.

A conferma di quanto dichiarato da SVI, una comparazione delle tariffe è illustrata nella tabella sottostante, considerando alcune delle principali tratte coperte dal nuovo servizio e le tipologie di treni già esistenti in sovrapposizione³⁹.

Tabella 2. Comparazione tra le tariffe base di biglietto singolo di seconda classe di SVI e quelle dei servizi ferroviari attivi sulla rete nazionale nelle principali tratte in sovrapposizione

Tratta	Tariffa servizio regionale (a)	Tariffe IC (b)	Prezzi SVI (c)	Prezzi OA (d)
Milano - Genova	13,45€	21,50€	[...]€	25,00€
Milano - Savona	15,65€	23,50€	[...]€	ND (e)
Milano – Imperia	20,55€ (f)	30,00€	[...]€	ND (g)

³⁸ Le nuove frequenze dei treni proposti da SVI sono descritte in dettaglio pag. 10.

³⁹ Le tariffe dei servizi esistenti sono state ricostruite mediante ricerca sul motore orario del sito *web* ufficiale di Trenitalia (<https://www.trenitalia.com/it.html>), ultima visualizzazione in data: 25 gennaio 2023.

Tratta	Tariffa servizio regionale (a)	Tariffe IC (b)	Prezzi SVI (c)	Prezzi OA (d)
Milano – Ventimiglia	24,05€ (h)	33,50€	[...]€	ND (i)
Genova - Savona	5,80€	9,50€	[...]€	ND
Genova - Imperia	12,10€	16,00€	[...]€	ND
Genova - Ventimiglia	16,40€	21,00€	[...]€	ND

Fonte: Elaborazione ART con dati da sito web di Trenitalia e informazioni comunicate da SVI. Le parentesi quadre segnalano dati omessi in quanto di natura riservata

- (a) tariffe di seconda classe.
- (b) Tariffa base di seconda classe.
- (c) Per le relazioni OD entro i 50 Km, tariffa fissa 10 euro in seconda. Per le relazioni OD sopra i 50 km, tariffa di seconda classe, variabile dai 20 ai 60 euro.
- (d) Tariffa base di seconda classe. Sono previsti diversi profili tariffari, con importi variabili soggetti a politiche di revenue management.
- (e) Relazione acquistabile solo con composizione di servizi diversi, in cui il servizio freccia è solo una delle due parti.
- (f) Soluzione presente, nel motore orario Trenitalia, solo con cambio treno.
- (g) Relazione acquistabile solo con composizione di servizi diversi, in cui il servizio freccia è solo una delle due parti.
- (h) Soluzione presente, nel motore orario Trenitalia, solo con cambio treno.
- (i) Relazione acquistabile solo con composizione di servizi diversi, in cui il servizio freccia è solo una delle due parti.

Non potendo tuttavia escludere che a fronte di un aumento del prezzo del servizio accompagnato da una migliore qualità del servizio reso (anche in termini di durata del viaggio; *cfr.* Sezione B.3), si possa registrare uno spostamento di domanda dai servizi OSP a quelli del proponente nuovi servizi ferroviari⁴⁰, e in coerenza con lo scenario di massimo impatto, è stata considerata l'ipotesi di sostituibilità adottata dalla Regione Liguria.

In considerazione degli illustrati esiti della verifica della sostituibilità, è risultato quindi necessario procedere, in applicazione del punto 3.7 della Metodologia EET, alla verifica dell'incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio pubblico e dell'esistenza di eventuali altri vantaggi e benefici connessi all'introduzione del nuovo servizio.

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 le analisi compiute dagli Uffici.

⁴⁰ Ciò, in particolare data l'assenza di dati specifici sull'elasticità della domanda al prezzo. Per tale stesso motivo, non è stato possibile quantificare l'eventuale ridotta sostituibilità tra servizi ferroviari OSP impattati e nuovi servizi SVI anche se, considerando alcuni elementi – relativi a tempi di percorrenza, condizioni di comfort a bordo e servizi accessori – i nuovi servizi SVI potrebbero essere considerati quali "servizi ad alto valore", ai sensi della Metodologia EET. (*Cfr.* Punti 3.5 e 3.6 della Metodologia EET).

Analisi Regione Liguria

Il calcolo della stima dell'impatto sui ricavi è effettuato con la formula "*Quantità x Prezzo unitario*", in cui la quantità di passeggeri sottratti è quantificabile in 45.866 unità nell'arco di tempo considerato.

La stima dell'impatto economico sull'intero CdS viene completata ipotizzando un prezzo medio unitario di **15 euro per passeggero** che viene moltiplicato per la quota di domanda stimata come sottratta all'attuale servizio ferroviario regionale.

Per calcolare l'incidenza complessiva sull'equilibrio economico-finanziario del CdS, viene ricalcolato il Risultato Netto, come denominato nel documento inviato dalla Regione, inserendo i minori ricavi nei pertinenti anni di attività dei servizi SVI (ipotizzando 5 annualità di attività del nuovo servizio ferroviario dal 2023 al 2027), tenendo conto delle previsioni di aumento tariffario nello stesso periodo⁴¹.

Valutazione degli Uffici

Innanzitutto, appare necessario apporre una rettifica relativa agli anni di attività dei servizi SVI, i quali sono quattro, e non cinque, stante il contenuto della Notifica di nuovo servizio ferroviario, secondo il quale questi sono programmati per l'orario di servizio che comincia a dicembre 2023 e hanno termine nel 2027⁴².

Le diminuzioni dei ricavi in ragione dell'entrata del nuovo servizio si riversano nella loro integralità sul costo per l'Ente affidante. Anche se la matrice dei rischi del CdS⁴³ non stabilisce una disciplina in merito alle variazioni in senso negativo dei ricavi da mercato dovuti a decrementi dei viaggiatori, come già riportato, la Regione Liguria ha dichiarato, in sede di audizione⁴⁴, che dette variazioni sono a suo carico in quanto confluiscono nella verifica dell'equilibrio prevista dall'art. 13 del CdS.

Come argomentato precedentemente, si ritiene poi opportuno modificare la stima del ricavo medio unitario per tener conto del differente criterio utilizzato dalla Regione Liguria per la quantificazione del traffico sottratto.

Il valore di 15€, infatti, risulta da un'approssimazione effettuata dalla Regione nella dichiarata mancanza di dati disaggregati sul venduto per relazione O/D, considerando (i) per la stima del ricavo medio unitario, le percorrenze medie tra le fermate del servizio SVI e le tariffe di corsa semplice regionale di seconda classe su distanze superiori ai 150 km (es. Milano-Albenga o Genova-Ventimiglia); (ii) per il calcolo dei passeggeri sottratti, anche quelli con percorrenze inferiori ai 150 km. I dati forniti da Trenitalia hanno invece consentito agli Uffici una stima del ricavo medio per passeggero che ricomprende tutte le relazioni interessate dal nuovo servizio ferroviario. Infatti, le informazioni richieste per ogni tratta in sovrapposizione con i servizi SVI comprendono il numero di titoli di viaggio di corsa semplice venduti e i ricavi da traffico da questi generati, suddivisi per tipologia di giorno della settimana (feriale, prefestivo, festivo) e periodo dell'anno (elaborato in funzione dell'attività di SVI, rispettivamente: "2Q", per il periodo da giugno ad agosto; "3Q", dal mese di settembre).

⁴¹ La diminuzione del Risultato Netto stimata da Regione Liguria nella prima configurazione dei nuovi servizi ferroviari offerti da SVI ammontava a 4,06 mln euro.

⁴² Tale informazione è stata ulteriormente confermata dal contenuto del materiale inviato da SVI a seguito della richiesta di informazioni successiva all'audizione.

⁴³ Contenuta all'Allegato 3 al CdS, paragrafo 3.7 "Matrice dei Rischi" e valutata ai sensi della misura 3.9 lett. b) della Metodologia EET.

⁴⁴ Verbale dell'audizione tenutasi in data 5 dicembre 2022 (Prot. ART 26420/2022).

È stato quindi possibile ricostruire un valore di ricavo medio annuo valido per le analisi EET, calcolando dapprima, per ciascun anno, un ricavo medio di riferimento relativo a ciascun periodo dell'anno di attività dei servizi SVI (concentrandosi sui soli valori medi relativi ai giorni prefestivi e festivi per coerenza con un'analisi di massimo impatto) e moltiplicando tale valore ottenuto con la quota rispettiva di corse ricadenti nel periodo sul totale di corse annuo. I valori annuali così ottenuti sono stati poi ridotti ad un valore unico tramite una media semplice. Maggiori dettagli in merito ai passaggi analitici sono contenuti nell'Annesso alla presente Relazione, che intende anche rispondere all'esigenza di maggiore chiarezza nel relativo computo avanzata da RL nella propria nota del 15 febbraio u.s., pur nel rispetto di quanto richiesto dall'IR all'art. 11(5)⁴⁵.

Il **ricavo medio per le analisi EET** così ottenuto, usando dati relativi al venduto di Trenitalia 2019 (anno che si considera maggiormente adeguato ad una analisi di *benchmark* rispetto al 2021 in quanto quest'ultimo ricade ancora nel periodo di emergenza sanitaria⁴⁶), è pari a circa: **8,37 euro**, considerando la programmazione aggiornata da ultimo comunicata da SVI⁴⁷.

Specchietto riassuntivo delle ipotesi adottate:

Scenario di massimo impatto: Analisi di incidenza		
Dati di base	Documento di riferimento per la valutazione	PEF allegato al CdS
	Anni di operatività dei nuovi servizi	4
	Quantificazione della domanda annua sottratta	In base ad analisi ART di cui alla Sezione B.1
	Ricavo medio unitario	In base ad analisi ART in Annesso, pari a circa 8,37€
	Variazioni previsionali nei 4 anni	In base ad analisi d'incidenza presentata dalla Regione Liguria: <ul style="list-style-type: none"> - aumenti tariffari nelle medesime percentuali - nessuna variazione di passeggeri trasportati

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

⁴⁵ "L'organismo di regolamentazione notifica una versione non riservata della sua decisione ai soggetti di cui all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE e la pubblica sul suo sito web." (art. 11(5), IR)

⁴⁶ Le analisi sono basate sui dati relativi all'anno 2019 in quanto privi degli effetti derivanti dalla crisi pandemica e quindi maggiormente idonei ad offrire una visione prospettica delle dinamiche di mercato fino al 2027. I cambiamenti alle abitudini di mobilità causati principalmente dalle mutate condizioni lavorative con l'accesso più esteso a modalità agili e la conseguente ridotta necessità di spostarsi per lavoro su base pendolare, infatti, non influiscono sulla presente analisi di incidenza, in quanto anche ipotizzando un aumento della classe di viaggiatori occasionali, la limitata capacità di offerta del nuovo servizio non consente di incidere ulteriormente in termini di passeggeri sottratti ai servizi regionali OSP (anche in ragione dell'ipotesi (iv)).

⁴⁷ Una media semplice non pesata della somma annuale dei ricavi da traffico da titoli di viaggio di corsa singola divisa per la somma dei titoli di viaggio di corsa singola del servizio regionale venduti per le tratte in sovrapposizione dà come risultato il valore di 6,67€ usando dati di base dell'anno 2019.

Tabella 3. Incidenza economico-finanziaria dei servizi ferroviari SVI

	Perdita totale di ricavi (mln euro)	Risultato Netto del PEF post-entrata (mln euro)	Incidenza sul totale ricavi da traffico	Incidenza su costo netto Ente concedente
Scenario RL (massimo impatto)	-0,42	0,11	0,03%	0,03%
Scenario SVI	-0,29	0,23	0,02%	0,02%
Scenario Thello	-0,39	0,13	0,03%	0,03%

Fonte: Elaborazione ART

La tabella mostra i risultati delle analisi mantenendo il dimensionamento dei servizi previsto da ultimo da SVI, rettificando le annualità di attività dei nuovi servizi SVI e la stima del ricavo medio unitario, pur mantenendo un'analisi di sostituibilità basata sulle ipotesi adottate dalla Regione.

Assumere un tasso di occupazione della capacità dei treni SVI inferiore al 100%, più realistico, e considerando, da un lato, le previsioni della società SVI e, dall'altro, i dati storici del servizio *comparable* Thello per i pertinenti mesi di attività nell'arco dell'anno, riduce le perdite previste, già non considerevoli, rispettivamente, a 290 mila euro e 390 mila euro. L'incidenza di tali perdite sia sul montante totale dei corrispettivi da CdS che sul montante totale dei ricavi da traffico è, nello scenario con LF pari al 100%, pari allo 0,03%.

In tutti e tre gli scenari considerati, il risultato netto del CdS⁴⁸, interpretato quale "condizione di equilibrio" del contratto, rimane positivo, escludendo la sussistenza di una compromissione del CdS interessato.

B.3 Altri effetti derivanti dall'introduzione del nuovo servizio ferroviario

Secondo quanto previsto dalla Metodologia EET, l'Autorità valuta anche l'esistenza di effetti positivi dall'introduzione del nuovo servizio ferroviario in relazione a⁴⁹:

a) vantaggi netti per i clienti:

– 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);

⁴⁸ Il risultato netto è utilizzato infatti dalla Regione Liguria nell'applicazione della sua metodologia, tenuto conto di quanto previsto dal CdS in tema di equilibrio economico dello stesso CdS.

⁴⁹ Rif. punti elencati in 3.10 a) e b).

– 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 ipotizzato un grado omogeneo di sostituibilità per i passeggeri delle diverse tipologie di treno identificati come in concorrenza e i servizi offerti da SVI.

L'analisi comparativa sui tempi di percorrenza dei treni del servizio regionale rispetto ai nuovi treni proposti da SVI⁵⁰, condotta osservando la macro-tratta: Milano – Ventimiglia e le singole relazioni all'interno della stessa⁵¹, in sovrapposizione con i nuovi servizi, rivela una differenza media complessiva, a favore del *newcomer*, di 34 minuti ca., con estremi (min – max) rispettivamente di 16 minuti⁵² e di 1h e 40 minuti⁵³.

Si riporta, nella tabella seguente, lo scostamento, in termini di tempi di percorrenza, nelle principali tratte servite in sovrapposizione.

Tabella 4. Scostamento tempi di percorrenza tra servizio OSP regionale e nuovo servizio ferroviario SVI

Relazione O/D	Differenza tempo di percorrenza
Milano – Genova	21 minuti
Milano – Savona	45 minuti
Ventimiglia – Milano	46 minuti
Genova - Ventimiglia	24 minuti

Fonte: Elaborazione ART

⁵⁰ Elaborazioni condotte su base dati fornita dalla Regione Liguria, relativa ad un estratto delle frequentazioni dei treni rilevanti in sovrapposizione con quelli proposti da SVI, del mese di luglio 2021, con descrizione degli orari di partenza e arrivo.

⁵¹ Origine e/o destinazione Milano Centrale/Milano Porta Garibaldi (Milano considerata come nodo/centroide) e origine/destinazione: Genova Piazza Principe/Genova Brignole (Genova considerata come nodo/centroide), Sestri Levante, Albenga, Savona, Alassio, Imperia. Origine e/o destinazione: Genova con origine e/o destinazione: Ventimiglia.

⁵² Differenza con numero treno 3046 nella relazione: Genova Piazza Principe – Milano Centrale.

⁵³ Differenza con numero treno 33187 nella relazione: Albenga – Milano Porta Garibaldi.

Sulla tratta principale, Milano – Genova, il risparmio di tempo è del 18% ca. in rapporto al tempo di viaggio complessivo del servizio OSP svolto dall'*incumbent* (1:53–1:55 a seconda delle specifiche tracce). Un differenziale simile, in termini percentuali, è quello rilevabile nel recupero in termini di tempo di percorrenza, nella tratta Genova – Ventimiglia (1:56 vs 2:20 del servizio OSP).

Una percentuale analoga di *time saving*, il 17% ca., rapportando il differenziale fra tempo di percorrenza del servizio esistente OSP e del nuovo servizio al tempo di percorrenza del servizio regionale OSP, riguarda l'O/D Ventimiglia – Milano (3:40 vs 4:26 del servizio OSP).

Per la relazione Milano – Savona, il risparmio di tempo è del 25% ca. in termini di rapporto fra il differenziale di tempo fra il nuovo servizio e quello OSP con il tempo di viaggio complessivo del servizio OSP svolto dall'*incumbent* (3 ore).

Da tale analisi si evince un risparmio di tempo significativo, in particolare se osservato in relazione ai tempi di percorrenza complessivi, sulle relazioni più lunghe, dovuto principalmente al minor numero di fermate previste dal servizio SVI, con vantaggi per gli utenti del nuovo servizio SVI che si stima siano sottratti ai servizi regionali OSP.

Inoltre, come emerso durante l'audizione con la società SVI e documentato dalle informazioni ricevute a valle della stessa, l'offerta del nuovo servizio presenta **caratteristiche di qualità** nettamente superiori al servizio regionale, sia grazie alle caratteristiche del materiale rotabile utilizzato, analogo a quello impiegato per i servizi AV attualmente disponibili sulla tratta Milano-Parigi (*TGV In-Oui*), sia in termini di servizi accessori all'utenza, con disponibilità di connessione wi-fi a bordo, servizi di ristorazione, maggiore comfort grazie anche alla disponibilità di sedili di prima classe più comodi.

L'**analisi del load factor**⁵⁴ condotta sui treni regionali rilevanti, intesi come i treni le cui fermate risultano in sovrapposizione con i nuovi treni SVI, sui dati delle frequentazioni del mese di luglio 2019 forniti dalla Regione Liguria, rivela un tasso medio (media semplice) di occupazione, nei giorni feriali, del [$<60\%$] ca.; nei giorni prefestivi del [$<60\%$]ca. e nei giorni festivi del [$<60\%$]ca.

Se si osserva la distribuzione del *load factor* per intervalli orari, questa presenta delle code di valori maggiori o uguali al 100% di occupazione per il [$<10\%$] ca. delle osservazioni nei giorni feriali e prefestivi e del [$<10\%$] ca. nei giorni festivi. Uno spostamento di utenti dai servizi regionali OSP al nuovo servizio ferroviario SVI porterebbe un beneficio anche per i passeggeri regionali OSP in virtù di un minore affollamento dei treni.

Per quanto riguarda le possibili **esternalità positive derivanti dallo switch modale verso la ferrovia**, sono state raccolte informazioni dai gestori autostradali delle tratte percorribili dai viaggiatori che intendano andare da Milano a Ventimiglia con mezzi automobilistici (che comprendono sia le autovetture che gli autobus), ovvero le seguenti due combinazioni di percorso:

- 1) tramite A7-A26-A10 (Milano-Serravalle-Genova-Ventimiglia), lunghezza 285 km circa;
- 2) tramite A4-A26-A10 (Milano-Novara-Genova-Ventimiglia), lunghezza 333 km circa.

Le informazioni richieste riguardavano il programma di investimenti e/o manutenzioni straordinarie previsto nei prossimi anni e una stima del possibile impatto sui volumi di traffico⁵⁵, nel proposito di considerare la possibilità

⁵⁴ Valore calcolato dalla Regione Liguria come punto di massimo (numero max di passeggeri presenti a bordo su posti offerti).

⁵⁵ Con prot. ART 26189/2022 del 13/12/2022 è stata inviata una richiesta di dati indirizzata ai concessionari autostradali: Satap S.p.a., concessionaria del tronco A4 Milano-Torino; Autostrada dei Fiori S.p.a., concessionaria (in prorogatio) del tronco A10 Savona-

che alcuni utenti autostradali possano optare per l'utilizzo dei servizi ferroviari anziché di quelli automobilistici per i loro spostamenti, laddove la tratta autostradale in esame fosse interessata da ostruzioni alla circolazione dovute ad interventi manutentivi per periodi non brevi. Tuttavia, dalle informazioni ricevute per le tratte autostradali di interesse non sono previste situazioni di disagio provocate dai cantieri stradali nel periodo di attività dei servizi SVI.

Il tempo di percorrenza per raggiungere Ventimiglia partendo da Milano (3,5 ore di viaggio in condizioni normali) non si discosta sensibilmente dal tempo ad oggi impiegato per la stessa tratta in treno, sfruttando l'offerta del servizio pubblico a media-lunga percorrenza (3,7-4 ore di viaggio con Intercity senza cambi). Tuttavia, particolarmente nel fine settimana, la presenza di congestione sulle tratte autostradali interessate può certamente costituire un fattore di maggiore propensione verso la modalità ferroviaria, rispetto alla quale il nuovo servizio ferroviario rappresenterebbe un'utile opzione per i viaggiatori. Ciò è tanto più vero per la tratta intera coperta dai nuovi treni SVI, Milano-Nizza, che ad oggi in treno richiede non meno di 5 ore con un cambio a Ventimiglia, contro le 4,5 ore senza cambi della proposta di SVI e le 4 ore in condizioni normali con autovettura privata.

Nelle interlocuzioni con SVI e dal materiale di *business plan* ricevuto emerge fortemente l'intenzione di raccogliere una parte preponderante della domanda dai viaggiatori che attualmente utilizzerebbero mezzi su gomma negli spostamenti per motivi turistici, sulla base degli esiti di uno studio del traffico transfrontaliero e degli spostamenti turistici per periodo dell'anno e per durata media del soggiorno.

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, oltre alla formula "Tutto treno" anche la più recente offerta che si è aggiunta per i viaggiatori regionali di diverse Regioni, tra cui la Liguria, "Promo FULL", che consente la fruizione di tutti i treni regionali, regionali veloci e metropolitani ad una tariffa *flat* mensile⁵⁶. Ciò rafforza la fidelizzazione degli utenti ai servizi ferroviari del CdS.

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 sulla tratta Milano-Nizza. A tal proposito, RFI, sia nell'occasione dell'audizione soprarichiamata sia negli atti successivamente trasmessi in risposta ad una specifica richiesta di dati, ha indicato che i servizi che SVI intenderebbe richiedere si sovrappongono interamente all'offerta Intercity del servizio universale OSP esistente, differenziandosi per la periodicità. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ha poi ulteriormente specificato, con nota del 15/02/2023⁵⁷, come tale sovrapposizione sia configurabile sulla base dello scenario commerciale riguardante l'orario di servizio 2021-2022. Laddove, pertanto, si dovessero verificare modifiche alla configurazione attuale, inclusa quella riferita all'assetto della capacità quadro assegnata nelle linee di interesse, elementi di certezza sull'incidenza causata dal nuovo servizio di SVI sui diversi servizi esistenti,

Ventimiglia; Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.a., concessionaria del tronco A7 Milano-Serravalle; Autostrade per l'Italia S.p.a., concessionaria sia del tronco A26 Novara-Genova sia del tronco A7 Serravalle-Genova sia del tronco A10 Genova-Savona. I riscontri sono giunti rispettivamente da: Satap S.p.a. con lettera prot. ART n. 26896/2022 del 23/12/2022; Autostrada dei Fiori S.p.a. con lettera prot. ART 26885/2022 del 22/12/2022; Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.a. lettera prot. ART 26797/2022 del 22/12/2022; Autostrade per l'Italia S.p.a. con prot. ART 27089/2022 del 29/12/2022.

⁵⁶ Fonte: <https://www.fsnews.it/it/focus-on/servizi/trenitalia-promo-full-unico-biglietto-viaggi-regione.html>

⁵⁷ Prot. ART 2347/2023.

eventualmente interessati, potranno desumersi solo a conclusione del processo di allocazione della capacità annuale.

B.4 Osservazioni pervenute a seguito della comunicazione delle risultanze dell'istruttoria e valutazioni

A seguito della comunicazione delle risultanze dell'istruttoria, sono pervenute le osservazioni pertinenti da parte della Regione Liguria, che si espongono sinteticamente di seguito.

Prima osservazione

Con riferimento al paragrafo B.2 “Verifica dell’incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio pubblico e sul costo netto per l’Ente concedente”, in primo luogo corre l’obbligo di precisare che il vigente contratto tra la Regione Liguria e Trenitalia non prevede il calcolo del VAN (Valore Attuale Netto), ma solo della somma algebrica dei risultati netti – ciascuno ottenuto come EBIT meno costo di remunerazione del CIN meno imposte – delle 15 annualità del conto economico previsionale. Questo risultato, che fissa la “condizione di equilibrio” del PEF e potrebbe essere concettualmente assimilato ad una lieve sovracompensazione, è, come correttamente osservato da codesta Autorità, superiore a zero per circa 0,5 milioni di euro. Tale rappresentazione deriva dal fatto che il PEF è stato elaborato nel corso del 2017 in assenza delle successive regolazioni che ne hanno precisato la forma e le condizioni di equilibrio. In occasione dell’imminente aggiornamento obbligatorio, essendo stata oltrepassata la soglia di scostamento con il consuntivo di cui all’articolo 13 del contratto di servizio ed alla misura 1, comma 5, dell’Allegato A alla delibera ART n.120/2018, saranno adottati gli Schemi di cui all’Annesso 5 alla delibera ART n.154/2019, con la possibilità di assorbire la citata sovracompensazione.

Valutazioni

La verifica dell’*incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio pubblico e sul costo netto per l’Ente concedente*, come dichiarato in esordio della Sezione B del presente documento, è stata condotta, come l’analisi nel suo complesso, secondo il metodo del massimo impatto, replicando il calcolo adottato dalla Regione Liguria e sottostante al CdS⁵⁸ quale verifica dell’equilibrio intertemporale del PEF, osservato per i tre scenari rappresentati (scenario RL, scenario SVI e scenario Thello), differenziati per le previsioni sul *load factor*.

A titolo di verifica aggiuntiva, è stata ulteriormente operata un’analisi dei seguenti indici di redditività, confrontando lo scenario ex ante e quello ex post (differenziando come nella rappresentazione di cui alla Tabella 1 della presente Relazione: scenario RL, scenario SVI e scenario Thello):

- a) EBITDA *margin*;
- b) EBIT *margin*.

L’EBITDA *margin* medio varia, in diminuzione, rispetto allo *status quo ante* [...] dello 0,009% negli scenari con *load factor* secondo le stime “RL” [...] e “Thello” [...] e dello 0,007% nello scenario con *load factor* “SVI” [...].

L’EBIT *margin* medio varia, in diminuzione, rispetto allo *status quo ante* [...] dello 0,012% negli scenari con *load factor* secondo le stime “RL” [...] e “Thello” [...] e dello 0,009% nello scenario con *load factor* “SVI” [...].

⁵⁸ Cfr. nota a piè pagina n. 48.

L'impatto minimo sui principali indicatori di redditività conferma l'insussistenza di una compromissione dell'equilibrio economico del CdS interessato, fermi restando i poteri di controllo e di monitoraggio dell'Autorità.

Seconda osservazione

In secondo luogo, si chiede conferma che, per quanto concerne l'incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio, la motivazione della conclusione dell'istruttoria riportata al paragrafo C "... si ritiene, allo stato, che l'equilibrio economico del Contratto di Servizio siglato tra Regione Liguria e Trenitalia per i servizi ferroviari passeggeri regionali, a valersi sugli anni 2018-2032, non sia compromesso ..." consiste nel fatto che, pur essendo prevedibile una perdita di ricavi, essa risulta inferiore al sopra citato risultato netto complessivo di 0,5 milioni di euro del PEF contrattuale. In caso affermativo, non si può che concludere che vi sia una possibile incidenza finanziaria negativa, ma che secondo codesta Autorità essa sia assorbibile dalla lieve sovracompensazione che prudenzialmente era stata appostata nel PEF.

Valutazioni

L'Autorità, in linea con la normativa di riferimento per lo svolgimento dell'EET, effettua una valutazione ponderata tenendo conto di una molteplicità di fattori, tra i quali, l'incidenza economico-finanziaria sul CdS, l'incidenza sul costo netto per l'Ente affidante, gli altri effetti derivanti dall'introduzione del nuovo servizio ferroviario individuati dal punto 3.10 della Metodologia EET, come ad esempio i vantaggi per l'utenza in termini di tempi di percorrenza e di qualità dei servizi. L'art. 10(2) dell'IR esplicitamente stabilisce che, ai fini dell'esame, l'organismo di regolamentazione può applicare "soglie predefinite o criteri specifici, ma non rigidamente o separatamente da altri criteri".

Si osserva, comunque, che gli indicatori quantitativi di incidenza sui ricavi e sul costo netto per l'Ente affidante, riportati nella Tabella 3, evidenziano un impatto sul CdS che non risulta "notevole", ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795, bensì marginale, come emerge anche dall'analisi sull'andamento dell'EBITDA margin e dell'EBIT margin sopra riportata.

Terza osservazione

Inoltre, si ritiene opportuno evidenziare che a tale risultato si è giunti principalmente per la riduzione del servizio programmato comunicata da SVI ad istruttoria già avviata. Questa riduzione, però, consiste in un'attivazione progressiva delle corse dal 2024 al 2027, anno in cui il loro numero ammonta al 35% del totale del quadriennio. Ne consegue che, anche applicando le ipotesi di codesta Autorità per il calcolo dell'incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio pubblico esposte nel paragrafo B.2, il risultato netto del PEF risulterebbe negativo (caso di sotto-compensazione da riequilibrare) qualora il servizio di SVI proseguisse negli anni successivi. Con l'ipotesi mediana presentata nella tabella 2 del documento ART che adotta il load factor Thello questo accadrebbe già a partire dall'anno 2028. Si manifesta, quindi, la necessità di un attento monitoraggio da parte di codesta Autorità sia della conformità dei volumi di offerta effettivi, sia del risultato economico consuntivo dei nuovi servizi SVI negli anni di effettuazione. Inoltre, si chiede fin d'ora che sia consentito alla scrivente di avanzare una nuova richiesta di EET in caso di prosecuzione oltre l'orario 2027 o, prima, per richieste di estensioni e potenziamenti, anche ove tali estensioni non paiano possedere il carattere della novità rispetto a quanto è oggetto della presente istruttoria.

Valutazioni

La richiesta di EET ben può essere effettuata dalle parti interessate, ma solo entro i termini e sulla base dei presupposti specificamente indicati dall'IR, e in particolare a seguito della notifica di un progetto di "nuovo servizio ferroviario per passeggeri" (art. 2). Come chiarito al punto 1.2 della Metodologia EET, sono considerati tali sia i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione, sia i servizi che presentano una modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente, in particolare in termini di variazione delle frequenze, del numero di fermate o delle fasce orarie.

Si consideri comunque la possibilità per ART di intervenire ex post - anche a seguito di segnalazione - ai sensi del punto 3.13 della metodologia EET, eventualmente esercitando i poteri di cui al Capo IV-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, nonché all'articolo 37 del d.lgs. 112/2015, in particolare qualora *"il nuovo servizio risulti profondamente modificato rispetto alle caratteristiche analizzate dall'Autorità o qualora si registri una differenza sostanziale fra l'impatto reale del nuovo servizio sul contratto di servizio e quello stimato"*, per cui l'Autorità vigilerà a riguardo.

Quarta osservazione

In aggiunta e sempre riferendosi al paragrafo B.2, si evidenzia l'esigenza di esplicitazione da parte dell'Autorità dei conteggi e delle formule di calcolo attraverso cui è pervenuta a ridurre a 8,37 euro il valore tariffario di ogni viaggio che la scrivente aveva quantificato in 15 euro. Parimenti, si rileva l'assenza nella tabella 1 del documento ART di dati precisi sui prezzi SVI e l'omissione delle tariffe promozionali acquistabili con pochi giorni di anticipo per i treni IC, ad esempio Milano – Genova, classe 2° super economy 12,90 euro, economy 19,90 euro. In attesa dei richiesti chiarimenti, si ritiene utile precisare che la scrivente aveva scelto consapevolmente di non utilizzare per l'analisi di impatto il ricavo medio consuntivo ritenendo che la nuova offerta di SVI sarebbe risultata attrattiva solo su alcune delle relazioni origine – destinazione, quelle a medio-lunga percorrenza e turistiche. A giudizio della scrivente, il calcolo del ricavo medio rischia di sottostimare l'impatto finanziario dei nuovi servizi per la presenza in questo dato di molti viaggi effettuati, anche con biglietti di corsa semplice, su relazioni corte per le quali la tariffa è evidentemente molto più bassa rispetto ai 15 euro. Il dato del ricavo medio, infine, va calcolato in modo molto preciso per le sole giornate in cui saranno effettuati i servizi di SVI (weekend, venerdì e lunedì), data la notevole differenza tra la frequentazione dei treni in queste giornate, caratterizzate dal traffico turistico e dal pendolarismo del fine settimana, e nelle restanti. Allo stesso modo, molto inferiore è la frequentazione nei mesi del tardo autunno e inverno rispetto alla primavera ed all'estate.

Valutazioni

Si ritiene che la scelta di operare un'analisi di massimo impatto, selezionando nei periodi di riferimento (estivo per i mesi da giugno ad agosto, e autunnale per settembre) i due valori di ricavo medio attinenti ai giorni prefestivi e festivi in cui il ricavo medio è più alto, già assorbe la tendenza più spiccata a compiere viaggi per motivi turistici su percorrenze relativamente più lunghe. Inoltre, l'utilizzo, come sembra tra le altre cose suggerire Regione Liguria, di tutta l'informazione ottenuta da Trenitalia al livello più granulare di disaggregazione, calcolando un ricavo medio per ogni combinazione temporale/tipologia di giorno, e computando quindi una media pesata in base alla quota di corse dei nuovi servizi SVI ricadenti in ognuna delle possibili coppie di combinazione temporale/tipologia di giorno, condurrebbe a considerare anche il valore del ricavo medio nei giorni feriali relativamente alle corse operate da SVI di venerdì e di lunedì nei pertinenti mesi

e anni di attività, portando ad una quantificazione del ricavo medio attribuibile ai passeggeri sottratti al servizio regionale ulteriormente inferiore e pari a circa 8,17€.

Si osserva tuttavia che non pare ragionevole sostenere, da un lato, la sostituibilità tra il nuovo servizio ferroviario SVI e tutti i servizi ferroviari regionali OSP sulle tratte interessate, come è stato prospettato dalla Regione Liguria, e al tempo stesso applicare quale ricavo medio per passeggero solo quello attribuibile ad un sottoinsieme di passeggeri (quello relativo alle tratte più lunghe). A tal proposito, si sottolinea come la stessa ricognizione dei treni in potenziale concorrenza operata dalla Regione Liguria identifichi nel perimetro tutti i treni con tratte anche in parziale sovrapposizione nell'arco della giornata, senza stornare dal computo dei passeggeri potenzialmente impattati quelli che percorrono tratte brevi, i quali, come da evidenza sul computo del ricavo medio effettivo, costituiscono una frazione importante dei passeggeri del servizio OSP regionale.

Infine, quanto riportato nella Tabella 1 intenzionalmente omette tariffe promozionali o speciali: le tariffe base, invero, non essendo soggette a vincolo di scarsità o a criteri di *revenue management*, costituiscono l'unico possibile termine di paragone univoco; inoltre le informazioni ricevute da SVI si riferiscono ad una forchetta tariffaria possibile dell'offerta base, mentre le eventuali scontistiche che saranno applicate non sono quantificabili.

Quinta osservazione

Infine, anche con riferimento a quanto affermato da codesta Autorità nel paragrafo B.1 "Verifica della sostituibilità, si evidenzia che l'Ente pubblico, pur nell'adempimento dei compiti di programmazione spettanti (vedi Programma triennale dei servizi), si trova nell'impossibilità, tenuto conto anche dell'onerosità, di affidare studi di dettaglio in occasione di ogni proposta commerciale. Infatti, il test EET dovrebbe consistere in una verifica da effettuare prevalentemente sul business plan dell'impresa che propone i nuovi servizi, al fine di comprendere se essi abbiano intenti sostitutivi, anche per specifiche relazioni origine – destinazione, rispetto a quelli oggetto degli OSP, con effetto di "cherry picking" a danno della spesa pubblica.

Valutazioni

Il *business plan* del Soggetto proponente il nuovo servizio ferroviario è stato richiesto dagli Uffici ed è stato oggetto di analisi. Dalla sola analisi del *business plan* del soggetto proponente, tuttavia, non si può evincere se la domanda soddisfatta provenga da servizi esistenti, di tipo OSP (regionale e/o a ML percorrenza) oppure a mercato, ovvero ancora se viene sottratta da altre modalità di trasporto. Per la stima del comportamento della domanda di servizi di trasporto sono di norma impiegati sistemi di simulazione trasportistica utilizzati, anche dagli Enti regionali, nella programmazione del sistema pubblico dei trasporti e più in generale per il disegno delle *policy* sui trasporti.

C. CONCLUSIONI

Sulla base della documentazione acquisita agli atti, incluse le informazioni trasmesse dal gestore dell'infrastruttura in merito ai pertinenti requisiti infrastrutturali e all'incidenza prevista sulle prestazioni della rete e sull'utilizzo ottimale della capacità da parte di tutti i richiedenti, ed esaminate le osservazioni pervenute a seguito della comunicazione delle risultanze istruttorie, visti gli esiti dell'analisi di incidenza sul Contratto di Servizio vigente fra la Regione Liguria e la società Trenitalia S.p.a. e valutati i benefici netti a breve e medio termine a favore dell'utenza, si ritiene che l'equilibrio economico del Contratto di Servizio siglato tra Regione Liguria e Trenitalia per i servizi ferroviari passeggeri regionali, a valersi sugli anni 2018-2032, non sia compromesso dai nuovi servizi ferroviari Milano-Nizza proposti da SNCF Voyage Italia S.r.l., e che il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria possa pertanto essere concesso senza necessità di modifiche.

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 del nuovo servizio sul contratto di servizio e quello stimato.

Torino, 3 marzo 2023

Il Dirigente dell'Ufficio Affari economici
Cinzia Rovesti

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)

ANNESSO: CALCOLO DEL RICAVO MEDIO PER L'ANALISI DI INCIDENZA

Di seguito si descrivono i passaggi analitici mediante cui si è giunti alla quantificazione del ricavo medio attribuibile al singolo passeggero sottratto al servizio OSP regionale a causa dell'ingresso del nuovo servizio ferroviario offerto da SVI nell'ammontare di circa 8,37€. A tal fine, gli Uffici hanno beneficiato dell'informazione ricevuta dall'impresa ferroviaria che esegue il CdS in risposta a specifica richiesta, come descritto nella Sezione A.4 delle comunicate risultanze dell'istruttoria.

1. Individuazione di ciascuna combinazione di O/D possibile effettuata dai treni del servizio OSP regionale in sovrapposizione (anche parziale) con quelle riportate nel modulo di notifica di nuovo servizio ferroviario relativo ai nuovi servizi proposti da SVI, da intendersi in coerenza con l'analisi di massimo impatto quanto alla definizione del perimetro dei treni in concorrenza corrispondente a tutti i treni del servizio OSP regionale con tratte anche parzialmente sovrapposte nell'arco dell'intera giornata.
2. In relazione a ciascuna delle tratte di cui al punto 1., e al periodo di operatività del nuovo servizio SVI, è stato utilizzato il dato del numero totale dei titoli di viaggio di corsa semplice venduti nell'anno 2019 (N) e ricavi corrispondenti (R), trasmesso da Trenitalia in forma parzialmente disaggregata, ovvero distinguendo:
 - a. per periodo dell'anno (Q), si considerano: il periodo comprendente i mesi da giugno ad agosto ($2Q$), e il periodo da settembre ad ottobre ($3Q$);
 - b. all'interno di ciascun periodo, per tipologia di giorno (G), considerando: per feriale (FR), i giorni dal lunedì al venerdì; per prefestivo (PF), il sabato; per festivo (FE), la domenica.
3. Calcolo del rapporto tra ricavi e numero di titoli venduti di cui al punto 2. per ogni combinazione di periodo e tipologia di giorno, ottenendo 6 valori di ricavo medio (RM), attraverso la formula che segue:

$$RM_{Q,G} = \frac{R_{Q,G}}{N_{Q,G}} \text{ per ogni } Q = 2Q, 3Q \text{ e per ogni } G = FR, PF, FE.$$

Si sono ottenuti così i seguenti 6 valori medi:

$$RM_{2Q,FR} = [...] \text{ €}$$

$$RM_{2Q,PF} = [...] \text{ €}$$

$$RM_{2Q,FE} = [...] \text{ €}$$

$$RM_{3Q,FR} = [...] \text{ €}$$

$$RM_{3Q,PF} = [...] \text{ €}$$

$$RM_{3Q,FE} = [...] \text{ €}$$

4. Individuazione, all'interno di ciascun anno di attività dei servizi SVI dal 2024 al 2027, dei mesi nei quali sono previste corse (da giugno a settembre) e il corrispondente periodo di riferimento ($2Q$ e $3Q$).
5. Individuazione, tra i 6 valori medi di cui al punto 3., di quelli pertinenti ai periodi in cui ricadono i mesi di attività dei servizi SVI come rilevati al punto 4., selezionando per coerenza con l'analisi di massimo impatto soltanto i valori di ricavo medio relativi ai giorni prefestivi e festivi ($RM_{2Q,PF}$, $RM_{2Q,FE}$, $RM_{3Q,PF}$, $RM_{3Q,FE}$), i quali presentano valori più alti per ciascun periodo rispetto al corrispondente dei giorni feriali.
6. Attribuzione ad ogni periodo selezionato al punto 4. ($2Q$ e $3Q$) di un valore di ricavo medio simulato uguale alla media semplice tra i due valori individuati al punto 5.:

$$RM_{2Q} = \frac{RM_{2Q,PF} + RM_{2Q,FE}}{2} \text{ e } RM_{3Q} = \frac{RM_{3Q,PF} + RM_{3Q,FE}}{2}.$$
7. Calcolo della frazione di corse totali dei nuovi servizi (F), ricadenti in ciascun periodo e ciascun anno di attività, ottenendo 8 valori, come segue:

$F_{anno,Q} = \frac{\text{num corse SVI}_{anno,Q}}{\text{num corse SVI}_{anno}}$ per ogni $anno = 2024, 2025, 2026, 2027$ e per ogni $Q = 2Q, 3Q$.

Si sono ottenuti così i seguenti 8 valori:

$$F_{2024,2Q} = 83\%$$

$$F_{2024,3Q} = 17\%$$

$$F_{2025,2Q} = 77,5\%$$

$$F_{2025,3Q} = 22,5\%$$

$$F_{2026,2Q} = 80\%$$

$$F_{2026,3Q} = 20\%$$

$$F_{2027,2Q} = 86\%$$

$$F_{2027,3Q} = 14\%$$

8. Calcolo del ricavo medio simulato attribuibile a ciascun anno di attività dei servizi di SVI, moltiplicando il valore ottenuto al punto 6. per ciascuna coppia di periodo e anno di attività con la frazione di corse totali dei servizi di SVI ricadenti nel relativo periodo e anno di attività individuata al punto 4. e 7., ottenendo 4 valori, come segue:

$RM_{anno} = RM_{2Q} * F_{anno,2Q} + RM_{3Q} * F_{anno,3Q}$ per ogni $anno = 2024, 2025, 2026, 2027$ e per ogni $Q = 2Q, 3Q$ come selezionati al punto 4.

Si sono ottenuti così i seguenti 4 valori:

$$RM_{2024} = [...] \text{ €}$$

$$RM_{2025} = [...] \text{ €}$$

$$RM_{2026} = [...] \text{ €}$$

$$RM_{2027} = [...] \text{ €}$$

9. Infine, calcolo del ricavo medio simulato usato per le analisi di incidenza (RM_{finale}), pari a circa 8,37€, ottenuto tramite media semplice dei 4 valori di cui al punto 8, come segue:

$$RM_{finale} = \frac{RM_{2024} + RM_{2025} + RM_{2026} + RM_{2027}}{4} \approx 8,37\text{€}$$



Via Nizza 230 – 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it