

di Oliviero Baccelli

# La competizione nel settore dell'Alta Velocità ferroviaria in Italia: gli attuali limiti infrastrutturali e regolatori e i potenziali benefici socioeconomici derivanti dall'ingresso di un terzo operatore

**The article examines the structural and regulatory barriers that limit competition in Italy's high-speed rail market, where network saturation and the long-standing Trenitalia-Italo duopoly constrain growth. With SNCF Voyages Italia planning to enter the market in 2027, the paper identifies key infrastructure bottlenecks, compares Italy's conditions with the more dynamic developments in Spain and France, and evaluates the potential impacts of a third operator. Expected outcomes include lower ticket prices, increased demand, broader service differentiation, and meaningful environmental benefits. Using a cost-benefit framework, the study estimates over €480 million in annual socio-economic gains, showing how new entrants could improve the efficiency of the high-speed network and enhance the return on major public investments.**

## **MU** Introduzione

Il sostegno allo sviluppo del mercato ferroviario ad Alta Velocità (AV) è una priorità a livello europeo<sup>1</sup> e nazionale. In particolare, a livello italiano questo è rimarcato anche dall'importante piano

(1) In particolare nella Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final del 9 dicembre 2020)", si afferma di ambire a raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050 e a rendere neutri in termini di emissioni di carbonio entro il 2030, all'interno dell'Unione, i viaggi collettivi programmati al di sotto dei 500 km.

infrastrutturale che mira a estendere di 327 km già entro il 2030 l'attuale rete AV italiana, passando così da 921 km a 1.248 km (+35%), a cui si aggiungereanno entro il 2035 le tratte con velocità compresa fra i 200 e i 250 km/h nel Sud Italia fra Salerno-Reggio Calabria-Messina-Catania-Palermo e le sezioni transfrontaliere verso la Francia (nuova linea Torino-Lione) e l'Austria (asse del Brennero fra Verona e Innsbruck). La messa a regime delle nuove linee AV in Italia è molto attesa, in quanto l'incremento della rete fra il 2013 e il 2023 è stato di soli 60 km (tratta fra Treviglio e Brescia), mentre nello stesso periodo in Francia l'estensione è stata di 712 km e di ben 1.167

km in Spagna, considerando solo le linee a standard europeo.

Gli obiettivi dei nuovi sviluppi infrastrutturali rischiano in realtà di essere mortificati dalla forte difficoltà di inserire nuovi treni su alcune tratte chiave delle relazioni fra Nord e Sud. Questo grave problema di saturazione ha già inciso anche sui tassi di crescita dei treni\*km AV fra il 2019 e il 2024 (limitato a un +1%) a cui è corrisposto un incremento della domanda del 4%, valore molto distante dall'incremento dei passeggeri AV registrato nello stesso periodo in Francia (+15%) o in Spagna (+100%) e un terzo del tasso di crescita dei passeggeri su voli nazionali (+12%).

In questo contesto, SNCF Voyages Italia (SVI) nel corso del 2024 ha rappresentato di voler ampliare l'offerta del trasporto ferroviario passeggeri sulla rete AV a partire dal 2027, offrendo un servizio di alta qualità e a prezzi molto competitivi lungo gli assi Torino-Milano-Venezia (richiedendo tracce orarie per 4 coppie di treni al giorno) e Torino-Milano-Roma-Napoli (9 coppie di treni al giorno), sui quali sono presenti gli operatori storici, Trenitalia e Italo.

Le domande di ricerca a cui il paper cerca di dar risposta sono:

- Quali sono i colli di bottiglia infrastrutturali e regolatori e le potenziali leve strategiche attivabili dai nuovi entranti per accelerare l'ulteriore sviluppo della concorrenza nel set-

tore dell'AV ferroviaria in Italia?

- Quali sono i potenziali benefici socioeconomici e ambientali derivanti dall'ingresso di un terzo operatore nel mercato in Italia?

Il contributo di analisi tiene conto delle esperienze più recenti a livello europeo, con un focus sui casi più evoluti di Spagna e Francia, e si concentra sulle tematiche chiave per lo sviluppo del mercato nazionale, giudicato di particolare interesse per un approfondimento in quanto i recenti interventi dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti<sup>2</sup> (ART) e dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato<sup>3</sup> (AGCM) evidenziano come il contesto italiano sia prevedibilmente anticipatore di elementi di complessità che anche altre reti europee dovranno affrontare nei prossimi anni, quando il contesto competitivo europeo sarà caratterizzato in modo crescente da

potenziali problematiche di saturazione delle linee, delle stazioni e dei depositi di manutenzione dei treni.

## **MU** Metodologia, struttura e obiettivi della ricerca

La complessità dell'analisi sugli sviluppi della concorrenza nel settore dell'AV in Italia, caratterizzato attualmente da problemi di capacità della rete e da un assetto di mercato basato su un duopolio competitivo, è evidenziata anche dai recenti interventi in logica di valutazione ex-ante sul tema dell'ART<sup>4</sup> e, in logica di valutazione ex-post, dell'AGCM, con delibera del 18 marzo 2025, oltretutto della prevedibile evoluzione del quadro normativo europeo attraverso la Proposta di Regolamento COM(2023) 443<sup>5</sup>. Il nuovo regolamento offrirà un quadro normativo in grado di consentire una gestione più efficiente della capacità e del traffico dell'infrastruttura ferroviaria, migliorando in tal modo la qualità dei servizi e consentendo un aumento del traffico sulla rete ferroviaria. In particolare, uno dei temi più critici a livello europeo, e in particolare per la rete AV in Italia, è lo sviluppo di criteri comuni per l'assegnazione di tracce orarie in caso di fenomeni di saturazione sulla rete che comportano un possibile conflitto nell'assegnazione fra servizi simili. Il paper affronta il tema in quattro fasi. La prima parte di questo contributo è dedicata all'evidenziazione delle restrizioni di capacità di rete relative alle principali tratte AV in Italia, considerata la principale barriera tecnica all'evoluzione della concorrenza,

con l'indicazione delle cause e delle potenziali conseguenze per l'ingresso di un nuovo operatore.

La seconda parte, grazie ad un'analisi di benchmark dell'evoluzione del mercato dell'AV e dei modelli di business proposti dai nuovi entranti in Spagna e in Francia, identifica il gap di opportunità per il mercato italiano. La terza fase stima i potenziali benefici socioeconomici di un nuovo operatore nel mercato italiano, con una flotta di 12 treni ad alta capacità in grado di offrire nove coppie di collegamenti giornalieri fra Torino e Napoli e 4 fra Torino e Venezia.

La quarta fase è dedicata alle conclusioni, che sintetizzano le analisi delle possibili evoluzioni della competizione nel mercato AV in Italia alla luce sia della potenziale introduzione di nuove regole nell'assegnazione delle tracce orarie sia del potenziale ingresso di nuove imprese ferroviarie in grado di offrire modelli di business differenziati rispetto ai due operatori esistenti.

La ricerca ha lo scopo di rendere più consapevoli gli stakeholder, costituiti sia dai policy-maker sia dai decision-maker del settore, in grado di incidere sulle scelte in materia di:

- Consapevolezza per l'opinione pubblica della rilevanza della diversificazione dei servizi ai fini della corretta competizione fra imprese ferroviarie (IF) per lo sviluppo del mercato AV in Italia, tenendo conto delle esperienze maturate nei contesti più evoluti dal punto di vista concorrenziale in Europa;
- Gestione e pianificazione degli sviluppi infrastrutturali, incidendo sull'evoluzione delle modalità di assegnazione della capacità e di indirizzo degli sviluppi della rete, in un contesto in cui il problema della saturazione delle linee in alcune delle tratte principali costituisce un forte limite allo sviluppo del mercato ferroviario, offrendo spunti in merito ai criteri socioeconomici e ambientali in grado di offrire indicazioni per l'assegnazione delle tracce ferroviarie in caso di restrizioni di capacità;

(2) Il ruolo dell'ART è particolarmente significativo, in quanto l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'ART, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, prevede al comma 2, lettera a) quanto segue: "l'ART provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie".

(3) La delibera 18 del 2025 prevede l'avvio dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/1990, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 102 TFUE relativo all'abuso di posizione dominante. Secondo l'Autorità, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e, di conseguenza, l'ingresso nel mercato del trasporto passeggeri ad alta velocità da parte del nuovo operatore SNCF Voyages Italia S.r.l. sembra essere stato rallentato, e in alcuni casi ostacolato. Nella decisione di avvio del procedimento, che è previsto concludersi il 31 luglio 2026, l'Autorità sostiene che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha attuato una strategia di esclusione mettendo in atto diverse pratiche relative all'assegnazione di capacità infrastrutturale. Il 29 settembre 2025 AGCM ha pubblicato la proposta di RFI per un set di misure volto a superare i profili di asserita criticità delineati nell'Avvio, affinché i terzi interessati esprimano le loro osservazioni entro il 24 novembre 2025. Il termine di chiusura dell'istruttoria dell'AGCM, che fornirà utili valutazioni per ridurre le barriere tecniche ed economiche per nuovi entranti, è fissato al 31 luglio 2026.

(4) Avvio della verifica di impatto della regolazione introdotta con la delibera n. 70/2014, recante "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per il pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie", del 6 febbraio 2025.

(5) Proposta di Regolamento dell'11 luglio 2023 "Relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010".

- Individuazione del perimetro di interesse sociale per l'individuazione dei servizi di media e lunga distanza (InterCity – IC – e Regionali Veloci – RV) oggetto di Contratti di Servizio Pubblico (CdS) a livello ministeriale e regionale, che interferiscono con i servizi a libero mercato operati sulla rete AV, all'interno di un quadro che prevede la riassegnazione dei principali servizi di media e lunga distanza IC alla fine del 2026.

## **MU** Le criticità dell'attuale mercato dell'AV in Italia

Le criticità nell'assegnazione delle tracce orarie sulla rete AV sono emerse chiaramente a valle delle richieste da parte di SVI per ottenere un accordo quadro con RFI per 9 coppie di tracce orarie sulla tratta Nord-Sud Torino-Salerno e 4 sulla tratta Est-Ovest fra Torino e Venezia. Le aree critiche della rete AV, in quanto dichiarate sature, sono le seguenti:

- Milano Centrale e Roma Termini;
- Linea Direttissime fra Rovezzano e Valdarno Nord (17 km, dove il carico giornaliero è di ben 317 treni) e fra Orte Sud e Roma Tiburtina (60 km dove il carico giornaliero è di ben 326 treni di tipo AV, IC e RV). La capacità della linea Direttissima è parzialmente minata (per un totale di circa il 24% delle tracce) anche dalla necessità di accogliere 18 coppie di servizi RV dall'Umbria (Perugia/Foligno/Terni) verso Firenze/Roma e dai servizi RV Firenze-Roma parte dei CdS regionali, oltre a 11 coppie di servizi IC oggetto del CdS fra Trenitalia e MIT.

Le criticità emerse nel confronto fra le due Autorità e RFI a valle della richiesta di SVI sono riassumibili nei seguenti punti:

- Esaurimento della capacità quadro: RFI ha saturato anticipatamente la capacità disponibile su alcune tratte strategiche, rendendo inevitabili conflitti tra richieste;

- Procedura di coordinamento rigida: la procedura applicata da RFI per risolvere i conflitti appare strutturata in modo da svantaggiare i nuovi entranti;
- Strategia escludente: l'insieme delle condotte di RFI rischiano di avere l'effetto di mantenere lo status quo e mortificare le iniziative di sviluppo e di rafforzamento della competizione.

Al fine di poter valorizzare al meglio le potenzialità delle tratte di rete AV sature andrebbero apportate le seguenti iniziative, anche anticipando le indicazioni della proposta di nuovo regolamento europeo sul tema (COM 443 del 2023), che si trova nelle fasi finali di approvazione:

Ottimizzare l'uso della capacità, anche rivedendo i CdS sottoscritti dalle Regioni e dal MIT<sup>6</sup> al fine di analizzare e verificare se le tratte di media e lunga distanza oggetto del CdS, che occupano ad esempio 29 tracce orarie per direzione di una tratta rilevante della direttissima Firenze-Roma, sono effettivamente coerenti con le logiche di attivazione di restrizioni alla concorrenza e contribuzione pubblica ai soli servizi definibili come essenziali per lo sviluppo socio-economico, anche in considerazione delle fasce orarie. Questa attività deve essere supportata dall'ART.<sup>7</sup> In

(6) Su questo tema è da segnalare che il MIT nel maggio del 2025 ha reso noto, all'articolo 10 nell'ambito del Decreto Infrastrutture (decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73), è stata approvata una misura per il futuro del trasporto ferroviario a lunga percorrenza, con un focus determinante sul rinnovamento e sul potenziamento dei servizi Intercity. Il provvedimento prevede lo stanziamento di risorse specifiche per l'assistenza tecnica propedeutica all'affidamento del nuovo contratto di servizio Intercity per il periodo 2027-2041, con l'obiettivo di preparare al meglio l'apertura al mercato e a garantire un miglioramento complessivo dell'offerta per i viaggiatori.

(7) Infatti, l'ART è chiamata a sollecitare e coadiuvare le PA competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti di finanziamento, come da Allegato 1 alla Delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017, "Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-

legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012", che esplicita anche il ruolo di ART nel definire i servizi di interesse nazionale a media e lunga percorrenza in ambito ferroviario. (8) Il PIR viene pubblicato in ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. n. 112/2015, per comunicare ai clienti informazioni sulle caratteristiche della rete e sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e regole, criteri e condizioni per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e per l'erogazione dei servizi connessi. Il PIR viene emanato con disposizione dell'AD di RFI previa consultazione delle parti interessate (Imprese Ferroviarie (IF), Regioni, Province Autonome e titolari di Accordo Quadro) e a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Il PIR costituisce "parte integrante e sostanziale" degli accordi contrattuali conclusi con RFI per l'utilizzo dell'infrastruttura, i quali implicano "una piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute". Il PIR tiene conto del Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione, del 7 aprile 2016, sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

SVI, infatti, avrà circa 562 posti occupati, rispetto ai meno di 200 in media sui treni IC e RV. La soluzione richiede il superamento dei problemi di coordinamento tra il gestore dell'infrastruttura (RFI), le imprese ferroviarie, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni Toscana, Umbria e Lazio, valorizzando il ruolo proattivo dell'Autorità dei Trasporti che, secondo quanto previsto dallo statuto, provvede a garantire, mediante metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per utenti, imprese e consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie;

- Gestire il traffico e il monitoraggio delle prestazioni dei servizi operati in regime OSP, introducendo dei chiari meccanismi di verifica e aggiornamento dei CdS, con orizzonti temporali più limitati rispetto all'orizzonte totale del CdS, ad esempio ogni 5 anni.<sup>9</sup> In particolare, la verifica dovrebbe riguardare sia il CdS sottoscritto dal MIT<sup>10</sup> sia quelli sottoscritti

(9) Questa è l'indicazione temporale indicata nel comma 5 dell'art.23 del D.lgs 15 luglio 2015, n. 112 "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)" per gli Accordi Quadro (AQ) standard.

(10) In questo contesto, è interessante segnalare che, sebbene la definizione formale del perimetro dei SIEG (es. quali tratte o servizi rientrano nei contratti di servizio pubblico) spetti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ART interviene nel processo fornendo pareri tecnici e regolatori, valutando la conformità delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi e può proporre la revoca o modifica dei contratti di servizio pubblico in caso di violazioni. Ad esempio, a valle delle analisi di dettaglio previste dalla normativa, la delibera ART 33 /2024 autorizza la società Longitude Holding a fornire diversi servizi di lunga percorrenza di tipo InterCity su linee tradizionali, sebbene con un numero di fermate intermedie inferiore e velocità maggiore rispetto agli IC in regime di OSP. In particolare, le due tratte su cui sarà focalizzata la nuova offerta saranno la Roma-Reggio Calabria, dove sono previsti 4 collegamenti giornalieri (due all'andata e due al ritorno), con un tempo di viaggio stimato pari a 6 ore e mezza circa e la Roma-Venezia, dove sono programmate 4 coppie di treni (quattro all'andata e quattro al ritorno), con un tempo di percorrenza stimato sulle 4 ore circa.

dalle regioni, al fine di analizzare se l'evoluzione dei modelli organizzativi e delle tecnologie nel settore AV abbiano modificato nel corso del tempo il perimetro dei servizi da sussidiare, tenendo conto dei rilasci infrastrutturali in grado di incidere sulle tempistiche dei servizi e di eventuali modifiche dell'itinerario (ad esempio, favorendo l'utilizzo delle direttrici adriatica e tirrenica per gli IC);

- Identificare se le indicazioni normative previste dalla Direttiva 2012/34/UE rispetto all'obiettivo di ripartizione della capacità al fine di utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria siano effettivamente rispettate, anche alla luce di specifiche indagini di frequentazione dei servizi non a mercato, per poter perseguire gli obiettivi di incremento della quota di mercato del trasporto ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto più inquinanti, come previsto degli obiettivi europei in tema di cambiamenti climatici;
- Assegnare la capacità anche in una logica di facilitare l'integrazione del trasporto ferroviario in una catena di trasporto intermodale e promuovere lo sviluppo di meccanismi incentivanti la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, come previsto dalla legge istitutiva dell'ART;
- Pianificare in modo strategico: i gestori delle infrastrutture devono fornire una pianificazione strategica dettagliata che includa un livello crescente di dettagli sulla capacità disponibile e sulle esigenze future.

Quest'ultimo punto risulta particolarmente critico, come evidenziato dal successivo capitolo dedicato agli sviluppi infrastrutturali. Infatti, dopo aver analizzato in questa prima parte dello studio l'importanza di superare le problematiche di saturazione della rete AV esistente, è rilevante sottolineare come il quadro progettuale relativo agli interventi

prioritari da parte di RFI indicati nel Contratto di Programma con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non sia in grado di permettere di recuperare capacità in alcuna delle tratte sature. Al contrario, gran parte dei progetti, essendo dedicati ad estendere la capillarità della rete AV a nuove rilevanti polarità (principali aeroporti e nuove aree metropolitane) non potranno che rafforzare la rilevante problematica della saturazione delle linee AV fra Firenze e Roma e nei nodi di Milano e Roma.

È di particolare rilevanza che il nuovo ciclo di programmazione previsto dal nuovo contratto di programma RFI-MIT a partire dal 2026 sia basato su obiettivi di superamento della congestione attraverso interventi infrastrutturali e tecnologici, con specifico focus sui circa 100 km di linee congestionate che condizionano i livelli di servizio e le prospettive del mercato AV in Italia.

## **MU** Una gap analysis rispetto ai mercati dell'AV in Spagna e Francia

Il mercato AV in Italia è stato anticipatore di un modello di sviluppo, basato su logiche di competizione nel mercato, replicato anche in altri Paesi, che ha portato a dinamiche di crescita della domanda e dell'offerta di assoluto rilievo fra il 2012 e il 2019,<sup>11</sup> ma dopo quella data il mercato non ha offerto alcun elemento di dinamismo, anche a causa delle forti incertezze di mercato dovute a crisi pandemiche e bassa

(11) Cascetta et al. (2020) sintetizzano queste dinamiche, evidenziando come fra il 2012 e il 2018 si sia assistito a una riduzione di oltre il 40% dei prezzi medi dei biglietti sulle principali tratte, una triplicazione della frequenza dei servizi su corridoi chiave (ad esempio, Roma-Napoli) e un notevole aumento del 200% della domanda di passeggeri, passata da 15 milioni di utenti nel 2009 a oltre 45 milioni nel 2018. È importante notare che più di 17 milioni di questi viaggi (il 38%) corrispondono a una nuova domanda, piuttosto che a semplici spostamenti modali dall'aereo, dall'auto o dalla ferrovia convenzionale.

crescita economica, che però non hanno frenato il forte sviluppo del trasporto aereo, anche su tratte nazionali.

Le esperienze più recenti in Spagna, che offre un modello di introduzione di “concorrenza per il mercato” con approccio dirigistico e centralizzato, e in Francia, che offre un modello di “concorrenza nel mercato” in grado di potenzialmente far emergere nuovi modelli di business da parte delle imprese ferroviarie anche grazie al ruolo proattivo di due gestori di infrastrutture di rete privati come GetLink e Lisea, non sono potenzialmente trasferibili nel contesto nazionale.

Infatti, il modello spagnolo aveva alla base delle scelte di policy del governo l'obiettivo sia di valorizzare al meglio le infrastrutture della rete AV, che registravano nel 2019 il più basso utilizzo espresso in milioni di passeggeri\*km per km di rete AV, sulla base dei dati UIC,<sup>12</sup> sia che gli sviluppi concorrenziali fossero concentrati solo su una direttrice, la Barcellona-Madrid, con potenzialmente un ruolo nettamente dominante per lo sviluppo di strategie competitive basata sulla logica della “concorrenza nel mercato”. Questi due presupposti non sono validi a livello italiano in quanto la rete ha un livello di utilizzo medio molto elevato e la domanda di mercato è distribuita su un numero di tratte più diversificato, sebbene tutte distribuite lungo l'asse definito Dorsale fra Torino e Napoli. Inoltre, il contesto regolatorio nazionale è molto irrigidito sia dall'applicazione di un modello di “concorrenza nel mercato” basato sulle alte frequenze da oltre un decennio sia dalla presenza di accordi quadro della durata decennale per i servizi AV sottoscritti con RFI nel marzo del 2021 sia da Trenitalia sia da NTV.

Anche il modello francese, che si basa anche sulla possibilità di valorizzare un gran numero di stazioni ferroviarie nell'area centrale di Parigi, non può essere replicato a livello nazionale, dove il livello di saturazione di alcuni nodi e

tratte principali costituisce un limite rilevante e crescente.

In una logica di gap analysis, valutando in modo sintetico aspetti relativi alla domanda, all'offerta da parte delle imprese ferroviarie, agli elementi infrastrutturali e regolatori fra i casi di Spagna e Francia, in comparazione con il mercato in Italia, emerge quanto segue:

- I tassi di crescita della domanda passeggeri fra il 2019 e il 2024 sono stati differenti fra i Paesi: in Italia del 4%, in Francia del 15% e in Spagna addirittura del 100% per le tratte oggetto di competizione e del 77% per il sistema AV nel suo complesso. Il risultato è dovuto principalmente alla mancata evoluzione dell'offerta, in quanto a livello nazionale non è stato possibile aggiungere treni\*km o differenziare i servizi;
- I tassi di sviluppo dell'infrastruttura fra il 2013 e il 2023 hanno visto un incremento in Italia di soli 60 km (tratta fra Treviglio e Brescia), in Francia di 712 km e in Spagna, considerando solo le linee a standard europeo, di ben 1.167 km;
- Il ruolo delle Autorità di Regolazione dei Trasporti e delle Autorità per la Concorrenza in Italia è stato stimolato dalle richieste dei nuovi operatori entranti, senza un approccio proattivo come nel caso della Spagna, come evidenziato dal ruolo di valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post su aspetti organizzativi e commerciali attraverso i periodici report di CNMC. Nel caso della seconda gara per l'assegnazione degli accordi quadro relativa ai corridoi Madrid-Galizia (32 tracce al giorno), Madrid-Asturie/Cantabria (24 tracce) e Madrid-Cadice/Huelva (16 tracce), prevista concludersi alla fine del 2026, il ruolo dell'Autorità di Regolazione è molto più incisivo rispetto al passato. Anche in Francia l'ART monitora, attraverso studi specifici, gli sviluppi dell'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri e nel 2022, con una logica sistemica, ha formulato 39 specifiche raccomandazioni per

un'apertura alla concorrenza di successo, a vantaggio degli utenti.

- Il ruolo del gestore delle infrastrutture AV in Francia nella promozione dello sviluppo dei traffici e riduzione delle barriere tecniche e organizzative per i nuovi operatori è chiaramente proattivo, su spinta in particolare di GetLink (gestore del tunnel sotto la Manica) e di Lisea (gestore della linea AV Tours-Bordeaux), cioè due gestori che hanno una strategia molto più articolata rispetto ai gestori pubblici in quanto gli azionisti di riferimento sono fondi di investimento di lungo periodo specializzati, e che traggono un beneficio diretto e indiretto (ad esempio attraverso l'affitto di aree per depositi e manutenzione del materiale rotabile). In Spagna, l'individuazione delle priorità di realizzazione infrastrutturali, in particolare con il sistema passante sotterraneo fra le stazioni Atocha e Chamartin, è stato sviluppato nel corso degli ultimi anni anche per ridurre velocemente i problemi di saturazione dovuti ai colli di bottiglia e non solo estendere le linee.

Lo schema tabellare successivo riassume gli elementi caratterizzanti gli assetti di mercato nei tre Paesi analizzati, permettendo un quadro sistematico dei fattori di domanda, offerta, infrastrutturali e regolatori e contribuire così a delineare i potenziali scenari evolutivi del settore in Italia.

Lo schema di sintesi precedentemente esposto evidenzia come le prospettive di sviluppo del mercato AV dipendono principalmente da un utilizzo ancor più intenso della rete esistente, attraverso l'introduzione nel breve periodo di servizi basati su treni ad alta capacità e anche sull'utilizzo di fasce orarie ampie nell'arco della giornata. Infatti, non è prevedibile che la crescita del mercato sia guidata dagli sviluppi infrastrutturali al 2030 (che includono tratte come la Brescia-Vicenza, la Genova-Voghera e la Napoli-Bari con servizi già molto frequenti e in grado di ridurre le tempistiche di viaggio

(12) Fonte: UIC (2021)

Figura 1. Un confronto rispetto agli elementi caratterizzanti le prospettive del mercato AV

Fonte: Elaborazioni dell'autore aggiornate a giugno 2025

ELEMENTO CARATTERIZZANTE L'ASSETTO DI MERCATO	SPAGNA	FRANCIA	ITALIA
Dimensioni del mercato	CNMC stima 40 mln di passeggeri nel 2024	ART stima in 126 mln di passeggeri nel 2024	La stima degli analisti di settore indica in circa 56 mln di passeggeri nel 2024
Anno di ingresso del nuovo entrante nel mercato AV	2021	2022	2012
Quote di mercato dei nuovi entranti non collegati all'incumbent al 2025	Quota di mercato fra il 39 e il 48% nei tre corridoi principali AV, inferiore al 25% sugli altri rami della rete AV	Quota di mercato dei nuovi entranti nel mercato nazionale inferiore al 1%	Quota di mercato dell'operatore di circa il 30% sulla rete AV principale
Livello di saturazione delle linee AV	Il ruolo dirigitico del regolatore nell'utilizzo delle tracce e la valorizzazione di materiale rotabile in doppia composizione e alta densità di posti (e.g. Renfe Avlo e Ouigo) riduce il problema	La valorizzazione di materiale rotabile in doppia composizione e alta densità di posti (e.g. InOui e Ouigo) riduce il problema, in un contesto di linee completamente dedicate all'AV	Limitato ad alcune tratte con traffici eteroschedastici della linea direttissima fra Roma e Firenze, ma particolarmente penalizzante per tutti i flussi Nord-Sud
Livello di saturazione delle stazioni	Superato anche con la valorizzazione di stazioni passanti a Madrid e Barcellona e con la riconfigurazione del piano binari	Superato anche con la messa a disposizione di un ampio numero di stazioni funzionalmente sostituibili nell'area di Parigi	Particolarmente critico nei nodi di Milano e Roma e nelle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini
Disponibilità di adeguati siti di stazionamento e depositi di manutenzione	Sotto la gestione della filiale di Renfe Integria vi è l'accesso indiscriminato ai differenti operatori	L'accesso ai siti e ai depositi è regolato da ART, che garantisce a tutti gli operatori l'accesso ai servizi essenziali presso i siti e depositi di SNCF	Completamente a carico dei nuovi entranti, con l'eccezione del sito di Milano San Rocco
Valorizzazione del modello low cost ad alta densità di posti ed elevata rotazione	Sia Renfe Avlo sia Ouigo sono già presenti nel mercato con una quota di mercato fra il 25 e il 30%, offrendo servizi in classe unica e con attenzione ai ricavi ancillari (Ouigo plus o bagagli aggiuntivi per Renfe Avlo)	Ouigo è già presenti nel mercato ed entreranno altri operatori con treni ad alta capacità (oltre 700 posti) (dal 2028-9 Kevin Speed, Velvet) o con rotazioni molto elevate su medie distanze (caso Le Train)	Il modello ad elevata rotazione del materiale rotabile è già offerto da Italo, ma non sono ancora presenti operatori con treni con oltre 500 posti, ma dal 2027 è previsto l'ingresso di SVI con treni da 661 posti
Valorizzazione dello sviluppo di interconnessioni AV con gli aeroporti	La connessione fra la stazione ferroviaria Madrid Chamartin e l'aeroporto Barajas sarà completata nel 2026 e permetterà lo sviluppo di collegamenti diretti con l'intera rete AV	Il programma Air+Rail è un elemento distintivo dell'offerta, in particolare a Parigi CDG e Lione Saint-Exupéry	Le connessioni AV con gli aeroporti non sono ottimizzate per creare un effetto rete e il servizio diretto è limitato a poche coppie di treni da e per Roma Fiumicino verso Firenze e Bologna
Valorizzazione dello sviluppo di interconnessioni internazionali	Le connessioni internazionali sono limitate a due coppie di treni AV di Renfe verso Lione e Marsiglia, con un numero di passeggeri annui inferiore a 1 mln	Le connessioni internazionali sono un elemento distintivo dell'offerta, con connessioni verso 8 Paesi con medio- alta frequenza, con 37 mln di passeggeri nel 2024 di cui 20 mln trasportati da Eurostar	Le connessioni internazionali AV sono limitate alle direttrici verso la Svizzera e verso Parigi con circa 3 mln di passeggeri all'anno. Dal 2026 saranno inaugurate anche le tratte giornaliere da e per Monaco da Milano e Roma. Dal 2028 il servizio sarà esteso a Berlino

in modo relativamente limitato). Inoltre, all'orizzonte temporale del 2030 appaiono limitate le possibilità di sviluppo delle direttrici internazionali. Infatti, queste appaiono fortemente sottodimensionate rispetto alle potenzialità a causa delle attuali inefficienti connessioni transalpine, ma che potranno offrire nuove opportunità a partire dal 2033, quando saranno completati i tunnel di base transfrontalieri. Nel lungo periodo anche le integrazioni con il trasporto aereo, allo stato attuali penalizzate da connessioni ancora inefficienti

verso i due principali aeroporti intercontinentali costituiranno un target di sviluppo del settore potenzialmente rilevante considerando le stime di traffico attese al 2035 per Fiumicino, 60 milioni di passeggeri, e di Malpensa, 40 milioni.

In sintesi, per valorizzare gli investimenti pubblici nella rete e sostenere la modalità di trasporto più efficiente dal punto di vista energetico, le Authority e RFI non potranno che promuovere quale unica leva di crescita una riorganizzazione dell'offerta, come evidenziano le esperienze

in Spagna e in Francia, oltretutto del settore aereo nazionale.<sup>13</sup> Questa riorganizzazione non potrà che essere basata su treni a maggior capacità e a elevato utilizzo anche nelle fasce estreme della giornata, in grado di valorizzare meglio le infrastrutture esistenti e diversificare l'offerta, anche con politiche di tipo low cost, generando nuova domanda.

(13) Sulla base dei dati ENAC relativi al 2023, la quota di mercato dei passeggeri su voli nazionali dei vettori low cost è pari a ben il 69%.

Figura 2. Gli effetti attesi sul mercato italiano derivanti da un incremento della competizione nel settore AV  
Fonte: Elaborazioni GREEN

TIPOLOGIA DI EFFETTO	DESCRIZIONE	ESEMPLIFICAZIONI A SUPPORTO
<b>Riduzione dei prezzi per i passeggeri</b>	Un incremento del numero di operatori tende a ridurre il potere di mercato detenuto da ciascuno con una conseguente riduzione del prezzo sui servizi offerti. La trasformazione più rilevante si osserva quando l'operatore incumbent perde la posizione di monopolio in seguito alla liberalizzazione.	I casi del mercato italiano fra il 2012 e il 2019 (Cascetta et al., 2020; ART, 2022; EC, 2024, Beria et al., 2025) e in Spagna fra il 2021 e il 2025 (CNMC, 2024) evidenziano una chiara riduzione dei prezzi a cui è seguito un incremento della domanda, derivante sia dal modal shift dal trasporto aereo, dalla mobilità privata, dai bus e da altri servizi ferroviari, sia da generazione di nuova domanda di mobilità.
<b>Effetti indiretti su altre tratte</b>	Oltre alla concorrenza diretta sulla tratta prescelta, un nuovo ingresso può indurre effetti indiretti su altre tratte. Secondo la teoria dei mercati contendibili la semplice minaccia di ingresso rende meno credibili eventuali strategie monopolistiche e stimola comportamenti più competitivi da parte degli incumbent, che possono così disincentivare l'ingresso di nuovi concorrenti con prezzi più bassi o servizi migliori.	Il caso del mercato spagnolo nel 2024 e nel 2025 (CNMC, 2025), con l'estensione dei servizi anche su nuove rotte non inizialmente previste, anche con frequenze molto basse, contribuisce a evidenziare questa tipologia di effetti.
<b>Maggior differenziazione dell'offerta</b>	L'ingresso di nuovi operatori porta anche maggiore differenziazione dell'offerta. I consumatori possono beneficiare di una scelta più ampia tra servizi low cost, premium e formule flessibili, oltre che di innovazioni nei modelli di business e nei processi produttivi.	I casi del mercato italiano (Beria et al., 2019, Cascetta et al., 2020); della Repubblica Ceca (EC, 2024, Beria et al., 2025) e in Spagna fra il 2021 e il 2025 (CNMC, 2024) evidenziano una chiara differenziazione dell'offerta.
<b>Riduzione delle possibili pratiche collusive</b>	Un numero maggiore di operatori riduce inoltre la probabilità di pratiche collusive. Quando i concorrenti sono pochi, è relativamente più facile coordinarsi per mantenere prezzi elevati. Con più imprese, diventa più difficile raggiungere un accordo comune e monitorarne il rispetto: ciascun operatore ha un forte incentivo a deviare dall'intesa abbassando i prezzi per incrementare i propri volumi.	Il caso dell'impostazione dirigitica e con logica di concorrenza per il mercato in Spagna è stato sviluppato anche per prevenire comportamenti potenzialmente collusivi nei casi di duopolio (Montero et al., 2022, CNMC, 2024).
<b>Valorizzazione della rete e delle stazioni</b>	L'incremento delle frequenze dei treni e il maggior utilizzo delle stazioni favoriscono l'incremento dei ricavi per il gestore dell'infrastruttura e la valorizzazione delle reti e delle stazioni riducendone il costo marginale medio di utilizzo e permettendo un miglior utilizzo degli investimenti pubblici.	I casi del mercato italiano (Beria et al., 2019, Cascetta et al., 2020); della Repubblica Ceca (EC, 2024, Beria et al., 2025) e in Spagna fra il 2021 e il 2025 (CNMC, 2024) evidenziano una chiara valorizzazione delle infrastrutture esistenti.
<b>Riduzione delle esternalità ambientali dei servizi di trasporto</b>	L'incremento del numero di passeggeri, derivante dal modal shift rispetto a modalità di trasporto con esternalità ambientali molto più elevate rispetto al trasporto ferroviario AV, permette una riduzione dell'impatto ambientale del settore dei trasporti.	I casi europei, dove le scelte dei gestori delle infrastrutture ferroviarie di incrementare rapidamente l'approvvigionamento energetico con fonti rinnovabili, evidenziano chiaramente questo effetto (Baccelli O., 2023 e CER, 2023).

## **MU** Stima dei potenziali effetti dell'ingresso di un terzo operatore in Italia

Una sintesi strutturata delle evidenze empiriche degli esiti dell'incremento della competizione nel mercato AV a livello europeo è offerta da uno specifico report della Commissione Europea del 2024.<sup>14</sup> Il rapporto sottolinea che i risultati dei casi analizzati in Italia, Svezia, Repubblica Ceca, Spagna, Francia e Gran Bretagna suggeriscono che i prezzi dei biglietti sono diminuiti all'aumentare del numero di operatori. In tutti i casi per i quali sono disponibili dati storici, il prezzo medio dei biglietti tra gli operatori è diminuito dopo l'ingresso dei concorrenti. Particolarmente rilevante è l'evoluzione dei prezzi in Spagna, dove i prezzi si sono ridotti considerevolmente nei primi anni successivi all'apertura del mercato. Questo è attribuito alla presenza nelle cinque principali direttrici di tre o quattro operatori in competizione, rispetto ai casi più tipici delle altre nazioni con una competizione limitata a solo due operatori attivi. La riduzione dei prezzi e il miglioramento della qualità del servizio ha inoltre determinato un aumento della domanda di trasporto ferroviario.

L'ingresso di un terzo operatore in Italia può accrescere in modo significativo il benessere dei consumatori. La teoria economica evidenzia infatti che la struttura di un mercato – in particolare il numero di imprese e il grado di differenziazione dei prodotti – incide sui prezzi e sulla qualità dell'offerta. Uno schema di analisi, con sintetici riferimenti alla letteratura e ad esemplificazioni nel contesto europeo è proposto nello [schema tabellare di seguito](#).

(14) European Commission, Directorate-General for Transport and Mobility Directorate C – Land Transport Unit C.3 Rail Transport – Single European Rail Area, (2024), “Study on passenger and freight rail transport services’ prices for final customers”, Publications Office of the European Union.

L'analisi degli effetti ambientali e sociali derivanti dall'ingresso sul mercato nazionale di SVI, sulla base del modello di esercizio precedentemente esposto, basato sull'utilizzo ottimale di 12 treni TGV-M da 661 posti, è impostata sulla base metodologica delle analisi costi-benefici, così come previsto nei documenti ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>15</sup> e dalla Commissione Europea.<sup>16</sup> In particolare, i documenti ufficiali hanno permesso di valorizzare un solido approccio metodologico e utilizzare i principali parametri economici specifici per l'Italia nella valutazione dei benefici per la società nel suo complesso, opportunamente rivalutati e adattati rispetto alla tipologia di materiale rotabile di SVI.

L'analisi dei benefici dell'incremento dell'offerta nel settore da parte di SVI è stata calcolata in 7,38 mln di treni\*km aggiuntivi, resi possibili dall'utilizzo ottimale delle rotazioni dei treni, con un coefficiente medio di riempimento dell'85% pari a 562 passeggeri per treno (in linea con le esperienze in Francia e Spagna), per una distanza media di 415 km, in grado di generare 10 milioni di passeggeri aggiuntivi nell'anno di messa a regime del modello di esercizio proposto. Questo valore coincide con una stima di incremento del totale dei passeggeri trasportati dall'AV in Italia su tratte nazionali di circa il 17,8% e del 11,1% dei pax\*km rispetto al dato del 2024.

Gli impatti in termini di benefici economici per la collettività derivano dalla valorizzazione di tre tipologie di macro-impatti:

1. Riduzione dei costi esterni, derivanti dalla scelta da parte di una quota rilevante dei nuovi passeggeri

(15) Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore ferroviario (26/10/2021) e Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore stradale (7/7/2022).

(16) Handbook External Cost of Transport (2019) - Allegato per paese, valore Italia.

ri di SVI, pari al 75%, di utilizzare i servizi AV al posto di altre modalità di trasporto<sup>17</sup> più inquinanti e con livelli di incidentalità più elevati,<sup>18</sup> mentre il 25% sono passeggeri indotti a viaggiare alla nuova disponibilità di servizi diversificati aggiuntivi;

2. Riduzione delle tempistiche di viaggio e valorizzazione del costo opportunità del tempo sia per i passeggeri che si muovono per motivazione legate al business sia al leisure che hanno scelto di utilizzare i servizi di SVI;
3. Riduzione dei costi del trasporto per i passeggeri che già utilizzano i

(17) Le stime specifiche utilizzate nelle analisi indicano che il 7,5% dei nuovi passeggeri di SVI sostituirà i servizi bus, il 7,5% i servizi IC, il 17,5% dall'aereo, il 22,5% dall'auto e il 20% da altri servizi AV operati con materiale rotabile standard.

(18) Le voci di costo esterno considerate nell'Handbook on the external costs of transport (versione 2019) della Commissione Europea e riprese in questo studio sono state adattate specificamente al contesto di analisi, in logica differenziale rispetto al servizio ferroviario offerto da SVI in Italia, e sono le seguenti: a) Costi del cambiamento climatico: i costi di climate change sono quelli associati al surriscaldamento globale e agli effetti del cambiamento climatico come l'innalzamento del livello dei mari, la perdita di biodiversità, le questioni legate alla gestione delle acque e i sempre più frequenti eventi meteo-marini estremi. Le diverse modalità di trasporto e di carburanti utilizzati determinano emissioni di c.d. “gas serra” o “climalteranti” (CO<sub>2</sub> ed equivalenti, valorizzate sulla base delle indicazioni della Commissione Europea in 200 euro a tonnellata); b) Costi di inquinamento dell'aria: le emissioni inquinanti rappresentano l'insieme di emissioni nocive prodotte dall'operatività dei mezzi di trasporto. Il rilascio nell'atmosfera degli elementi inquinanti (come PM10 e PM2.5, NOx, SO2, NH3) produce diverse tipologie di danni (e.g. danni agli immobili, perdite dei raccolti, perdita di biodiversità), il più grave dei quali è quello che si manifesta quando la sostanza inquinante incide sulla salute umana; c) Costi di incidentalità: si manifestano in tutte le diverse modalità di trasporto e si compongono di costi per danni materiali, costi umani, costi medici, costi amministrativi, perdita di produzione. Non è presente una definizione univoca, ma si può dire che i costi esterni degli incidenti coincidano con tutti quelli che non risultano coperti da premi assicurativi. Anche i costi dell'incidentalità sono stati parametrati tenendo conto del contesto italiano; d) Costi di inquinamento acustico: sono rappresentati dalla disutilità derivante dalle emissioni di rumore durante le operazioni di trasporto.

servizi AV offerti da Trenitalia e Italo, stimati esser 56 mln nel 2024 e in grado di generare ricavi complessivi nel 2024 pari a 2,725 mld di euro, in quanto si stima che si possa assistere ad una riduzione media del prezzo del biglietto del 7% per tutti i passeggeri che già utilizzano l'AV. Questa riduzione, emersa in tutte le analisi più recenti nei diversi contesti europei, è resa possibile anche dallo stimolo all'efficiamento organizzativo, tecnologico e commerciale frutto degli stimoli derivanti da un mercato più aperto alla competizione.

La tabella successiva permette di rimarcare l'importanza del sostegno al modal shift verso servizi ferroviari particolarmente efficienti dal punto di vista energetico e con livelli di sicurezza molto elevati come quelli offerti dal TGV-M. Infatti, l'utilizzo dell'auto o dell'aereo comporta un costo per la collettività pari rispettivamente a circa 17 volte e 25 volte quello del TGV-M. Anche i servizi intercity e di autobus sono più inquinanti rispettivamente di 2,8 e 3 volte. Questi parametri forniscono una chiara indicazione per l'eventuale introduzione di criteri ambientali nell'assegnazione delle tracce orarie in caso di linee specializzate AV sature, in quanto i servizi ferroviari con maggior capacità e in grado di favorire il modal shift dall'aereo e dalle auto private permettono di ottenere benefici ambientali più rilevanti rispetto a servizi in grado di modificare la scelta modale dai bus o da altri servizi ferroviari come l'IC.

Sulla base di adattamenti al contesto specifico del 2025 in Italia di parametri offerti da CNMC in Spagna<sup>19</sup> e di Cascetta et al. nel 2017<sup>20</sup> in Italia si

(19) I dati dell'indagine demoscopica di CNMC svolta nel 2024 e relativa ai passeggeri generati dalla competizione sulle tre direttrici aperte alla concorrenza evidenzia che il 35% dei passeggeri AV aveva abbandonato uno spostamento con auto privata, il 17% da aereo, l'8% da altri servizi ferroviari, il 4% dai bus e il 36% indotti dalla diversificazione dei servizi e dalla riduzione dei prezzi.

(20) I dati delle indagini demoscopiche svolte in Italia nel 2016 e 2017 e riportato da Cascetta et al.

Figura 3. Sintesi dei valori medi utilizzati per il calcolo delle esternalità ambientali e sociali (valori in euro cent per pax\*km 2025)

Fonte: Elaborazioni GREEN da Linee guida MIT e Handbook EC

MODALITÀ DI TRASPORTO UTILIZZATA	IMPATTO PARAMETRATO CON TGV-M=100
Passeggero TGV-M di SVI con in media 562 pax a bordo	100
Passeggero AV con treni standard con in media 345 pax a bordo	141
Passeggero IC di media-lunga distanza con in media 200 pax a bordo	283
Passeggero bus interregionale	306
Passeggero auto (autostrada)	1718
Passeggero aereo breve distanza	2511

Figura 4. Sintesi dei benefici derivanti dall'ingresso sul mercato AV in Italia (valori annuali in euro)

Fonte: Elaborazioni dell'autore

TIPOLOGIA DI BENEFICI SOCIOECONOMICI E AMBIENTALI	VALORIZZAZIONE ECONOMICA ANNUALE DEI BENEFICI PER GLI UTENTI E PER LA COLLETTIVITÀ
Benefici ambientali derivanti dal modal shift dei passeggeri di SVI	91.266.801 (19%)
Benefici per i passeggeri SVI derivanti da riduzione del tempo grazie al modal shift indotto e la generazione di nuova domanda	199.356.947 (41%)
Benefici per tutti i passeggeri del mercato AV derivanti dalla riduzione del costo medio del biglietto sull'intera rete dei servizi AV	190.750.000 (40%)
<b>Totale</b>	<b>481.373.747 (100%)</b>

è stimato che i nuovi passeggeri di SVI saranno per il 25% passeggeri indotti, cioè derivanti da una scelta di intraprendere lo spostamento grazie al nuovo servizio, e per il 75% passeggeri devianti da altre modalità di trasporto. Per i passeggeri indotti a viaggiare si considerano i costi esterni degli spostamenti con i servizi AV di SVI come un costo aggiuntivo per la collettività.

Una serie di stime specifiche per ciascuna delle modalità di trasporto considerate porta ad indicare nel 66% i passeggeri che utilizzeranno SVI per spostamenti legati a motivi non

lavorativi (*visiting friends and relatives*, turismo, spostamenti per cure o per studio) e il 34% a motivi lavorativi.<sup>21</sup> Per i passeggeri indotti i benefici derivanti dalla riduzione dei tempi dello spostamento sono stati considerati sulla base della regola della metà.<sup>22</sup>

(21) Sulla base delle indicazioni del MIT il valore del tempo dei passeggeri che si spostano su medie e lunghe distanze per motivi di lavoro e per altri motivi hanno una valorizzazione del tempo differente, rispettivamente pari a 44 e 31 euro all'ora.

(22) Nello studio si è tenuto conto del risparmio del tempo dei passeggeri indotti che nelle analisi dei benefici deve essere considerato al 50% in base alla regola della metà (Rule of Half - RoH). Questa scelta si basa sull'assunto secondo cui, in assenza dei nuovi servizi AV, la disponibilità a pagare (DAP) di una parte dei passeggeri indotti è inferiore rispetto al differenziale completo (per un valore che può essere compreso fra l'1 e il 99%) del costo generalizzato di trasporto (che tiene conto sia dei tempi sia dei costi operativi) dei nuovi servizi AV rispetto a quelli preesistenti. La presenza dei nuovi servizi di SVI comporta una riduzione del co-

Questa serie di assunzioni permette di stimare sia i benefici ambientali sia i benefici derivanti dalla riduzione dei tempi di spostamento, tenendo conto che per i passeggeri devianti dal trasporto aereo le tempistiche di viaggio si allungano, ma per questi aumenteranno altri benefici (comfort, la possibilità di lavorare a bordo ecc.), qui non considerati e che giustificano le scelte modali per l'AV, oltre al prezzo.

La tabella seguente permette di sintetizzare i risultati delle analisi delle tre differenti tipologie di benefici per la collettività derivanti dall'ingresso nel mercato dell'AV in Italia di SVI, che sono costituiti per il 19% dai benefici ambientali, per il 41% dalla riduzione dei tempi di viaggio per i passeggeri

che hanno potuto optare per i servizi di SVI, abbandonando modalità di trasporto più lente e per il 40% dalla riduzione del 7% dei costi medi dei biglietti derivante dall'ingresso del nuovo operatore a beneficio anche di tutti i passeggeri che già oggi utilizzano l'AV su tutte le linee.

Un ulteriore elemento di valutazione positiva da considerare è l'incremento dei ricavi per il gestore della rete AV, derivante dai pedaggi che SVI pagherà per l'utilizzo delle tracce orarie per i servizi nazionali. Considerando i treni\*km stimati ed un valore medio del costo delle tracce orarie di 5,5 euro treno\*km, i ricavi aggiuntivi annui per RFI sono stimati in 40,5 mln di euro.

ambizioni di far evolvere il mercato secondo una logica di diversificazione e di sviluppo del traffico della modalità di trasporto più sostenibile. I potenziali effetti socioeconomici e ambientali derivanti dall'ingresso sul mercato di SVI dettagliati in precedenza sono rilevanti sia per i passeggeri sia per l'economia nazionale.

Un ruolo più incisivo e proattivo da parte del regolatore a sostegno della competizione è necessario per ottenere maggiori benefici per la collettività e valorizzare la rete AV, al centro di ambiziosi investimenti pubblici di grande rilevanza.

Inoltre, è di particolare rilevanza per lo sviluppo del settore e delle nuove direttrici verso Sud che il nuovo ciclo di investimenti previsto dal nuovo contratto di programma RFI-MIT a partire dal 2026 sia basato su obiettivi di superamento della saturazione attraverso interventi infrastrutturali e tecnologici, con specifico focus sui circa 100 km di linee congestionate che condizionano i livelli di servizio e le prospettive del mercato AV in Italia.

sto generalizzato di trasporto, che spinge a viaggiare alcune persone che alle circostanze precedenti non avrebbero invece viaggiato, e trattato, secondo la manualistica sia nazionale sia comunitaria, con la RoH, cioè di scegliere di considerare il differenziale al 50%. In considerazione della distanza media ipotizzata per i passeggeri che utilizzano i servizi SVI, pari a 443km, si è stimato un tempo di viaggio medio di 2,5 ore.

## **MU** Sintesi delle analisi

I risultati dello studio evidenziano chiaramente che le attuali barriere infrastrutturali, tecniche e regolamentari all'ingresso di un terzo operatore in Italia costituiscono un elemento mortificante rispetto alle

## Bibliografia

- Baccelli O. (2023), "High speed rail as a strategic tool for achieving European Transport policy goals: smart, integrated and sustainable mobility", CER Policy Paper, con Luigi Ferraris, Brussels
- Beria P., Crozet Y, Guihery L (2025), "Competition models and financial sustainability of high-speed open-access passengers rail operators in Europe", European Transport Studies, Volume 2
- Cascetta E., Carteni A., Henka I., Pagliara F. (2020), "Economic growth, transport accessibility and regional equity impacts of high-speed railways in Italy: ten years ex post evaluation and future perspectives", Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 139
- CER (2023), "Railway contribution to the EU climate target for 2040", Position Paper
- CNMC (2024), "Balance de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril"
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), (2025), "Informe trimestral. Transporte de viajeros por ferrocarril cuarto trimestre 2024"
- European Commission (2019), "EU Handbook on the external costs of transport. Version 1.1. Retrieved from Handbook on the external costs of transport", Publications Office of the EU
- European Commission, Directorate-General for Climate Action, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F. et al., (2024), "Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments", Publications Office of the European Union
- European Commission, Directorate-General for Transport and Mobility Directorate C – Land Transport Unit C.3 Rail Transport – Single European Rail Area, (2024), "Study on passenger and freight rail transport services' prices for final customers", Publications Office of the European Union
- Montero, J. J., & Ramos Melero, R. (2022), "Competitive tendering for rail track capacity: the liberalization of railway services in Spain", Competition and Regulation in Network Industries, 23(1), 43-59