



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

Roma, 14 maggio 2026

Prot. n. 55/2026

1

Osservazioni di federMobilità sulla Delibera ART n. 49/2026

Consultazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie

1. Premessa

federMobilità, nell'esercizio del proprio ruolo di rappresentanza degli Enti e delle Agenzie di mobilità pubblica, intende formulare alcune osservazioni di carattere generale alla Delibera ART n. 49/2026, con particolare riferimento ai suoi effetti sul sistema dei servizi ferroviari regionali in obbligo di servizio pubblico (OSP).

Le osservazioni che seguono non mirano a entrare nel dettaglio tecnico delle singole misure, ma intendono richiamare l'attenzione dell'Autorità sulle implicazioni sistemiche e di principio che l'attuale impostazione della delibera rischia di produrre.

2. Un cambio di paradigma non esplicitato, oltre la regolazione tecnica

La delibera introduce, di fatto, un mutamento profondo del rapporto tra:

- servizio pubblico ferroviario,
- apertura del mercato,
- uso della capacità infrastrutturale.

La riduzione delle quote di capacità riservabili ai servizi OSP configura un ridimensionamento strutturale del ruolo del servizio pubblico, che viene progressivamente relegato a funzione residuale rispetto al mercato.

Tale impostazione appare in contrasto con:

- l'attuale assetto istituzionale delle competenze regionali,
- la funzione di sostenibilità dei servizi pendolari,

E

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N. 0034308/2026 del 14/05/2026

- la struttura reale delle reti ferroviarie regionali.

Il mutamento del rapporto tra servizio pubblico, mercato e capacità infrastrutturale

La delibera introduce, di fatto, un mutamento profondo e non neutrale del rapporto tra servizio pubblico ferroviario, apertura del mercato e utilizzo della capacità infrastrutturale.

Tale impostazione non si limita a regolare le condizioni di accesso all'infrastruttura, ma incide direttamente sulle scelte di pianificazione e programmazione dei servizi, determinando una gerarchia tra usi dell'infrastruttura che, nella prassi, privilegia sistematicamente i servizi commerciali a scapito dei servizi regionali destinati alla mobilità quotidiana.

Questa scelta appare in contrasto con l'attuale assetto istituzionale delle competenze regionali, che attribuisce alle Regioni la responsabilità della programmazione dei servizi ferroviari di interesse pubblico, nonché della costruzione di assetti di offerta integrati e stabili nel tempo. I servizi regionali non costituiscono infatti un utilizzo occasionale della capacità, bensì l'ossatura portante di intere reti ferroviarie, organizzate su base cadenzata, con coincidenze strutturate e forte integrazione modale.

La riduzione ex ante della capacità riservabile agli OSP risulta inoltre incoerente con la funzione di sostenibilità dei servizi pendolari, che assorbono la quota largamente maggioritaria della domanda ferroviaria e svolgono un ruolo essenziale nell'accesso quotidiano al lavoro, allo studio e ai servizi fondamentali. La delibera, nel privilegiare una logica di mercato astrattamente concorrenziale, rischia di subordinare tali esigenze a potenziali utilizzi futuri della capacità, non sempre supportati da una domanda effettiva.

Particolarmente critica appare l'applicazione indifferenziata delle soglie percentuali su reti ferroviarie che, già oggi, presentano una fortissima valenza di trasporto pubblico locale. Esistono infatti numerose reti regionali e sub-regionali nelle quali i soli servizi ferroviari regionali superano ampiamente il 20% della capacità disponibile, costituendo di fatto l'uso prevalente, se non esclusivo, dell'infrastruttura nelle fasce orarie di maggiore domanda.

Su tali reti, l'applicazione automatica dei limiti previsti dalla delibera non rappresenterebbe un riequilibrio tra mercato e servizio pubblico, ma comporterebbe una compressione artificiale dell'offerta ferroviaria esistente, con effetti dirompenti sulla regolarità dell'orario, sulle coincidenze e sull'intero sistema di mobilità regionale.

Appare quindi indispensabile che, prima di applicare soglie rigide e generalizzate, venga prevista una chiara e preventiva individuazione delle reti e delle direttrici a forte valenza di TPL, nelle quali il servizio pubblico costituisce l'utilizzo strutturale dell'infrastruttura e non una componente marginale. Su tali reti dovrebbe essere valutata prioritariamente la continuità e la stabilità del servizio regionale, quale condizione abilitante della mobilità quotidiana.

Parimenti, risulta necessario comprendere e verificare l'effettiva esigenza di mercato su queste reti, evitando di riservare capacità a potenziali servizi commerciali in assenza di manifestazioni di interesse concrete e sostenibili. In un contesto di mercato ancora immaturo, il rischio è quello di sottrarre capacità al servizio pubblico senza che essa venga realmente utilizzata, generando un duplice effetto negativo: riduzione dell'offerta OSP e sottoutilizzo dell'infrastruttura.

In assenza di una distinzione chiara tra reti a vocazione prevalentemente commerciale e reti a vocazione prevalentemente di trasporto pubblico regionale, la delibera rischia di operare come uno strumento di riequilibrio astratto, che non tiene conto della struttura reale delle reti ferroviarie italiane e delle funzioni che esse svolgono nei diversi contesti territoriali.

Istruttoria regolatoria a fronte di un impatto sistemico

Nonostante l'impatto potenzialmente sistemico delle misure introdotte dalla delibera, l'impostazione istruttoria che ne costituisce il fondamento appare prevalentemente di natura **regolatorio-funzionale**. Dall'analisi dei documenti di accompagnamento emerge infatti un'istruttoria concentrata principalmente sulla revisione dei meccanismi di allocazione della capacità, sulla definizione di principi generali di non discriminazione, sulla formalizzazione dei criteri di priorità e sull'allineamento al quadro normativo europeo di riferimento.

L'approfondimento istruttorio risulta quindi orientato alla **coerenza procedurale del processo regolatorio**, alla ricostruzione del contesto giuridico e alla disciplina delle modalità operative di gestione delle richieste confliggenti, ma non si estende a una lettura sistemica del funzionamento reale del trasporto ferroviario passeggeri nei diversi contesti infrastrutturali. In particolare, non risulta sviluppata un'analisi comparativa dell'effettivo utilizzo della capacità sulle diverse tipologie di rete – reti ad alta velocità, reti convenzionali a doppio binario, reti a semplice binario elettrificate e diesel – né una valutazione dei volumi di servizio e di domanda che insistono su tali infrastrutture.

Manca altresì un approfondimento istruttorio volto a distinguere tra direttrici e reti effettivamente contendibili dal mercato e reti caratterizzate da una **valenza strutturalmente e prevalentemente di trasporto pubblico regionale**, nelle quali i servizi in obbligo di servizio pubblico costituiscono già oggi l'utilizzo dominante della capacità disponibile. Le soglie percentuali introdotte dalla delibera risultano pertanto definite in modo uniforme ed ex ante, senza essere ancorate a una valutazione preventiva della saturazione reale delle linee, della loro funzione nel sistema di mobilità regionale e dell'esistenza di un interesse di mercato concreto e dimostrato.

In assenza di tali elementi istruttori, la regolazione, pur formalmente neutra, finisce per produrre effetti sostanziali sulle scelte di pianificazione dell'offerta, sulla gerarchia tra funzioni della rete e sull'equilibrio tra servizi a mercato e servizi di interesse pubblico. La delibera rischia così di incidere indirettamente su ambiti che attengono alla programmazione del servizio e alla definizione del modello di mobilità territoriale, senza che tali effetti siano stati esplicitamente assunti, valutati e discussi a un livello politico-istituzionale.

Un necessario approfondimento istruttorio: elemento determinante

Un elemento centrale, che risulta sostanzialmente assente nell'impostazione della delibera, è rappresentato da un adeguato e preventivo approfondimento istruttorio sull'attuale utilizzo delle diverse tipologie di rete ferroviaria.

In particolare, appare essenziale che la fase istruttoria analizzi in modo sistematico e comparativo l'effettivo impiego della capacità infrastrutturale sulle reti ad alta velocità, sulle reti a doppio binario, nonché sulle reti a semplice binario – sia elettrificate sia diesel – che costituiscono l'ossatura del servizio ferroviario regionale.

Le reti ferroviarie ad alta velocità presentano oggi volumi di traffico molto rilevanti sia in termini di treni/giorno sia di passeggeri/giorno per tratta; tuttavia, tali servizi impegnano la capacità infrastrutturale in modo relativamente limitato, grazie a caratteristiche operative, tecnologiche e di segregazione funzionale della rete stessa. In questi contesti, l'eventuale competizione tra servizi appare, nella gran parte dei casi, governance-ready e difficilmente sovrapponibile alle criticità tipiche delle reti regionali.

Viceversa, sulle reti ferroviarie convenzionali – in particolare quelle a doppio binario e ancor più quelle a semplice binario – la capacità disponibile è strutturalmente più limitata e fortemente condizionata dall'intensità del servizio regionale, dalla presenza di nodi, interferenze di circolazione e vincoli infrastrutturali. È proprio su queste reti che i servizi in obbligo di servizio pubblico rappresentano spesso l'utilizzo prevalente, se non esclusivo, dell'infrastruttura nelle fasce di maggiore domanda.

In assenza di un'analisi puntuale dell'utilizzo attuale della capacità sulle diverse reti, la delibera assume implicitamente che la pressione competitiva del mercato sia omogenea e diffusa sull'intero sistema ferroviario nazionale. Tale assunzione non trova riscontro nella realtà, dove la domanda commerciale risulta fortemente concentrata su specifiche direttrici e del tutto marginale, se non assente, su ampie porzioni della rete regionale.

Un adeguato approfondimento istruttorio consentirebbe invece di:

- distinguere le reti e le direttrici effettivamente contendibili dal mercato da quelle a forte e strutturale valenza di trasporto pubblico locale;
- valutare il grado di saturazione reale della capacità infrastrutturale in relazione ai servizi effettivamente svolti;
- comprendere ove esista una domanda di mercato concreta e misurabile, e ove essa rimanga puramente potenziale.

In particolare, sarebbe necessario identificare sin da subito le reti e le direttrici che già oggi superano ampiamente la soglia del 20% di utilizzo della capacità con soli servizi regionali, evitando che tali contesti vengano automaticamente assoggettati a limiti generalizzati non coerenti con la loro funzione principale. Su queste reti, prima di ridurre capacità al servizio pubblico, dovrebbe essere dimostrata l'esistenza di un'effettiva esigenza di mercato, supportata da manifestazioni di interesse concrete e sostenibili.

In mancanza di tale chiave istruttoria, il rischio è che la regolazione operi in modo astratto e uniforme, imponendo vincoli identici a situazioni profondamente diverse, con l'effetto di comprimere il servizio pubblico ferroviario senza che la capacità liberata venga necessariamente utilizzata.

Per questo motivo, un approfondimento istruttorio sull'effettivo utilizzo delle reti non rappresenta un elemento accessorio, ma costituisce un passaggio necessario e determinante per una regolazione equilibrata, efficace e coerente con la realtà del sistema ferroviario.

3. Ordine di priorità e tutela dell'utenza quotidiana

L'ordine di priorità introdotto dalla delibera, privilegiando i servizi commerciali e definendo in modo restrittivo e parziale le fasce di punta, rischia di risolvere sistematicamente il conflitto di capacità a

scapito del servizio pubblico, penalizzando l'utenza della mobilità locale – largamente maggioritaria – e indebolendo la tutela dei reali picchi di domanda di studenti e lavoratori.

Ordine di priorità e penalizzazione strutturale della domanda pendolare

L'ordine di priorità definito dalla delibera, che privilegia i servizi commerciali rispetto ai servizi regionali in obbligo di servizio pubblico, determina una penalizzazione strutturale dell'utenza pendolare e studentesca, che rappresenta oggi la quota largamente maggioritaria della domanda ferroviaria. Tale scelta si fonda su un presupposto non dimostrato: l'esistenza di una domanda di mercato numericamente rilevante e competitiva rispetto a quella pendolare, che in molte reti regionali e sub-regionali non trova riscontro nei flussi reali di traffico.

La delibera attribuisce così prevalenza a una domanda potenziale o prospettica, a scapito di una domanda reale, quotidiana e consolidata, senza una verifica puntuale dell'interesse di mercato sulle singole direttrici. A ciò si aggiunge una definizione delle fasce di punta parziale e non rappresentativa dei reali picchi di domanda, che esclude orari cruciali per studenti e lavoratori e riduce artificialmente il perimetro di tutela del servizio pendolare.

Occorre inoltre considerare che la domanda regionale è per sua natura sistemica: si fonda sulla prevedibilità dell'offerta, sulle reti cadenzate e sull'affidabilità complessiva del sistema. In questo contesto, la sottrazione anche di una sola traccia – incluse le ore di morbida – può generare una perdita strutturale di domanda sull'intera giornata, riducendo l'attrattività del servizio pubblico. Ne consegue che il conflitto risolto a favore dei servizi commerciali rischia di non produrre maggiore efficienza, ma una progressiva erosione della base di utenza del trasporto ferroviario regionale e dell'equilibrio complessivo del sistema di mobilità.

4. Capacità infrastrutturale: un approccio astratto

Il modello di calcolo della capacità adottato dalla delibera non appare coerente con la gestione reale delle infrastrutture ferroviarie, in particolare sulle linee nuove o rinnovate.

Le manutenzioni pesanti, cicliche e concentrate nel tempo, comportano interruzioni prolungate dell'esercizio e una drastica riduzione della capacità effettiva disponibile.

L'assenza di una valutazione dinamica di tali elementi produce una rappresentazione astratta della capacità che, applicata in modo meccanico, si traduce in una riduzione concreta del servizio.

Capacità "astratta" vs capacità "reale": chi la determina, che cos'è e perché l'eterotachicità "mangia" capacità

Il richiamo alla "capacità" richiede una precisazione di metodo: non è un numero assoluto, ma un concetto operativo che dipende da come l'infrastruttura viene utilizzata (orario, mix dei servizi, margini, stabilità). Ne consegue che la capacità non è un dato "terzo", bensì l'esito di responsabilità e scelte: del Gestore dell'Infrastruttura, delle politiche di assegnazione e delle regole d'uso che rendono la rete concretamente disponibile. In sintesi: la capacità non si "misura", si "costruisce" con decisioni.

Nella pratica, il GI influenza la capacità fruibile non solo tramite regole e processi del PIR, ma anche attraverso scelte orientate a manutenibilità e gestione dell'esercizio: interruzioni programmate (es.

IPO), rallentamenti e limitazioni, modalità autorizzative e tempi di ripristino. Questi fattori possono generare “capacità negativa”, incidendo quotidianamente su regolarità dell’orario, affidabilità del servizio ed esperienza utente, soprattutto sulle reti a forte valenza pendolare. Se la capacità è ridotta “a monte”, l’allocazione “a valle” diventa una redistribuzione della scarsità.

Poiché la capacità dipende anche da come si “misura” (assunzioni, criteri, margini), la capacità dichiarata è affidabile solo se trasparente, motivata e verificabile ex ante; la stessa impostazione UIC 406 evidenzia la dipendenza dalla compressione dell’orario e la sensibilità ai buffer. Inoltre, trascurare l’eterogeneità/eterotachicità porta a una rappresentazione meccanica: i servizi regionali omotachici massimizzano la capacità, mentre l’inserimento di servizi eterotachici aumenta conflitti e margini necessari, riducendo la capacità praticabile e la robustezza, soprattutto su reti vincolate. La capacità non è solo “quanta rete c’è”, ma “quanto traffico diverso” la rete riesce a sostenere senza collassare.

Il Gestore dell’Infrastruttura dispone inoltre di un margine rilevante di azione per incrementare la capacità praticabile, attraverso la costruzione di orari omotachici, la razionalizzazione delle tracce e la definizione di finestre orarie coerenti, soprattutto nei colli di bottiglia della rete, orientate a massimizzare la capacità e la robustezza complessiva del sistema.

Velocità di utilizzo dell’infrastruttura e criteri di stabilità dell’orario

Inoltre, nella fase di assegnazione e gestione delle tracce, il Gestore dell’Infrastruttura adotta criteri di stabilità e robustezza dell’orario che incidono direttamente sulla velocità di utilizzo prevista dell’infrastruttura: la scelta di margini più ampi, di velocità operative più prudenti e di regole conservative di circolazione, seppur finalizzate a ridurre il rischio di propagazione dei ritardi, comporta un ulteriore consumo di capacità e una riduzione del numero effettivo di tracce fruibili.

Ulteriore approfondimento istruttorio su capacità e indisponibilità della rete (lavori, rallentamenti, soggezioni)

Anche con riferimento al tema della capacità, si ritiene necessario un ulteriore approfondimento istruttorio. Nei documenti di consultazione la regolazione risulta prevalentemente focalizzata sui criteri e sulle procedure di allocazione della capacità (priorità, gestione dei conflitti, limiti percentuali), senza che emerga con pari evidenza un’analisi sistemica di come la capacità praticabile venga concretamente determinata a monte, attraverso la programmazione delle indisponibilità e la gestione delle limitazioni da parte del Gestore dell’Infrastruttura.

La capacità effettivamente fruibile dagli utenti e dalle imprese ferroviarie dipende infatti in modo significativo dalle riduzioni temporanee di capacità e dalle soggezioni all’esercizio (interruzioni programmate, incluse le IPO, rallentamenti e limitazioni), che incidono sulla continuità del servizio e possono generare, nei fatti, fenomeni di capacità negativa e disservizi ricorrenti.

Poiché esistono già strumenti strutturati di pianificazione della capacità (ad esempio la Capacity Strategy nell’ambito del processo TTR, che contempla espressamente le restrizioni temporanee di capacità), si propone che la regolazione valorizzi tali strumenti prevedendo obblighi rafforzati di trasparenza, motivazione e verificabilità delle riduzioni di capacità, nonché una valutazione ex ante del bilanciamento tra benefici manutentivi/infrastrutturali e costo sistemico per l’utenza e per la programmazione del servizio pubblico. In assenza di un quadro istruttorio sull’effettivo utilizzo della capacità e sulla minimizzazione delle indisponibilità programmate, la regolazione del solo processo di

allocazione rischia di operare su un presupposto non neutro di capacità “dichiarata”, senza garantire che la capacità resa disponibile sia realmente ottimizzata rispetto ai benefici complessivi di sistema.

Richieste operative ad ART in materia di capacità e indisponibilità della rete

Alla luce delle criticità evidenziate, e considerando che la capacità effettivamente fruibile è il risultato congiunto di caratteristiche infrastrutturali e scelte gestionali del Gestore dell'Infrastruttura, si ritiene opportuno che l'Autorità valuti l'introduzione dei seguenti indirizzi operativi mirati.

1. Trasparenza e motivazione delle riduzioni di capacità

ART dovrebbe prevedere che ogni riduzione significativa e ricorrente di capacità (IPO, TCR, rallentamenti e limitazioni prolungate) sia accompagnata da:

- motivazione tecnica esplicita;
- durata attesa e tempi di ripristino;
- distinzione chiara tra indisponibilità necessarie e indisponibilità prudenziali/organizzative.

Obiettivo: rendere verificabile il passaggio dalla capacità teorica a quella effettivamente praticabile.

2. Valutazione ex ante degli impatti sul servizio

La programmazione delle indisponibilità dovrebbe essere subordinata a una valutazione preventiva degli effetti sistemici, considerando almeno:

- continuità dei servizi cadenzati regionali;
- perdita potenziale di domanda pendolare e studentesca;
- ricadute sull'integrazione modale e sui servizi complementari.

Obiettivo: orientare le scelte verso il massimo beneficio di sistema.

3. Coerenza con l'utilizzo reale della rete

ART dovrebbe evitare riduzioni preventive e indifferenziate di capacità senza verifica dell'utilizzo alternativo effettivo, prevedendo che:

- le riduzioni siano coerenti con una domanda reale e dimostrata;
- non si assuma un automatico assorbimento da parte del mercato;
- sulle reti a forte valenza TPL prevalga la continuità del servizio.

4. Integrazione con la pianificazione della capacità (TTR)

Tenuto conto degli strumenti esistenti (es. *Capacity Strategy* nel processo TTR), ART dovrebbe:

- integrare tali strumenti nel quadro regolatorio;
- rendere dichiarabili e confrontabili nel tempo le “capacità negative”;
- assicurare coerenza tra pianificazione, allocazione e qualità del servizio.

Vantaggio: rafforzare la regolazione senza nuovi oneri procedurali.

5. Presidi su rallentamenti e limitazioni strutturali

ART dovrebbe introdurre presidi specifici per rallentamenti e limitazioni di lunga durata che incidono stabilmente su orari e percorrenze, poiché in tali casi la capacità è strutturalmente erosa e non solo temporaneamente ridotta.

6. Distinzione tra reti a vocazione commerciale e reti TPL

La disciplina della capacità dovrebbe distinguere tra:

- direttrici realmente contendibili dal mercato;
- reti e nodi a prevalente funzione di trasporto pubblico locale.

Su queste ultime, la regolazione dovrebbe prioritariamente tutelare stabilità, omotachicità e robustezza dell'orario, evitando che indisponibilità e servizi eterotachici compromettano l'uso efficiente dell'infrastruttura.

8

5. Effetti sistemici e criticità applicative

L'applicazione delle misure previste dalla delibera produce una serie di effetti a catena:

- compromissione dei servizi ferroviari cadenzati e delle coincidenze strutturate;
- instabilità della programmazione pluriennale;
- impatti diretti sulla rete dei servizi bus complementari;
- extracosti potenzialmente a carico delle Regioni;
- rischio di sottoutilizzo dell'infrastruttura qualora il mercato non manifesti un interesse effettivo.

Si evidenzia inoltre il carattere sostanzialmente retroattivo delle misure rispetto a contratti e accordi quadro già in essere.

Effetti sistemici e retroattivi delle misure introdotte dalla delibera

L'applicazione delle misure previste dalla delibera è suscettibile di produrre **effetti sistemici** che vanno oltre la singola allocazione della capacità e incidono sull'intero assetto del servizio pubblico ferroviario regionale. In particolare, la riduzione preventiva e generalizzata della capacità compromette i **servizi cadenzati e le coincidenze strutturate**, che costituiscono l'ossatura dell'offerta regionale e risultano altamente sensibili anche a variazioni limitate delle tracce disponibili, con effetti sproporzionati sulla stabilità complessiva del servizio.

A ciò si associano **criticità sulla programmazione pluriennale**, poiché l'incertezza sulla futura disponibilità della capacità rende difficile la costruzione di orari robusti e coerenti con contratti di servizio, investimenti in materiale rotabile e organizzazione del personale. Tale instabilità si riflette inoltre sulla rete dei **servizi bus complementari**, fortemente dipendente dalla regolarità dell'orario ferroviario, generando inefficienze e un peggioramento dell'integrazione modale.

Sul piano economico-finanziario, le misure possono determinare **extracosti significativi per le Regioni**, chiamate a compensare la riduzione del servizio ferroviario o a sostenere perdite di efficienza, soprattutto in presenza di contratti già strutturati su determinati livelli di offerta. Parallelamente, sussiste il rischio di **sottoutilizzo dell'infrastruttura** qualora il mercato non esprima

una domanda reale e duratura, con il paradosso di ridurre il servizio pubblico senza un corrispondente sviluppo dell'offerta commerciale.

Infine, l'incidenza delle nuove regole su **contratti di servizio e accordi quadro già in essere** conferisce alle misure un carattere sostanzialmente retroattivo, alterando equilibri programmatori e finanziari consolidati e trasferendo sugli Enti affidanti l'onere di gestire gli effetti dell'adattamento. Nel loro complesso, tali elementi mettono in discussione **stabilità, efficienza e funzione sociale del servizio ferroviario regionale**, evidenziando un impatto non circoscritto ma strutturale sul sistema di mobilità.

Riverberi sull'equilibrio economico-finanziario e contraddizioni della regolazione

9

Gli effetti descritti assumono particolare rilievo rispetto all'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio, definiti e sottoscritti sulla base delle regole della stessa Autorità. La riduzione preventiva della capacità destinata ai servizi in obbligo di servizio pubblico, in assenza di una verifica dell'effettiva domanda sostitutiva, rischia di alterare significativamente tali equilibri, con effetti penalizzanti sia per le Regioni, in qualità di enti affidanti, sia per le imprese ferroviarie, chiamate a operare in un contesto reso più incerto e instabile.

Si determina così una contraddizione interna al quadro regolatorio: mentre le norme ART sui contratti di servizio mirano a garantire stabilità e sostenibilità nel medio-lungo periodo, le misure sulla capacità sottraggono offerta di trasporto pubblico effettivamente utilizzata per riservare spazio a una domanda commerciale potenziale e non dimostrata. In tal modo, il servizio pubblico viene ridotto in anticipo, senza garanzia che i benefici attesi dall'apertura del mercato si concretizzino.

Il paradosso è accentuato nei contesti a domanda debole ma strutturale, dove l'indebolimento del servizio pubblico riduce ulteriormente l'attrattività delle relazioni e rende meno probabile, non più probabile, l'ingresso di operatori a mercato. A ciò si aggiunge il peggioramento degli indicatori di efficienza ed efficacia dei contratti di servizio – in particolare del rapporto ricavi/costi – a fronte di costi in larga parte rigidi, nonché un calo dei ricavi infrastrutturali associati alle tracce regionali. Il risultato potenziale è un duplice squilibrio: meno servizio per i cittadini, maggiori oneri per la finanza pubblica e nessun effettivo sviluppo dell'offerta commerciale, in evidente tensione con gli obiettivi di sostenibilità e tutela dell'utenza perseguiti dalla stessa Autorità.

In ogni caso, ogni intervento regolatorio in materia di capacità dovrebbe essere valutato anche in relazione agli effetti sull'accessibilità del sistema ferroviario per gli utenti, sulla semplicità di utilizzo dei servizi e sull'integrazione complessiva dell'offerta di mobilità. In tale prospettiva, appare necessario distinguere tra iniziative commerciali meramente speculative e servizi ferroviari commerciali effettivamente in grado di generare domanda aggiuntiva, integrazione territoriale e incremento dell'utilizzo del trasporto ferroviario. La regolazione della capacità dovrebbe inoltre favorire uno sviluppo progressivo di un sistema ferroviario più integrato a livello nazionale ed europeo, sostenendo la continuità dei collegamenti interregionali e internazionali. Tale obiettivo risulta strettamente connesso anche alla possibilità per gli utenti di accedere all'offerta ferroviaria attraverso piattaforme digitali interoperabili e integrate, basate su condizioni di accesso ai dati e ai sistemi di vendita improntate a equità, trasparenza e non discriminazione, a beneficio della concorrenza e della qualità del servizio reso ai passeggeri.

6. Un approccio alternativo: gradualità e verifica del mercato

federMobilità ritiene che l'apertura del mercato debba avvenire secondo un approccio progressivo, selettivo e pianificato, fondato su:

- manifestazioni di interesse su direttrici specifiche;
- verifica effettiva della domanda di mercato;
- coordinamento con la programmazione regionale;
- eventuale adeguamento mirato dell'infrastruttura.

Solo a fronte di richieste concrete e verificate appare razionale riorganizzare l'allocazione delle tracce, evitando tagli generalizzati e preventivi ai servizi OSP.

Un approccio progressivo, selettivo e pianificato all'apertura del mercato

federMobilità ritiene che l'apertura del mercato ferroviario passeggeri debba seguire un percorso progressivo, selettivo e pianificato, evitando meccanismi automatici di riduzione preventiva del servizio pubblico e garantendo al contempo tutela dell'utenza e stabilità del sistema. Il primo passo è una verifica linea per linea della capacità dichiarata e realmente praticabile, misurata sull'intero anno 2025, affiancata da una misurazione strutturata della capacità effettiva dei nodi, veri colli di bottiglia che determinano la capacità "di sistema". [Osservazio...bera ART n | Word]

Solo su questa base l'eventuale apertura del mercato dovrebbe essere preceduta da manifestazioni di interesse su direttrici specifiche, per accertare una domanda commerciale reale e coerente con i vincoli infrastrutturali; ogni riorganizzazione delle tracce deve avvenire in coordinamento con la programmazione regionale, preservando cadenzamenti e coincidenze già in esercizio. Gli eventuali adeguamenti infrastrutturali dovrebbero essere mirati (nodi, precedenza, robustezza dell'orario, capacità residua) e attivati solo a fronte di richieste concrete e verificate. [Osservazio...bera ART n | Word]

A supporto, è necessario un sistema di verifica continuativa: report mensili del GI su capacità dichiarata e capacità effettivamente resa disponibile, con scostamenti, cause delle indisponibilità e impatti sul servizio, così da ancorare le scelte regolatorie a dati oggettivi. In assenza di queste verifiche, tagli generalizzati ai servizi OSP rischiano di essere controproducenti: riducono subito il servizio e l'attrattività del sistema senza garantire un corrispondente sviluppo del mercato.

7. Conclusioni

Nel condividere gli obiettivi generali di apertura del mercato e di uso efficiente dell'infrastruttura ferroviaria, federMobilità ritiene che la Delibera n. 49/2026, nella sua attuale formulazione, presenti elementi di forte criticità tali da rischiare di compromettere le fondamenta del servizio pubblico ferroviario regionale, così come oggi strutturato e programmato.

In particolare, l'approccio adottato appare fondato su presupposti astratti e generalizzati che non tengono adeguatamente conto della struttura reale delle reti, della domanda effettiva e delle implicazioni sistemiche sulla programmazione, sui contratti di servizio e sull'equilibrio

economico-finanziario degli stessi. In assenza di un adeguato approfondimento istruttorio, l'applicazione delle misure rischia di produrre effetti irreversibili sul servizio pubblico prima ancora che si manifestino eventuali benefici derivanti dall'apertura del mercato.

federMobilità auspica pertanto un approfondimento istruttorio sostanziale, con il coinvolgimento del Gestore dell'Infrastruttura (GI), delle Imprese Ferroviarie (IF) e degli Enti affidanti (EA), finalizzato a verificare la coerenza complessiva dell'impianto regolatorio e a valutare in modo integrato gli effetti delle misure sulla capacità reale, sull'offerta di servizio e sulla sostenibilità economica del sistema.

Si ritiene necessario che tale approfondimento conduca a una revisione dell'impostazione complessiva della delibera, attraverso un confronto strutturato con le Regioni e con gli Enti di mobilità, al fine di costruire un modello regolatorio più equilibrato, sostenibile e coerente con la realtà operativa del sistema ferroviario regionale, nonché con le competenze istituzionali e le responsabilità di programmazione proprie dei territori.

In questo contesto, federMobilità chiede l'attivazione di un incontro urgente con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, finalizzato a discutere nel merito le criticità evidenziate e ad avviare un percorso di confronto che consenta di riallineare gli obiettivi della regolazione con le esigenze del servizio pubblico, dell'utenza e della sostenibilità complessiva del sistema di trasporto.

Cordiali saluti

Il Presidente

Giuseppe Ruzziconi

