

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DI MODIFICA DI RETE FERROVIARIA ITALIANA
S.P.A. ALL'ALLEGATO A ALLA DELIBERA n. 49/2026 del 17 aprile 2026**

Revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014.

Documento di consultazione.

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 2	[Non esistente]	2.16 Reti ferroviarie regionali interconnesse: le reti ferroviarie individuate dal D.M. 5 agosto 2016 (s.m.i.) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Si propone di aggiungere tra le definizioni quella di "reti ferroviarie regionali interconnesse".
Misura 2	2.13 Modalità di utilizzazione predefinita della capacità (capacità pre-planned): modalità di utilizzazione della capacità di una o più porzioni di infrastruttura sature, giustificata dal GI sulla base dell'analisi di capacità e individuata a seguito di consultazione con il mercato, da utilizzarsi prioritariamente per l'allocazione capacità.	2.13 Modalità di utilizzazione predefinita della capacità (capacità pre-planned): modalità di utilizzazione della capacità di una o più porzioni di infrastruttura sature , giustificata dal GI sulla base dell'analisi di capacità e individuata a seguito di consultazione con il mercato, da utilizzarsi prioritariamente per l'allocazione capacità.	Si ritiene opportuno consentire al GI di utilizzare modelli di capacità pre-pianificata anche alle porzioni di infrastruttura non sature, dal momento che risulta ottimale per la gestione della capacità poter garantire la continuità spaziale da origine a destinazione sull'intera rete ferroviaria. (Osservazione coordinata con osservazioni alle Misure 3.4 e 5.6.
Misura 3	3.3 Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale della capacità infrastrutturale, e considerato anche il massimo interesse sociale conseguibile, la programmazione dell'orario, nel massimizzare l'accessibilità dei diversi territori serviti dall'infrastruttura ferroviaria nazionale, rispetta le indicazioni generali del Ministero competente, riguardo alle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, contenute nel documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015, oltre che quelle pertinenti delle Regioni e Province Autonome.	3.3 Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale della capacità infrastrutturale, e considerato anche il massimo interesse sociale conseguibile, la programmazione dell'orario, nel massimizzare l'accessibilità dei diversi territori serviti dall'infrastruttura ferroviaria nazionale, rispetta le indicazioni generali del Ministero competente, riguardo alle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, contenute nel documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015, nonché emanate in conformità all'articolo 4 del Nuovo Regolamento (UE) 2026/1184 , oltre che quelle pertinenti delle Regioni e Province Autonome.	Si propone di integrare il richiamo a quanto disciplinato dal d.lgs. 112/2015 con un riferimento all'art. 4 del nuovo Regolamento (UE) 2026/1184 -avente applicazione dal 12 giugno 2026- ove è sancito che lo Stato membro ha la facoltà di fornire al GI indirizzi strategici basati sulle strategie indicative di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria che per specifici aspetti possono essere vincolanti ai fini della pianificazione strategica della capacità e della fase di allocazione. (Osservazione coordinata con osservazione alla misura 9.5)
Misura 3	3.4 Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a	3.4 Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di	La modifica proposta muove dalla considerazione che i principi e le regole di programmazione di cui alla Misura 4.2 nonché le previsioni della Misura 2 dell'All. A alla delibera n. 116/2025, costituiscono



	seguito di consultazione con il mercato – e operando nel rispetto sia dei principi di cui alla Misura 4.2, sia della Misura 2 dell’Allegato A alla delibera n. 116/2025, che costituiscono il riferimento per l’utilizzo efficace ed ottimale dell’infrastruttura - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con <i>capacità pre-planned</i>) giustificandone il ricorso attraverso l’analisi di capacità e individuando: i) le relazioni origine-destinazione principali e secondarie che utilizzano/hanno utilizzato nell’arco degli ultimi 10 anni/che si prevede possano ragionevolmente utilizzare, nel rispetto dei principi generali di accessibilità di cui alla misura 6, le porzioni di infrastrutture sature; ii) le modalità di utilizzazione di tali porzioni di infrastruttura tramite appositi canali orari di cui sono specificati la velocità di riferimento, le relazioni origine/destinazione (con le eventuali fermate commerciali) che possono essere servite, i segmenti di mercato (pax o merci) di pertinenza; iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9 rispettivamente per la capacità quadro (da applicarsi sempre anche ad accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti).	consultazione con il mercato – e tenendo opportunamente conto operando nel rispetto sia dei principi di cui alla Misura 4.2 del presente atto, sia della Misura 2 dell’Allegato A alla delibera n. 116/2025, che costituiscono il riferimento per l’utilizzo efficace ed ottimale dell’infrastruttura - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con <i>capacità pre-planned</i>) giustificandone il ricorso attraverso l’analisi di capacità e individuando: i) le relazioni origine-destinazione principali e secondarie che utilizzano/hanno utilizzato nell’arco degli ultimi 10 anni/che si prevede possano ragionevolmente utilizzare, nel rispetto dei principi generali di accessibilità di cui alla misura 6, le porzioni di infrastrutture sature; [...]	certamente un necessario riferimento nell’elaborazione dei modelli di esercizio con capacità <i>pre-planned</i> ma il loro pedissequo rispetto - soprattutto per quanto concerne le citate regole di programmazione – risulta, ad avviso del Gestore, un vincolo eccessivamente stringente che potrebbe anche porsi in contrasto con la necessità -espressa nel prosieguo della Misura- di considerare le relazioni origine-destinazione principali e secondarie storicamente servite/che si prevede saranno servite, impedendo così di valorizzare adeguatamente le peculiarità di utilizzo di una data infrastruttura. Si ritiene inoltre opportuno eliminare, in coerenza con quanto osservato alle misure 2.13 e 5.6, la limitazione dell’ambito di applicazione della capacità pre-pianificata alle sole porzioni di infrastruttura sature. L’estensione dell’applicazione della capacità pre-planned anche alle porzioni di infrastruttura non sature consentirebbe difatti di trattare in maniera univoca gli eventuali conflitti secondo i criteri della misura 5.7. Si fa riferimento al caso in cui il conflitto si verifichi in una porzione di infrastruttura non satura (linea e/o impianto) dove convergono tracce (i) richieste su capacità pre-pianificata in quanto insistenti su una porzione di linea satura e (ii) richieste in assenza di capacità pre-pianificata. Si rileva, inoltre, come l’utilizzo della capacità pre-planned, anche in tratte della rete con livello di utilizzo inferiore all’85%, garantisca la possibilità di offrire al mercato un insieme di prodotti commerciali armonizzati, in grado di soddisfare sia le esigenze manifestate dagli stakeholders che la capacità dell’infrastruttura in termini di (i) massimizzazione dell’offerta, (ii) minimizzazione dei potenziali conflitti, (iii) affidabilità dell’offerta. Tale armonizzazione risulta tanto più indispensabile laddove una porzione di infrastruttura non satura sia interessata anche da prodotti commerciali provenienti da una porzione di infrastruttura satura. Estendendo tale modalità di progettazione dell’offerta si garantirebbe il percorso di sistematizzazione e pianificazione dei sistemi di mobilità su ferro sia da parte del Gestore che degli stakeholders, consentendo all’utenza di fruire di una continuità dell’offerta ferroviaria nel corso degli anni. Differentemente, anche alla luce della nuova disciplina in merito agli Accordi Quadro, questo Gestore si troverebbe ogni anno ad affrontare un processo di allocazione della capacità in orario in assenza di una struttura di offerta “base”, con evidenti complessità operative non conciliabili con le tempistiche eurounitarie della progettazione dell’offerta, oltre che esiti allocativi potenzialmente in forte discontinuità di anno in anno, in particolare con riferimento al segmento OSP regionale.
Misura 4	4.2 È da ritenersi funzionale al perseguimento del massimo interesse sociale la composizione equilibrata, nell’ambito della	Nessuna modifica/integrazione proposta.	Rispetto alle nuove regole di programmazione fissate dalla misura in questione ed in virtù della vista complessiva di cui gode in qualità di GI, RFI ritiene utile fornire, a beneficio di tutti gli attori coinvolti, delle esemplificazioni di alcuni degli



	programmazione dell'orario di servizio: - dell'offerta di servizi di trasporto ferroviario passeggeri eserciti in regime di OSP, ossia dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale come definiti dall'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) 1370/2007, individuati dalle amministrazioni affidanti; - della possibilità, da garantirsi ai passeggeri, di accedere ad un vasto insieme di offerte di servizi di trasporto ferroviario da parte di differenti richiedenti capacità operanti a mercato e quindi senza la fruizione di contributi pubblici; - dell'offerta di servizi di trasporto ferroviario merci, tramite la messa a disposizione di adeguata capacità, anche individuando differenti livelli di capacità da preservare in funzione delle diverse fasce orarie individuabili nel corso della giornata. A tale scopo, il GI adotta, nello svolgimento delle attività di allocazione, fatto salvo il rispetto delle aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, le seguenti regole di programmazione dell'utilizzo della capacità, secondo cui sulle linee della rete ferroviaria di competenza è garantito accesso nel seguente ordine di priorità decrescente dall'alto verso il basso: a) ai servizi di trasporto merci/passeggeri internazionali a mercato e OSP; b) ai servizi di trasporto passeggeri nazionali lunga percorrenza OSP; c) nelle fasce orarie pendolari (dalle ore 6.00 alle ore 9.00 e dalle ore 17.00 alle ore 20.00) ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP; d) nella fascia oraria dalle ore 6.00 alle ore 22.00, con l'eccezione delle fasce orarie pendolari di cui alla precedente lettera c), ai servizi di trasporto passeggeri a mercato; e) dalle ore 22.00 alle ore 6.00 ai servizi di trasporto merci, con priorità per quelli internazionali.	effetti che potrebbero derivare dall'applicazione di dette regole. Innanzitutto, si osserva come le nuove regole proposte qualifichino il trasporto viaggiatori e merci internazionale sempre prevalente rispetto: (i) al segmento OSP sia in fascia pendolare che non; (ii) al segmento a mercato in fascia diurna su linee non specializzate. La previsione di cui alla lettera a) della misura 4.2 potrebbe comportare una drastica riduzione del segmento OSP regionale in fascia pendolare ovvero la totale assenza in fascia non pendolare in presenza di trasporto internazionale, OSP LP e servizi a mercato. Si evidenzia come, in linea generale, le principali linee di nodo o afferenti ai nodi (es Milano), siano attualmente caratterizzate da un'occupazione media giornaliera di servizi OSP pari circa al 50%-60% della capacità commerciale. In tale contesto, l'assoluta prevalenza assegnata al traffico internazionale merci dalle nuove regole proposte potrebbe comportare effetti di compressione del segmento OSP anche nelle fasce pendolari. Per quanto riguarda le linee afferenti ai principali valichi internazionali si rappresentano, a titolo esemplificativo, gli attuali volumi di offerta OSP Regionale nella tratta Conegliano-Treviso che si sostanziano in 4 treni/ora per senso di marcia da/per Venezia. A fronte di una capacità commerciale di 7 treni/h, 4 tracce (pari al 60%), in applicazione delle nuove regole proposte, potranno essere riservate al traffico internazionale merci e viaggiatori e 2 al segmento OSP Regionale in fascia pendolare in assenza di OSP LP. Nessuna traccia in fascia non pendolare, in caso di presenza contemporanea del segmento OSP LP, mercato e traffico internazionale. Si rileva, inoltre, come nel segmento a mercato <u>non siano distinti i servizi che percorrono anche parzialmente linee AV da altri servizi a mercato</u>. A fronte di tale generalizzazione si evidenzia come il trasporto di tipo "leisure" - la cui richiesta di utilizzo degli impianti saturi di Milano C.le e Roma Termini e di linee di complessa programmazione è cresciuta nel corso degli anni - risulterebbe prevalente nelle fasce non pendolari rispetto al traffico OSP Regionale pur non potendosi considerare le due tipologie di servizio sostituite in termini di funzione. Appare inoltre opportuno rappresentare che il traffico a mercato che non percorre linee AV ma tocca impianti saturi potrebbe risultare prevalente, in base ai criteri della misura 6.1, rispetto al trasporto AV, in assenza di capacità <i>pre-planned</i>, con effetti di mancata ottimizzazione della capacità d'infrastruttura. Da ultimo, si rileva che la possibile rilevante riduzione del traffico OSP, sia nelle fasce pendolari, sia in quelle non pendolari, potrebbe determinare una riduzione degli introiti da pedaggio per RFI senza che questi vengano necessariamente compensati da eventuali allocazioni di capacità ferroviaria in favore di segmenti di mercato alternativi (merci/mercato passeggeri). Difatti, detti segmenti di mercato
--	---	--



			potrebbero non manifestare interesse a utilizzare le stesse direttrici dei servizi OSP né -con specifico riferimento ai servizi passeggeri a mercato- a garantire un livello di copertura del servizio analogo nelle diverse fasce orarie della giornata.
Misura 4	4.3 Con riferimento ai criteri di priorità dipendenti dalla fascia oraria in cui si iscrive una data richiesta di capacità, il GI prende a riferimento, per l'applicazione degli stessi criteri, l'orario di partenza previsto per il servizio di trasporto relativo alla data richiesta di capacità.	4.3 Con riferimento ai criteri di priorità dipendenti dalla fascia oraria in cui si iscrive una data richiesta di capacità, il GI prende a riferimento, per l'applicazione degli stessi criteri, l'orario di partenza previsto per il servizio di trasporto relativo alla data richiesta di capacità. Le incompatibilità fra richieste di capacità da parte di diversi richiedenti nell'ambito dello stesso segmento/sottosegmento di mercato sono risolte mediante l'utilizzo dei criteri priorità di cui alla successiva misura 6.	Per i conflitti tra servizi dello stesso segmento/sottosegmento di mercato si suggerisce di non prendere in considerazione la fascia oraria da origine - così come peraltro già avviene in applicazione delle vigenti regole di allocazione - ma i criteri di priorità della misura 6. Di seguito si fornisce un'esemplificazione di quanto avverrebbe in caso di mancato accoglimento della modifica proposta. Si considerino 2 servizi OSP: 1) A 5.30 - B 6.00 - C. 7.00 2) B 6.00 - C. 7.10 Il servizio 1) non risulterebbe prioritario dal momento che non parte in fascia pendolare, pur avendo una percorrenza maggiormente estesa ed interessando un numero maggiore di località di servizio.
Misura 4	4.4 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste di capacità confliggenti, possono essere assegnate per singolo segmento/sottosegmento di mercato rispettivamente al segmento del trasporto merci, al segmento del trasporto passeggeri nel suo insieme, e ai sotto-segmenti del trasporto passeggeri esercito rispettivamente in regime di concorrenza e in regime di OSP. Fatto salvo il rispetto dei principi e criteri generali di cui alle Misure 4.1 e 4.2, viene garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria a ogni segmento e sotto-segmento di mercato, ad eccezione delle linee classificate come infrastrutture specializzate.	4.4 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste di capacità confliggenti, possono essere assegnate per singolo segmento/sottosegmento di mercato rispettivamente al segmento del trasporto merci, al segmento del trasporto passeggeri nel suo insieme, e ai sotto-segmenti del trasporto passeggeri esercito rispettivamente in regime di concorrenza e in regime di OSP. Fatto salvo il rispetto dei principi e criteri generali di cui alle Misure 4.1 e 4.2, viene in ogni caso garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria a ogni segmento e sotto-segmento di mercato, ad eccezione delle linee classificate come infrastrutture specializzate.	Si propone di eliminare il riferimento al rispetto dei principi e criteri generali di cui alle misure 4.1 e 4.2 - la cui validità non è comunque messa in discussione essendo sancita in linea generale dalle misure stesse - in quanto la formulazione corrente potrebbe essere interpretata nel senso che la garanzia di una traccia per segmento/sottosegmento per tratta e fascia oraria non sia da riconoscersi laddove comporti una deroga a detti principi e criteri. In merito a tale garanzia si rileva come la stessa appaia non essere pienamente in linea con quanto richiesto a questo Gestore nella Delibera 116, ossia di dichiarare, nell'ambito della predisposizione dei modelli di esercizio la "vocazione industriale" delle linee. In tal senso appare opportuno, nell'impossibilità di provvedere alla specializzazione delle linee per assenza di percorsi alternativi, perseguire la succitata "vocazione" delle linee in ragione delle diverse fasce orarie della giornata, privilegiando il trasporto viaggiatori nelle fasce diurne e quello merci nelle fasce notturne, anche sulla base dell'osservazione della domanda di trasporto "storica". Si consideri ad esempio l'applicazione della misura 4.4 ipotizzando l'allocazione delle tracce in tutte le fattispecie di indisponibilità di una determinata linea o parte di essa. In tutti i casi ove la circolazione viene gestita, per un periodo di tempo, con la presenza di un unico binario, la capacità commerciale della linea stessa si riduce drasticamente passando da 8/10 treni/ora per senso di marcia a 2/3 treni/ora per senso di marcia. In tali fattispecie il Gestore dovrebbe escludere i treni a mercato nella fascia 6-9 e 17-20 ed i treni OSP regionali nelle rimanenti fasce orarie diurne per garantire ogni ora il passaggio di una traccia merci ovvero, nel caso di linee a prevalenza di traffico OSP, ridurre drasticamente l'offerta già decurtata dalla limitazione di capacità dovuta all'esigenza di lavori per manutenzione/potenziamento della linea.



			Risultati simili sono potenzialmente raggiungibili in tutte le linee che, per attrezzaggio tecnologico, hanno una capacità commerciale di 5/6 treni/ora. Tale misura potrebbe risultare ancora più penalizzante per il traffico viaggiatori quando applicata in sede di allocazione della capacità quadro sul limite del 70% della capacità commerciale.
Misura 4	4.5 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del sottosegmento passeggeri a mercato, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità - in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità, tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del sotto-segmento di mercato del trasporto ferroviario passeggeri operante in regime di concorrenza nel mercato.	4.5 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del sottosegmento passeggeri a mercato, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità - in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità, tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del sotto-segmento di mercato del trasporto ferroviario passeggeri operante in regime di concorrenza nel mercato. Nel caso in cui si verifichi un'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di aumento del numero richiedenti capacità, il GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità - propone un limite massimo al numero di richiedenti ai quali può essere assegnata capacità, al fine di assicurare condizioni di stabilità, prevedibilità e sostenibilità dell'assetto allocativo complessivo, in coerenza con i principi di efficienza e buon funzionamento del sistema ferroviario.	La modifica proposta si rende necessaria al fine di assicurare un adeguato livello di stabilità e prevedibilità dell'assetto allocativo della capacità infrastrutturale, in un contesto caratterizzato da crescente apertura alla concorrenza nel segmento passeggeri a mercato. In particolare, l'attuale impostazione, che consente la modulazione delle aliquote di capacità al variare del numero di richiedenti, potrebbe determinare, in presenza di ingressi successivi di nuovi operatori, un susseguirsi di interventi redistributivi sulla capacità già assegnata, con conseguente riduzione della certezza e della stabilità delle condizioni di accesso per gli operatori già presenti sul mercato. Tale dinamica rischia di incidere negativamente sugli incentivi all'investimento e sulla possibilità per le imprese ferroviarie di pianificare nel medio-lungo periodo i propri servizi, in un settore caratterizzato da elevati costi fissi e da rilevanti impegni finanziari. In questo quadro, la previsione di un limite massimo al numero di richiedenti cui può essere assegnata capacità, si configura quale misura proporzionata e ragionevole, finalizzata a evitare fenomeni di frammentazione eccessiva dell'offerta di capacità e a prevenire meccanismi reiterati di riallocazione potenzialmente illimitati. Tale intervento consente, da un lato, di salvaguardare l'equilibrio complessivo del sistema e, dall'altro, di garantire condizioni di accesso coerenti con i principi di efficienza allocativa, non discriminazione e buon funzionamento del mercato.
Misura 4	4.6 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9 che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del segmento merci, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche	4.6 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9 che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del segmento merci, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa	Si veda motivazione della misura 4.5



	essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità, tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del segmento di mercato del trasporto ferroviario merci operante in regime di concorrenza nel mercato.	consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità, tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del segmento di mercato del trasporto ferroviario merci operante in regime di concorrenza nel mercato. Nel caso in cui si verifichi un'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di aumento del numero richiedenti capacità, il GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – propone un limite massimo al numero di richiedenti ai quali può essere assegnata capacità, al fine di assicurare condizioni di stabilità, prevedibilità e sostenibilità dell'assetto allocativo complessivo, in coerenza con i principi di efficienza e buon funzionamento del sistema ferroviario.	
Misura 4	4.8 Nelle more della completa implementazione delle nuove soluzioni sistemistico-informatiche previste a supporto del nuovo progetto TimeTable Redesign (TTR), il GI, per il segmento merci, s'impegna a definire consultando i richiedenti capacità di tale segmento, ed implementare, entro sei mesi dalla data di adozione del presente provvedimento, un sistema di "alert" che possa comunicare in tempo reale agli operatori del mercato merci la capacità eventualmente ritornata disponibile	4.8 Nelle more della completa implementazione delle nuove soluzioni sistemistico-informatiche previste a supporto del nuovo progetto TimeTable Redesign (TTR), il GI, per il segmento merci, s'impegna a definire consultando i richiedenti capacità di tale segmento, ed implementare, entro sei mesi dalla data di adozione del presente provvedimento, un sistema di "alert" che possa comunicare in tempo reale agli operatori del mercato merci la capacità eventualmente ritornata disponibile	Si propone l'eliminazione della misura in questione dal momento che -come già evidenziato da RFI in occasione dell'attuazione della prescrizione n. 4.1.3.3 della delibera ART n. 178/2024- allo stato attuale non risultano disponibili strumenti che consentano ai richiedenti capacità di accedere in modo immediato, completo e in tempo reale alle informazioni inerenti alla capacità che diviene disponibile a seguito della soppressione delle tracce. Ogni ipotesi di comunicazione non supportata da un sistema informatico dinamico determinerebbe la messa a disposizione di informazioni intrinsecamente instabili e soggette a rapida obsolescenza, in quanto mere "istantanee" di basi dati in continuo aggiornamento, con conseguente rischio di asimmetrie informative. RFI ha, inoltre, già rappresentato di aver concentrato le proprie risorse tecniche ed economiche nello sviluppo del progetto europeo <i>Timetable Redesign (TTR)</i>, quale unica soluzione tecnologicamente idonea a garantire, in modo strutturale e interoperabile a livello europolitano, l'effettiva e affidabile visibilità della capacità disponibile anche in corso di orario di servizio. Soluzioni alternative o di carattere transitorio risulterebbero inefficaci rispetto agli obiettivi perseguiti e comporterebbero una duplicazione di oneri organizzativi e tecnologici non giustificata. In tale contesto, la previsione dell'obbligo di definire e implementare, entro sei mesi, un sistema di "alert" in tempo reale per il segmento merci si



			porrebbe in contrasto con i presupposti tecnici e organizzativi già condivisi con l'Autorità, anticipando impropriamente funzionalità che potranno essere garantite solo a valle della piena implementazione del progetto TTR. Si ritiene, dunque, che gli obiettivi di trasparenza e non discriminazione nel mercato dei servizi merci siano più efficacemente e coerentemente perseguiti attraverso il completamento delle soluzioni sistemiche già in corso di sviluppo.
Misura 5	5.1 Le modalità operative di cui alle Misure 5.2, 5.3, 5.4 e 5.5, si applicano nel processo di allocazione di capacità annuale e quadro nel caso in cui la capacità disponibile in una data tratta ferroviaria e fascia oraria, nel rispetto della sua eventuale specializzazione, sia inferiore alla capacità richiesta per i servizi passeggeri a mercato, dopo che si siano verificate le seguenti condizioni: i. le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto passeggeri internazionali, nonché gli OSP Regionali e Lunga percorrenza, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state soddisfatte, sulla base dei principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale di cui alla misura 4, e nei limiti di capacità assegnabile. ii. le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto merci, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state soddisfatte, sulla base dei principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale di cui alla misura 4, e nei limiti di capacità assegnabile. Conseguentemente, eventuali conflitti tra richieste passeggeri OSP, tra servizi merci e tra servizi passeggeri OSP e merci, sempre per la data tratta ferroviaria e fascia oraria, vengono risolti secondo l'ordine di priorità stabilito tramite la misura 4 e tramite i criteri di priorità di cui alla misura 6 [...]		L'attuale formulazione della misura sembra riconoscere una generale prevalenza del trasporto internazionale, del segmento merci e del sotto-segmento passeggeri OSP rispetto al sotto-segmento passeggeri a mercato. È infatti previsto che le regole per la gestione dei conflitti interni a tale ultimo sotto-segmento si applichino solo dopo che siano state soddisfatte, nei limiti di capacità assegnabile, le richieste delle altre tipologie di traffico sopra richiamate. Tuttavia, siffatta impostazione contrasta, ad avviso di RFI, con le regole di programmazione dell'utilizzo della capacità di cui alla Misura 4.2, ove -fatto salvo il trasporto internazionale e LP OSP- è sancita la priorità dei servizi passeggeri a mercato nella fascia oraria 6:00-22:00, ad eccezione delle fasce pendolari. Si chiede pertanto all'Autorità di apportare le modifiche ritenute necessarie a garantire la coerenza tra le due misure. Inoltre, con riferimento all'ultimo c.p.v. della Misura 5.1, ove è previsto che conflitti tra servizi passeggeri OSP e servizi merci vengono risolti tramite i criteri di priorità di cui alla misura 6, si osserva che in tale ultima Misura non si rinviengono criteri per la risoluzione di conflitti tra segmenti passeggeri e merci, in quanto il punto 1) è applicabile ai soli servizi passeggeri e il punto 2) ai soli servizi merci.
Misura 5	5.3 Il GI chiede ad ogni richiedente di scegliere, tra le rispettive richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato, le R richieste che intende confermare; nel caso in cui il richiedente confermi un	Nessuna modifica/integrazione proposta.	Si chiede di chiarire che <i>“in tale fase, in sede di allocazione annuale, si dà la precedenza ai richiedenti non titolari di AQ nella data fascia oraria e tratta ferroviaria”</i> mira a riconoscere priorità al Richiedente non titolare di AQ limitatamente ai conflitti relativi alle richieste di tracce ulteriori rispetto a quelle corrispondenti a capacità inserita in Accordo



	numero di tracce/canali orari R inferiore o uguale ad N, allo stesso vengono assegnate tutte le tracce/canali orari richiesti, con i necessari aggiustamenti orari nel caso di allocazione annuale; in tale fase, in sede di allocazione annuale, si dà la precedenza ai richiedenti non titolari di AQ nella data fascia oraria e tratta ferroviaria. Nel caso in cui le richieste di capacità pervenute dal richiedente siano $R > N$, le tracce/canali orari residue non assegnate, in numero pari a $R - N$, vanno a incrementare la capacità assegnabile tramite criteri di priorità/asta ai richiedenti capacità contendenti.	Quadro. Diversamente opinando, difatti, si avrebbe il paradossale effetto per cui l'Accordo Quadro non solo non garantisce una priorità rispetto alla trasformazione in tracce della capacità ivi contenuta, <u>ma addirittura costituisce un fattore penalizzante per il titolare.</u> Riguardo alla valenza dello strumento dell'Accordo Quadro, inoltre, appaiono necessarie talune osservazioni di carattere generale, volte a mettere in evidenza la sua rilevanza a fini programmatori, anche lato GI, nonché il ruolo allo stesso affidato dal Regolamento (UE) 2026/1184. Quanto al primo aspetto, l'AQ rappresenta per RFI uno strumento che agevola la pianificazione dell'offerta di capacità ferroviaria, permettendo al GI di programmare i singoli orari di esercizio partendo da una quota parte di capacità stabile e definita senza doversi trovare a rimetterla annualmente in discussione per intero; scenario quest'ultimo il cui verificarsi appare significativamente probabile in conseguenza delle nuove regole dettate dallo schema di atto di regolazione posto in consultazione. Inoltre, gli Accordi Quadro consentono a RFI di migliorare la prevedibilità della domanda di capacità nel medio-lungo periodo, favorendo una più efficiente pianificazione degli interventi di manutenzione e di sviluppo della rete, nonché una migliore allocazione delle risorse infrastrutturali. L'indebolimento di tale strumento rischia, pertanto, di incidere negativamente anche sull'efficacia complessiva della gestione dell'infrastruttura ferroviaria. L'impianto delineato nel procedimento sembra, inoltre, incidere sulla programmazione di medio-lungo periodo per le imprese, anche in termine di pianificazione degli investimenti. In particolare, la combinazione di limiti quantitativi stringenti, l'applicabilità ai contratti in essere e la prevalenza dei meccanismi di risoluzione dei conflitti anche rispetto alla capacità già contrattualizzata, andrebbe a sostanziarsi in una riduzione della prevedibilità e della stabilità per gli operatori, incidendo negativamente sugli incentivi all'investimento, con particolare riferimento all'acquisto del materiale rotabile ed al conseguente sviluppo dell'offerta commerciale. In secondo luogo, RFI intende richiamare l'attenzione sul fatto che la sostanziale marginalità, riconosciuta dalla proposta di nuova regolazione in parola allo strumento dell'AQ, appare in controtendenza rispetto alle indicazioni che si possono cogliere nel Regolamento UE nel quale è statuito che <u>in sede di assegnazione annuale della capacità i GI tengano conto dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro, arrivando a qualificare la capacità destinata agli accordi quadro come "riservata".</u> Ciò posto, ad avviso di RFI, la sopra illustrata differenza di trattamento che si registra tra lo schema di atto di regolazione e la normativa europea potrebbe generare una situazione di instabilità della disciplina che mal si attaglia allo strumento contrattuale dell'AQ connotato da un'intrinseca natura pluriennale.
--	---	---



Misura 5	5.6 Per tutti i segmenti di mercato del trasporto ferroviario, nel caso di richieste di capacità che riguardino relazioni origine-destinazione afferenti a porzioni di infrastruttura sature per le quali il GI abbia definito modalità di utilizzazione predefinita, tali richieste di capacità dovranno essere avanzate rispettando le previsioni di cui alle indicate modalità predefinite; l'eventuale soddisfazione di richieste di capacità non rispettose delle modalità di utilizzazione predefinita della capacità potrà essere perseguita dal GI in presenza di capacità residua assegnabile.	5.6 Per tutti i segmenti di mercato del trasporto ferroviario, nel caso di richieste di capacità che riguardino relazioni origine-destinazione afferenti a porzioni di infrastruttura sature per le quali il GI abbia definito modalità di utilizzazione predefinita, tali richieste di capacità dovranno essere avanzate rispettando le previsioni di cui alle indicate modalità predefinite; l'eventuale soddisfazione di richieste di capacità non rispettose delle modalità di utilizzazione predefinita della capacità potrà essere perseguita dal GI in presenza di capacità residua assegnabile.	Si vedano le osservazioni alle misure 2.13 e 3.4
Misura 5	5.7 In presenza di modalità di utilizzazione predefinita della capacità, nel caso di conflitti tra richiedenti servizi passeggeri a mercato ed in assenza di soluzioni consensuali tra le parti, si applicano direttamente le previsioni della misura 7.	5.7 In presenza di modalità di utilizzazione predefinita della capacità, nel processo di allocazione di capacità annuale e quadro, nel caso di conflitti tra richiedenti servizi passeggeri a mercato ed in assenza di soluzioni consensuali tra le parti, si applicano direttamente le modalità di allocazione capacità tramite asta di cui alla seguente previsioni della misura 7.	La modifica proposta mira ad esplicitare che il meccanismo delle aste, in presenza di modelli di esercizio con capacità <i>pre-planned</i>, si applica anche nell'allocazione di capacità quadro, nonché ad uniformare la formulazione con il precedente punto 5 della misura 5.
Misura 6	6.1 [...] a) il servizio che prevede la scomposizione in due o più servizi di trasporto, o viceversa, in località tali da garantire che il servizio che percorre la data tratta ferroviaria satura serva in contemporanea almeno due o più relazioni diverse; b) dato un raggruppamento di servizi passeggeri già assegnati all'insieme dei richiedenti, accomunati dalla percorrenza di una o più tratte sature e dalla partenza in una data fascia oraria, il servizio che serve il maggior numero di ulteriori nuove località rispetto a quelle già servite e site su tratte non coperte dal raggruppamento di servizi già assegnati nella fascia oraria data c) il servizio passeggeri che serve il maggior numero di comuni non già serviti da altri servizi; d) il servizio passeggeri che garantisce il maggior volume trasportato, misurato in passeggeri*km annui e riferito al più recente orario di servizio pregresso. In assenza di dati pregressi sul volume trasportato per almeno una delle richieste confliggenti a	6.1 [...] a) il servizio che, nei limiti delle regole di utilizzo della rete definite dal GI, prevede la scomposizione in due o più servizi di trasporto, o viceversa, in località tali da garantire che il servizio che percorre la data tratta ferroviaria satura serva in contemporanea almeno due o più relazioni diverse; b) dato un raggruppamento di servizi passeggeri già assegnati all'insieme dei richiedenti, accomunati dalla percorrenza di una o più tratte sature e dalla partenza in una data fascia oraria, il servizio che serve il maggior numero di ulteriori nuove località rispetto a quelle già servite e site su tratte non coperte dal raggruppamento di servizi già assegnati nella fascia oraria data.	Oltre a richiamare quanto già rilevato nelle osservazioni alla misura 5.1 relativamente all'assenza nella misura 6 di criteri per risolvere conflitti tra richieste di servizi merci e passeggeri, si rappresenta quanto segue: - con riguardo alla lettera a), la modifica proposta è volta a consentire a RFI di disciplinare nel PIR le regole di accesso ed utilizzo sull'IFN del materiale rotabile a doppia composizione; - con riferimento alla lettera b) sarebbe opportuno non ridurre il campo di applicazione alle tratte sature. Inoltre, nell'ipotesi di applicazione dei criteri in fase di allocazione annuale della capacità non risultano di univoca interpretazione le nozioni di "servizi già assegnati" e "località già servite", poiché, in sede di programmazione dei singoli O.d.S., nessun servizio risulta essere già assegnato e conseguentemente nessuna località già servita. Si chiedono pertanto chiarimenti testuali a riguardo. Da ultimo, si evidenzia che, l'applicazione di tale criterio a conflitti tra servizi OSP regionali connotati da una differente funzione d'uso, ossia traffico metropolitano e traffico a medio raggio, ha come effetto la sistematica prevalenza dei secondi sui primi. - relativamente alla lettera c) si chiede di chiarire se con la locuzione "altri servizi" si intende identificare servizi del medesimo sotto-segmento di quelli oggetto del coordinamento (ad es. altri servizi regionali OSP nel caso di



	causa della assenza di circolazione pregressa, si considera il servizio passeggeri con il maggior numero di posti*km annui offerti oltre una soglia percentuale significativa; e) il servizio passeggeri, inteso come singola richiesta di traccia/canale orario, inserito in un servizio cadenzato durante la giornata, in proporzione al numero di servizi programmati nel corso della giornata.		conflitto tra richieste di servizi regionali OSP) - ipotesi che appare preferibile ad avviso di RFI - ovvero qualsiasi tipo di servizio passeggeri. Si richiama, inoltre, anche per il presente criterio, la precisazione testuale richiesta nella precedente osservazione. - con riferimento al criterio di cui alla lettera d), si chiede di chiarire cosa si intenda per <i>“offerti oltre una soglia percentuale significativa”</i>, nonché a chi competa determinare tale soglia e sulla base di quali parametri; - relativamente al criterio di cui alla lettera e) si rileva un parziale disallineamento tra testo della misura e relazione illustrativa. Difatti, se dalla lettura della relazione illustrativa emerge la volontà dell'Autorità di valorizzare la <i>“maggiore periodicità annuale”</i> e, solo in caso di parità di tale parametro, premiare la <i>“maggiore cadenza giornaliera”</i>, il testo della lett. e) della misura in questione fa riferimento esclusivamente al concetto di periodicità giornaliera (<i>“servizio cadenzato durante la giornata”</i>, <i>“servizi programmati nel corso della giornata”</i>).
Misura 6	6.3 Nel caso delle linee specializzate per una data tipologia di traffico, ivi inclusi: (i) quello ad alta velocità connotato da velocità minime in linea di 250 km/h, (ii) quello merci, nonché (iii) i passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale, la tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria; è, tuttavia, consentito l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile. [...]	6.3 Nel caso delle linee specializzate per una data tipologia di traffico, ivi inclusi: (i) quello ad alta velocità connotato da velocità minime massime in linea di almeno 250 km/h, (ii) quello merci, nonché (iii) i passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale, la tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria; è, tuttavia, consentito l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile. [...]	Si propone la modifica in questione al fine di garantire un'uniformità applicativa rispetto a quanto disposto dalla misura 4.7 dello schema regolatorio in questione.
Misura 7	7. Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità.	7. Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità.	Si propone di eliminare l'aggettivo annuale dal titolo della Misura 7, per tener conto dell'applicabilità dei meccanismi dalla stessa previsti anche al caso -disciplinato dalla misura 5.7- di allocazione di capacità quadro in presenza di modelli di esercizio con capacità <i>pre-planned</i>. L'eliminazione proposta non genererebbe, ad avviso di RFI, dubbi interpretativi in quanto nelle altre misure della Delibera in cui l'utilizzo del sistema delle aste è limitato all'allocazione annuale (ad es. Mis. 5.5), il perimetro applicativo è sempre esplicitato con la locuzione <i>“in sede di allocazione annuale”</i>. Per tale motivo, nei vari punti della Misura in questione, si propone di integrare il termine “canale” unitamente a quello di “traccia”.
Misura 7	7.1 [...] il GI, mettendone a conoscenza l'Autorità, richiede ai soggetti titolari delle richieste in conflitto di presentare, per ognuna delle tracce di interesse, un'offerta economica di acquisto che si configuri come un'offerta che, oltre al canone	7.1 [...] il GI, mettendone a conoscenza l'Autorità, richiede ai soggetti titolari delle richieste in conflitto di presentare, per ognuna delle tracce/canali di interesse, un'offerta economica di acquisto che si configuri come un'offerta che, oltre al canone dovuto per l'accesso e l'utilizzo della data traccia/canale,	RFI intende portare all'attenzione dell'Autorità i profili di disottimizzazione dell'utilizzo delle linee e degli impianti discendenti dall'elevata frammentazione potenzialmente derivante dal meccanismo delle aste. L'attuale impostazione della Misura 7 sembra, difatti, presupporre che sia indifferente il



	dovuto per l'accesso e l'utilizzo della data traccia, come desumibile dal prospetto informativo della rete, preveda una componente economica aggiuntiva da offrire al GI in sede di asta.	come comunicato dal GI sulla base di quanto desumibile dal prospetto informativo della rete, preveda una componente economica aggiuntiva da offrire al GI in sede di asta. In presenza di modalità di utilizzazione predefinita della capacità, l'asta ha ad oggetto almeno un pacchetto di tracce/canali pre-individuati nel modello di esercizio con capacità pre-planned.	Richiedente a cui viene assegnata la capacità all'esito dell'asta. In prima istanza, si rileva come il sistema delle aste, per come strutturato nello schema di atto regolatorio, non garantisce la coerenza e l'ottimizzazione sistemica dell'orario e può determinare configurazioni instabili e poco prevedibili, con impatti sulla pianificazione degli operatori e sull'affidabilità del servizio. Qualora, inoltre, il sistema delle aste non fosse affiancato dalla predisposizione di modelli di capacità predefinita su tutta la rete, ne potrebbe derivare una costruzione del sistema orario non pienamente governata, potenzialmente non coerente con le esigenze di stabilità, integrazione e coordinamento del sistema ferroviario. Inoltre, a seconda del soggetto assegnatario cambia la fattibilità in impianto della traccia sia per ragioni di occupazione di binari che per esigenze industriali delle IF. Ne consegue che all'esito dell'asta si renderebbero frequentemente necessari tempi tecnici di rivisitazione della capacità d'impianto – il cui esito positivo non potrebbe peraltro essere sempre garantito, specie nel caso di impianti saturi o congestionati – incompatibili con le tempistiche di definizione dei processi allocativi in AQ e annuali. In tal senso, a titolo esemplificativo, si evidenziano, con riferimento all'allocazione della capacità in orario (PIR 2027), le tempistiche tra la conclusione della procedura di coordinamento in cui viene data applicazione ai criteri di priorità e: • la scadenza delle richieste tardive: 19 gg solari • la consegna del progetto orario definitivo: 35 gg solari Dato l'orizzonte temporale ristretto, non appare verosimile espletare le procedure d'asta e gestirne gli esiti entro i termini sopra indicati. Per attenuare la portata di tale fenomeno RFI ritiene necessario che, quantomeno in presenza di modelli di esercizio con capacità pre-planned, l'asta abbia ad oggetto un pacchetto di tracce/canali pre-individuate da parte del Gestore, in modo tale da poter monitorare l'occupazione da parte del treno sia in linea che in impianto ed evitare fenomeni di congestione o disottimizzazione dell'uso della capacità (cfr. All. 2). Da ultimo, si propone di esplicitare che l'indicazione dell'importo a base d'asta avvenga ad opera del GI.
Misura 7	7.4 L'asta termina quando: a. il GI riceve un'offerta massima da parte di un richiedente capacità e viene quindi assegnata la traccia richiesta a tale richiedente ad un prezzo pari all'offerta massima ricevuta; b. nessun richiedente presenta un'offerta e non viene assegnata alcuna delle tracce in conflitto per le quali è stata indetta l'asta. In tal caso, viene	7.4 L'asta termina quando: a. il GI riceve un'offerta massima da parte di un richiedente capacità e viene quindi assegnata la traccia o un pacchetto di tracce/canali richiesti a tale richiedente ad un prezzo pari all'offerta massima ricevuta; b. nessun richiedente presenta un'offerta e non viene assegnata alcuna delle tracce/canali in conflitto per le quali è stata indetta l'asta. In tal caso, viene assegnata la capacità oggetto di asta alla richiesta di traccia/canale o al pacchetto di	Vedasi commenti precedenti.



	assegnata la capacità oggetto di asta alla richiesta di traccia avente priorità immediatamente inferiore, a meno che non siano presenti più richieste con tale livello di priorità, nel qual caso, si procede iterativamente con una nuova banditura d'asta; c. in esito alla prima banditura dell'asta, viene ricevuta un'unica offerta da un solo richiedente capacità, nel qual caso la capacità viene assegnata al richiedente che ha presentato la stessa, ma il prezzo di aggiudicazione dovrà essere pari al canone di accesso e utilizzo all'infrastruttura previsto nel prospetto informativo della rete per la traccia oggetto di aggiudicazione.	tracce avente priorità immediatamente inferiore, a meno che non siano presenti più richieste con tale livello di priorità, nel qual caso, si procede iterativamente con una nuova banditura d'asta; c. in esito alla prima banditura dell'asta, viene ricevuta un'unica offerta da un solo richiedente capacità, nel qual caso la capacità viene assegnata al richiedente che ha presentato la stessa, ma il prezzo di aggiudicazione dovrà essere pari al canone di accesso e utilizzo all'infrastruttura previsto nel prospetto informativo della rete per la traccia/canale o per il pacchetto di tracce oggetto di aggiudicazione.	
Misura 8	8.1 In sede di allocazione di capacità quadro, ad ogni richiedente capacità per segmento di trasporto può essere assegnata capacità, per tratta ferroviaria e fascia oraria, entro e non oltre il 20% della capacità commerciale disponibile.	8.1 In sede di allocazione di capacità quadro, ad ogni richiedente capacità per segmento di trasporto può essere assegnata capacità, per tratta ferroviaria e fascia oraria, entro e non oltre il 20% della capacità commerciale disponibile. Per i servizi operati su linee a semplice binario tale limite è pari al 50%.	Appare preliminarmente opportuno evidenziare come il limite in questione, pur rispondendo all'esigenza di garantire pluralità di accesso e di prevenire il consolidamento di posizioni dominanti, appare suscettibile di determinare effetti distorsivi nei comportamenti degli operatori. In particolare, l'introduzione di vincoli rigidi sulla capacità ottenibile può indurre le imprese ferroviarie a concentrare le proprie richieste sulle tratte caratterizzate da maggiore redditività e più elevati livelli di domanda. Ne consegue la possibilità che gli operatori orientino la propria presenza selezionando prioritariamente le direttrici economicamente più vantaggiose, con un correlato progressivo disimpegno dalle aree territoriali a minore attrattività economica. Tale dinamica appare idonea a determinare una riduzione dell'offerta ferroviaria sulle tratte periferiche o marginali, con conseguente aggravamento degli squilibri territoriali e crescente necessità di ricorso a servizi soggetti a obbligo di servizio pubblico al fine di garantire la continuità dei collegamenti. Inoltre, in merito al limite del 20% per richiedente ed alla prevalenza del segmento OSP Regionale solo nelle fasce pendolari si descrivono a puro titolo esemplificativo, senza considerare i possibili futuri sviluppi conseguenti agli upgrade tecnologici descritti nel Piano Commerciale del Gestore, gli attuali livelli medi di utilizzo della capacità del segmento OSP Regionale: • Milano Rogoredo-Pavia: 50% • Milano Rogoredo-Melegnano: 55% • Nodo di Torino: 60% • Nodo di Genova: 40% • Linea del Brennero: 33% • Padova-Monselice: 33% • Prato-Firenze: 50% • Levante-La Spezia: 45% • Firenze-Empoli: 50%



			• Roma Casilina-Ciampino: 55% • Tiburtina-Tuscolana: 60% • Bologna-Pianoro: 40% • Nodo di Bari: 33% • Bologna-Imola: 33% Si rileva altresì che l'applicazione del limite del 20% sulle linee a semplice binario comporterebbe l'allocazione di: • nessuna traccia/ora per le linee con capacità commerciale pari a 4; • una coppia ogni 2/h per le linee con capacità commerciale pari a 5. Per tale motivo, si richiede di voler prevedere un innalzamento della soglia al 50% per i servizi che operano su dette specifiche tipologie di infrastruttura.
Misura 8	8.2 In sede di allocazione di capacità quadro, il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 70% della capacità commerciale disponibile. Per le reti regionali il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 50%.	8.2 In sede di allocazione di capacità quadro, il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 70% della capacità commerciale disponibile. Per le reti regionali il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 50%.	Per le linee Regionali si suggerisce di allineare il limite a quello dell'IFN in ragione della necessità di armonizzazione dei treni "cross" (es linee FER e FNM).
Misura 8	[Non esistente]	8.3 Qualora residui capacità allocabile nell'ambito del limite complessivo di cui alla Misura 8.2, il Gestore dell'Infrastruttura può assegnare a uno o più richiedenti capacità eccedente il limite previsto dalla Misura 8.1 per tratta ferroviaria e fascia oraria, nel rispetto di quanto previsto nelle precedenti Misure, comunque entro e non oltre il limite complessivo della capacità commerciale disponibile indicato alla Misura 8.2.	La modifica proposta è finalizzata a introdurre un meccanismo di flessibilizzazione controllata del limite individuale del 20% indicato alla Misura 8.1, al fine di garantire un utilizzo più efficiente della capacità infrastrutturale disponibile. Difatti, il limite del 20% per singolo richiedente, pur rispondendo all'esigenza di prevenire fenomeni di concentrazione ex ante, può determinare situazioni di sotto-utilizzo della capacità quadro disponibile. <i>Si consideri, ad esempio, una tratta ferroviaria e una fascia oraria in cui la capacità commerciale disponibile sia pari a 13 canali.</i> <i>Ai sensi della Misura 8.2, il limite complessivo di capacità allocabile mediante Accordi Quadro risulterebbe pari al 70%, corrispondente a 9 canali. Ipotizzando la presenza di 3 richiedenti capacità, in applicazione della Misura 8.1:</i> - a ciascun richiedente può essere assegnato un massimo del 20% della capacità disponibile, pari a 2 canali; - la capacità complessivamente assegnabile ai tre richiedenti risulterebbe quindi pari a 6 canali. <i>Ne consegue che, a fronte di un limite complessivo pari a 9 canali, residuerebbero 3 canali non assegnabili, pur in presenza di capacità quadro ancora disponibile entro la soglia del 70%.</i> La modifica proposta consente di superare tale inefficienza, permettendo l'assegnazione della



			capacità residua non allocata fino al raggiungimento del limite complessivo già previsto dalla Misura 8.2 (70%). La modifica in questione risulta, ad avviso di RFI, coerente con l'obiettivo, di matrice europea, di ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, evitando che vincoli statici impediscano il pieno sfruttamento della capacità disponibile.
Misura 8	8.4 Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i limiti di capacità quadro assegnabile ivi definiti.	8.5 Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i limiti di capacità quadro assegnabile ivi definiti. Sulle infrastrutture specializzate ove non siano state definite modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI è consentita l'allocazione di capacità quadro al solo segmento di trasporto vocazionale.	Ad avviso di RFI, in mancanza della previsione proposta ad integrazione della misura in questione, potrebbe verificarsi che su linee specializzate il GI sia tenuto ad accettare richieste di capacità quadro per servizi diversi da quello per cui la linea è specializzata, vanificando, in tal modo, in sede di allocazione annuale, il principio - fissato nel D.lgs. 112/2015 e nel presente schema di atto regolatorio- secondo cui la tipologia di traffico specializzata è da considerarsi sempre prioritaria.
Misura 9	9.1 In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale assegnabile per tratta ferroviaria e fascia oraria, ivi compresa la capacità quadro già assegnata, al singolo richiedente capacità per segmento di trasporto è pari al 30% della capacità disponibile.	9.1 In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale assegnabile per tratta ferroviaria e fascia oraria, ivi compresa la capacità quadro già assegnata, al singolo richiedente capacità per segmento di trasporto è pari al 30% della capacità disponibile. Nel caso in cui il richiedente capacità risulti assegnatario di differenti Contratti di Servizio per l'effettuazione di servizi di trasporto passeggeri eserciti in regime di OSP, il limite del 30% trova applicazione con riferimento alla capacità richiesta in relazione a ciascun Contratto di Servizio.	Vedasi commento alla Misura 8.1 Si chiede, inoltre, di specificare che per le IF affidatarie di differenti CdS, il limite del 30% deve essere conteggiato con riferimento alla capacità richiesta in virtù di ognuno dei Contratti stessi.
Misura 9	[Non esistente]	9.5 Le limitazioni di cui alle misure 9.1 e 9.2 non sono applicabili qualora, nell'ambito del documento di indirizzo strategico di cui all'art. 4.3 del Regolamento (UE) 2026/1184, sia prescritto, ai sensi dell'art.4.2 lettera b), di riservare volumi minimi di capacità per i tipi di servizi di trasporto ferroviario per tener conto delle priorità in materia di politica dei trasporti.	Si propone l'inserimento in questione dal momento che il Regolamento (UE) 2026/1184 attribuisce allo Stato membro la facoltà di adottare un documento di indirizzo strategico per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Dalla lettura dell'articolo 4 si evince che tale competenza è riconducibile all'ambito governativo ed è espressamente previsto che il Documento possa stabilire la riserva di volumi minimi di capacità per specifiche tipologie di trasporto ferroviario. (Osservazione coordinata con osservazione 3.3)
Misura 10	10.1 Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità.	10.1 Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità e, a seguito del loro recepimento nel Prospetto Informativo della Rete, trovano applicazione a decorrere dal processo di allocazione della capacità ferroviaria per l'Orario di Servizio 2028/2029.	La modifica proposta prevede una fase in cui le misure regolatorie entrano in vigore al momento della pubblicazione sul sito web istituzionale dell'ART e, previa concessione di un congruo termine, sono recepite da RFI nel PIR. A seguito di detto recepimento, RFI potrà conseguentemente avviare l'iter di attuazione delle disposizioni di cui al presente schema di atto di regolazione -quali l'adozione di un modello di esercizio con capacità <i>pre-planned</i> , la correlata



		attività di riconduzione degli AQ entro il limite fissato dalla precedente misura 8.2 e la specializzazione di talune porzioni di infrastruttura- che richiedono una strutturata fase di elaborazione e condivisione con il mercato. Tali attività risultano, ad avviso del Gestore, necessariamente propedeutiche alla successiva fase di allocazione della capacità ferroviaria, in modo tale da poter operare secondo un quadro regolatorio compiutamente definito. Nel dettaglio, pur ipotizzando che la regolazione in questione entri in vigore al 31 luglio p.v. (termine di conclusione del procedimento fissato con Delibera 70/2026), non si ritiene possibile concludere le “propedeutiche” attività in parola entro un termine compatibile con le richieste di tracce per l’O.d.S. 2027/2028. Difatti, ad avviso del Gestore, sarebbe necessario offrire al mercato un quadro regolatorio definito - discendente, come detto, dall’adozione dei modelli di esercizio con capacità <i>pre-planned</i>, dalla riconduzione degli AQ entro i vigenti limiti di assegnazione e dalla specializzazione di talune porzioni di infrastruttura- con il congruo anticipo di almeno due mesi rispetto alla scadenza di aprile 2027 per l’effettuazione delle richieste di tracce. Per tale ragione, RFI richiede che il processo di assegnazione annuale delle tracce per l’Orario di Servizio 2027/2028 venga condotto utilizzando il vigente quadro regolatorio. Nel migliore dei casi l’attuazione delle misure previste dal presente schema di atto regolatorio potrà invece essere ultimata in tempo utile a consentirne l’utilizzo per il processo di allocazione della capacità quadro di giugno 2027 nonché per le richieste di tracce di aprile 2028, con conseguente applicazione a partire dall’Orario di Servizio 2028/2029. Come ulteriore elemento si evidenzia che, parallelamente alle attività necessarie per dare attuazione alle disposizioni oggetto del presente procedimento regolatorio, RFI dovrà ottemperare agli obblighi derivanti dal Regolamento (UE) 2026/1184, da implementare integralmente -anche mediante l’istituzione e il consolidamento di assetti organizzativi dedicati- entro l’Orario di Servizio 2030/2031. Ne consegue che il Gestore si troverà a dover gestire, in un arco temporale limitato, una pluralità di interventi tra loro concomitanti, non sempre agevolmente conciliabili, con effetti in termini di duplicazione degli impieghi di risorse e conseguente aggravio organizzativo. In tale contesto, appare altresì opportuno evidenziare come -per le motivazioni di cui sopra- la regolazione di livello nazionale verrebbe, in concreto, applicata per un orizzonte temporale limitato, nel migliore dei casi, a soli due Orari di Servizio, prima della piena entrata in vigore del richiamato quadro regolatorio europeo. Tale circostanza si riflette inevitabilmente sulle condizioni di complessiva efficienza del sistema ferroviario, dal momento che sia il Gestore, sia gli operatori del mercato ferroviario sarebbero
--	--	--



			chiamati a confrontarsi con un assetto regolatorio soggetto a profonde e strutturate modifiche entro un arco temporale estremamente circoscritto. Si coglie, infine, l'occasione per richiedere una revisione del contenuto e delle tempistiche di applicazione sia degli impegni assunti da RFI e approvati con Delibera ART 78/2025, sia di quanto previsto dalla Delibera ART 151/2024, considerato che RFI dovrà procedere a una complessiva riconduzione degli Accordi Quadro entro i limiti stabiliti dal presente schema di atto regolatorio e non solo degli AQ interessati dai procedimenti di cui sopra. In tal modo si eviterebbe di dover operare preventive e temporanee retrocessioni entro i vigenti limiti dell'85% della capacità quadro per tratta e fascia oraria da cui discenderebbe un inefficiente utilizzo di risorse da parte di RFI ed una conseguente instabilità del mercato ferroviario.
--	--	--	---