

Oggetto: Revisione delle misure di regolazione approvate con la delibera n. 70/2014 – Italo S.p.A.

Con riferimento al documento posto in consultazione pubblica da codesta Spett.le Autorità con Delibera n. 49/2026 e il suo Allegato A (di seguito, congiuntamente, la “Delibera”), è doveroso premettere che l’assenza di una valutazione di impatto quantitativa volta a valutare gli effetti concreti del nuovo impianto regolatorio sull’attuale assetto allocativo e competitivo non consente agli stakeholders di partecipare alla consultazione pubblica in modo pienamente informato. In mancanza di adeguati elementi conoscitivi in ordine alla reale portata delle modifiche prospettate e ai relativi effetti sul mercato, risulta infatti impossibile formulare osservazioni puntuali e proposte consapevoli.

L’unico soggetto che, per ruolo e disponibilità delle informazioni rilevanti, possiede gli elementi conoscitivi necessari allo svolgimento delle predette analisi è il Gestore dell’Infrastruttura. Si richiede, pertanto, a codesta Spett.le Autorità di assegnare al Gestore un congruo termine per effettuare le necessarie analisi quantitative e le relative simulazioni applicative della Delibera, i cui esiti dovranno essere messi a disposizione degli operatori del mercato. Solo dopo la condivisione di tali elementi informativi potrà essere utilmente riavviata la consultazione pubblica, consentendo ai soggetti interessati di formulare osservazioni e proposte pienamente consapevoli e adeguatamente motivate.

Alla luce di quanto sopra e al fine di garantire piena trasparenza e completezza istruttoria al processo regolatorio in corso, si formulano le seguenti proposte:

1. considerata la complessità della Delibera, richiedere al gestore dell’infrastruttura la predisposizione di simulazioni quantitative (i.e. simulazione, per ciascun segmento di mercato e operatore, della possibile evoluzione del proprio Accordo Quadro), tali da consentire all’imprese e all’Autorità di valutarne l’impatto in modo chiaro ed oggettivo, ed individuare le misure correttive da implementare, ivi inclusi meccanismi di tutela degli investimenti già effettuati;
2. estendere la tempistica per il processo di consultazione e consolidamento della Delibera, al fine di consentire un’adeguata fase di analisi e confronto tra imprese, gestore dell’infrastruttura e Autorità;
3. nelle more della stabilizzazione del quadro di regole definitivo secondo i precedenti punti, sospendere i processi di integrazione/modifica degli Accordi Quadro in vigore al fine di non generare ulteriori elementi di incertezza.

Fermo restando tutto quanto sopra premesso e considerato, senza che ciò costituisca acquiescenza alcuna al deficit informativo sopra rappresentato - in aggiunta ai commenti alle singole misure proposte (riportati nello schema tabellare di cui all’Allegato 1) e a specifici esempi formulati sulla base

di una prima analisi e della comprensione delle misure in esame (riportati in Allegato 2) - si rappresentano di seguito le preliminari osservazioni di carattere generale e metodologico in merito alla revisione proposta.

A. Depotenziamento degli Accordi Quadro: rischio sostenibilità del sistema ferroviario

La Delibera in consultazione determina un significativo spostamento del baricentro regolatorio dalla programmazione pluriennale della capacità ferroviaria alla programmazione annuale, con effetti fortemente destabilizzanti per l'intero sistema e, in particolare, per il segmento Alta Velocità, caratterizzato dai più alti livelli di investimento e dalla competizione nel mercato. Tale impostazione non è compatibile con le esigenze di pianificazione industriale, commerciale e occupazionale proprie del trasporto ferroviario che richiede necessariamente orizzonti temporali lunghi, certezza programmatica e stabilità nell'accesso all'infrastruttura.

Con riferimento alle esigenze commerciali, l'apertura alle vendite dei servizi AV avviene con un anticipo di molti mesi prima dell'avvio del nuovo orario di servizio, consentendo agli operatori una pianificazione efficiente delle vendite, delle politiche tariffarie e dell'organizzazione produttiva. La nuova regolazione, invece, renderebbe possibile la conferma di una parte rilevante dell'offerta soltanto un mese prima dell'entrata in vigore del nuovo orario, quantomeno per la quota di capacità non coperta da Accordo Quadro. A titolo esemplificativo, le vendite per un nuovo orario di servizio vengono aperte nel corso della precedente stagione estiva, tenuto conto delle esigenze di alcuni segmenti di domanda (ad esempio, il passeggero internazionale che prenota anche con più di 6 mesi di anticipo) ovvero della necessità di garantire un efficiente riempimento dei treni. Con la nuova regolamentazione proposta, l'operatore avrebbe invece conferma della fattibilità e delle caratteristiche di una parte dell'offerta solo a fine novembre, con il potenziale rischio di non poterne operare una quota a fronte della mancata assegnazione delle tracce ovvero con un'apertura alle vendite fortemente ritardata rispetto alle reali esigenze dei passeggeri e dell'operatore stesso. Una simile incertezza di programmazione e contrazione dei normali tempi di commercializzazione dei servizi, renderebbe di fatto impossibile una programmazione commerciale stabile e la vendita dei titoli di viaggio, con inevitabili effetti negativi sui passeggeri nonché sui ricavi e sulla sostenibilità economica delle imprese ferroviarie.

Le conseguenze non si limiterebbero al piano commerciale, ma inciderebbero direttamente anche sulla programmazione industriale e sull'organizzazione delle risorse umane. L'assenza di certezza, fino a poche settimane dall'avvio dell'orario, circa l'effettiva disponibilità delle tracce comprometterebbe la possibilità di pianificare e gestire in modo efficiente il fabbisogno di personale operativo, generando inevitabili ricadute occupazionali nonché di stabilità di impiego delle risorse. Ciò in un contesto peraltro caratterizzato dalla presenza di figure operative altamente qualificate e certificate, le cui tempistiche di assunzione e formazione sono del tutto incompatibili con una programmazione dell'offerta di così breve periodo.

Analoga criticità riguarda gli ingenti investimenti già sostenuti per l'acquisto del materiale rotabile. Il settore AV richiede investimenti iniziali particolarmente elevati, fondati necessariamente sulla prevedibilità di utilizzo della flotta nel medio-lungo periodo. In tal senso, è necessario richiamare la normativa europea e nazionale che prevede espressamente per l'Alta Velocità una durata degli Accordi Quadro di 15 anni, eventualmente estendibile. La compressione della capacità garantita e l'ampliamento della quota soggetta a programmazione annuale espongono concretamente al rischio di sottoutilizzo o addirittura di inutilizzo di parte rilevante dei convogli già acquistati, con evidente pregiudizio economico e inefficienza complessiva del sistema.

Più in generale, la scelta regolatoria appare incoerente rispetto alle reali esigenze di tutto il mercato passeggeri, considerato che tutti i segmenti di traffico richiedono l'Accordo Quadro quale presupposto essenziale per sostenere gli investimenti e garantire la continuità operativa. A conferma di ciò, si vedano anche le esigenze manifestate dalle Regioni e dal Ministero dei Trasporti in merito ai contratti di servizio. Si richiama, ad esempio, la relazione sui lotti della gara Intercity pubblicata ad aprile 2026 in cui si sottolinea l'importanza dell'Accordo Quadro come strumento atto ad assicurare la stabilità necessaria per effettuare gli investimenti. L'elevato residuo di capacità lasciato alla programmazione annuale non sembra pertanto rispondere ad alcuna effettiva esigenza concorrenziale. Nessun operatore - a maggior ragione i soggetti nuovi entranti - può realisticamente investire nel mercato senza la ragionevole certezza di poter utilizzare stabilmente gli asset acquistati. Ne consegue che appare opportuno verificare se la riserva di una quota così significativa di capacità alla programmazione annuale trovi un effettivo riscontro nella realtà del mercato. A tal fine, è necessario verificare, attraverso il Gestore, l'effettiva esistenza, nel corso degli ultimi anni, di operatori che abbiano tentato di accedere al mercato ferroviario italiano senza ricorrere alla stipula di Accordi Quadro, ma esclusivamente attraverso la richiesta di capacità nell'ambito della programmazione annuale.

Per quanto riguarda il segmento merci, ferme restando le esigenze di flessibilità da quest'ultimo manifestate, si ritiene che le stesse non possano non essere valutate senza tener conto degli impatti sull'intero sistema. A titolo esemplificativo, i servizi merci, date le caratteristiche prestazionali e di regolarità di circolazione e stabilità dell'offerta, possono determinare una riduzione della capacità disponibile con conseguente disottimizzazione dell'utilizzo della rete.

Particolarmente impattante risulta la previsione del limite del 70% di capacità commerciale destinabile agli Accordi Quadro, la quale richiede un'attenta valutazione quantitativa sotto il profilo trasportistico, economico o industriale. Tale valore è richiamato nel Regolamento (UE) 2016/545, ma per finalità del tutto diverse, relative all'applicazione di specifici criteri di priorità, e pertanto non può costituire un valido fondamento per la definizione dell'equilibrio tra capacità pluriennale e annuale.

A ciò si aggiunga la peculiare configurazione dell'infrastruttura ferroviaria italiana, caratterizzata, in particolare sulla tratta Bologna - Roma, dalla sovrapposizione di più direttrici e segmenti di traffico, con la conseguenza che il limite teorico del 70% rischia di tradursi, nella pratica, in una disponibilità effettiva significativamente inferiore su ciascuna singola direttrice. Il risultato sarebbe una compressione ancora più marcata della capacità realmente accessibile agli operatori.

La scelta prospettata andrebbe rivalutata alla luce dell'esperienza maturata negli ultimi anni e dell'evoluzione del mercato ferroviario italiano. Infatti, contrariamente a quanto proposto, l'attuale soglia dell'85% di capacità allocabile tramite Accordi Quadro dovrebbe essere rivista al rialzo. Basti pensare all'esito dell'ultimo coordinamento che ha prodotto effetti gravemente pregiudizievoli sugli investimenti già realizzati. Una ulteriore riduzione della quota di capacità assegnabile tramite Accordi Quadro comprometterebbe ulteriormente l'equilibrio complessivo del sistema ferroviario, mettendo a repentaglio la sostenibilità economica e operativa delle imprese ferroviarie.

Anche il confronto con Paesi, quali Francia e Spagna, non è convincente per i seguenti motivi:

(i) entrambi i mercati non hanno un livello di maturità della competizione confrontabile con quello italiano.

In particolare, il mercato spagnolo non può ad oggi essere preso a riferimento atteso che tutti gli operatori, per quanto noto, non hanno ancora raggiunto un livello di sostenibilità economica. Per quanto attiene al mercato francese, ad oggi l'offershare dell'incumbent SNCF è ampiamente al di sopra del 90%;

(ii) in Spagna esiste un'infrastruttura esclusivamente dedicata all'AV.

Il richiamo al modello regolatorio tedesco è altrettanto inopportuno considerato che detto mercato è ad oggi ancora chiuso alla concorrenza e fortemente concentrato in capo all'operatore incumbent, che – nel segmento Lunga Percorrenza – detiene oltre il 93% delle quote di mercato. Inoltre, gli Accordi Quadro non risultano attualmente offerti, con evidente vantaggio competitivo per il monopolista storico.

Proposta:

- preservare la centralità degli Accordi Quadro quale strumento essenziale di programmazione pluriennale, valutando, anche sulla base di analisi quantitative, la soglia limite (eventualmente anche superiore all'85%) in coerenza con le reali esigenze del mercato.

B. Grave penalizzazione del segmento Alta Velocità

L'attuale proposta regolatoria desta gravi preoccupazioni anche sotto il profilo sostanziale, in quanto, da una prima interpretazione delle misure proposte e in attesa delle simulazioni richieste, il segmento che risulterebbe maggiormente penalizzato è, in modo sorprendente, proprio quello dell'Alta Velocità. Infatti, sulla base delle regole di programmazione dell'utilizzo della capacità previste dalla Delibera, la capacità residua assegnabile al sotto segmento Open Access AV domestico potrebbe essere, in alcuni casi, addirittura nulla. Ciò in quanto, ai sensi delle Misure 4 e 5, in via prioritaria devono essere soddisfatte le richieste di capacità degli internazionali (passeggeri e merci), degli OSP Lunga Percorrenza, OSP Regionali, e merci. Tenuto conto che il limite massimo di capacità assegnabile al segmento OSP e merci in fase di allocazione di capacità quadro è, rispettivamente, del 40% e, in allocazione annuale, del 60%, si arriverebbe addirittura al paradosso in cui, tenuto conto anche della presenza di servizi internazionali passeggeri Open Access, nessuna traccia di una fascia oraria potrebbe essere assegnata all' Open Access AV domestico (si veda a tal proposito l'esempio di cui all'Allegato 2 A).

Vale sin da subito evidenziare che anche il concetto di infrastruttura specializzata – per cui possono essere derogati i suddetti limiti massimi di capacità – non sarebbe idoneo a superare detta criticità atteso che l'ingresso e l'uscita da tali linee presuppone sempre il passaggio su linee non specializzate (si veda a tal proposito l'esempio di cui all'Allegato 2 C).

Tale impostazione risulta del tutto incoerente con l'evoluzione storica e prospettica del mercato ferroviario nazionale. Infatti, sin dal 2012, la concorrenza e l'incremento delle frequenze nel segmento AV hanno generato un significativo incremento della qualità dei servizi, raddoppiato la domanda di trasporto e ridotto il prezzo dei titoli di viaggio. La capacità attrattiva del mercato italiano è inoltre confermata dall'imminente ingresso di un nuovo operatore, seppur incumbent nel proprio Paese di origine, a testimonianza della solidità e della dinamicità del comparto.

È altresì il segmento per il quale le stesse istituzioni competenti prevedono le maggiori prospettive di crescita nei prossimi anni, sia in termini di traffico sia quale leva strategica per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, riequilibrio modale e competitività del sistema dei trasporti. Da ultimo, si fa riferimento al “Documento Strategico Pluriennale della Mobilità Ferroviaria di Passeggeri e Merci” (8 aprile 2026) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel quale si stima una crescita fino al 43% del traffico ferroviario AV entro il 2035 rispetto ai dati del 2019, a fronte di una contrazione del segmento regionale e di una sostanziale stagnazione del comparto Intercity.

Analoga incoerenza emerge rispetto agli ingenti investimenti infrastrutturali programmati dal Gestore dell'Infrastruttura e finanziati con risorse pubbliche per il potenziamento della rete AV, inclusa la realizzazione di nuove opere strategiche, progettata per sostenere livelli di capacità significativamente superiori rispetto a quelli che verrebbero effettivamente utilizzati in caso di riduzione delle frequenze. Si determinerebbe così una

situazione paradossale: investimenti pubblici sostenuti per realizzare infrastrutture dimensionate per consentire fino a 12 treni l'ora che verrebbero mortificati da una capacità fortemente ridotta, con evidente inefficienza allocativa e perdita di valore per il sistema.

Occorre inoltre considerare che il segmento AV ha progressivamente assunto una rilevante funzione sociale, superando la tradizionale qualificazione di servizio destinato esclusivamente alla domanda premium. Oggi oltre 70 milioni di passeggeri l'anno utilizzano l'Alta Velocità come modalità ordinaria di spostamento, incluse le necessità di lavoro, studio, salute e relazioni personali. Molteplici studi hanno infatti evidenziato come l'Alta Velocità abbia contribuito a modificare le abitudini di vita, studio e lavoro della popolazione con ricadute anche sull'assetto demografico del Paese. Ciò dimostra che non è più coerente con l'attuale realtà attribuire l'ottimo socioeconomico esclusivamente ai servizi passeggeri OSP. Una significativa contrazione delle frequenze comprometterebbe tale equilibrio, riducendo l'accessibilità territoriale e mettendo a rischio la sostenibilità complessiva del sistema.

Il rischio, pertanto, non è soltanto quello di una mancata crescita del mercato, ma di una vera e propria contrazione strutturale a causa della riduzione dell'offerta, con frequenze fortemente ridotte e una capacità insufficiente persino a sostenere i volumi di traffico già registrati nel solo 2025. Una simile dinamica produrrebbe effetti negativi immediati sulla competitività del trasporto ferroviario, favorendo inevitabilmente il trasferimento della domanda verso il trasporto aereo e verso il trasporto su gomma, con conseguenze sfavorevoli sotto il profilo ambientale, economico e sociale.

A ciò si aggiunga che la contrazione dei volumi Alta Velocità determinerà un inevitabile incremento dei costi di accesso all'infrastruttura a carico delle imprese ferroviarie. Tenuto conto anche dell'incomprimibilità dei costi fissi per le imprese ferroviarie (in particolare quelli di investimento già sostenuti), ciò potrebbe determinare ricadute a livello di prezzi dei titoli di viaggio ovvero costringere gli operatori a rivedere le proprie strutture di costo, con potenziali impatti a livello occupazionale.

Il risultato finale è in evidente contrasto con i criteri socioeconomici e ambientali anche declinati dalla nuova normativa eurounitaria e, in ogni caso, determinerebbe un danno per la collettività: minore accessibilità, minore sostenibilità, maggiore congestione modale e una riduzione complessiva del benessere dei consumatori.

Per tali ragioni, appare necessario preservare e rafforzare la capacità del segmento Alta Velocità, garantendo condizioni regolatorie e infrastrutturali coerenti con la crescita della domanda, con la tutela della concorrenza e con gli obiettivi strategici di mobilità del Paese.

In tale contesto, l'adozione di misure suscettibili di comprimere capacità e frequenze proprio nel comparto AV non sembra giustificabile e, pertanto, richiede un'attenta rivalutazione.

Proposta:

- rimodulare le regole di programmazione dell'utilizzo della capacità infrastrutturale di cui alle Misure 4,5, 6, 8 e 9 alla luce dell'esito delle analisi quantitative e simulazioni applicative che si richiede siano svolte dal Gestore, preservando accessibilità, competitività e sostenibilità dell'Alta Velocità.

C. Criticità operative delle misure proposte

Ulteriore elemento da verificare è la concreta fattibilità operativa della proposta regolatoria, alla luce delle effettive caratteristiche della rete ferroviaria nazionale e della relativa gestione.

In primo luogo, la riduzione della programmazione pluriennale e l'ampliamento della quota rimessa alla programmazione annuale determinerebbero inevitabili rischi di inefficienze procedurali, ritardi decisionali e una minore prevedibilità complessiva del sistema, anche a livello di programmazione dell'utilizzo delle stazioni e degli impianti.

Inoltre, si rappresenta che, sebbene l'utilizzo di treni in composizione doppia dinamica possa essere uno strumento utile sulle tratte maggiormente congestionate dell'infrastruttura italiana (nello specifico, sulla tratta Bologna - Roma, caratterizzata dalla sovrapposizione di più direttrici e segmenti di traffico), tale soluzione dovrebbe essere valorizzata nel rispetto delle effettive caratteristiche della rete e dei principi di non discriminazione.

A tal fine, occorre innanzitutto evidenziare la necessità che il Gestore dell'Infrastruttura, quale unico soggetto in possesso delle necessarie informazioni tecniche e operative, effettui un'analisi puntuale volta a individuare le tempistiche nonché le tratte e i nodi della rete nei quali l'impiego di treni in composizione doppia dinamica sia concretamente praticabile, tenuto conto dei vincoli infrastrutturali esistenti. In numerose stazioni strategiche, infatti, permangono limitazioni connesse alla lunghezza e alla configurazione dei binari (come nel caso di Roma Tiburtina), alla disponibilità dei binari di ricevimento nonché all'assenza degli apparati tecnologici necessari per le operazioni di accoppiamento e disaccoppiamento dinamico, che rendono tale soluzione utilizzabile solo in specifici contesti.

Parimenti, l'utilizzo di treni in composizione doppia non può costituire un criterio di priorità nell'assegnazione della capacità in quanto potrebbe determinare effetti discriminatori nei confronti delle Imprese Ferroviarie che non dispongono di materiale rotabile idoneo, con possibili riflessi sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e sul mantenimento di un effettivo confronto concorrenziale.

Viceversa, una soluzione coerente con le esigenze del mercato sarebbe quella di demandare al Gestore dell'Infrastruttura la definizione, nell'ambito del catalogo della capacità *pre-planned*, delle tracce per le quali l'utilizzo di treni in composizione doppia risulti tecnicamente fattibile nonché funzionale all'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura. In tale contesto, la possibilità di utilizzare treni doppi dovrebbe configurarsi quale opzione rimessa alla scelta dell'Impresa Ferroviaria interessata e non quale requisito o criterio premiale ai fini dell'assegnazione della capacità.

Anche l'ipotesi di incrementare il numero delle fermate intermedie presenta limiti di coerenza e praticabilità. Una simile impostazione risulta anzitutto in contrasto con la stessa vocazione del sistema Alta Velocità, che trova la propria competitività nella rapidità dei collegamenti e nella riduzione dei tempi di percorrenza. L'incremento delle fermate comprometterebbe inevitabilmente tale equilibrio, riducendo l'attrattività del servizio soprattutto per il segmento business, che proprio grazie ai collegamenti diretti e veloci ha progressivamente spostato la propria domanda dal trasporto aereo al trasporto ferroviario. A tal proposito, giova evidenziare come già lo sviluppo dell'offerta Alta Velocità guidato dalla competizione abbia portato a servire, in modo coerente rispetto alle caratteristiche del servizio, molteplici località della rete dal nord al sud Italia, anche in assenza di linee specializzate.

Occorre inoltre considerare che la possibilità di introdurre o meno ulteriori fermate non dipende esclusivamente dalle scelte commerciali delle Imprese Ferroviarie, ma è strettamente condizionata dalle decisioni del Gestore dell'Infrastruttura in merito all'utilizzo della rete e alla configurazione delle tracce disponibili.

Proposte:

- verificare congiuntamente con il Gestore dell'Infrastruttura la concreta sostenibilità operativa della nuova disciplina che, determinando un significativo incremento delle richieste annuali di capacità, rischia di compromettere i livelli di capacità disponibili, la programmazione e la regolarità del servizio;
- escludere l'utilizzo generalizzato dei treni in composizione doppia e delle operazioni di accoppiamento/disaccoppiamento dinamico quale criterio di priorità nell'assegnazione della capacità, prevedendone invece l'impiego, ove tecnicamente fattibile, nell'ambito del catalogo della capacità *pre-planned* predisposto dal Gestore dell'Infrastruttura sulla base delle caratteristiche della rete.

D. Ulteriori profili di criticità

Fermi restando tutti i profili sopra rappresentati, si evidenzia altresì che una modifica così rilevante e strutturale dell'attuale quadro regolatorio richiede anche un'analisi di impatto sugli Accordi Quadro in essere.

Ove le misure proposte determinassero una modifica rilevante della capacità pluriennale già garantita negli Accordi Quadro vigenti, peraltro non connessa all'ingresso di un nuovo entrante né a circostanze eccezionali e imprevedibili, quest'ultima sarebbe lesiva del legittimo affidamento degli operatori.

Tale effetto non potrebbe ritenersi giustificato dalla presenza, negli Accordi Quadro, della c.d. "clausola di salvaguardia". Quest'ultima non può essere utilizzata per legittimare uno svilimento della funzione essenziale dell'Accordo Quadro e uno stravolgimento sostanziale di accordi già sottoscritti, sulla base dei quali le imprese ferroviarie hanno realizzato rilevanti investimenti industriali e assunto impegni di lungo periodo. A tal riguardo, giova considerare altresì la lettera della Direttiva 2012/34 e del D. Lgs. 112/2015 che, come già evidenziato, a fronte di investimenti su grande scala e a lungo termine, prevedono che gli Accordi Quadro abbiano una durata anche superiore a 15 anni.

Da ultimo, corre l'obbligo di evidenziare che il nuovo Regolamento UE 2026/1184 in materia di allocazione di capacità - che arreca importanti modifiche all'assetto regolatorio vigente - prevede espressamente un doppio regime normativo a tutela degli Accordi Quadro già sottoscritti che continueranno ad essere validi fino alla loro scadenza. È evidente che non ci si possa limitare ad un'interpretazione meramente formale di tale disposizione, chiaramente dettata dall'esigenza di tutelare gli investimenti già realizzati sulla base di detti accordi.

Proposta:

- prevedere espressamente un regime transitorio volto a tutelare gli investimenti già realizzati e che gli Accordi Quadro attualmente vigenti non siano assoggettati a processi di compatibilizzazione con il nuovo assetto regolatorio fino alla loro naturale scadenza.

ALLEGATO 1

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
2.11 (Definizioni)	Segmenti di mercato: i segmenti di mercato in cui operano i distinti servizi di trasporto ferroviario quali quelli Passeggeri regionali, Passeggeri Lunga percorrenza, Merci; al loro interno possono essere distinti, tramite sotto-segmenti di mercato, i servizi passeggeri o merci offerti in regime di libero mercato da quelli oggetto di OSP, e quelli effettuati su itinerari internazionali rispetto a quelli effettuati su itinerari nazionali.	Segmenti di mercato: i segmenti di mercato in cui operano i distinti servizi di trasporto ferroviario quali quelli Passeggeri regionali, Passeggeri Lunga percorrenza, Merci; al loro interno possono essere distinti, tramite sotto-segmenti di mercato, i servizi passeggeri o merci offerti in regime di libero mercato da quelli oggetto di OSP, e quelli effettuati su itinerari internazionali rispetto a quelli effettuati su itinerari nazionali. Un servizio è attribuito al segmento di mercato OSP passeggeri regionale qualora il committente sia una Regione o Provincia Autonoma. Nel caso in cui il committente sia lo Stato, il servizio è attribuito al segmento di mercato OSP passeggeri lunga percorrenza.	Al fine di garantire una corretta e uniforme applicazione della misura 4.2, risulta necessario introdurre una definizione univoca che consenta di distinguere i servizi OSP passeggeri regionali da quelli di lunga percorrenza. Il criterio proposto è stato individuato in quanto la distanza percorsa dal servizio non risulta di per sé sempre indicativa della natura regionale o di lunga percorrenza, potendo servizi con estensione chilometrica analoga rispondere a esigenze di trasporto e ambiti di interesse differenti. Il riferimento al soggetto committente consente invece una classificazione più oggettiva e coerente con la scala locale/nazionale dell'interesse pubblico tutelato.
3.4 (Principi generali per i processi di allocazione della capacità infrastrutturale)	<i>Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato [...] iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9</i>	Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha l'obbligo facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato [...] iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto anche diversi da quelli previsti dalle	Si ritiene necessario che, in caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI abbia l'obbligo (e non la facoltà) di adottare un modello di capacità <i>pre-planned</i> . Inoltre, tale modello, in quanto strumento specificamente calibrato sulla realtà della singola linea ferroviaria e volto all'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, è opportuno che consenta anche deroghe verso l'alto dei limiti ordinariamente previsti per i singoli richiedenti e che tali limiti trovino applicazione esclusivamente in presenza di conflitti tra richieste. Tale

	<i>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).</i>	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).	impostazione consentirebbe un utilizzo efficiente della capacità disponibile coerente con la domanda di trasporto specifica della linea e con le relative condizioni operative.
4.1 (Principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale)	Le modalità operative delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale devono garantire l'effettivo perseguimento del massimo interesse sociale, nonché della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi generali di trasparenza, equità e non discriminazione, anche nei confronti dei richiedenti capacità che non sono titolari di AQ.	Le modalità operative delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale devono garantire l'effettivo perseguimento del massimo interesse sociale, nonché della massimizzazione dell'efficacia, e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura e della salvaguardia degli investimenti pubblici e privati già effettuati, nel rispetto dei principi generali di trasparenza, equità e non discriminazione, anche nei confronti dei richiedenti capacità che non sono titolari di AQ.	Nella definizione delle modalità operative delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale appare necessario tenere adeguatamente conto anche dell'esigenza di salvaguardare gli investimenti già effettuati dalle imprese ferroviarie, assicurando un quadro regolatorio improntato a criteri di stabilità, prevedibilità e gradualità, tale da non incidere in modo sproporzionato su piani industriali e investimenti di lungo periodo già avviati. Parimenti, le regole di allocazione devono risultare coerenti con la tutela e la valorizzazione degli investimenti pubblici realizzati nello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, evitando nuovi assetti regolatori che possano determinare una riduzione strutturale dell'offerta o una sottoutilizzazione della capacità, in particolare sulle linee ad alta velocità, compromettendo gli obiettivi per i quali tali infrastrutture sono state realizzate.
4.2 – 4.4 (Principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale)	[...] 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;	N.A.	Si premette che non è possibile formulare proposte puntuali di revisione del testo in assenza di analisi quantitative e di simulazioni applicative delle misure poste in consultazione. In via preliminare, è necessario che il Gestore dell'Infrastruttura renda disponibili valutazioni quantitative idonee a evidenziare sia l'impatto della misura proposta sull'attuale assetto allocativo e competitivo del mercato sia gli effetti prospettici. Tali analisi dovranno infatti tenere conto del fatto che tutti gli operatori continuano a effettuare investimenti e che, in funzione del quadro regolatorio definitivo, potranno adeguare le proprie strategie e il proprio comportamento competitivo al fine di conformarsi ai nuovi criteri di allocazione della capacità e di accedere alle relative priorità.

	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. [...]		
4.7 (Principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale)	Nel caso di infrastrutture specializzate per una data tipologia di traffico ferroviario, ivi incluse quelle rispettivamente afferenti: (i) al trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità connotato da velocità massime in linea di almeno 250 km/h, (ii) al trasporto ferroviario delle merci, nonché (iii) ai passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale, la tipologia di traffico ferroviario specializzata cui queste sono destinate è da considerarsi sempre prioritaria. È, tuttavia, consentito l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile.	Nel caso di infrastrutture specializzate per una data tipologia di traffico ferroviario, ivi incluse quelle rispettivamente afferenti: (i) al trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità connotato da velocità massime in linea di almeno 250 km/h, (ii) al trasporto ferroviario delle merci, nonché (iii) ai passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale, la tipologia di traffico ferroviario specializzata cui queste sono destinate è da considerarsi sempre prioritaria. Con specifico riferimento alla tipologia di traffico ferroviario di cui al precedente punto (i), la priorità è estesa anche alle linee tradizionali di prosecuzione dell'infrastruttura AV nell'ambito dei nodi. È, tuttavia,	Al fine di rendere effettiva la priorità assegnata al trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità sulle infrastrutture AV, preservandone la continuità fino a destinazione, è necessario estendere la priorità di tali servizi anche ai nodi (a tal riguardo, si veda l'esempio 2C). Le modifiche proposte sono altresì volte a tutelare la specializzazione funzionale delle infrastrutture, evitando che, già in sede di Accordo Quadro, venga assegnata capacità riferibile a traffici non coerenti con la vocazione della linea. Eventuali utilizzi difformi rispetto alla specializzazione della linea dovrebbero essere consentiti esclusivamente nell'ambito della capacità residua annuale, in coerenza con i principi di utilizzo efficiente e di corretta allocazione della capacità infrastrutturale. Infine, per garantire certezza e trasparenza applicativa, risulta necessario confermare almeno l'elenco delle linee specializzate già pubblicato nell'ePIR.

		consentito in allocazione annuale l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile.	
5.1 - 5.5 (<i>Modalità operative del processo di allocazione nel caso di richieste confliggenti</i>)	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	N.A.	Si premette che non è possibile effettuare proposte puntuali di revisione del testo in assenza di analisi quantitative e simulazioni applicative delle misure poste in consultazione. In termini generali, si rappresenta che le misure di cui al punto 5.1 – 5.5 non sono accettabili in quanto le condizioni ivi previste: - penalizzano il segmento AV domestico perché viene gestito per ultimo nell'ordine di priorità lasciando a quest'ultimo una capacità residua, in alcuni casi, potenzialmente nulla (vedi statement iniziale e a titolo esemplificativo i casi di cui all'Allegato 2 A); - non danno priorità, in sede di allocazione annuale, agli accordi quadro in spregio alla normativa europea vigente.

	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, nel rispetto delle misure del presente provvedimento sui limiti massimi di capacità allocabile, mentre quelli eventuali tra servizi passeggeri a mercato vengono risolti applicando le Misure da 5.2 a 5.5. 5.2 Il GI individua le tratte, con le relative fasce orarie, per le quali le richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato avanzate dai richiedenti superano la capacità disponibile residua per il sottosegmento passeggeri a mercato. Per tali tratte e fasce orarie la massima capacità che può essere assegnata ad ogni richiedente del sotto-segmento passeggeri a mercato è pari al numero intero N ottenuto come rapporto tra capacità ancora disponibile per l'allocazione di tali servizi passeggeri a mercato (intesa come numero tracce/canali orari,		
--	---	--	--

	nella fascia oraria considerata, allocabili al sottosegmento passeggeri a mercato) e il numero di richiedenti capacità per servizi passeggeri a mercato su quella tratta ferroviaria e su quella data fascia oraria. 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 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. 5.4 Le richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato non soddisfatte vengono raggruppate in un unico insieme; se tali richieste di capacità sono ancora eccedenti la capacità disponibile dopo avere		
--	---	--	--

	concluso le fasi precedenti di cui alle misure 5.2 e 5.3, allora su tale insieme residuo di richieste si applicano i criteri di priorità di cui alla Misura 6, al fine di individuare quelle di maggiore interesse sociale e/o che massimizzano l'efficacia ed ottimizzano l'utilizzo dell'infrastruttura satura; vengono quindi assegnate le richieste di capacità prioritarie nel limite della capacità ancora disponibile. 5.5 In sede di allocazione annuale, se le modalità operative di cui alla presente Misura non consentono di risolvere i conflitti di allocazione tra le diverse richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato pervenute al GI, lo stesso procede ad applicare le modalità di allocazione capacità tramite asta di cui alla seguente Misura 7.		
5.7 (Modalità operative del processo di allocazione nel caso di richieste confliggenti)	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.	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.	Si propone l'eliminazione della misura 5.7 in quanto, nel contesto attuale di elevata saturazione della rete, la sua applicazione determinerebbe effetti distorsivi e sproporzionati sull'allocazione della capacità. In particolare, la previsione dell'applicazione automatica della Misura 7, in presenza di modalità di utilizzazione predefinita della capacità e in assenza di soluzioni consensuali, comporterebbe il ricorso sistematico ai meccanismi d'asta per i servizi passeggeri a mercato. Considerato l'elevato grado di saturazione delle principali direttrici AV, ciò si tradurrebbe, di fatto, in una generalizzazione delle procedure d'asta per i servizi ad alta velocità. Tale assetto introdurrebbe una rilevante instabilità in termini di costi di accesso all'infrastruttura, rendendoli imprevedibili e difficilmente programmabili nel medio-lungo periodo. Questa incertezza comprometterebbe la sostenibilità economica dei servizi e si rifletterebbe negativamente sulla clientela finale, attraverso una minore stabilità dell'offerta e potenziali effetti sui livelli tariffari.

			Per tali ragioni, si ritiene opportuno eliminare la misura, evitando un meccanismo che, nelle condizioni attuali della rete, produrrebbe effetti automatici non coerenti con i principi di proporzionalità, prevedibilità regolatoria e tutela dell'interesse dell'utenza. Il meccanismo in questione avvantaggia per definizione gli operatori appartenenti a gruppi verticalmente integrati che sono in grado di neutralizzare l'effetto di un aumento dei costi dovuto all'asta nell'ambito dei risultati consolidati. Viceversa, si ritiene che, anche a livello di catalogo, debbano essere utilizzati criteri che premiano un uso efficiente dell'infrastruttura.
6.1 (Criteri di priorità, da applicarsi nell'allocazione di capacità in caso di coordinamento tra richieste confliggenti)	Ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del d.lgs. 112/2015, fatte salve le regole di programmazione della capacità di cui alla misura 4, il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell'allocazione della capacità, riferibili ai servizi di trasporto passeggeri e volti a favorire l'accessibilità dei territori, rispettandone l'ordine di importanza decrescente dall'alto verso il basso, favorendo, a parità di altro: 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	N.A.	Si premette che non è possibile effettuare proposte puntuali di revisione del testo in assenza di analisi quantitative e simulazioni applicative delle misure poste in consultazione. In termini generali, se, come auspicato, il limite di capacità massima assegnabile tramite Accordi Quadro fosse riportato all'85% o addirittura innalzato, sarà altresì necessario applicare, declinandoli per lo specifico contesto infrastrutturale italiano, i criteri di cui all'art. 10, comma 2, del Regolamento 2016/545 ("Regolamento"). Con riferimento ai criteri proposti con la Delibera, che dovrebbero considerarsi aggiuntivi rispetto ai predetti criteri di cui al Regolamento, in via preliminare e meramente indicativa si rappresenta che: a) come già evidenziato nello statement iniziale, quello dell'accoppiamento/disaccoppiamento (criterio sub lettera a) non può essere al momento utilizzato come criterio ma tutt'al più come uno strumento che il Gestore dell'Infrastruttura può utilizzare nell'ambito del catalogo della capacità <i>pre-planned</i> al fine di ottimizzare la capacità e soddisfare il maggior numero di richieste possibili; b) al fine di non snaturare il servizio AV, vocazionalmente destinato a garantire collegamenti veloci e tenuto conto che il sistema AV già garantisce un elevato livello di capillarità, si ritiene che i criteri di cui alle lettere b) e c) debbano essere sostituiti da un solo criterio volto a premiare eventuali estensioni iniziali o terminali del servizio AV rispetto alla principale o/d servita. Si ricorda, peraltro, che la funzione di collegamento con le realtà territoriali minori deve essere soddisfatta dai sistemi OSP che vengono combinati e venduti con l'AV per garantire il massimo dell'accessibilità; c) il criterio di cui alla lettera d) nel punto in cui valorizza - in assenza di dati pregressi sul volume trasportato - i posti km annui è gravemente distortivo della concorrenza in quanto premia esclusivamente l'asset

	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 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.		di cui dispone l'operatore e non la sua efficienza o capacità di utilizzo della traccia. Tale fattispecie va pertanto eliminata.
6.3 <i>(Criteri di priorità, da applicarsi nell'allocazione di capacità in caso di coordinamento tra richieste confliggenti)</i>	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	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,	La proposta di integrazione si fonda sull'esigenza di assicurare che la specializzazione delle linee non sia interpretata in senso meramente puntuale, secondo una logica di singola tratta, ma sia considerata nella sua effettiva dimensione funzionale, propria del corridoio infrastrutturale. In particolare, per servizi ad elevata intensità e continuità operativa, quali quelli ad alta velocità, la qualità e l'efficacia dell'offerta dipendono dalla coerenza complessiva della capacità lungo l'intero percorso, inclusi i nodi metropolitani e le linee funzionalmente interconnesse. In assenza di tale coerenza, la specializzazione rischia di risultare solo formale, potendo essere di fatto compromessa da vincoli di capacità localizzati che incidono su singole porzioni del corridoio. Ciò risulterebbe in contrasto con gli obiettivi della regolazione, che individua nella massimizzazione dell'efficacia

	capacità disponibile. La specializzazione della linea o la modifica delle caratteristiche di specializzazione della stessa sono dichiarate dal GI nel PIR esclusivamente a seguito di un procedimento di consultazione con il mercato, la cui indizione è comunicata all'Autorità; il GI informa l'Autorità anche su tutte le ulteriori interlocuzioni con i richiedenti capacità, anche potenziali, interessati, nonché sugli esiti della indicata consultazione.	limitatamente alla fase di allocazione annuale. La specializzazione della linea o la modifica delle caratteristiche di specializzazione della stessa sono dichiarate dal GI nel PIR esclusivamente a seguito di un procedimento di consultazione con il mercato, la cui indizione è comunicata all'Autorità; il GI informa l'Autorità anche su tutte le ulteriori interlocuzioni con i richiedenti capacità, anche potenziali, interessati, nonché sugli esiti della indicata consultazione. Il GI assicura che la specializzazione delle linee non risulti compromessa da vincoli di capacità insistenti su altre linee funzionalmente interconnesse, con particolare riferimento alla prosecuzione nell'ambito dei nodi metropolitani. In tale contesto, il GI garantisce che l'applicazione dei limiti di capacità di cui alle Misure 8 e 9 sia coerente con l'esigenza di assicurare la continuità e l'efficacia dei servizi afferenti alle linee specializzate, nel rispetto dei principi di utilizzo efficiente ed ottimale dell'infrastruttura.	e nell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura un principio guida dell'allocazione della capacità. In tale contesto, la previsione secondo cui il GI assicura la coerenza tra specializzazione e gestione della capacità lungo le linee funzionalmente interconnesse consente di superare una lettura frammentata della rete e di rendere effettivo il principio di specializzazione, garantendo continuità operativa lungo il corridoio e valorizzando le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura.
7.1 (Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità)	Nel caso in cui la ricerca di soluzioni coordinate consensuali con i richiedenti capacità non abbia successo e permangano conflitti tra richieste di capacità dei servizi passeggeri a mercato anche a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità, il GI, mettendone a	N.A.	A differenza di quanto previsto nella precedente Misura 5.7 in cui il meccanismo dell'asta verrebbe applicato direttamente (senza la previa applicazione di criteri di priorità), nella misura in esame l'asta potrebbe essere presa in considerazione solo quale strumento residuale. A tal proposito, è necessario scongiurare il ricorso strutturale a meccanismi competitivi che possono introdurre incertezza, volatilità dei costi e asimmetrie tra operatori, senza benefici proporzionati in termini di efficienza allocativa.

	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 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.		
8.1 - 8-4 (<i>Limiti di capacità assegnabile con AQ</i>)	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. 8.2 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%. 8.3 In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione di capacità quadro, il limite massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile rispettivamente ai sotto-segmenti di mercato del trasporto passeggeri OSP, del trasporto	N.A.	Si premette che non è possibile effettuare proposte puntuali di revisione del testo in assenza di analisi quantitative e simulazioni applicative delle misure poste in consultazione. In termini generali, si evidenzia che (i) tutti i limiti di capacità assegnabile previsti per singolo operatore, per sottosegmento di mercato e, più in generale, per la capacità assegnabile mediante accordo quadro dovranno essere definiti sulla base di specifiche analisi quantitative, idonee a dimostrare che tali limiti siano effettivamente necessari e a definire l'effettivo impatto sull'attuale assetto competitivo e la sostenibilità per il mercato (a tal proposito, si veda quanto riportato nello statement iniziale); in ogni caso, detti limiti dovranno essere tra loro coordinati al fine di garantire l'accesso di nuovi operatori, l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, evitando fenomeni di capacità inutilizzata, nonché la tutela degli investimenti già realizzati; (ii) tali limiti dovranno essere coordinati con i processi di assegnazione previsti dalle misure 4 e 5, al fine di assicurare un equilibrio allocativo tra i diversi segmenti di mercato; (iii) il limite per singolo operatore previsto dalla Misura 8.1 non deve trovare applicazione nel caso delle linee specializzate, al fine di evitare situazioni di capacità inutilizzata e non assegnata (a titolo esemplificativo si veda quanto riportato in Allegato 2 B).

	passenger a mercato, e del trasporto merci, è pari al 40% della capacità disponibile. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate. 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 (Limiti di capacità assegnabile con AQ)	I nuovi limiti di capacità di cui alle Misure 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4 si applicano anche agli accordi quadro già in vigore attraverso l'utilizzo delle clausole di retrocessione.	I nuovi limiti di capacità di cui alle Misure 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4 non si applicano anche agli accordi quadro già in vigore fino alla loro naturale scadenza attraverso l'utilizzo delle clausole di retrocessione.	La proposta è finalizzata a preservare la funzione essenziale degli Accordi Quadro quali strumenti di programmazione industriale, rispetto ai quali gli operatori di mercato hanno maturato un legittimo affidamento, che ha costituito il presupposto per gli ingenti investimenti già realizzati e in corso di realizzazione. A tal fine, è necessario prevedere un adeguato regime transitorio per gli Accordi Quadro in vigore, al fine di evitare che questi ultimi vengano privati del loro contenuto economico-giuridico (cfr. statement iniziale).
9 (Limiti di capacità assegnabile in sede di allocazione annuale)	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. 9.2 In caso di conflitti tra richieste afferenti a due differenti segmenti o sotto-segmenti di mercato in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile al segmento merci e a ogni sotto-segmento passeggeri OSP e passeggeri a mercato, è pari al 60% della capacità disponibile. Tale limite non è applicabile nel caso	N.A.	Si premette che non è possibile effettuare proposte puntuali di revisione del testo in assenza di analisi quantitative e simulazioni applicative delle misure poste in consultazione. In termini generali, si evidenzia che: (i) i limiti massimi di capacità assegnabile al singolo operatore, al segmento merci e sotto segmenti passeggeri OSP e a mercato, di cui rispettivamente alle misure 9.1 e 9.2, devono essere individuati esclusivamente all'esito di una complessiva analisi quantitativa che ne dimostri l'effettiva necessità e utilità e devono essere coordinati con i limiti di capacità massima allocabile mediante Accordo Quadro di cui alla misura 8 al fine di evitare fenomeni di capacità inutilizzata o sottoutilizzata; (ii) in presenza di cataloghi <i>pre-planned</i> o linee specializzate, la soglia prevista dalla misura 9.1 deve poter essere derogata, anche in aumento, dal Gestore dell'infrastruttura, qualora ciò sia necessario per assicurare il pieno utilizzo della capacità disponibile ed evitare fenomeni di capacità inutilizzata o sottoutilizzata con conseguente inefficienza allocativa e riduzione del livello complessivo di servizio offerto.

	delle linee relative a infrastrutture specializzate. 9.3 In sede di allocazione annuale, le limitazioni nell'assegnazione della capacità annuale non sono obbligatoriamente applicabili in presenza di un solo richiedente capacità o nel caso in cui, pur in presenza di più richiedenti capacità, non emergano necessità di coordinamento tra le richieste di capacità. Tale eccezione si applica anche nel caso in cui il coordinamento, anche tramite asta, avvenga tra richiedenti capacità che hanno rispettivamente raggiunto la soglia massima di cui alla Misura 9.1. 9.4 Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i limiti di capacità annuale assegnabile ivi definiti.		Tale criticità risulta ancora più rilevante sulle linee specializzate AV, dove il numero di richiedenti è fisiologicamente limitato e l'offerta è concentrata su pochi operatori: in questi contesti, l'applicazione rigida del limite può tradursi direttamente in riduzione dell'offerta complessiva, senza effetti pro-concorrenziali effettivi.
--	---	--	--

ALLEGATO 2 A

ESEMPIO ALLOCAZIONE QUADRO LINEA CONVENZIONALE (Brennero – Verona)

Si consideri la tratta Bolzano – Trento Roncafort della linea Brennero – Verona, caratterizzata da una capacità commerciale pari a 9 tracce/ora per senso di marcia. L’infrastruttura non è classificata come specializzata.

Si ipotizzi che, in sede di allocazione della capacità quadro, per una determinata fascia oraria (es. 18:00–19:00) il Gestore dell’Infrastruttura (GI) riceva le seguenti 12 richieste di capacità:

- a) 1 servizio internazionale pax Open Access (no AV) da parte dell’operatore A
- b) 1 servizio internazionale pax Open Access (no AV) da parte dell’operatore D
- c) 3 servizi internazionali merci
- d) 1 servizio nazionale pax OSP Lunga percorrenza
- e) 1 servizio regionale pax OSP con orario di partenza da origine alle ore 18:00
- f) 1 servizio regionale pax OSP con orario di partenza da origine alle ore 17:00
- g) 1 servizio regionale pax OSP con orario di partenza da origine alle ore 18:00
- h) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 13:00 (richiedente: operatore A)
- i) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 12:00 (richiedente: operatore B)
- j) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 13:00 (richiedente: operatore C)

L’insieme delle richieste allocate negli Accordi Quadro, non potrà superare il 70% della capacità commerciale oraria, cioè 6 canali orario a fronte di 12 richieste.

In applicazione dei criteri di priorità (misura 4.2) previsti dalla proposta di cui alla Delibera 49/2026, si privilegiano i servizi secondo il seguente ordine:

- Priorità 1: richieste di cui alla lettera “a – b – c” (in quanto treni internazionali)
- Priorità 2: richiesta di cui alla lettera “d”, in quanto servizio nazionale pax OSP Lunga percorrenza

- Priorità 3: richieste di cui alle lettere “e – f – g” in quanto servizio regionali pax OSP con orario di partenza da origine in fascia pendolare;
- Priorità 4: richieste di cui alle lettere “h – i – j” in quanto treni Open Access.

Essendoci solo 6 canali assegnabili, saranno allocati:

- 2 servizi Open Access (solo gli internazionali)
- 3 servizi merci
- 1 servizio OSP Lunga Percorrenza

I cap di cui alla misura 8.3 per segmento di mercato (max 40%) sono rispettati in quanto:

- Al segmento Merci è assegnato il 33% della capacità disponibile
- Al segmento Passeggeri Open Access è assegnato il 22% della capacità disponibile
- Al segmento OSP è assegnato l'11% della capacità disponibile

Ne consegue che il segmento dell'AV nazionale risulta completamente escluso dall'allocazione pluriennale. Anche in fase di allocazione annuale risulterebbero esclusi in presenza di ulteriori richieste (escluse dall'allocazione quadro) maggiormente prioritarie quali treni regionali in fascia pendolare.

ALLEGATO 2 B

ESEMPIO ALLOCAZIONE QUADRO LINEA SPECIALIZZATA (DD Firenze – Roma)

Si consideri la tratta Bivio Orte Sud – Roma Tiburtina della linea Direttissima Firenze–Roma, caratterizzata da una capacità commerciale pari a 12 tracce/ora per senso di marcia. L’infrastruttura è classificata, ai sensi dell’ePIR, come infrastruttura specializzata AV.

Si ipotizzi che, in sede di allocazione della capacità quadro, per una determinata fascia oraria (es. 18:00–19:00) il Gestore dell’Infrastruttura (GI) riceva le seguenti 15 richieste di capacità:

- a) 1 servizio internazionale pax AV Open Access da parte dell’operatore A
- b) 1 servizio internazionale pax Open Access (no AV) da parte dell’operatore A
- c) 1 servizio nazionale pax OSP Lunga percorrenza
- d) 1 servizio regionale pax OSP con orario di partenza da origine alle ore 16:00
- e) 1 servizio regionale pax OSP con orario di partenza da origine alle ore 17:00
- f) 1 servizio regionale pax OSP con orario di partenza da origine alle ore 18:00
- g) 1 servizio nazionale pax Open Access Lunga percorrenza (no AV) con orario di partenza da origine alle ore 17:00
- h) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 13:00 (richiedente: operatore A)
- i) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 11:00 (richiedente: operatore A)
- j) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 11:00 (richiedente: operatore A)
- k) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 11:00 (richiedente: operatore A)
- l) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 15:00 (richiedente: operatore B)
- m) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 17:00 (richiedente: operatore B)
- n) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 11:00 (richiedente: operatore B)
- o) 1 servizio nazionale AV pax Open Access con orario di partenza da origine alle ore 13:00 (richiedente: operatore C)

L’insieme delle richieste allocate negli Accordi Quadro, non potrà superare il 70% della capacità commerciale oraria, cioè 8 canali orario a fronte di 15 richieste.

In applicazione dei criteri di priorità (misura 4.2) previsti dalla proposta di cui alla Delibera 49/2026, trattandosi di infrastruttura specializzata AV, si privilegiano i servizi vocazionalmente coerenti con le caratteristiche tecniche della linea (misura 6.3), secondo il seguente ordine:

- Priorità 1: richiesta di cui alla lettera “a” (in quanto treno AV internazionale)
- Priorità 2: richieste di cui alle lettere “h – i – j – k – l – m – n – o” (in quanto treni AV nazionali)
- Priorità 3: richiesta di cui alla lettera “b”, in quanto servizio internazionale
- Priorità 4: richiesta di cui alla lettera “c”, in quanto servizio nazionale pax OSP Lunga percorrenza
- Priorità 5: richieste di cui alle lettere “e” ed “f” servizio regionali pax OSP con orario di partenza da origine in fascia pendolare
- Priorità 6: richieste di cui alle lettere “d” e “g”

All’operatore A è subito assegnato il canale “a” in quanto servizio internazionale di priorità 1. Restano disponibili ulteriori 7 canali da assegnare.

Ai sensi della misura 5.2, a ciascun richiedente di cui alla priorità 2 viene assegnato un numero di canali $N=2$, pari al numero intero (arrotondato per difetto) di canali allocabili (8) diviso il numero di richiedenti (3). Pertanto:

- all’operatore A sono subito assegnati 2 canali su 4 richiesti
- all’operatore B sono subito assegnati 2 canali su 3 richiesti
- all’operatore C è subito assegnato l’unico canale richiesto.
- Complessivamente risultano quindi assegnati 6 canali su 8 allocabili secondo la seguente distribuzione complessiva
 - 3 canali all’operatore A (25% della capacità disponibile)
 - 2 canali all’operatore B (17% della capacità disponibile)
 - 1 canale all’operatore C (8% della capacità disponibile)

All’operatore A sono stati già assegnati 3 canali su 12 disponibili; pertanto, a tale richiedente è stato assegnato in Accordo Quadro il 25% della capacità disponibile superando così il limite di 20% di capacità assegnabile per singolo operatore di cui alla misura 8.1.

L’Operatore A dovrà dunque rinunciare ad uno dei 3 canali assegnati per rientrare nel limite. L’Operatore B non può ottenere ulteriori canali altrimenti supererebbe anch’esso il cap di cui alla misura 8.1. L’operatore C non ha ulteriori richieste.

Pertanto, pur in presenza di 9 richieste di capacità quadro relative a servizi AV su linea specializzata per tali servizi, il GI si troverebbe nella condizione di dover assegnare solo 5 canali a tale segmento di mercato (seppur prioritario) e di dover assegnare i restanti 3 canali ad altri segmenti non vocazionali nell'ordine di priorità di cui sopra.

Con questa simulazione si è dimostrato che l'effetto combinato delle differenti misure applicato alle infrastrutture specializzate, porterebbe ad assegnare su tali linee importanti quote di capacità quadro a segmenti di mercati non vocazionali rispetto alle caratteristiche dell'infrastruttura. Nel caso specifico, il 38% della capacità quadro allocabile (3 canali su 8 disponibili) risulterebbero assegnati a treni non AV.

ESEMPIO ALLOCAZIONE QUADRO LINEA SPECIALIZZATA (AV Roma-Napoli)

Si consideri la tratta Roma Prenestina – 1°Bivio Caserta Nord della linea AV Roma – Napoli, caratterizzata da una capacità commerciale pari a 9 tracce/ora per senso di marcia. L'infrastruttura è classificata, ai sensi dell'ePIR, come infrastruttura specializzata AV.

Si ipotizzi che, in sede di allocazione della capacità quadro, per una determinata fascia oraria (es. 10:00–11:00) il Gestore dell'Infrastruttura (GI) riceva le seguenti 7 richieste di capacità:

- a) 3 servizi nazionali AV pax Open Access (richiedente: operatore A)
- b) 2 servizi nazionali AV pax Open Access (richiedente: operatore B)
- c) 1 servizio nazionale AV pax Open Access (richiedente: operatore C)

A differenza dell'esempio precedente (linea DD), non si registrano ulteriori richieste di servizi non AV in quanto le caratteristiche tecniche della linea (alimentazione, segnalamento, velocità massima ammessa, ecc.) consentono solo l'accesso al materiale rotabile di tipo AV.

L'insieme delle richieste allocate negli Accordi Quadro, non potrà superare il 70% della capacità commerciale oraria, cioè 6 canali orario a fronte di 6 richieste.

Nonostante sia possibile soddisfare le richieste dei differenti richiedenti capacità quadro senza oltrepassare il limite dalla capacità massima assegnabile (70%), il GI si troverebbe nella condizione di dover assegnare solo 3 canali su 6, lasciando il 50% della capacità quadro non assegnata, in quanto:

- agli operatori A e B non si possono assegnare più di 1 canale/ora ciascuno per il limite di cui alla misura 8.1 (20%)



- l'operatore C ha inoltrato una sola richiesta.

ALLEGATO 2 C

ESEMPIO ALLOCAZIONE ANNUALE LINEA DI NODO DI PROSECUZIONE LINEA AV

Si consideri la tratta di linea 1^Bivio Fidenza Ovest - Bivio Melegnano della AV Bologna – Milano e la tratta di linea Bivio Melegnano - Milano Rogoredo che rappresenta la prosecuzione nel nodo di Milano della linea AV.

Si consideri che, essendo il Bivio Melegnano un punto di confluenza delle due linee Bologna – Milano (AV e convenzionale), sulla tratta linea Bivio Melegnano - Milano Rogoredo circola traffico promiscuo.

La capacità commerciale oraria della linea 1^Bivio Fidenza Ovest - Bivio Melegnano è pari a 9 tracce/ora mentre la stessa capacità per la tratta Bivio Melegnano - Milano Rogoredo è pari a 10 tracce/ora.

In fase di assegnazione annuale, sebbene il GI possa assegnare l'intera capacità disponibile (9 tracce) sulla linea AV Bologna-Milano ai servizi Alta Velocità in quanto linea specializzata, lo stesso non potrà assegnarne (in caso di conflitti) più di 6 sulla tratta immediatamente successiva in quanto non potrà assegnarne più del 60% al segmento di mercato Passeggeri Open Access, ai sensi del limite di cui alla misura 9.2. In assenza di un criterio che tuteli la prosecuzione delle linee specializzate AV nei nodi, ciò, oltre a mortificare gli investimenti fatti dalla collettività per realizzare le linee AV, vanifica la priorità derivante dalla specializzazione della linea in fase di allocazione della capacità.