



Direzione Commerciale

Il Responsabile

TRNIT-TPER.AD.DC\PI\2026\0000384

Del 19.06.2026

Ecc.ma

Autorità di Regolazione Trasporti

Via Nizza n. 230

40126 Torino

A mezzo pec

pec@pec.autorità-trasporti.it

Bologna, 19 giugno 2026

Oggetto: Consultazione Delibera ART n. 49/2026 recante “Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014”

I. Premessa

II. Quadro normativo europeo di riferimento: il Regolamento (UE) 2026/1184

III. Gli Accordi Quadro nel sistema di allocazione della capacità ferroviaria

IV. I criteri di priorità di cui alla Misura 4

V. I limiti della capacità assegnabile: contestazioni relative alla Misura 8 e alla Misura 9

VI. Efficacia retroattiva delle Misure: violazione del diritto europeo e del principio del legittimo affidamento

VII. Gli impatti delle Misure sui servizi svolti da Trenitalia Tper

VIII. Gli impatti delle Misure sul Contratto di Servizio stipulato tra Trenitalia Tper e FER s.p.a. (quale mandataria della Regione Emilia- Romagna)

I. Premessa

Trenitalia Tper S.c.a.r.l. (di seguito anche “Società”) è un'impresa ferroviaria regionale, titolare di licenza ferroviaria, operante sul territorio della Regione Emilia - Romagna in prevalente regime di contratto di servizio pubblico (OSP), ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, risultata affidataria del Contratto di Servizio mediante gara pubblica già nell'anno 2016.

La Società svolge dunque la propria attività di trasporto passeggeri sulla rete ferroviaria regionale e, per talune relazioni, sulla rete nazionale interconnessa, con Accordi Quadro (“AQ”) già in vigore conclusi con il Gestore dell'Infrastruttura ai sensi dell'articolo 23 del d.lgs. 112/2015 e dell'articolo 42 della Direttiva 2012/34/UE.

Trenitalia Tper Scarl

Sede legale: Via del Lazzaretto, 16 – 40131 Bologna

Cap. Soc. euro 11.000.000,00 – interamente versato

Iscritta al Registro delle Imprese di Bologna

Cod. Fisc. e P. Iva 03553671201 – R.E.A. BO – 528224

E
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0042066/2026 del 19/06/2026
Firmatario: Alessandro botteghi



Con le presenti note la Società intende formulare osservazioni circa la calibratura delle Misure proposte con la Delibera ART n. 49/2026 recante *“Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014”* (di seguito il “Documento”) le quali, così come strutturate, rischiano di comprimere in modo sproporzionato l’esecuzione dei servizi OSP, la stabilità degli investimenti delle imprese ferroviarie nonché dei Contratti di Servizio già stipulati, in assenza di una effettiva e sufficiente dimostrazione istruttoria della necessità e dell’adeguatezza dell’intervento regolatorio.

II. Quadro normativo europeo di riferimento: il nuovo Regolamento (UE) 2026/1184

Il Regolamento (UE) 2026/1184 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2026, pubblicato in Gazzetta Ufficiale in data 10 giugno 2026, sull’uso della capacità dell’infrastruttura ferroviaria nello Spazio ferroviario europeo unico (di seguito, il “Regolamento”) costituisce uno dei principali riferimenti normativi sovranazionale in materia di allocazione della capacità ferroviaria.

Il Regolamento fissa i principi generali posti alla base dei processi di allocazione della capacità ferroviaria prevedendo, all’ articolo 2, paragrafo 4, lettera c), che spetta al GI *“assicurare la gestione non discriminatoria della capacità dell’infrastruttura ferroviaria e un accesso equo e trasparente alla stessa, compreso durante i lavori di infrastruttura ferroviaria, al fine di garantire una concorrenza leale e con l’obiettivo di garantire la competitività ottimale dei servizi ferroviari”*. L’articolo 9, paragrafo 2, dispone – inoltre - che *“la pianificazione e l’allocazione della capacità avvengano secondo procedure eque, trasparenti e non discriminatorie”*.

Le attuali Misure in vigore di cui alla Delibera 70/2014 risultano del tutto aderenti al predetto dettato normativo, contrariamente al Documento posto in consultazione che – come si dirà meglio nel prosieguo – introduce l’applicazione di percentuali rigide **che il Regolamento non prevede** e che giungono, di fatto, a snaturare il concetto di accessibilità all’infrastruttura pregiudicando l’integrazione e la capillarità dei servizi regionali delle imprese ferroviarie regionali.

Con specifico riguardo alle disposizioni relative alle quote massime di capacità allocabile tramite Accordi Quadro, l’articolo 33, paragrafo 6, del Regolamento stabilisce che: *“Gli accordi quadro non impediscono l’uso dell’infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tal fine, i gestori dell’infrastruttura stabiliscono le quote massime della capacità totale che possono essere assegnate tramite accordi quadro e includono tali quote nel prospetto informativo della rete.”* Tale disposizione, dunque, contrariamente alle Misure oggi poste in consultazione, attribuisce al Gestore dell’Infrastruttura – e non all’Autorità di Regolazione – la competenza a stabilire le quote massime di capacità allocabile con Accordo Quadro, da recepire nel PIR previa consultazione del mercato.

Appare dunque evidente che, alla luce della portata innovativa e sistemica degli interventi introdotti dal Regolamento europeo, l’adozione a livello nazionale di misure di riforma particolarmente incisive, quali quelle in esame, in una fase ancora antecedente al consolidamento del nuovo assetto regolatorio europeo e alla piena operatività degli organismi di coordinamento previsti – *in primis* l’European Network of Infrastructure Managers (ENIM) – risulta non solo prematura, ma anche suscettibile di determinare effetti di sovra-regolazione.

Tale criticità risulta ulteriormente aggravata dal fatto che le Misure prospettate appaiono porsi, in alcuni profili applicativi, in potenziale disallineamento rispetto all’impianto e agli obiettivi perseguiti



dalla disciplina europea, con il rischio di compromettere l'armonizzazione del quadro regolatorio e di introdurre elementi di incertezza operativa per gli operatori del settore.

III. Gli Accordi Quadro nel sistema di allocazione della capacità ferroviaria

Gli Accordi Quadro costituiscono uno strumento essenziale del sistema di allocazione della capacità ferroviaria, riconosciuto e disciplinato dalla normativa europea. Lo stesso articolo 33, paragrafo 1, del Regolamento 2026/1184 riconosce espressamente il diritto dei richiedenti a chiedere capacità dell'infrastruttura ferroviaria per un periodo superiore a un orario di servizio mediante accordi quadro; analogamente, il considerando 23 del medesimo Regolamento sottolinea che *"i richiedenti dovrebbero anche poter richiedere la capacità dell'infrastruttura ferroviaria con ulteriore anticipo per i servizi ferroviari stabili e pluriennali attraverso accordi quadro"*. Per le imprese ferroviarie regionali che operano in regime di OSP, gli Accordi Quadro svolgono una funzione essenziale e insostituibile in quanto:

a) garantiscono la pianificazione pluriennale del servizio pubblico posto che il contratto di servizio stipulato con gli enti affidanti ha natura pluriennale e richiede certezza sulla disponibilità di tracce ferroviarie per l'intera durata dello stesso. Un'impresa ferroviaria non può impegnarsi a svolgere un servizio OSP se non dispone di certezza sulla disponibilità della capacità necessaria a svolgere il servizio oggetto del contratto;

b) garantiscono certezza degli investimenti in materiale rotabile, come espressamente riconosciuto dal considerando 7 del Regolamento (UE) 2016/545 secondo cui *"l'introduzione di nuovi servizi ferroviari richiede preventive autorizzazioni tecniche e di sicurezza o l'acquisizione di materiale rotabile o entrambe le cose, operazioni che possono richiedere anni"* e ciò sia in termini di investimenti che di ammortamento degli stessi¹: l'Accordo Quadro fornisce la certezza necessaria per effettuare tali investimenti;

c) garantiscono stabilità del servizio per l'utenza: i passeggeri che utilizzano il trasporto pubblico regionale ripongono un legittimo affidamento sulla continuità e stabilità dei servizi, che gli affidanti – e le imprese ferroviarie – si sono impegnate a garantire anche in ragione della certezza dei diritti acquisiti mediante la stipula di tali Accordi. La riduzione della capacità assegnata con Accordi Quadro comprometterebbe tale affidamento con conseguente lesione dei diritti di tutti i passeggeri.

La riduzione della capacità prenotabile e l'applicazione dei nuovi limiti anche agli Accordi Quadro vigenti rischia di svuotare la funzione propria di questi ultimi, trasformandoli in uno strumento estremamente debole per sostenere investimenti e pianificazione pluriennale, soprattutto laddove i servizi OSP regionali sono sorretti da contratti di servizio di lunga durata, che presuppongono stabilità di capacità.

Le Misure poste in consultazione, dunque, mutano l'essenza dell'Accordo Quadro trasformandolo da strumento di certezza e programmazione a strumento meramente residuale.

IV. I criteri di priorità di cui alla Misura 4

La Misura 4.2 colloca i servizi regionali OSP nelle sole fasce pendolari 6-9 e 17-20, nella categoria "C" con un ordine di priorità decrescente rispetto sia ai servizi di trasporto merci/passeggeri internazionali a mercato e OSP (categoria "A"), sia ai servizi di lunga percorrenza nazionali in OSP (categoria "B").

¹ Il tempo medio di ammortamento di un materiale rotabile è pari a circa 27,5 anni



Nella prassi la qualificazione dei servizi prevista dal quadro regolatorio in esame non si traduce in una effettiva garanzia di tutela per i servizi di trasporto pubblico locale eserciti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP). Al contrario, il combinato disposto delle Misure 4, 8 e 9 determina rilevanti criticità sotto il profilo della programmazione e della sostenibilità complessiva del servizio, incidendo negativamente sulla capacità degli operatori di assicurare un'offerta coerente con gli obblighi contrattuali e con la pianificazione regionale.

In tale contesto, si ritiene necessario riconoscere ai servizi regionali OSP una posizione prioritaria all'interno della gerarchia delle condizioni di accesso e assegnazione della capacità, in ragione della loro funzione essenziale di garanzia del diritto alla mobilità nell'ambito dei servizi di interesse economico generale, nonché della loro stretta connessione con la programmazione dei trasporti definita a livello regionale.

Parimenti, si evidenzia l'esigenza che la definizione delle fasce orarie rilevanti ai fini dell'allocazione della capacità tenga conto non esclusivamente del pendolarismo lavorativo, ma anche del pendolarismo scolastico e di quello collegato al turismo che nelle regioni come l'Emilia-Romagna rappresenta un elemento essenziale, anche in termini di ricavi da traffico.

V. I limiti della capacità assegnabile: contestazioni relative alla Misura 8 e alla Misura 9

Prima di procedere con l'analisi delle Misure 8) e 9), la Società ritiene opportuno evidenziare come entrambe possano determinare una compressione significativa e non proporzionata dell'esecuzione dei servizi svolti in regime di OSP, nonché incidere negativamente sulla stabilità degli investimenti e sull'equilibrio dei Contratti di Servizio. Dalla documentazione posta in consultazione pare inoltre assente un'adeguata istruttoria che dimostri in modo puntuale la necessità e la proporzionalità delle soglie percentuali previste, anche alla luce del principio di tutela del servizio pubblico e del legittimo affidamento degli operatori.

Il Documento posto in consultazione e le due Misure sopra richiamate appaiono come una repentina, se non forzata, apertura al mercato priva delle necessarie tutele per le imprese ferroviarie regionali e per gli stessi utenti. La nuova regolazione riduce infatti la capacità totale prenotabile tramite Accordi Quadro dal precedente 85% al 70%, imponendo per la prima volta dei limiti estremamente rigidi che colpiscono direttamente non solo le Regioni e la loro capacità di programmazione, ma anche le imprese ferroviarie affidatarie di servizi OSP e i cospicui investimenti posti in essere dalle stesse.

Un simile intervento non trova supporto nello Schema di Analisi di Impatto della Regolazione pubblicato dall'ART poiché, pur riconoscendo che i fenomeni di saturazione sono molto differenziati per linea, fascia oraria e tipologia di rete, tale documento non fornisce alcuna idonea giustificazione né in ordine all'applicazione delle percentuali previste, né tantomeno riguardo alla loro quantificazione.

Il rigido meccanismo previsto dalle Misure in parola determina, palesemente, un passaggio netto e repentino da un sistema favorevole all'utente fruitore di un servizio pubblico capillare (come quello dell'Emilia – Romagna) a un sistema soggetto ad un contingentamento forzato (e “matematico”) finalizzato a lasciare spazio libero alla sola concorrenza commerciale.

Tale impostazione, peraltro, si pone in aperto contrasto con quanto previsto dal legislatore europeo con il Regolamento che invece privilegia l'uso di criteri socioeconomici e ambientali per la risoluzione dei conflitti di capacità sulle reti sature (massimizzando il beneficio - anche ma non



solo economico- per la collettività), approccio che invece l'ART sembra sostituire con asettiche valutazioni con tetti in percentuale astratti e fortemente penalizzanti per i servizi OSP.

Si osserva, inoltre, come neppure il Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 preveda l'introduzione di soglie quantitative rigide *ex ante*, ma affidi al gestore dell'infrastruttura una valutazione caso per caso, finalizzata all'ottimizzazione dell'utilizzo della capacità e alla gestione efficiente delle richieste confliggenti, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.

In tale contesto, l'introduzione di un limite uniforme e predeterminato rischia di determinare effetti distorsivi, ostacolando proprio il perseguimento dell'obiettivo di utilizzo ottimale dell'infrastruttura.

Ulteriori criticità emergono con riferimento ai servizi di trasporto esercitati in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP), i quali, nei sistemi ferroviari regionali, si caratterizzano per una strutturazione integrata e cadenzata dell'offerta. In tali contesti, la capacità infrastrutturale non è riconducibile a quote frazionabili autonomamente per singola fascia oraria, ma costituisce un sistema unitario e interconnesso.

Ne consegue che l'applicazione di un limite rigido al 70% può determinare una compressione sproporzionata della capacità necessaria all'esecuzione dei servizi OSP, con potenziali impatti sulla continuità, regolarità ed effettiva fruibilità del servizio pubblico.

Tali eccezioni non possono essere ovviamente superate da un generico richiamo a fasce orarie, come già evidenziato al precedente punto IV.

Sulla Misura 8.1.

La Misura 8.1 prevede che, in sede di allocazione di capacità quadro, a ogni richiedente per segmento di trasporto possa essere assegnata capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria entro e non oltre il 20% della capacità commerciale disponibile. Tale limite è eccessivamente restrittivo e non proporzionato alle esigenze delle imprese ferroviarie regionali che operano in regime di OSP per le seguenti ragioni:

- ✓ non tiene conto della struttura concorrenziale dei mercati regionali, in cui l'impresa affidataria del servizio pubblico è spesso l'unico operatore presente su determinate tratte. In tali contesti, l'applicazione del tetto del 20% non ha alcuna giustificazione in termini di tutela della concorrenza, poiché non vi sono altri richiedenti in conflitto. Lo stesso Documento riconosce implicitamente questo profilo alla Misura 9.3, ove prevede che le limitazioni "non sono obbligatoriamente applicabili in presenza di un solo richiedente capacità", ma tale eccezione non è stata coerentemente estesa alla Misura 8.
- ✓ l'articolo 33, paragrafo 6, del Regolamento 2026/1184 attribuisce al Gestore dell'Infrastruttura – non all'Autorità di Regolazione – il compito di "*stabilire le quote massime della capacità totale che possono essere assegnate tramite accordi quadro*" e di includerle nel prospetto informativo della rete. La fissazione unilaterale da parte di Codesta Autorità di un tetto percentuale rigido con valenza generale viola la ripartizione di competenze stabilita dal Regolamento e l'autonomia operativa del GI garantita dall'articolo 4 della Direttiva 2012/34/UE.

In ragione di quanto sopra, la Società propone che il limite di cui alla Misura 8.1 sia eliminato.

Sulla Misura 8.2



La Misura 8.2 introduce una disciplina differenziata per le reti regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, fissando il limite complessivo di capacità allocabile con AQ al 50%, a fronte del 70% previsto per la rete ferroviaria nazionale.

Tale differenziazione risulta essere discriminatoria e sproporzionata. Le reti ferroviarie regionali sono caratterizzate da una presenza quasi esclusiva di servizi OSP, il cui corretto funzionamento richiede certezza nella programmazione pluriennale della capacità. Ridurre il tetto degli AQ al 50% sulle reti regionali deprime la certezza pianificatoria proprio in quei contesti in cui il trasporto pubblico locale assolve **le funzioni sociali più rilevanti**. Il Documento in consultazione, peraltro, non fornisce alcuna giustificazione specifica per tale differenziazione in *peius* rispetto al regime applicabile alla rete nazionale. In mancanza di una motivazione fondata su esigenze tecniche, concorrenziali o di interesse pubblico adeguatamente dimostrate, la differenziazione viola il principio di proporzionalità che governa l'azione regolatoria.

La Società chiede che il limite complessivo di capacità allocabile con AQ per le reti regionali sia allineato all'85%.

Sulla Misura 8.5

La misura dispone che i limiti di cui sopra, che si contestano, siano applicabili anche agli Accordi Quadro già in vigore, in aperta violazione rispetto a quanto previsto dall'articolo 79 del Regolamento (UE) 2026/1184 e del principio del legittimo affidamento.

Più nello specifico, l'articolo 79, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 2026/1184 dispone in modo inequivocabile che *"Gli accordi quadro conclusi in conformità all'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza"*. **Si tratta di una disposizione transitoria espressa, dotata di efficacia diretta, che il legislatore europeo ha introdotto per garantire la continuità giuridica degli Accordi Quadro esistenti nella transizione al nuovo regime regolatorio.**

Appare dunque evidente che la Misura 8.5, prevedendo l'applicazione dei nuovi limiti agli Accordi Quadro già in vigore mediante attivazione delle "clausole di retrocessione", produce l'effetto giuridico di ridurre unilateralmente la capacità contrattualmente assegnata a imprese ferroviarie che hanno già sottoscritto accordi pluriennali in conformità alla disciplina vigente al momento della loro conclusione, con conseguente incompatibilità con la garanzia di continuità sancita dall'articolo 79, paragrafo 1, del Regolamento.

Parimenti, tale violazione risulta emergere anche da una breve disamina dell'articolo 33, paragrafo 7, del Regolamento, secondo cui *"gli accordi quadro consentono la modifica dei loro termini per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, senza pregiudizio degli articoli 41 e 42"*. Le modifiche alle condizioni degli Accordi Quadro in vigore, dunque, soggiacciono al regime delle penali di cui all'articolo 42 del Regolamento, mentre la Misura 8.5, imponendo la riduzione della capacità assegnata mediante "clausole di retrocessione" senza che siano previste penali o indennizzi in favore delle imprese ferroviarie, priva quest'ultime delle tutele stabilite dal Regolamento.

4.13 LA Società chiede che la Misura 8.5 sia eliminata o, in subordine, che sia esplicitamente stabilito che i nuovi limiti di capacità si applicano esclusivamente agli Accordi Quadro di nuova conclusione, successivi alla data di entrata in vigore delle Misure oggetto di consultazione, e non agli accordi già in vigore.



Sulla Misura 9.1.

La Misura 9.1 dispone che, in caso di conflitti in sede di allocazione di capacità annuale, il limite massimo di capacità annuale assegnabile al singolo richiedente per segmento di trasporto è pari al 30% della capacità disponibile, *"ivi compresa la capacità quadro già assegnata"*. Tale previsione determina un doppio conteggio penalizzante per le imprese titolari di AQ. In concreto: un'impresa ferroviaria che ha già assegnato tramite AQ il 20% della capacità (limite massimo previsto dalla Misura 8.1) può ottenere in allocazione annuale soltanto un ulteriore 10% della capacità disponibile, ancorché non vi sia alcun richiedente concorrente che utilizzi quella capacità residua. Ciò significa che il sistema complessivo di limiti (Misura 8.1 + Misura 9.1) comprime la capacità annuale effettivamente disponibile per un'impresa ferroviaria con Accordo Quadro a un livello inferiore rispetto a un'impresa ferroviaria senza Accordo Quadro, creando una irragionevole disparità di trattamento in sfavore di chi ha pianificato con anticipo il proprio servizio. Il Documento, peraltro, neppure motiva adeguatamente le ragioni per cui, in presenza di un unico operatore OSP su una data tratta, il limite del 30% debba comunque applicarsi ove non siano presenti richieste di capacità in conflitto.

La Società propone che la Misura 9.1 sia modificata in modo che il limite del 30% complessivo in sede di allocazione annuale si applichi esclusivamente alla capacità aggiuntiva richiesta rispetto a quella già assegnata con Accordo Quadro, e non alla capacità totale (quota quadro + quota annuale). In subordine, si chiede di elevare il limite al 50% per le imprese operanti in regime di OSP.

Sulla Misura 9.2

Quanto alla Misura 9.2, si evidenzia, in primo luogo, che il limite del 60% tra segmenti diversi non è adeguato a garantire la priorità dei servizi OSP regionali.

Appare infatti utile evidenziare che il limite massimo di capacità annuale assegnabile a ciascun sotto-segmento pari al 60% appare eccessivamente restrittivo e potenzialmente in contrasto con la priorità di servizio pubblico riconosciuta.

L'Impresa chiede che per i servizi OSP regionali nelle fasce pendolari il limite di cui alla Misura 9.2 sia elevato, in coerenza con la priorità riconosciuta a tali servizi dalla stessa architettura del provvedimento.

VI. Efficacia retroattiva delle Misure: violazione del diritto europeo e del principio del legittimo affidamento

La Misura 10.1 dispone che le misure di cui al provvedimento *"entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità"*, senza alcun periodo transitorio. Letta in combinato con la Misura 8.5, che impone l'applicazione dei nuovi limiti agli accordi quadro già in vigore, tale previsione determina un effetto di immediata applicazione retroattiva **che viola i principi fondamentali del diritto europeo**.

Preme evidenziare, infatti, che il principio del legittimo affidamento e il principio di certezza del diritto sono principi fondamentali dell'ordinamento giuridico dell'Unione Europea, riconosciuti e applicati dalla Corte di Giustizia in modo costante. Tali principi non consentono l'applicazione di nuove regole restrittive a posizioni giuridiche già consolidate – quali sono gli accordi quadro in vigore – senza prevedere adeguate misure transitorie.



Nella fattispecie in esame, invece, le imprese ferroviarie – come la scrivente - che hanno concluso Contratti di Servizio e (quanto agli Enti) Accordi Quadro, ai sensi dell'articolo 42 della Direttiva 2012/34/UE e dell'articolo 23 del d.lgs. 112/2015, hanno fatto affidamento sulla piena efficacia di tali accordi per la pianificazione dei loro servizi, degli investimenti in materiale rotabile e delle obbligazioni contrattuali assunte. Tale affidamento, non a caso, è tutelato dalla già citata disposizione transitoria dell'articolo 79, paragrafo 1, del Regolamento 2026/1184.

Si rammenta, peraltro, che il regime derogatorio per gli accordi preesistenti non è un'anomalia ma una soluzione tecnico-giuridica consolidata nel diritto ferroviario eurounitario. In modo analogo, il Regolamento Implementativo (UE) 2016/545 aveva già previsto all'articolo 15 un periodo di transizione disponendo che: *"Per gli accordi quadro conclusi prima del 28 aprile 2016, gli Stati Membri possono decidere di non applicare gli articoli 6(2), 7, 8, 9, 10, 11 o 13 per un periodo massimo di cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento."* Appare dunque evidente che tale approccio debba essere ripreso anche dagli interventi regolatori puramente interni.

A ciò si aggiunga che la tutela dei Contratti di Servizio pubblico già stipulati deve essere rinvenuta anche nel Regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338, **che prevede specifiche disposizioni transitorie volte a garantire la continuità e la stabilità degli affidamenti esistenti fino alla loro naturale scadenza.**

È di tutta evidenza, infatti, che eventuali interventi regolatori in materia di capacità infrastrutturale, pur formalmente neutri sotto il profilo contrattuale, non possano determinare effetti tali da incidere in modo sostanziale sull'equilibrio economico-finanziario, sull'organizzazione o sulla stessa eseguibilità dei contratti di servizio pubblico validamente affidati e tuttora in corso di esecuzione.

Il Documento posto in consultazione se da una parte riconosce che i servizi OSP devono essere tutelati, al tempo stesso li assoggetta a limiti e quote che comprimono la disponibilità di capacità necessaria a eseguire i Contratti di servizio nelle condizioni originarie.

Appare dunque evidente che il servizio OSP non può essere tutelato solo in via nominale nei criteri di priorità a fronte di limiti quantitativi, e che i nuovi meccanismi comprimono la concreta eseguibilità dei Contratti di servizio e il loro equilibrio economico-finanziario.

Ne consegue che l'applicazione delle nuove Misure relative all' allocazione della capacità dovrà avvenire in modo coerente con il quadro unionale sopra richiamato, assicurando la piena salvaguardia dei servizi OSP e dei contratti sottostanti, anche in considerazione del loro rilievo ai fini del diritto alla mobilità e del perseguimento del massimo interesse sociale; tali priorità risultano ancora più pregnanti in regioni, come l'Emilia-Romagna, in cui il servizio OSP è caratterizzato da una forte capillarità e da una significativa integrazione con altri sistemi di mobilità, tutelando i diritti dei passeggeri e l'accessibilità degli stessi al servizio pubblico, anche nei nodi di maggiore interesse per i servizi a mercato che insistono nella Regione.

L'entrata in vigore immediata del provvedimento senza alcun periodo di transizione priva le imprese ferroviarie di qualunque tempo utile per adeguare la propria pianificazione operativa, commerciale e finanziaria alla nuova disciplina, in violazione del principio di proporzionalità dell'azione regolatoria.

*



Considerati i rilievi appena sopra svolti, a mero titolo esemplificativo ma non esaustivo, si compiono taluni brevissimi rilievi in ordine all'impatto che genererebbe l'applicazione delle Misure regolatorie oggetto di consultazione sulla Società.

VII. Gli impatti delle Misure sui servizi svolti da Trenitalia Tper

La Società, come noto, svolge un servizio di trasporto pubblico ferroviario caratterizzato da una struttura rigida tariffaria e da un modello di esercizio consolidati, finalizzati a garantire un servizio accessibile all'intera popolazione che necessita del trasporto ferroviario per esigenze di mobilità quotidiana, lavorativa, scolastica, turistica e personale. L'attività dell'azienda si sviluppa prevalentemente lungo la direttrice ferroviaria Piacenza–Ancona (con estensione fino a Milano), asse portante della mobilità regionale emiliano-romagnola, sulla quale si concentra una quota pari a circa il 50% del totale degli utenti trasportati. Tale infrastruttura riveste un ruolo strategico non solo a livello regionale, ma anche nazionale, in quanto costituisce parte integrante dei principali corridoi ferroviari utilizzati dai servizi "a mercato" per il collegamento tra i maggiori centri del Nord Italia, il Sud del Paese e la dorsale adriatica. Nel contesto territoriale della Lombardia, dell'Emilia-Romagna e delle Marche settentrionali, la medesima linea rappresenta inoltre l'asse di collegamento fondamentale tra numerosi centri urbani di medie e grandi dimensioni. Grazie alla capillarità delle fermate e all'elevata accessibilità del servizio, la Società è in grado di intercettare un bacino di utenza molto ampio, garantendo collegamenti efficienti e diffusi sul territorio. Un'eventuale riduzione della quota di servizio ferroviario regionale a favore dei servizi ad alta velocità comporterebbe significative criticità sotto il profilo dell'accessibilità. Per loro natura, infatti, tali servizi devono necessariamente limitare il numero delle fermate, concentrandosi esclusivamente nei principali nodi ferroviari. **Ciò determinerebbe una sostanziale riduzione delle opportunità di accesso al trasporto ferroviario per una parte rilevante della popolazione residente nei centri intermedi, costringendo tali utenti a ricorrere ad altri mezzi di trasporto.**

A mero titolo esemplificativo, città quali Imola, Faenza, Forlì e Cesena, subirebbero un impatto particolarmente rilevante in termini di accessibilità e qualità della mobilità, con conseguenze significative per i cittadini, i lavoratori, gli studenti e, più in generale, per la coesione territoriale e lo sviluppo economico delle aree interessate.

Prendendo come riferimento le tabelle pubblicate da RFI sull'e-PIR, si rappresentano alcuni esempi impattanti:

- Bologna – Modena
 - Capacità commerciale oraria da tabella RFI, pari a 9 tracce per senso di marcia
 - Capacità per singola IF 20%, pari a 2 tracce/ora.
 - Impatti sul Contratto di Servizio E-R –350 mila tr*km (basati sull'annualità 2026)
 - Impatti sul materiale rotabile impiegato, almeno 2 convogli inutilizzati
- Bologna – Imola
 - Capacità commerciale oraria da tabella RFI, pari a 9 tracce per senso di marcia
 - Capacità per singola IF 20%, pari a 2 tracce/ora.
 - Impatti sul Contratto di Servizio E-R –417 mila tr*km (basati sull'annualità 2026)



- Impatti sul materiale rotabile impiegato, almeno 2 convogli inutilizzati
- Offerta estiva
 - Riduzione stimata di oltre 71 mila tr*km, ma con conseguenze ancora più impattanti sui minori proventi della vendita dei titoli di viaggio a tariffa regionale e sovraregionale.

A questi si aggiungano gli impatti direttamente incidenti sull'occupazione e sui contratti stipulati con vari fornitori (a titolo esemplificativo e non esaustivo pulizie, manutenzione ecc.)

VIII. Gli impatti delle Misure sul Contratto di Servizio stipulato tra Trenitalia Tper e FER s.p.a. (quale mandataria della Regione Emilia- Romagna)

Fermo quanto appena sopra esposto, occorre inoltre rilevare che per i servizi resi dalla Società il rischio non è solo collegato all'accesso iniziale, ma anche alla regolare e continuativa esecuzione contrattuale, poiché il Contratto di servizio continua a imporre KPI, penali, frequenze, coincidenze, regolarità e puntualità, mentre il nuovo modello impone limiti quantitativi che fisiologicamente condurranno al mancato rispetto delle obbligazioni assunte senza avere alcuna possibilità di controllo e di autodeterminazione.

*

Confidando che l'Autorità voglia tenere in debita considerazione i rilievi formulati nel presente documento, si allega, a tal fine, lo schema delle proposte redatto in conformità all'Allegato B della Delibera 49/2026 posta in consultazione.

Trenitalia Tper S.c.a.r.l.

Alessandro Botteghi