

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
1.1	“le misure di regolazione vigenti volte ad assicurare che la capacità di infrastruttura sia assegnata in modo efficiente e ottimale nel rispetto dei principi di trasparenza ed accesso equo e non discriminatorio ai soggetti aventi titolo”	Modificare come segue: “...le misure di regolazione vigenti al fine di assicurare che la capacità di infrastruttura sia assegnata ai richiedenti in modo efficiente e ottimale, nel rispetto dei principi di trasparenza ed accesso equo e non discriminatorio, nonché del principio di sussidiarietà che attribuisce alle Regioni la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale in regime di OSP	Il documento posto in consultazione introduce un assetto significativamente più restrittivo del precedente incidendo in modo rilevante sulla capacità delle Regioni e delle IF OSP di programmare ed organizzare in maniera efficiente i servizi di trasporto pubblico locale. Infatti, mentre la precedente disciplina assicurava una maggiore tutela dei servizi regionali, in quanto espressione diretta delle scelte programmatiche delle amministrazioni competenti, il nuovo impianto regolatorio introduce vincoli suscettibili di compromettere la stabilità e la sostenibilità della pianificazione dei servizi OSP regionali e, conseguentemente, la stabilità dei rapporti contrattuali in essere con le imprese ferroviarie regionali. Tali limitazioni risultano particolarmente impattanti per i servizi regionali soggetti a obbligo di servizio pubblico, che impegnano in misura significativa la capacità infrastrutturale e che, per loro natura, richiedono una programmazione pluriennale fondata su logiche di cadenzamento e integrazione con gli altri sistemi di mobilità che l'impresa ferroviaria rischia di non poter garantire.
1.2	Il processo di allocazione della capacità ferroviaria per le linee non sature dovrebbe avvenire prendendo a riferimento i contenuti dei modelli di	Modificare come segue: “Il processo di allocazione della capacità ferroviaria per le linee non sature dovrebbe avvenire prendendo a riferimento i contenuti dei modelli di esercizio tecnico-	Considerato che i modelli di esercizio incidono direttamente sulla struttura dei servizi regionali e sugli orari cadenzati è necessario un coinvolgimento formale di tutti i soggetti interessati.

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
	esercizio tecnico-commerciali definiti dal gestore dell'infrastruttura ai sensi della delibera ART n. 116/2025 in quanto questi costituiscono il riferimento per l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura.	commerciali definiti dal gestore dell'infrastruttura, previa consultazione con le imprese e con le amministrazioni affidanti i servizi OSP interessate ai sensi della delibera ART n. 116/2025.	
1.3	Allorquando una o più tratte di tali reti siano dichiarate sature , l'Autorità si riserva di stabilire, con separato provvedimento, quali misure, in aggiunta alla misura 8.2, andranno applicate, fermo restando il rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente per le infrastrutture ferroviarie dichiarate sature.	Modificare come segue: “Allorquando una o più tratte di tali reti siano dichiarate sature , l'Autorità si riserva di stabilire, con separato provvedimento, <i>previa consultazione delle parti interessate nel rispetto dei principi di leale collaborazione, proporzionalità e adeguatezza</i> , quali misure, in aggiunta alla misura 8.2, andranno applicate, fermo restando il rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente per le infrastrutture ferroviarie dichiarate sature. ”	La clausola di riserva è ampia e non garantisce la prescritta trasparenza circa il processo di emanazione del “separato provvedimento” nonché il necessario coinvolgimento delle imprese ferroviarie e delle Regioni e Province Autonome interessate.
2.2	Allocazione di capacità quadro: allocazione di capacità infrastrutturale ferroviaria che viene effettuata annualmente, con riferimento a più orari di servizio e tramite canali orari, per la successiva allocazione di capacità annuale.	Modificare come segue: “Allocazione di capacità quadro: allocazione di capacità infrastrutturale ferroviaria che viene effettuata nell'ambito di un accordo quadro per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio”.	Si ritiene opportuno allineare la definizione a quella di cui al Regolamento di Esecuzione UE 2016/545
2.6	Fasce pendolari: i periodi temporali ricompresi tra le ore 6.00 e le ore 9.00 e tra le ore 17.00 e le ore 20.00 dell'esercizio giornaliero del trasporto ferroviario passeggeri.	Modificare come segue: Fasce pendolari: i periodi temporali ricompresi tra le ore 6.00 e le ore 9.00, tra le ore 12.00 e le ore 15.00 e tra le ore 17.00 e le ore 20.00 dell'esercizio giornaliero del trasporto ferroviario passeggeri.	Per i servizi OSP regionali la fascia oraria tra le 12.00 e le 15.00 è utilizzata dagli studenti e dai lavoratori con conseguente rientro della stessa nelle fasce pendolari.
2.9	Infrastruttura specializzata: infrastruttura ferroviaria avente le caratteristiche di cui all'articolo 31 del	Modificare come segue: Infrastruttura specializzata: infrastruttura ferroviaria avente le caratteristiche di cui all'articolo 31 del d.lgs.	Si evidenzia l'opportunità di introdurre una specifica categoria di specializzazione al fine di valorizzare le numerose tratte di ferrovie secondarie caratterizzate da

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
	d.lgs. 112/2015, la quale, secondo quanto previsto dal comma 2 di tale articolo, può essere designata dal GI come infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico solo se esistono itinerari alternativi idonei e previa consultazione di tutte le parti interessate. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, ove tale designazione abbia avuto luogo, il GI può dare la priorità a tali tipologie di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico, se vi è capacità disponibile e se il materiale rotabile utilizzato corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea.	112/2015, la quale, secondo quanto previsto dal comma 2 di tale articolo, può essere designata dal GI come infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico solo se esistono itinerari alternativi idonei e previa consultazione di tutte le parti interessate. Il Gestore dell'Infrastruttura (GI), previa consultazione delle parti interessate, procede alla designazione come infrastrutture specializzate delle linee ferroviarie secondarie, o di tratte delle stesse, caratterizzate da una prevalente destinazione al traffico OSP regionale e prive di caratteristiche tali da renderle attrattive per altri segmenti di traffico. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, ove tale designazione abbia avuto luogo, il GI può dare la priorità a tali tipologie di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico, se vi è capacità disponibile e se il materiale rotabile utilizzato corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea.	una prevalente destinazione al traffico OSP regionale e prive di caratteristiche tali da renderle attrattive per altri segmenti di traffico.
2.10	Definizione di Obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale, che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni, senza compenso [regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lett. e)]. Possono rientrare negli obblighi di servizio pubblico anche i servizi di trasporto ferroviario delle merci eventualmente individuati come tali dal Ministero competente.	Modificare la definizione come segue: “L'obbligo di servizio pubblico (OSP) è un vincolo giuridico imposto da un'autorità pubblica a un operatore economico per garantire la prestazione di servizi di interesse generale che uno operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni, senza compenso [regolamento (CE) n.1370/2007, art. 2, lett. Rientrano negli obblighi del servizio pubblico anche i servizi di trasporto ferroviario del trasporto pubblico locale in qualsiasi fascia della giornata anche se inseriti in orari cadenzati e sistemi integrati di mobilità. Possono rientrare negli obblighi di servizio pubblico anche i servizi di trasporto ferroviario delle merci	Appare opportuno chiarire che il segmento regionale OSP non si esaurisce in singole relazioni isolate, bensì riguarda sistemi di rete strutturati che eccedono le sole esigenze pendolari e sono efficaci per l'utenza nella misura in cui ne è garantita la continuità, la coerenza e l'integrità complessiva a favore della mobilità a livello locale.

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
		eventualmente individuati come tali dal Ministero competente.”	
2.16	Nuovo inserimento	Si chiede di inserire la seguente definizione: “Servizio programmato con frequenza regolare e ripetitiva nell’arco della giornata (cadenzamento), strutturato in modo coordinato con altri sistemi di trasporto pubblico, attraverso la previsione di coincidenze e l’integrazione operativa dei cicli di utilizzo del materiale rotabile e del personale, al fine di garantire la continuità, l’affidabilità e l’efficacia complessiva del servizio.”	La definizione non è presente nel Documento posto in consultazione ma la nozione viene spesso utilizzata. .
3.1	Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale dell'infrastruttura, e considerato anche il massimo interesse sociale che può discendere dall'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale [...].”	Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale dell'infrastruttura, e considerato anche il massimo interesse sociale, che include il diritto alla mobilità e all'accessibilità territoriale anche nelle fasce a minore mobilità di sistema e pendolare (c.d. fasce di morbida) nonché la coesione territoriale, che può discendere dall'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale... [...]	Al fine di garantire un utilizzo efficiente economica dell'infrastruttura ferroviaria, nel rispetto del primario interesse generale, si richiama la necessità di considerare, tra gli obiettivi perseguiti, il diritto alla mobilità e all'accessibilità territoriale anche nelle fasce a minore domanda nonché le esigenze di coesione territoriale che trovano attuazione anche attraverso un impiego equilibrato e non meramente economica/di massimizzazione economica dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
3.2	Al fine del perseguimento del massimo interesse sociale, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'effettuazione dei servizi di trasporto eserciti in regime di OSP è garantito entro specifici limiti di capacità individuati dalle Misure 8 e 9, al fine di non precludere l'accesso da parte degli altri segmenti di mercato.	Modificare il secondo periodo come segue: “Al fine del perseguimento del massimo interesse sociale, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'esercizio dei servizi di trasporto in regime di OSP deve essere garantito entro limiti calibrati in modo da non compromettere la struttura, la sostenibilità e l'equilibrio complessivo dei servizi regionali OSP. In tale prospettiva, l'apertura all'accesso da parte di ulteriori segmenti di mercato non deve determinare effetti pregiudizievoli sulla stabilità, continuità, capillarità ed efficacia dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale, che costituiscono presidio essenziale del diritto alla mobilità e della coesione territoriale.	L'introduzione di tali limiti rischia di compromettere la tenuta complessiva dei servizi regionali, determinando un deterioramento della qualità e dell'attrattività dell'offerta di mobilità collettiva, con conseguente perdita di competitività rispetto al trasporto privato. In tale contesto, la formulazione proposta intende ribadire la funzione primaria del trasporto ferroviario regionale esercito in regime di OSP quale servizio pubblico essenziale, volto a garantire il diritto alla mobilità e la coesione territoriale. Ne consegue che le esigenze di contendibilità e apertura dell'infrastruttura non possono tradursi in una compressione della funzionalità del trasporto pubblico ferroviario regionale, né incidere negativamente sulla

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
			capacità programmatica delle Regioni, cui compete la pianificazione e l'organizzazione dei servizi nell'interesse della collettività, né tantomeno sulle imprese ferroviarie che su tale pianificazione, in virtù del principio di certezza giuridica e del legittimo affidamento, hanno effettuato importanti investimenti.
3.3	“[...] la programmazione dell'orario [...] rispetta le indicazioni generali del Ministero competente, riguardo alle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, contenute nel documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015, oltre che quelle pertinenti delle Regioni e Province Autonome... [...]”	Le parole “ <i>oltre che quelle pertinenti delle Regioni e Province Autonome...</i> ” sono sostituite dalle seguenti: “ <i>oltre che quelle espresse dalle Regioni e Province Autonome competenti, in coerenza con la programmazione dei servizi e degli OSP</i> ” [...]	Considerato il ruolo svolto dalle Regioni e Province Autonome nella programmazione dei servizi la modifica appare necessaria. .
3.4(	Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato [...]una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con capacità pre-planned) giustificandone il ricorso[...].iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9 rispettivamente per la capacità quadro (da applicarsi sempre anche ad accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti)	Modificare come segue: “Il GI ha facoltà di definire, a seguito di consultazione con le imprese ferroviarie e con le amministrazioni affidanti, i servizi OSP interessati, assicurando la <i>salvaguardia delle coincidenze e dell'orario cadenzato</i> -... - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con capacità pre-planned) giustificandone il ricorso [...] iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9 rispettivamente per la capacità quadro (da applicarsi salvaguardando gli accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti).	Lo strumento della capacità pre-planned costituisce un elemento idoneo a valorizzare la qualità dell'offerta e sarebbe dunque opportuno che si estendesse all'intera rete non solo alle porzioni dichiarate sature, in considerazione della stretta interdipendenza tra tratti infrastrutturali saturi e non saturi, atteso che il medesimo servizio ferroviario può interessare entrambe le tipologie di tratta. Proprio in ragione della rilevanza strategica della capacità pre-planned ai fini della programmazione e della regolarità dell'offerta, è utile assicurare il coinvolgimento degli enti affidanti i servizi eserciti in regime di OSP. Richiamando quanto già espresso nelle osservazioni di cui alla misura 3.2. si significa, inoltre, che la disposizione volta a rendere applicabili le Misure 8 e 9 anche agli Accordi Quadro già in essere presenta profili di particolare criticità, in quanto suscettibile di alterare assetti negoziali ed economico-finanziari già consolidati. In particolare, tale estensione potrebbe incidere sull'equilibrio dei Contratti di Servizio stipulati tra Regioni e imprese ferroviarie, nonché sui Piani economico-finanziari

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
			ad essi sottesi e sui correlati Piani industriali delle imprese affidatarie. Alla luce di quanto sopra, si propone l'introduzione di una disposizione di salvaguardia che escluda l'applicazione della nuova disciplina almeno fino alla scadenza dei Contratti di Servizio vigenti ed eventuali proroghe.
4.1	[...] “massimo interesse sociale nonché della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura” [...]	Integrare: “ <i>massimo interesse sociale, anche in termini di continuità, capillarità e universalità del servizio di trasporto pubblico locale, nonché della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura</i> ”.	L'integrazione è necessaria al fine di tutelare il trasporto pubblico regionale (e locale) e la capillarità del servizio.
4.2	[...] A tale scopo, il GI adotta, nello svolgimento delle attività di allocazione, fatto salvo il rispetto delle aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, le seguenti regole di programmazione dell'utilizzo della capacità, secondo cui sulle linee della rete ferroviaria di competenza è garantito accesso nel seguente ordine di priorità decrescente dall'alto verso il basso: a) ai servizi di trasporto merci/passeggeri internazionali a mercato e OSP; b) ai servizi di trasporto passeggeri nazionali lunga percorrenza OSP; c) nelle fasce orarie pendolari (dalle ore 6.00 alle ore 9.00 e dalle ore 17.00 alle ore 20.00) ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP; d) nella fascia oraria dalle ore 6.00 alle ore 22.00, con l'eccezione delle fasce orarie pendolari di cui alla precedente lettera c), ai servizi di trasporto passeggeri a mercato;	Si propone la modifica dell'ordine di priorità, (decrescenti dall'alto in basso) come segue: “a) Fascia notturna (ore 22.00 – 6.00) 1. Servizi di trasporto merci, con priorità ai servizi merci internazionali. b) Fascia diurna (ore 6.00 – 22.00) 1. Servizi di trasporto passeggeri regionali OSP cadenzati; 2. Servizi di trasporto passeggeri regionali OSP (non cadenzati) nelle fasce orarie pendolari (ore 6.00 – 9.00; ore 12.00 – 15.00; ore 17.00 – 20.00), 3. Servizi di trasporto passeggeri regionali OSP (non cadenzati) fuori dalle fasce orarie pendolari (ore 6.00 – 9.00; ore 12.00 – 15.00; ore 17.00 – 20.00); 4. Servizi di trasporto passeggeri nazionali a lunga percorrenza OSP. 5. Servizi di trasporto passeggeri internazionali a mercato; 6. Servizi di trasporto passeggeri nazionali a mercato; 7. Servizi di trasporto merci, con priorità ai servizi merci internazionali	Si ritiene che i criteri di priorità debbano assicurare, nella fascia diurna, un adeguato livello di tutela ai servizi di trasporto passeggeri regionali eserciti in regime di OSP. In tale ambito, particolare priorità dovrebbe essere riconosciuta ai servizi regionali OSP con orario cadenzato, i quali, da un lato, richiedono normalmente una maggiore disponibilità di capacità infrastrutturale, in ragione della loro elevata frequenza, e, dall'altro, risultano particolarmente sensibili a retrocessioni di tracce, modifiche allocative e procedure di coordinamento. I servizi cadenzati rivestono, inoltre, un ruolo essenziale per il perseguimento delle politiche di mobilità delle Regioni e delle Province autonome, anche in relazione alla necessità di acquisire e mantenere adeguata capacità quadro. Tali politiche, infatti, non possono essere limitate alle sole fasce pendolari, ma devono assicurare, lungo l'intero arco di servizio, un sistema di mobilità integrato, regolare ed efficiente.

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
	e) dalle ore 22.00 alle ore 6.00 ai servizi di trasporto merci, con priorità per quelli internazionali. [...]		
4.3	Con riferimento ai criteri di priorità.... il GI prende a riferimento, per l'applicazione degli stessi criteri, l'orario di partenza previsto per il servizio di trasporto relativo alla data richiesta di capacità.	Modificare come segue: “....il GI prende a riferimento, per l'applicazione degli stessi criteri, l'orario di partenza previsto per il servizio di trasporto ovvero l'orario di arrivo nel nodo di destinazione o nel nodo di maggiore frequentazione per i servizi a più lunga percorrenza. Per quanto riguarda i servizi di TPL regionale nelle fasce pendolari il GI prende a riferimento, l'orario di arrivo/partenza dei servizi a seconda che il servizio sia di andata o ritorno rispetto al polo di attrazione.	Si osserva che, con riferimento ai servizi regionali OSP che si sviluppano su tratte di particolare lunghezza, l'orario di partenza o di arrivo al capolinea può collocarsi al di fuori della fascia di punta, sebbene il servizio assolva, per la parte prevalente del suo percorso, una funzione essenziale rispetto alla domanda pendolare. Si propone quindi che, ai fini della classificazione del servizio all'interno della fascia oraria di punta, venga assunto quale riferimento l'orario del nodo, anche intermedio, caratterizzato dal maggior livello di frequentazione. In ogni caso, il parametro temporale rilevante dovrebbe essere individuato con riguardo al principale polo di attrazione della domanda, considerando, a seconda del periodo della giornata, l'orario di arrivo ovvero quello di partenza
4.4	“Fatto salvo il rispetto dei principi e criteri generali di cui alle Misure 4.1 e 4.2, viene garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria a ogni segmento e sotto-segmento di mercato, ad eccezione delle linee classificate come infrastrutture specializzate. “	Alla fine del capo: aggiungere: “nonché come linee a singolo binario”.	In tali contesti, un'applicazione indifferenziata dei criteri di riserva della capacità rischierebbe di tradursi in una compressione sostanziale della funzione pubblica del trasporto ferroviario regionale. Le linee a singolo binario presentano, per loro natura, una capacità commerciale oraria estremamente limitata, tale da rendere non praticabile la previsione di una riserva di traccia per ciascun segmento di trasporto. Una diversa impostazione determinerebbe infatti l'evidente contraddizione di non poter garantire in modo stabile e pluriennale i servizi di trasporto pubblico locale proprio sulle linee che, a causa dei vincoli infrastrutturali, consentono un numero assai ridotto di circolazioni all'ora. Ne consegue la necessità di adottare criteri di allocazione della capacità che salvaguardino prioritariamente la

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
			continuità e la programmabilità del servizio pubblico ferroviario
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.	Modificare come segue: 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, in particolare secondo le priorità di cui alla misura 4.2, e nei limiti di capacità assegnabile”.	Chiarire se la misura 5 vale anche nella fascia oraria non pendolare.
6.1, lett a)	 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		Si chiede di meglio definire la tipologia di servizio, in correlazione ai limiti infrastrutturali de nodi e della capacità delle stazioni
6.1, lett d)	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		Si chiede di esplicitare se le grandezze da confrontare sono da riferire alla tratta oggetto di assegnazione o all'intero servizio. Definire cosa si intende per soglia significativa.

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
	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;		
6.1, lett e)	 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.	Si propone di dare priorità 1) alla lettera e) del punto elenco <i>“I servizi 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”</i>	Si ritiene che la massima priorità vada attribuita ai servizi cadenzati perché l'orario strutturato presenta numerosi vantaggi, tra cui la possibilità di creare coincidenze sistematiche ai nodi, che di fatto estendono i collegamenti ferroviari sul territorio, massimizzandone la capillarità
6.3	Nel caso delle linee specializzate per una data tipologia di traffico, ivi inclusi: (i) quello ad alta velocità connotato da velocità minime in linea di 250 km/h, (ii) quello merci, nonché (iii) i passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale, la tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria; ...	Modificare come segue: “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 e iv) le tratte ferroviarie individuate specificatamente dal GI dedicate al trasporto pubblico locale in regime di OSP, la tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria;	Coerente con le proposte di modifica di cui alla Misura 5.1.
7 (titolo)	Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità.		Appare necessario chiarire che la misura riguarda solo i segmenti passeggeri a mercato e non anche gli OSP, come chiarito nel corso dell'Audizione.
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.	Modificare come segue: “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 l'85% della capacità commerciale disponibile.	Il limite del 20% è incompatibile con la logica di funzionamento dei sistemi regionali cadenzati, soprattutto sulle linee a binario unico, e risulta pertanto inidoneo ad applicarsi ai servizi eserciti in regime di OSP. Una simile soglia, infatti, contrasta con le caratteristiche strutturali del trasporto pubblico ferroviario regionale e finisce per impedire la conservazione di un sistema stabile ed efficace,

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
			La disponibilità di un Accordo Quadro stabile e di lungo periodo rappresenta, inoltre, una condizione imprescindibile per consentire l'affidamento dei servizi mediante procedure di gara pluriennali, in coerenza con la disciplina vigente e con le esigenze di certezza programmatica che caratterizzano il settore. Sul piano pratico, l'applicazione generalizzata del limite del 20% a ciascun richiedente, in assenza di una preventiva valutazione delle richieste di capacità storiche e ragionevolmente prevedibili, rischia di compromettere i Contratti di Servizio regionali OSP, in particolare nei nodi e nelle tratte principali che vi afferiscono.
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%.	Modificare come segue: “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 all’85% 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, non può essere inferiore a quello della rete nazionale ed è elevabile al 100% in assenza di altri richiedenti”.	La riduzione dall’85% al 70% del limite complessivo di capacità assegnabile, per singola tratta e fascia oraria, risulta manifestamente inadeguata in uno scenario caratterizzato da una domanda crescente e articolata di capacità quadro. Una simile contrazione accentuerebbe ulteriormente il rischio che, nel contesto della procedura annuale di coordinamento, la capacità già acquisita tramite Accordo Quadro venga compressa o rimessa in discussione. La proposta formulata mira, dunque, a ricondurre la disciplina a parametri coerenti con le reali esigenze delle reti regionali e con la necessità di garantire stabilità ai servizi programmati. Non appare, inoltre, ravvisabile alcuna motivazione specifica che giustifichi l'introduzione di un limite più restrittivo per le reti regionali ma, anzi, sul piano sostanziale è poco coerente con la realtà operativa del settore. Per tali ragioni, si ritiene necessario riportare tale limite almeno al valore nazionale ovvero, in un’ottica di realismo regolatorio, elevarlo ulteriormente nei casi in cui non sussistano concreti ulteriori richiedenti di capacità.
8.3	..In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione di capacità quadro, il limite	Modificare come segue:	

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
	massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile rispettivamente ai sotto-segmenti di mercato del trasporto passeggeri OSP, del trasporto passeggeri 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.	“.,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 è pari al 40% della capacità disponibile. Tale limite è derogabile per il sotto-segmento OSP per garantire i livelli minimi essenziali di servizio e valorizzandone l'impatto con criteri socioeconomici” e non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate. Tuttavia, nelle linee specializzate merci va comunque garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria al segmento di mercato del trasporto passeggeri regionale OSP”.	Tale previsione appare necessaria al fine di garantire la continuità del servizio pubblico, considerato che, in numerosi contesti, il segmento OSP occupa storicamente una quota di capacità significativamente superiore al 40% delle tracce disponibili e che tale capacità risulta indispensabile per assicurare in modo effettivo il diritto alla mobilità dei cittadini. Parimenti, la modifica relativa alle linee specializzate per il traffico merci si rende necessaria al fine di evitare che venga compromessa la possibilità di assicurare i servizi regionali al di fuori delle fasce di punta.
8.5	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.	Modificare come segue: <i>“I nuovi limiti di capacità di cui alle Misure 8.1, 8.2, 8.3. e 8.4 non si applicano agli Accordi Quadro già sottoscritti o approvati con delibera di Giunta e agli Accordi Quadro relativi ai servizi OSP regionali.</i>	Risulta di difficile applicazione un'efficacia retroattiva che incida sugli assetti dei sistemi di trasporto OSP già in essere, alla luce dei Contratti di Servizio vigenti e dell'equilibrio attuale nella distribuzione della capacità tra i titolari di AQ regionali OSP. Una simile previsione rischierebbe di destabilizzare servizi già programmati e rapporti contrattuali di lunga durata, definiti facendo affidamento sulla capacità garantita dagli Accordi Quadro, con possibili maggiori oneri per le amministrazioni competenti. Alla luce di ciò, si ritiene opportuno escludere la retroattività della misura o, quantomeno, adottare una formulazione meno impattante per i servizi OSP.
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.	Alla fine del periodo, aggiungere: “Tale limite è derogabile per il sotto-segmento OSP per garantire i livelli minimi essenziali di servizio e valorizzarne l'impatto con criteri socio-economici”.	

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
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 delle linee relative a infrastrutture specializzate.	Modificare come segue: “... il limite massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile. è pari al 60% della capacità disponibile. Tale limite è derogabile per il sotto-segmento OSP per garantire i livelli minimi essenziali di servizio, valorizzandone l'impatto con criteri socio-economici, e non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate. Tuttavia, nelle linee specializzate merci va comunque garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria al segmento di mercato del trasporto passeggeri regionale OSP”.	La modifica introduce flessibilità con salvaguardie per altri segmenti. Analogamente a sopra, la modifica per le linee specializzate merci è necessaria per evitare l'impossibilità di assicurare servizi regionali al di fuori delle fasce di punta.
10.1	Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito <i>web</i> istituzionale dell'Autorità.	Sostituire il punto con il seguente: “Le misure del presente provvedimento si applicano a partire dall'approvazione del PIR annuale relativo all'anno 2030 e in cui sono individuate le infrastrutture specializzate di cui ai punti iii) e iv) della Misura 4.7”.	L'applicazione delle Misure in materia di assegnazione della capacità alle linee, o tratte di linee, soggette a regimi di specializzazione non può che avvenire successivamente alla formale individuazione delle stesse nel PIR da parte del Gestore dell'Infrastruttura. Ciò è necessario non solo per assicurare certezza applicativa, ma anche per verificare la correttezza del procedimento di individuazione e il pieno coinvolgimento di tutti i soggetti interessati. È altresì indispensabile prevedere un adeguato lasso temporale per l'entrata in vigore della disciplina, così da consentire il necessario adattamento degli assetti programmatori ed evitare ricadute sugli orari del trasporto pubblico ferroviario e sulla capillarità dei servizi di TPL ad esso funzionalmente collegati.