

Consultazione ART sulla delibera n. 49/26, recante “Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014”. Osservazioni puntuali

Gruppo A: osservazioni delle Regioni, condivise da Regione Lombardia

Gruppo B: ulteriori osservazioni di Regione Lombardia a seguito dell'audizione tenutasi il 10/6/2026

Gruppo A

E	AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI	Protocollo N.0042080/2026 del 19/06/2026	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
			A1	1.1	Modificare come segue: “...le misure di regolazione vigenti volte ad al fine di assicurare che la capacità di infrastruttura sia assegnata ai soggetti aventi titolo soggetti aventi titolo in modo efficiente e ottimale, nel rispetto dei principi di trasparenza ed accesso equo e non discriminatorio, e del principio di sussidiarietà che attribuisce alle Regioni e Province Autonome la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale in regime di OSP per garantire le esigenze di mobilità dei cittadini, ai soggetti aventi titolo salvaguardando la programmabilità e l’efficiente organizzazione del trasporto pubblico locale in conformità ai programmi regionali.	Rispetto al quadro delineato dalla precedente delibera ART 70/2014, che garantiva una certa tutela dei servizi regionali in quanto espressione diretta delle scelte programmatiche delle Regioni, il nuovo provvedimento introduce un assetto regolatorio decisamente più vincolante, che va ad incidere in modo significativo sui compiti di programmazione ed efficiente organizzazione del trasporto pubblico locale in capo alle Regioni e Province Autonome. Le limitazioni introdotte impattano sui servizi OSP regionali, che sono caratterizzati da un utilizzo significativo della capacità di linea, e rendono difficile la programmazione pluriennale dei servizi e l’efficientamento del trasporto pubblico locale, che spesso si configura come servizio "cadenzato e integrato", ossia servizio programmato con frequenza regolare e coordinato con gli altri sistemi di mobilità.
			A2	1.2	Modificare come segue: “ Il processo di allocazione della capacità ferroviaria per le linee non sature dovrebbe dovrebbe avviene prendendo a riferimento i contenuti dei modelli di esercizio tecnico-commerciali definiti dal gestore dell’infrastruttura, previa consultazione e leale cooperazione delle amministrazioni affidanti i servizi OSP interessati e degli enti territoriali competenti, ai fini della coerenza con la programmazione dei servizi, ai sensi della delibera ART n. 116/2025.	In un atto di regolazione il condizionale non appare appropriato. Inoltre, i modelli di esercizio incidono direttamente sulla struttura dei servizi regionali e sugli orari cadenzati; è necessario un coinvolgimento formale delle autorità competenti. Si segnala peraltro che quanto previsto dalla delibera ART n. 116/2025 per quanto riguarda la pianificazione e la commercializzazione della capacità di linea parrebbe maggiormente in linea con quanto previsto dal Regolamento

	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
				UE in corso di pubblicazione, in quanto Aassegna al GI tale procedura, sentiti gli aventi diritto, e riserva all'ART la verifica ed il controllo in merito alle procedure di assegnazione.
A3	1.3	“l'Autorità si riserva di stabilire, con separato provvedimento, quali misure... andranno applicate”	Modificare come segue: “l'Autorità si riserva di stabilire, con separato provvedimento, <i>previa consultazione con le Regioni e Province Autonome interessate, nel rispetto dei principi di leale collaborazione, proporzionalità e adeguatezza</i> , quali misure... andranno applicate”.	La clausola di riserva è molto ampia e va ricondotta a un quadro di cooperazione istituzionale, incluse tra l'altro le reti regionali interconnesse.
A4	2	Definizioni	Inserire le seguenti definizioni: - Accordo quadro : un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, da stipularsi in attuazione della Direttiva 2012/34/UE e del D.lgs. 15 luglio 2015 n.112 – Istituzione spazio ferroviario europeo unico, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio. - Segmento di trasporto	Non è presente la definizione dello strumento dell'Accordo Quadro: a tal proposito, si ritiene utile riprendere la definizione di Accordo Quadro per l'assegnazione di capacità di cui all'art.3, comma 1, lettera gg) del D.Lgs. 112/2015 e all'art.3, punto 23, della Direttiva 2012/34/UE Si reputa necessaria la definizione di segmento di trasporto, atteso che la limitazione della capacità oggetto dell'Accordo quadro è rapportata a questo (v. misura 8.1).
A5	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 annualmente, con riferimento a più orari di servizio e tramite canali orari, per la successiva allocazione di capacità annuale. effettuata nell'ambito di un accordo quadro per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio”.	Si ritiene utile fare riferimento alla definizione della capacità quadro di cui al punto precedente, ricordando anche che il “Regolamento di Esecuzione UE 2016/545 del 07/04/2016 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria” definisce come «capacità quadro»: la capacità di infrastruttura assegnata nell'ambito di un accordo quadro e «dichiarazione della capacità quadro»: il quadro generale relativo sia alla capacità quadro assegnata sulle linee di una data rete, sia alla indicazione del volume e della natura della capacità disponibile su tali linee.

	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		
A6	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 riveste una notevole importanza anche la fascia oraria tra le 12.00 e le 15.00, utilizzata dagli studenti per i percorsi scuola-casa: si chiede pertanto l’inserimento di tale fascia oraria tra quelle riservate ai servizi pendolari.		
A7	2.9	 previa consultazione di tutte le parti interessate. Fatti salvi gli articoli ...	Modificare come segue: previa consultazione di tutte le parti interessate. Il GI, previa consultazione di tutte le parti interessate, provvede a designare come infrastrutture specializzate le linee ferroviarie secondarie, o tratte di esse, che sono interessate prevalentemente da traffico OSP regionale e non presentano caratteristiche appetibili per altri segmenti di traffico. Fatti salvi gli articoli ...	Si segnala l’opportunità di utilizzare una categoria di specializzazione per tener conto delle numerose tratte di ferrovie secondarie che sono interessate prevalentemente da traffico OSP regionale e non presentano caratteristiche tali da essere appetibili per gli altri segmenti di traffico. L’individuazione di tali tratte ferroviarie dovrebbe avvenire in sede di redazione del PIR come previsto dalla Misura 6.3 e tenendo conto delle definizioni di “linea” e “macrotratta” di cui alle misure 1.2 e 1.3 dell’Allegato “A” alla delibera ART n.116/2025 del 24 luglio 2025.		
A8	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 anche negli obblighi del servizio pubblico i servizi di trasporto ferroviario del trasporto pubblico locale in qualsiasi fascia della giornata, che sono inseriti in orari cadenzati e sistemi integrati di mobilità. Possono rientrare negli obblighi di servizio pubblico anche i servizi di trasporto ferroviario delle merci eventualmente individuati come tali dal Ministero competente.”	Serve chiarire che il segmento regionale OSP riguarda sistemi di rete strutturate e non singole relazioni isolate. Questi sistemi vanno ben oltre le fasce pendolari e sono efficaci per i viaggiatori nella misura in cui se ne garantisce la loro struttura e integrità, tenendo anche conto che interagiscono con reti di mobilità più complesse, sia come ossatura rispetto all’ambito locale, sia come adduzione e distribuzione rispetto ad ambiti più ampi, interregionali e nazionali.		
A9	2.11	Segmenti di mercato: i segmenti di mercato in cui operano i distinti servizi di trasporto	Sostituire il testo con la seguente tabella: <table><tr><td><i>Segmenti di Mercato</i></td><td><i>Sotto-segmenti di mercato</i></td></tr></table>	<i>Segmenti di Mercato</i>	<i>Sotto-segmenti di mercato</i>	La modifica, che schematizza le definizioni proposte, è necessaria per una maggiore chiarezza espositiva e per evitare
<i>Segmenti di Mercato</i>	<i>Sotto-segmenti di mercato</i>					

	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
		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.	Passeggeri regionali	OSP Mercato	ambiguità
			Passeggeri Lunga-Percorrenza	OSP nazionali	
				OSP internazionali	
				Mercato nazionali	
				Mercato internazionali	
			Merci	OSP nazionali	
				OSP internazionali	
				Mercato nazionali	
				Mercato internazionali	
A10	2.16	Nuovo inserimento	Si chiede di inserire la seguente definizione: “Servizio cadenzato e integrato: servizio programmato con frequenza regolare (cadenzata) nell’arco della giornata, integrato con altri sistemi di mobilità pubblica, con coincidenze e chiusura dei cicli di materiale e di personale, funzionale alla continuità del servizio”.		La nozione è utilizzata nel testo senza una definizione ad hoc, con rischio di interpretazioni restrittive a danno dei sistemi integrati.
A11	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...”	Modificare come segue: Al fine del perseguimento dell’utilizzo efficiente ed ottimale dell’infrastruttura, e considerato anche il massimo interesse sociale, <i>ivi incluso il diritto alla mobilità e l’accessibilità territoriale, anche nelle fasce di morbida, nonché la coesione territoriale</i> , che può discendere dall’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria nazionale...”		L’interesse sociale non può essere ridotto a meri indicatori di domanda o di efficienza economica, ma si estende al diritto di mobilità del cittadino.
A12	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	Modificare il secondo periodo come segue: “entro specifici limiti di capacità individuati dalle Misure 8 e 9, <i>che devono essere calibrati in modo da non compromettere la struttura dei servizi regionali OSP</i> , al fine di non precludere l’accesso da parte degli altri segmenti di mercato. <i>La tutela dell’accesso da parte di</i>		Si ritiene che limiti troppo rigidi possano compromettere la tenuta complessiva dei servizi pubblici regionali e portare a un peggioramento della mobilità pubblica, tale da farla risultare non più competitiva con il mezzo privato. Inoltre, la formulazione proposta intende chiarire la funzione primaria del trasporto ferroviario regionale esercito in regime

	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
		precludere l'accesso da parte degli altri segmenti di mercato.	<i>ulteriori segmenti di mercato non può determinare effetti pregiudizievoli sulla stabilità, continuità, capillarità ed efficacia dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale.</i>	di OSP quale servizio pubblico essenziale, evitando che esigenze di contendibilità dell'infrastruttura possano comprimere la funzionalità del TPL ferroviario e la capacità programmatoria delle Regioni.
A13	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 "oltre che quelle pertinenti delle Regioni e Province Autonome..." sono sostituite dalle seguenti: "oltre che quelle formalmente espresse dalle Regioni e Province Autonome competenti, in coerenza con la programmazione dei servizi e degli OSP"..."	La modifica rafforza il ruolo delle Regioni e delle autonomie territoriali nella programmazione dell'orario di servizio per i propri cittadini.
A14	3.4 (primo periodo)	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"	Modificare come segue: "Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato <i>mercato e con le amministrazioni affidanti i servizi OSP interessati, assicurando la 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...."	Si ritiene che lo strumento della capacità <i>pre-planned</i> sia un elemento valorizzante per la qualità dell'offerta e in prospettiva debba abbracciare l'intera rete, vista la stretta correlazione tra tratti di infrastruttura saturi e non saturi (il percorso di uno stesso treno può interessarli entrambi). Data la rilevanza della capacità <i>pre-planned</i> , è indispensabile il coinvolgimento degli enti affidanti di servizi OSP.
A15	3.4	... 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)	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 <i>salvaguardando gli</i> accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti).	Si richiama l'osservazione al punto 3.2. Si evidenzia inoltre che la norma che sancisce l'applicazione delle misure 8 e 9 anche agli Accordi Quadro in essere è tra le più critiche e controverse: essa rischia di mettere in crisi i Contratti di Servizio già stipulati dalle Regioni con le imprese Ferroviarie e i Piani economico finanziari che li sottendono, nonché i Piani industriali delle Imprese ferroviarie stesse. Tali eventualità potrebbero dare luogo a contenziosi difficilmente risolvibili e probabilmente onerosi per le Regioni. Si propone pertanto una norma di salvaguardia almeno fino alla scadenza dei Contratti di Servizio vigenti, come richiamato dall'art 6,

	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
				comma 1, lettera k) del Regolamento UE 2016/545, eventualmente motivando tale decisione come previsto alla Misura 3.5 del Documento in consultazione.
A16	4.1	“massimo interesse sociale... ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura”	Integrare: “ <i>massimo interesse sociale, anche in termini di continuità e universalità del servizio di trasporto pubblico locale</i> ”.	Trattasi di richiamo esplicito alla funzione di servizio pubblico (e anche locale) della rete ferroviaria.
A17	4.2	, secondo cui sulle linee della rete ferroviaria di competenza è garantito accesso nel seguente ordine di priorità decrescente dall'alto verso il basso: Priorità a) ai servizi di trasporto merci/passeggeri internazionali a mercato e OSP; b) ai servizi di trasporto passeggeri nazionali lunga percorrenza OSP; c) nelle fasce orarie pendolari (dalle ore 6.00 alle ore 9.00 e dalle ore 17.00 alle ore 20.00) ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP; d) nella fascia oraria dalle ore 6.00 alle ore 22.00, con l'eccezione delle fasce orarie pendolari di cui alla precedente lettera c), ai servizi di trasporto passeggeri a mercato; e) dalle ore 22.00 alle ore 6.00 ai servizi di trasporto merci, con priorità per quelli internazionali.	Si propone la modifica dei criteri 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 nazionali a lunga percorrenza OSP. 4. Servizi di trasporto passeggeri internazionali a mercato; 5. Servizi di trasporto passeggeri nazionali a mercato; 6. 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); 7. Servizi di trasporto merci, con priorità ai servizi merci internazionali	Si ritiene che i criteri di priorità debbano garantire, in fascia diurna, la necessaria tutela ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP. In tale ambito deve essere garantita, in particolare, priorità ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP cadenzati, che da un lato richiedono normalmente (a frequenza elevata) maggiore capacità di infrastruttura e da un altro risultano maggiormente delicati rispetto a retrocessioni di tracce, modifiche e procedure di coordinamento; i servizi con orario cadenzato sono altresì fondamentali (e fondamentale è l'acquisizione ed il mantenimento della relativa capacità quadro) per il perseguimento delle politiche della mobilità della Regione/Provincia Autonoma, che non può limitarsi alle sole fasce pendolari, ma deve garantire un sistema di mobilità integrato, regolare ed efficiente per tutto l'arco di servizio.
A18	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 relativo alla data richiesta di capacità ovvero l'orario di arrivo nel nodo di destinazione o nel nodo di maggiore frequentazione per i servizi a più lunga	Si rileva che l'orario di partenza/arrivo di servizi OSP regionali che coprono una tratta molto lunga può ricadere al di fuori della fascia oraria di punta, anche se il servizio per la maggior parte del suo percorso è funzionale alle esigenze dei pendolari. Si propone quindi di considerare l'orario del nodo (anche intermedio) che registra le maggiori frequentazioni ai

	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
			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.	fini della collocazione del treno nella fascia oraria di punta. In ogni caso l'orario da considerare è quello relativo al polo di attrazione, quindi l'arrivo o rispettivamente la partenza in funzione della fascia oraria.
A19	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: “e le linee a singolo binario”.	Le linee a binario singolo presentano in generale capacità oraria commerciale disponibile molto bassa, per cui non si ritiene praticabile la riserva di traccia per ogni segmento di trasporto. E' necessario per evitare la palese contraddizione di non poter garantire in modo stabile e pluriennale un servizio di TPL sulle linee a semplice binario, che sono limitate per natura a pochissimi passaggi all'ora.
A20	4.7	Nel caso di infrastrutture specializzate per una data tipologia di traffico ferroviario, ivi incluse quelle rispettivamente afferenti: (i) (ii) (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	Modificare come segue: (iii) ai passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale; iv) alle tratte ferroviarie individuate specificatamente dal GI dedicate al trasporto pubblico locale in regime di OSP, la tipologia di traffico ferroviario specializzata cui queste sono destinate è da considerarsi sempre prioritaria. Per le infrastrutture specializzate di cui ai punti iii) e iv) il limite di capacità assegnabile tramite Accordo Quadro può essere elevato fino al 90% della capacità disponibile. L'accesso prioritario è garantito anche ai servizi OSP con velocità 200 km/h su linee funzionali anche ai bacini regionali."	Facendo seguito all'osservazione in merito alla Misura 3.2, si segnala l'opportunità di inserire una quarta categoria di specializzazione delle tratte per tener conto delle numerose tratte di ferrovie secondarie che sono interessate soltanto da traffico OSP regionale e non presentano caratteristiche tali da essere appetibili per gli altri segmenti di traffico. L'individuazione di tali tratte ferroviarie dovrebbe avvenire in sede di redazione del PIR come previsto dalla Misura 6.3. Nei casi di infrastrutture specializzate di cui ai punti iii) e iv) la capacità assegnabile tramite Accordo Quadro potrebbe essere elevata fino al 90%, nell'ottica della salvaguardia della capacità da assegnare al TPL regionale. La precisazione sulla velocità di 200 km/h è necessaria per confermare quanto già precedentemente stabilito, riguardo alla percorribilità con treni regionali da 200 km/h delle linee con velocità massima di 250 km/h, che ha portato al recente acquisto di treni regionali proprio da 200 km/h.
A21	5 e 5.1	(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	Modificare come segue: “...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	Chiarire se la misura 5 vale anche nella fascia oraria non pendolare. La modifica proposta è coerente con la modifica priorità di cui alla misura 4.2 (secondo il nuovo ordine proposto).

	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
		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.	capacità assegnabile”.	
A22	6.1	 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
A23	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 tratta ferroviaria satura serva in contemporanea almeno due o più relazioni diverse	(chiarimento)	La lettera a) sembrerebbe fare riferimento ai servizi “antenna”, così come descritti nella relazione illustrativa, ma si ritiene che, alle attuali condizioni di capacità infrastrutturale dei nodi altamente congestionati e già saturi, nonché delle regole di circolazione e sicurezza, servizi di questo tipo siano oggi puramente ipotetici.
A24	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 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;	(chiarimento)	È opportuno chiarire se le grandezze da confrontare sono da riferire alla tratta oggetto di assegnazione o all'intero servizio. Definire cosa si intende per soglia significativa.
A25	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	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 <i>e iv) le tratte ferroviarie individuate</i>	Coerente con le proposte di modifica di cui alla Misura 4.7 e 5.1.

	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
		tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria;	<i>specificatamente dal GI dedicate al trasporto pubblico locale in regime di OSP</i> , la tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria;	
A26	7 (titolo)	Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità.	Modificare come segue: “Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità, <i>con esclusione delle richieste di capacità relative al segmento OSP - OSP regionale</i> ”	Non risulta chiaro se la frase iniziale "permangono conflitti tra richieste di capacità <i>dei servizi passeggeri a mercato</i> " sia da intendere nel senso che l'asta sia applicabile solamente tra servizi a mercato. Si ritiene necessario esplicitare chiaramente che la misura riguarda solo i segmenti passeggeri a mercato e non anche gli OSP (dove apparirebbe difficilmente conciliabile con il normale operato di una pubblica amministrazione), esprimendo comunque perplessità sul meccanismo in generale.
A27	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, <i>entro e non oltre l'85% della capacità commerciale disponibile. Sulle linee a binario unico, nella fascia oraria dalle ore 6.00 alle ore 22.00, tale limite può essere elevato fino al 90% qualora la capacità richiesta sia inserita in un servizio passeggeri regionale OSP cadenzato e integrato. La misura non si applica alle tratte di cui al punto iv) della Misura 4.7 che il Gestore dell'Infrastruttura individua come soggette prevalentemente al traffico in regime di OSP regionali, per le quali il limite di tracce assegnabili tramite Accordo Quadro è pari al 90% della capacità disponibile</i> ”.	Il limite del 20% risulta incompatibile con i sistemi regionali cadenzati, specie su linee a binario unico. Utilizzare questo limite per i servizi OSP è in contraddizione con l'impostazione, le caratteristiche e le necessità di tali servizi, impedendo di conservare un sistema di TPL stabile ed efficace, specie tenendo conto che già l'attuale limite dell'85% ha mostrato criticità rilevanti. Inoltre, un AQ stabile è fondamentale per garantire l'affidamento con gara pluriennale dei servizi, in coerenza con la normativa vigente in materia di concorrenza. La misura 8.1 si pone tra l'altro in potenziale contrasto con la nozione di OSP) codificata dall'art. 2, lett. e) del Regolamento (CE) n. 1370/2007. L'OSP si configura come servizio di interesse generale che richiedono tutele specifiche, compensazioni e diritti di esclusiva per essere sostenibili. Le Regioni si troverebbero nell'impossibilità di dare esecuzione ai piani programmatici pluriennali già sottoscritti con i gestori. Anche a livello puramente pratico, per i nodi e per le tratte di ferrovia principali afferenti ad essi, l'imposizione indiscriminata del limite di assegnazione al 20% della capacità disponibile ad ogni singolo richiedente, senza una adeguata pesatura delle possibili richieste di capacità (storiche e/o prevedibili), rischia di mettere in crisi in particolare i Contratti

	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
				di servizio in regime di OSP Regionali. Va infine osservato che tali ulteriori/nuovi limiti non sono nemmeno conseguenti a un incremento della capacità infrastrutturale, che forse potrebbe giustificarlo ma che in realtà non si rileva sulla rete nazionale, se non in modo episodico e marginale.
A28	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 al 70% pari al 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, è posto inferiore o pari al 50%. non può essere inferiore a quello della rete nazionale ed è elevabile al 100% in assenza di altri richiedenti”.	Appaiono fortemente critici i limiti percentuali abbassati rispetto alla situazione attuale, già problematica in merito alla garanzia di capacità quadro per i servizi OSP. In particolare, il limite percentuale complessivo assegnabile con tutti gli AQ per singola tratta e fascia oraria, scenderebbe dal 85% al 70%, valore sicuramente non è adeguato in uno scenario di domanda di capacità quadro crescente e diversificata, che renderebbe tra l'altro ancor più a rischio, nell'ambito dell'annuale procedura di Coordinamento, la Capacità acquisita mediante sottoscrizione di AQ. La prima modifica rappresenta quindi un riallineamento dei limiti alle esigenze reali delle reti regionali, in coerenza con la proposta precedente. Inoltre, l'imposizione di un limite più restrittivo per le reti regionali non appare suffragata da specifici motivi, visto che tali reti concorrono in modo egualitario a costituire la IFN e anche perché, benché auspicabile, l'apertura al mercato delle reti regionali appare realisticamente meno probabile per le caratteristiche intrinseche delle reti stesse, rendendo infondata la predisposizione di una soglia differente. Si ritiene che tale limite debba essere riportato al valore nazionale, o, meglio ancora, pragmaticamente elevato in realistica assenza di altri richiedenti.
A29	8.3	, il limite 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.	Modificare come segue: “...., il limite massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile 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 socio-economici” e	Necessario per garantire la continuità del servizio pubblico, tenendo conto che in molte situazioni il segmento OSP occupa storicamente molto più del 40% delle tracce disponibili, e tale capacità è indispensabile per poter garantire il diritto alla mobilità dei cittadini. La modifica per le linee specializzate merci è necessaria per

	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
		Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate	Tale limite 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 ".	evitare l'impossibilità di assicurare servizi regionali al di fuori delle fasce di punta.
A30	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 8.4 non si applicano agli Accordi Quadro già sottoscritti o approvati con delibera di Giunta e comunque non agli Accordi Quadro relativi ai servizi OSP regionali.</i>	Risulta di difficile applicazione la retrocessione dell'architettura dei sistemi di trasporto OSP in essere, anche alla luce dei CDS vigenti e all'equilibrio della distribuzione di capacità fra i titolari di AQ OSP regionali con il rischio di destabilizzare servizi già programmati e contratti di lunga durata, stipulati facendo affidamento sulle tracce garantite mediante AQ. Tale circostanza comporterebbe inevitabilmente maggiori oneri finanziari per le amministrazioni competenti e potrebbe esporre le stesse a richieste di risarcimento da parte degli operatori coinvolti. Si pone pertanto la questione di chi dovrà subire tali maggiori costi e se sia prevista una copertura finanziaria a carico dello Stato. Tutto questo consiglia di non procedere con la retroattività, o comunque di valutare attentamente una formulazione meno impattante per i servizi OSP.
A31	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 valorizzandone l'impatto con criteri socio-economici" .	Per i servizi OSP regionali, questa Misura ha un notevole impatto, poiché l'OSP regionale affida la totalità dei propri servizi ferroviari a un unico operatore, quest'ultimo agisce quindi come "singolo richiedente" per la totalità dei servizi OSP. La modifica è coerente con le modifiche proposte all'articolo 8.
A32	9.2	, 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 e valorizzandone l'impatto con criteri socio-economici" e Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate. Tuttavia, nelle linee	La modifica, coerente con quella proposta al punto 8.3, 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.

	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
			specializzate merci va comunque garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria al segmento di mercato del trasporto passeggeri regionale OSP”.	
A33	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 in cui sono individuate le infrastrutture specializzate di cui ai punti iii) e iv) della Misura 4.7”.	Sembra ovvio che l'applicazione delle Misure in merito all'assegnazione della capacità sulle linee, o tratte di linee, che sono soggette a regimi di specializzazione debba avvenire successivamente all'individuazione delle stesse da parte del GI nel PIR, anche ai fini di accertare che le procedure di individuazione siano state condotte nel modo corretto e, soprattutto, sentiti tutti i soggetti interessati. E comunque è necessario un lasso di tempo per l'adeguamento, al fine di evitare cambiamenti riguardanti gli orari di trasporto pubblico (sia dei servizi ferroviari sia dei servizi di TPL ad essi connessi).

Gruppo B

	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
B1	3.4	Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire [...] una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con <i>capacità pre-planned</i>)	La capacità pre-planned non andrebbe limitata solo ai casi particolari menzionati dalla delibera, ma dovrebbe costituire lo strumento privilegiato per garantire l'utilizzo efficiente dell'infrastruttura.	A parere di Regione, il percorso intrapreso circa 2 anni fa da RFI, con l'individuazione di un catalogo delle tracce (modalità <i>pre-planned</i>) dovrebbe essere quello preferibile, se non l'unico, per garantire un uso efficiente della rete, tenendo conto che il problema principale della ferrovia italiana non è l'allocatione delle tracce tra competitor, ma il numero esiguo di tracce, molto inferiore alla domanda di mobilità dei cittadini. All'interno di questo contesto, verosimilmente non migliorabile in tempi brevi, l'uso efficiente dell'infrastruttura - di cui il catalogo delle tracce costituisce l'applicazione pratica - appare il miglior strumento a disposizione, prima ancora di arrivare alla suddivisione di tale uso tra possibili competitor.
B2	4.2	A tale scopo, il GI adotta [...] le seguenti regole di programmazione dell'utilizzo della capacità [...]	Valutare se il testo proposto è univocamente implementabile nei casi reali.	Durante l'audizione sono emersi dubbi, da parte di più soggetti, su come si valutino in pratica le priorità. Non sembra chiarissimo come si combinino l'ordine di priorità decrescente con le precisazioni sulle fasce orarie, limitatamente ad alcuni punti elenco.
B3	6	Criteri di priorità, da applicarsi nell'allocatione di capacità in caso di coordinamento tra richieste confliggenti	Anche in questo caso valutare se il testo proposto è univocamente implementabile e se il livello di complessità che comporta è commisurato al problema reale.	Durante l'audizione, RFI ha evidenziato come l'implementazione concreta di queste scale di priorità non sia immediata e richieda un significativo tempo tecnico di sviluppo degli algoritmi. Regione condivide la segnalazione sulla complessità operativa ed evidenzia come alcuni punti, pur essendo validi in linea di principio, sembrano di difficile sistematizzazione pratica (per es. il conteggio delle località servite, la valutazione dei passeggeri*km, i calcoli sulle soppressioni).
B4	8.1	In sede di allocatione 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	Rimuovere questo limite.	In audizione, l'Autorità ha evidenziato come, da proprie analisi, l'utilizzo degli Accordi Quadro sarebbe una specificità italiana, che non ha riscontro in varie altre grandi reti europee, e che di conseguenza non ci sarebbero problemi a ridurre il suo utilizzo, e procedere in maggioranza con richieste di capacità annuali. A parere di Regione, tuttavia, esiste un parallelismo fondamentale tra la prenotazione di capacità con Accordo Quadro e l'obbligo normativo di sottoscrivere contratti di servizio pluriennali. Lo strumento dell'Accordo Quadro è anzi l'elemento giuridico più razionale ed

	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
				efficace per garantire l'indispensabile certezza contrattuale, specie nel futuro caso di affidamenti con gara. Si rileva peraltro che anche gli operatori Open Access sembrano aver evidenziato l'opportunità di assicurare una visione programmatica di durata superiore all'anno. In ogni caso si apprezza la disponibilità dell'Autorità, dichiarata in audizione, a rivedere le soglie percentuali alla luce delle osservazioni emerse.
B5	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.	Confermare la percentuale attuale dell'85%	In audizione l'Autorità ha ritenuto inderogabile il limite del 70% "in quanto contenuto nella normativa europea". Si desume che questo faccia riferimento all'art. 8 comma 2 del Reg. 545/2016 (citato anche nella slide 3 della presentazione), unico punto dove effettivamente compare tale percentuale. A parere di Regione, tuttavia questo riferimento costituisce semplicemente una soglia sotto la quale si hanno alcune facoltà (si "può decidere di non applicare l'articolo 9, paragrafi da 3 a 6, l'articolo 10 e l'articolo 11, paragrafo 1") e non una quota limite intrinseca agli Accordi Quadro. Peraltro anche nel nuovo Regolamento 2026/1184 non paiono presenti soglie percentuali massime (art. 33 c. 6: "A tal fine, i gestori dell'infrastruttura fissano le quote massime di capacità totale che possono essere assegnate mediante accordi quadro e includono tali quote nel prospetto informativo della rete."). Più in generale, nell'audizione, l'Autorità ha ritenuto di evidenziare come la Delibera in consultazione sia propedeutica a una transizione ottimale verso il nuovo Regolamento. Dalle prime letture di tale Regolamento, tuttavia, sembra difficile cogliere in che misura le scelte effettuate dalla Delibera ottengano questa transizione ottimale.
B6	8.2	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%.	Non disporre un differente trattamento per le reti regionali.	In audizione l'Autorità ha ritenuto che le reti regionali avessero bisogno di una soglia minore, per facilitare l'ingresso di nuovi entranti. A parere di Regione tuttavia l'assenza di nuovi entranti non è motivata da vincoli di questo tipo, ma più semplicemente dall'assenza di competitor interessati alle reti regionali, per le caratteristiche intrinseche di tali reti. Si fa presente in proposito che il collegamento a Malpensa di

	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
				Ferrovienord, probabilmente il caso più favorevole tra le reti regionali, è stato interessato da n. 24 corse complessive a mercato nei tre weekend olimpici di febbraio 2026, a fronte di circa 55.000 corse OSP all'anno.
B7	8.3	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 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.	Valutare se disporre un limite <i>ex ante</i> per la quota di capacità dei servizi OSP sia di pertinenza di una norma tecnica o di un indirizzo politico strategico.	A parere di Regione, fissare una soglia massima di capacità assegnabile ai servizi OSP (40% nella proposta in consultazione), sia pure in situazioni di conflitto, prefigura una scelta politica di indirizzo, che dovrebbe essere formulata in documenti di livello superiore. Si evidenzia ad esempio che il nuovo Regolamento 2026/1184 riserva agli Stati membri l'elaborazione degli indirizzi strategici ivi inclusa "una prospettiva sullo sviluppo previsto dei servizi ferroviari gestiti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico, <i>che tenga conto, se del caso, dei punti di vista delle autorità regionali o locali coinvolte.</i> " (art. 4).
B8	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	Anche in questo caso occorre valutare l'opportunità di fissare <i>ex ante</i> una soglia massima di capacità OSP.	Stesse motivazioni del punto 8.3.
B9	8-9	Quadro complessivo delle soglie (rif. slide 6 della presentazione)	Si ritiene che le esemplificazioni mostrate contengano delle criticità qualora applicate ai casi reali, come meglio dettagliato qui a fianco.	Nella presentazione si è giustificata la soglia del 70%, facendo generico riferimento a una tratta "con capacità commerciale pari a 11 canali/ora", e un approccio analogo è stato seguito per le soglie via via inferiori. Nell'audizione, RFI ha evidenziato come l'approccio valido per linea trovi generalmente problemi nel momento in cui sia applicato ai nodi, che, a parere del gestore, rappresentano il vero punto critico della rete italiana. Si ritiene di condividere tale preoccupazione: l'interpretazione razionale delle soglie formulata dalla slide appare tanto più corretta, quanto più sia applicata al caso ideale di una linea A-B, indipendente

	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
				da ogni altra, con binari dedicati sia in A, sia in B. Questo caso, almeno per la Lombardia, è molto raro: all'avvicinarsi al nodo di Milano, ogni linea compete con le altre sugli stessi binari. Di conseguenza, anche solo limitandosi ai servizi OSP, la capacità ad es. di "2,2 canali/ora per senso di marcia", assicurabile in Accordo Quadro, più che sufficiente nel caso teorico A-B sopra citato, appare molto minore della capacità reale richiesta dalla somma delle linee regionali confluenti. A margine si evidenzia comunque come gli esempi formulati non siano mai stati riferiti a tratte a semplice binario, dove la capacità commerciale è ben inferiore.
B10	8-9	[...] capacità, per tratta ferroviaria e fascia oraria [...]	Si ritiene che l'intero processo di verifica della capacità, effettuato per singola tratta e singola ora, nonché con soglie uniche per l'intera rete, enfatizzi le criticità, come meglio dettagliato qui a fianco.	A monte dell'intero processo di verifica, anche nella precedente regolamentazione ex Delibera 70/2014, si colloca la scelta di valutare il rispetto delle soglie per ogni singola ora e tratta, là dove il DLgs 112/2015 parla più genericamente di "tratta o linea ferroviaria" e di "limiti" al plurale, e senza riferimento alle singole ore. E' evidente che la valutazione per singola tratta/ora porta un sistema di trasporto strutturato (come tipicamente sono quelli OSP) a infrangere i limiti imposti in un "mosaico" di situazioni, differenti tra loro per tratta e/o fascia oraria, che comportano l'impossibilità di garantire la struttura complessiva. Regione esprime preoccupazione per questo approccio e suggerisce di considerare la possibilità che i servizi OSP strutturati siano valutati <i>nel loro complesso</i> (non per singola traccia), riconoscendo cioè esplicitamente il valore aggiunto della loro struttura. Inoltre durante l'audizione l'Autorità ha evidenziato che il numero di possibili competitor resterà presumibilmente basso anche in futuro (è realistico ritenere che la prima applicazione delle nuove regole sarà quella con cui verrà gestito l'ingresso del terzo operatore AV). In tale ottica ci si domanda se la scelta di definire regole uguali su tutti i 16.000 km di rete sia la più appropriata per gestire un problema, pur rilevante, che tuttavia, in larga maggioranza, sarà limitato agli 800 km della dorsale AV.
B11	"Osservazioni generali", rel.	Anche per il servizio ferroviario regionale, l'individuazione dei servizi da assoggettare	Si evidenzia che il paragrafo nella sua interezza contiene posizioni che non paiono	Nel corso dell'audizione, l'Autorità ha più volte ribadito il concetto secondo cui i contratti di servizio regionali sarebbero

	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
	illustr., punto 4	a OSP e la loro configurazione non sempre pare corrispondere a criteri di adeguatezza alla domanda e spesso si configura come una conferma inerziale dei servizi storicamente eserciti, senza tenere in adeguata considerazione le evoluzioni intervenute nella struttura della domanda di spostamenti [...]	suffragate dalla realtà, quanto meno quella lombarda, o che comunque non competono al tema della capacità, e se ne auspica pertanto una revisione.	sovradimensionati rispetto alle reali necessità (e dunque una minore capacità a loro disposizione andrebbe presumibilmente a vantaggio del sistema). Regione Lombardia non si ritrova in queste argomentazioni. Il contratto di servizio lombardo gestisce due ordini di problemi complementari: da un lato il mantenimento di una struttura stabile per tutta la giornata (cadenzamento a 120-60-30-15 a seconda dei casi), quale requisito indispensabile per garantire la competitività del sistema ferroviario rispetto al mezzo privato; dall'altro lato, la necessità di treni aggiuntivi, anche spot, per poter trasportare tutti i viaggiatori nelle fasce di punta (che, nonostante ogni redistribuzione della domanda, sono tutt'oggi rilevanti). In questo approccio - che peraltro risulta coerente con l'impostazione pre-planned della capacità - il concetto di sovradimensionamento del contratto appare non applicabile. Ma anche ipotizzando, in linea teorica, che possa sussistere una necessità di ridimensionamento, non risultano chiare quali potrebbero essere le conseguenze auspiccate. Un ridimensionamento nelle fasce di punta comporterebbe l'impossibilità di trasportare tutti i viaggiatori, con effetto sociale e ambientale discutibile. Un ridimensionamento della struttura base, verosimilmente applicabile solo a linee a domanda ridotta, non avrebbe sostanziale influenza sul tema della capacità e della congestione, che per sua natura attiene alle tratte più trafficate. Infine un ridimensionamento nell'ottica del "cherry picking" da parte di operatori di mercato, oltre a minare la sostenibilità economica complessiva dei servizi OSP, appare oggi sostanzialmente irrealistico, dal momento che negli ultimi 25 anni nessun operatore di mercato ha mostrato un concreto interesse per servizi già OSP che andasse oltre generiche dichiarazioni di principio.