

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230 - 10126 Torino

C.A. Ing. Roberto Piazza

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Prot. 16/2026

Roma, 19 giugno 2026

Oggetto: Osservazioni alla consultazione avviata con Delibera 49/2026 con oggetto “Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014”.

Spettabile Autorità di Regolazione dei Trasporti,

Si riportano di seguito le osservazioni proposte dagli Associati in merito alla consultazione avviata con delibera n. 49/2026 sul documento “Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014. Documento di consultazione”.

Si ringrazia l’Autorità per aver organizzato il confronto con i richiedenti che ha chiarito i motivi alla base della proposta di regolazione. Si ritiene tuttavia importante sottolineare che la delibera in oggetto è molto complessa e avrà un impatto determinante sulla gestione della capacità ferroviaria, pertanto, sarebbe auspicabile che l’Autorità – anche attraverso esplicita richiesta al Gestore Infrastruttura – valuti preventivamente, attraverso apposite simulazioni, gli effetti sui diversi segmenti di mercato e gli impatti della regolazione proposta su linee tipo della rete nazionale.

Presentiamo di seguito le nostre osservazioni alla consultazione di cui all’oggetto nel formato richiesto dall’Allegato B.

RingraziandoVi porgiamo cordiali saluti

Il Comitato Regolatorio ed il Presidente Giacomo Di Patrizi

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
1.2	Il processo di allocazione della capacità ferroviaria per le linee non sature dovrebbe avvenire prendendo a riferimento i contenuti dei modelli di 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.		Si rileva come l'impostazione generale della delibera poggi sulla costruzione dei modelli di esercizio tecnico-commerciali definiti dal GI, con un approccio volto, da un lato a legittimare i singoli segmenti di mercato, ma dall'altro ad irrigidire la gestione della capacità da parte del GI, soprattutto in situazioni di congestione. In questo scenario, per poter esprimere un giudizio consapevole sui principi espressi in delibera, si ritiene importante che venga approfondita ed illustrata l'impostazione e la durata dei modelli d'esercizio per il segmento merci, che ad oggi non si ritiene sia stata adeguatamente analizzata, condivisa e posta in consultazione da parte del GI, cosa invece accaduta per le linee AV/AC.
2	Definizioni		Si rileva che sia nella delibera in consultazione, che nel PIR vigente non è presente la definizione di "passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale" . Nella delibera è fatto più volte riferimento ai "passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale" in relazione alle infrastrutture specializzate; tuttavia, non si ravvisa una tale tipologia all'interno della documentazione del gestore (PIR e allegati). Si veda anche il commento al punto 4.7.
2.13	Modalità di utilizzazione predefinita della capacità (capacità <i>pre-planned</i>): modalità di utilizzazione della capacità di una o più porzioni di infrastruttura sature, giustificata dal GI sulla base dell'analisi di capacità e individuata a seguito di consultazione con il mercato, da utilizzarsi prioritariamente per l'allocazione capacità.		Si ritiene che la possibilità di introdurre una modalità di gestione della capacità <i>pre-planned</i> sia subordinata all'applicazione del nuovo modello di gestione della capacità introdotto dal Reg. (UE) 2026/1184. Tale regolamento non è ancora applicato nella sua interezza e prevede che siano elaborate delle ulteriori specifiche per il coordinamento della capacità e l'omogeneità di

			applicazione a livello multi-rete, tra cui il “quadro europeo della gestione della capacità” (art. 7). Si ritiene che la definizione riportata nel documento in consultazione non sia allineata alla definizione presente nel Regolamento (UE) 2026/1184 e, in aggiunta, si rileva che nel regolamento stesso è data massima importanza al fatto che la capacità sia coordinata a livello internazionale per i servizi multi-rete. L’individuazione di porzioni di infrastruttura in cui si applica un modello di capacità predefinita che avvenga prima dell’adozione di documenti strategici di indirizzo da parte degli Stati Membri e prima dell’avvio di un coordinamento tra gestori, non è auspicabile ed è contrario a quanto previsto dal nuovo regolamento.
3.4	Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato – e operando nel rispetto sia dei principi di cui alla Misura 4.2, sia della Misura 2 dell’Allegato A alla delibera n. 116/2025, che costituiscono il riferimento per l’utilizzo efficace ed ottimale dell’infrastruttura - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con <i>capacità pre-planned</i>) giustificandone il ricorso attraverso l’analisi di capacità e individuando: i) le relazioni origine-destinazione principali e secondarie che utilizzano/hanno utilizzato nell’arco degli ultimi 10 anni/che si prevede possano ragionevolmente utilizzare, nel rispetto dei principi generali di accessibilità di cui alla misura 6, le porzioni di infrastrutture		Si rileva che nel nuovo regolamento (UE) 2026/1184 non si fa mai riferimento all’infrastruttura saturata, ma è introdotto il concetto di “infrastrutture ferroviarie altamente utilizzate e congestionate” (art. 23). Questa definizione comune, come rilevato dalla stessa Autorità, comporterà una ridefinizione delle tratte sature e a capacità limitata differente da quella presente nel Prospetto Informativo della Rete vigente. Tale nuova definizione innalzerà le soglie per l’identificazione delle tratte ferroviarie sature o a capacità limitata, che conseguentemente dovrebbero ridursi. Si ritiene che prima che siano state recepite queste nuove definizioni, il GI non possa procedere nell’utilizzo di questa modalità di assegnazione della capacità predefinita in quanto comporterebbe un disallineamento rispetto al quadro eurounitario definito nel nuovo regolamento.

	sature; ii) le modalità di utilizzazione di tali porzioni di infrastruttura tramite appositi canali orari di cui sono specificati la velocità di riferimento, le relazioni origine/destinazione (con le eventuali fermate commerciali) che possono essere servite, i segmenti di mercato (pax o merci) di pertinenza; iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9 rispettivamente per la capacità quadro (da applicarsi sempre anche ad accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti).		Inoltre, il paragrafo non prevede una tutela a favore dei traffici esistenti, ovvero l'esplicita previsione che se le porzioni dichiarate "congestionate" sono caratterizzate da traffico eterogeneo, queste mantengano la loro vocazione eterogenea tutelando tutti i segmenti di traffico che già utilizzano l'infrastruttura o che possano essere interessati all'utilizzo dell'infrastruttura, a meno che non vi siano itinerari alternativi che garantiscano le medesime prestazioni della linea originale.
4.7	Nel caso di infrastrutture specializzate per una data tipologia di traffico ferroviario, ivi incluse quelle rispettivamente afferenti: (i) al trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità connotato da velocità massime in linea di almeno 250 km/h, (ii) al trasporto ferroviario delle merci, nonché (iii) ai passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale, la tipologia di traffico ferroviario specializzata cui queste sono destinate è da considerarsi sempre prioritaria. È, tuttavia, consentito l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile.	Nel caso di infrastrutture specializzate per una data tipologia di traffico ferroviario, ivi incluse quelle rispettivamente afferenti: (i) al trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità connotato da velocità massime in linea di almeno 250 km/h, (ii) al trasporto ferroviario delle merci, nonché (iii) ai passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale, la tipologia di traffico ferroviario specializzata cui queste sono destinate è da considerarsi sempre prioritaria. È, tuttavia, consentito l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile o <u>nei casi in cui non vi siano itinerari alternativi che permettano l'effettuazione del servizio.</u>	La specializzazione delle linee "passanti metropolitani dedicati al TPL" non è presente nel PIR e il suo eventuale inserimento dovrebbe essere prima proposto in consultazione in linea con l'art. 31 del D. Lgs. 112/2015. Inoltre, si ritiene che, anche in caso di infrastruttura satura, debba essere prevista la possibilità di accedere all'infrastruttura specializzata anche da parte di un richiedente appartenente ad un altro segmento di mercato, nel caso in cui non vi siano itinerari alternativi possibili per garantire l'effettuazione del servizio commerciale. Questa condizione è particolarmente importante per le IF del segmento merci, che non dispongono di alternative via strada per garantire il servizio commerciale (alternativa – ad esempio – possibile per alcuni segmenti passeggeri che possono organizzare il servizio con bus sostitutivi).

4.8	[...] il GI, per il segmento merci, s’impegna a definire consultando i richiedenti capacità di tale segmento, ed implementare, entro sei mesi dalla data di adozione del presente provvedimento, un sistema di “alert” che possa comunicare in tempo reale agli operatori del mercato merci la capacità eventualmente ritornata disponibile		Apprezzando la proposta di inserimento di un “Alert” per il segmento merci che informi le IF in caso di capacità tornata disponibile, si attende l’avvio della consultazione da parte del GI per disporre di maggiori dettagli circa le modalità operative di funzionamento di tale Alert.
5.6	Per tutti i segmenti di mercato del trasporto ferroviario, nel caso di richieste di capacità che riguardino relazioni origine-destinazione afferenti a porzioni di infrastruttura sature per le quali il GI abbia definito modalità di utilizzazione predefinita , tali richieste di capacità dovranno essere avanzate rispettando le previsioni di cui alle indicate modalità predefinite; l’eventuale soddisfazione di richieste di capacità non rispettose delle modalità di utilizzazione predefinita della capacità potrà essere perseguita dal GI in presenza di capacità residua assegnabile.		Si veda commento effettuato al punto 3.4
6.2	In caso di conflitto tra due o più richieste merci il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell’allocazione della capacità, rispettandone l’ordine di importanza decrescente dall’alto verso il basso, favorendo, a parità di altro: a) una maggiore priorità per la richiesta di capacità cui corrisponde un maggior numero di tonn*km trainabili annue; b) una maggiore priorità per l’IF con il coefficiente di soppressione minore.	In caso di conflitto tra due o più richieste merci il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell’allocazione della capacità, rispettandone l’ordine di importanza decrescente dall’alto verso il basso, favorendo, a parità di altro: a) una maggiore priorità per la <u>specifica</u> richiesta di capacità cui corrisponde un maggior <u>numero di treni*km annui</u> ; b) una maggiore priorità per l’IF con il coefficiente di soppressione minore.	Il criterio di priorità a) inserito nella presente misura, è sicuramente apprezzabile, ma risulta di difficile applicazione. Non è chiaro come il GI potrà quantificare il numero di <u>tonn*km trainabili annue</u> ; Il valore comunicato dalle imprese non può essere che una stima in quanto i valori corretti possono essere comunicati solo a consuntivo dell’effettuazione dei trasporti. Si richiedono ulteriori informazioni circa la reperibilità dell’informazione, proponendo in via prioritaria di utilizzare indicatori oggettivi e quantitativamente misurabili .

	L'elaborazione, per ogni richiedente in conflitto che sia stato assegnatario di capacità nel più recente orario pregresso, di tale coefficiente dato dal rapporto tra i treni*km annui soppressi per cause imputabili al richiedente e il numero totale di treni*km annui richiesti nella fase di allocazione annuale. Il dato per il calcolo dell'indicato coefficiente è desunto dal più recente orario di servizio pregresso.	L'elaborazione, per ogni richiedente in conflitto che sia stato assegnatario di capacità nel più recente orario pregresso, di tale coefficiente dato dal rapporto tra i treni*km annui soppressi per cause imputabili al richiedente e il numero totale di treni*km annui richiesti nella fase di allocazione annuale. Il dato per il calcolo dell'indicato coefficiente è desunto dal più recente orario di servizio pregresso.	Il criterio di priorità b) introduce un criterio premiante per le imprese virtuose. Tuttavia, si sottolinea che un basso coefficiente di soppressione non sia nella totale responsabilità della IF, in quanto in caso di soppressioni o cancellazione di traffici da parte del cliente, l'IF potrebbe trovarsi penalizzata senza avere una reale responsabilità. Inoltre, si ritiene che dovrebbero essere introdotti dei correttivi, basati ad esempio: -sulla tempestività nella comunicazione della soppressione da parte della IF (se a più di 5 giorni solari o a ridosso della partenza) -sul montante delle VCO intervenute in corso d'anno e per adeguare i traffici alle richieste dei clienti o alle interruzioni sulla rete. In entrambi i casi è importante che i criteri di priorità siano di facile verifica anche da parte delle IF.
--	---	---	---