

Osservazioni alla Delibera n. 49/2026 – Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014

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
Misura 1 – Oggetto e ambito di applicazione delle misure			
1.1	Il presente provvedimento si applica alle infrastrutture ferroviarie che rientrano nell’ambito del d.lgs. 112/2015 e aggiorna, rivedendole - in ragione dell’evoluzione del mercato e del sistema dei trasporti ferroviari maturate dalla data di emanazione della delibera n. 70/2014, e sempre in attuazione degli articoli 23, 26 e 28 del d.lgs. 112/2015, nonché delle norme eurounitarie – 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.		L’intervento regolatorio posto in consultazione, le cui finalità sono enunciate alla Misura 1.1 in commento, deve, in primo luogo, risultare conforme al quadro normativo di riferimento. Così non è. Le misure proposte non appaiono né compatibili con la normativa euro-unitaria vigente in materia di allocazione della capacità, sancita sia nel Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545, che nel nuovo – benché di lunga gestazione – Regolamento (UE) 2026/1184 (“Nuovo Regolamento UE”), né coerenti con le osservazioni rese dall’ART stessa nell’ambito della recentissima istruttoria svolta dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (“AGCM”) proprio sul tema degli asseriti ostacoli all’accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri sulla rete in alta velocità (Procedimento A575). Il processo di consultazione in corso, avviato dopo oltre un decennio dalla delibera ART n. 70/2014, proprio nel momento in cui stava per concludersi l’iter di revisione della regolazione a livello euro-unitario, risulta



			intempestivo rispetto alla intervenuta pubblicazione, il 10 giugno scorso, del Nuovo Regolamento UE, di cui è imprescindibile tenere conto. Fermo restando il profilo temporale, si rilevano almeno quattro aree di incompatibilità tra il Nuovo Regolamento UE e le misure proposte dalla Delibera che si ritiene opportuno evidenziare: (i) la rilevanza degli accordi quadro ("AQ") in essere ed il ruolo della pianificazione da parte delle imprese ferroviarie per migliorare il grado di utilizzazione dell'infrastruttura; (ii) il ricorso a soglie massime di capacità allocabile per ciascun richiedente un AQ; (iii) la suddivisione meramente aritmetica tra richiedenti un AQ per i servizi passeggeri a mercato nel caso in cui la capacità disponibile per una tratta ferroviaria e fascia oraria sia inferiore alla capacità richiesta; (iv) il profilo temporale previsto perché gli interventi regolatori proposti dispieghino i propri effetti. (i): A fronte della proposta in consultazione di applicare la Delibera agli AQ già in vigore, mediante clausole di retrocessione della capacità allocata (Misura 8.5), l'Articolo 79(1) del Nuovo Regolamento UE stabilisce esplicitamente che gli AQ in essere conservano validità sino alla loro naturale scadenza, in adesione al principio generale di tutela dell'affidamento contrattuale: <i>"Gli accordi quadro conclusi in conformità dell'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza."</i> [enfasi aggiunta]. Ciò introduce un significativo profilo di incompatibilità tra la
--	--	--	--



			normativa euro-unitaria di riferimento e il nuovo quadro regolatorio nazionale in corso di definizione. Il Nuovo Regolamento UE, inoltre, valorizza – a più riprese – la rilevanza della pianificazione e dei processi allocativi per tutti gli attori del sistema ferroviario, a partire dai Considerando 3 e 6: <i>“L’obiettivo alla base del presente regolamento è aumentare l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria facendone un uso più efficiente grazie a processi di pianificazione [...]”</i> [enfasi aggiunta]; <i>“L’esercizio di servizi di trasporto ferroviario, in particolare di servizi ferroviari transfrontalieri, deve essere pianificato e coordinato accuratamente [...]”</i> [enfasi aggiunta]. Altrettanta attenzione merita il Considerando 14, secondo cui: <i>“il processo di gestione della capacità non dovrebbe più essere incentrato prevalentemente su un orizzonte annuale ma [...] preved[endo] la possibilità di una pianificazione a lungo termine”</i>. [enfasi aggiunta] Particolare rilievo va riservato al Considerando 23, che, nell’enfatizzare l’esigenza di garantire stabilità al settore ferroviario, sancisce che: <i>“I richiedenti dovrebbero altresì essere in grado di richiedere con largo anticipo la capacità di infrastruttura ferroviaria per servizi ferroviari stabili e pluriennali mediante accordi quadro. [...]”</i> [enfasi aggiunta]. I citati considerando trovano la loro declinazione normativa essenzialmente nell’Articolo 33 del Nuovo Regolamento UE, di cui si riportano le previsioni più
--	--	--	--



			significative in merito alla centralità dell'AQ quale strumento di stabilità del sistema, sia per le imprese ferroviarie che per i gestori dell'infrastruttura: <i>"I richiedenti hanno il diritto di richiedere capacità di infrastruttura ferroviaria per un periodo di tempo superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio mediante accordi quadro."</i> <i>"I gestori dell'infrastruttura indicano nei documenti di pianificazione relativi alla pianificazione strategica della capacità la capacità che intendono riservare per l'assegnazione mediante accordi quadro."</i> [enfasi aggiunta] Tale norma stabilisce dunque alcuni elementi cardine: (i) il diritto delle imprese ferroviarie a godere di AQ pluriennali, (ii) la competenza in capo al gestore dell'infrastruttura, e non al regolatore, a fissare quote massime di capacità allocabile tramite AQ, (iii) la previsione di soglie riferite alla capacità totale assegnabile in AQ (non alla capacità riservata ai singoli richiedenti). Come si avrà modo di osservare meglio <i>infra</i>, in un settore <i>"capital intensive"</i>, quale quello ferroviario – aspetto riconosciuto dall'ART stessa nella propria Relazione illustrativa (con riferimento alla Misura 3), caratterizzato da elevati costi fissi, irreversibilità degli investimenti e lunghi orizzonti temporali per il recupero del capitale investito – la possibilità di fare legittimo ed effettivo affidamento su impegni contrattuali atti a garantire un accesso stabile alla capacità infrastrutturale, <u>su base</u>
--	--	--	---



		<u>pluriennale</u>, rappresenta un elemento essenziale per la sostenibilità economico-finanziaria delle imprese ferroviarie (<u>tutte</u> e non solo i nuovi entranti) allo scopo di assicurare un utilizzo ottimale ed efficiente dell'infrastruttura. Tale necessità viene promossa e rafforzata dal legislatore europeo. (ii): Quanto alle soglie massime di capacità allocabile fissate dalla Delibera in capo a ciascun richiedente un AQ, non ve ne è traccia nel Nuovo Regolamento UE, <i>secondo cui: "[...] 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.</i>" [enfasi aggiunta] - Articolo 33(6). Peraltro, secondo le misure proposte, il limite di capacità assegnabile in AQ per singolo richiedente porterebbe al paradossale ed abnorme effetto di retrocedere capacità aprioristicamente, a prescindere dalla presenza di richieste confliggenti. (iii): Il terzo profilo di incompatibilità tra il Nuovo Regolamento UE e la Delibera afferisce alla singolare scelta di proporre un criterio di ripartizione aritmetica della capacità per servizi passeggeri a mercato, laddove la Delibera fissa la soglia di capacità assegnabile in AQ per richiedente entro e non oltre il limite del 20% per tratta ferroviaria e fascia oraria (Misura 8.1); ciò è evidentemente frutto di una suddivisione tra Trenitalia e gli altri due <i>player</i> dell'AV in Italia, e successivo
--	--	--



			arrotondamento per difetto del 70% massimo di capacità totale assegnabile in AQ (Misura 8.2), come anche chiarito dall'ART durante l'audizione tenutasi il 10 giugno 2026. Quanto sopra rappresenta una significativa ingerenza nella definizione degli assetti propri dei servizi competitivi che chiaramente risulta del tutto in contrasto con il Nuovo Regolamento UE. (iv) Ulteriore area di evidente incompatibilità tra il Nuovo Regolamento UE e la Delibera in consultazione afferisce al profilo temporale di entrata in vigore delle previsioni regolatorie. Nello specifico, il Nuovo Regolamento UE prevede che il primo orario di servizio disciplinato dal nuovo quadro normativo dovrebbe essere quello che inizia il 14 dicembre 2030: <i>“Nel contesto del nuovo quadro normativo, le fasi preparatorie per un orario di servizio dovrebbero iniziare con l'avvio della fase della strategia relativa alla capacità cinque anni prima dell'entrata in vigore di tale orario di servizio. Tale calendario è coerente con quello dei contratti conclusi tra lo Stato membro e il gestore dell'infrastruttura, che comprendono la struttura dei pagamenti concordati per l'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura e che coprono un periodo non inferiore a cinque anni, come previsto dalla direttiva 2012/34/UE. [...] Di conseguenza, il primo orario di servizio disciplinato dal nuovo quadro normativo dovrebbe essere quello che inizia il 14 dicembre 2030.”</i>
--	--	--	--



			Al contrario, la Delibera non prevede alcuna gradualità per l'applicazione delle misure proposte. Per tutte le ragioni di cui sopra, è evidente come la Delibera si ponga in contrasto con numerosi capisaldi su cui si fonda il Nuovo Regolamento UE. Quanto al Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545, appare opportuno rilevare che l'ART ha adottato un'interpretazione non coerente con quanto previsto dalla suddetta fonte normativa. L'articolo 8, paragrafo 2 stabilisce, in sintesi, che, qualora il GI assegni, mediante AQ, una capacità non eccedente il 70% della capacità massima disponibile su una determinata linea e per uno specifico periodo di controllo, può scegliere di non applicare alcune previsioni regolatorie relative al coordinamento delle richieste e all'adeguamento della capacità. In tal senso, il Regolamento non introduce pertanto un divieto di superamento della soglia del 70%, ma si limita a disciplinare le condizioni alle quali trovano applicazione alcune specifiche disposizioni in esso contenute. La Misura 1.1 asserisce poi che l'aggiornamento della regolazione vigente svolto dalla Delibera avvenga in ragione dell'evoluzione del mercato dalla data di emanazione della delibera n. 70/2014. A tal proposito si sottolinea che il 16 ottobre 2025, dunque appena qualche mese fa, l'ART ha formulato una serie di osservazioni nell'ambito del <i>market test</i> svolto, in merito agli impegni proposti da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., dall'AGCM nel
--	--	--	--



		procedimento A575 relativo ai presunti ostacoli all'accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri sulla rete AV. Nel commentare il contenuto degli impegni, l'ART ha fornito una serie di osservazioni che militano in direzione opposta alla necessità di riformare, con un intervento così impattante quale quello in commento, il quadro regolatorio sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria. In particolare, in tale sede, l'ART ha evidenziato che la tutela del nuovo entrante è assicurata dalle disposizioni del Regolamento 2016/545 e dal PIR, senza necessità di introdurre misure derogatorie, e che RFI avrebbe potuto individuare i canali assegnabili applicando correttamente le regole in vigore, considerato che, <u>tra l'altro</u>, il quadro normativo eurounitario era in fase di profonda revisione. Sorprende dunque che a soli sei mesi di distanza, nell'ambito della propria Relazione Illustrativa, l'ART registri numerose criticità sul tema dell'accesso alla rete, adottando una Delibera che stravolge gli assetti regolatori vigenti, che hanno consentito al modello italiano di costituire, nella prestazione dei servizi AV, un riferimento nel panorama europeo sotto il profilo dello sviluppo concorrenziale. Né all'interno del Documento di consultazione né negli altri allegati alla Delibera, l'ART fornisce evidenza volta a dimostrare quale evoluzione del mercato successiva al momento in cui l'ART stessa ha reso le proprie osservazioni all'AGCM, sia stata tale da giustificare una
--	--	---



			revisione delle misure di regolazione sull'accesso alle infrastrutture ferroviarie così radicale. Tenuto conto degli elementi sin qui esposti, si ritiene che l'intero intervento regolatorio debba essere riconsiderato al fine di tenere conto dell'entrata in vigore del Nuovo Regolamento UE e che venga adottato, all'esito di opportuno ed efficace confronto con tutti i soggetti interessati, un percorso di adeguamento del quadro regolatorio nazionale in linea/di pari passo con l'implementazione della normativa europea. Le proposte di modifica alle singole misure formulate da Trenitalia devono pertanto essere interpretate come uno sforzo di allineare, per quanto possibile, la Delibera al nuovo impianto normativo euro-unitario.
Misura 2 – Definizioni			
2.11	Segmenti di mercato: i segmenti di mercato in cui operano i distinti servizi di trasporto ferroviario quali quelli Passeggeri regionali, Passeggeri Lunga percorrenza, Merci; al loro interno possono essere distinti, tramite sotto-segmenti di mercato, i servizi passeggeri o merci offerti in regime di libero mercato da quelli oggetto di OSP, e quelli effettuati su itinerari internazionali rispetto a quelli effettuati su itinerari nazionali.	Segmenti di mercato: i segmenti di mercato in cui operano i distinti servizi di trasporto ferroviario, quali quelli Passeggeri regionali, Passeggeri Lunga percorrenza suddivisi in Passeggeri OSP, Passeggeri Open Access, 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-	La definizione dei segmenti di mercato costituisce il presupposto per l'applicazione delle regole di programmazione (Misura 4), delle modalità operative del processo di allocazione nel caso di richieste confliggenti (Misura 5) e per le aliquote/limiti (Misure 8 e 9). La formulazione originaria risulta generica (passeggeri regionali / lunga percorrenza / merci) e lascia margini interpretativi su: (i) OSP vs mercato e (ii) nazionale vs internazionale. Una tassonomia più chiara e coerente, quale quella proposta (i.e. OSP Lunga Percorrenza / Regionali; OA Nazionale / Internazionale; Merci nazionali / internazionali) riduce eventuali margini di discrezionalità, assicura la trasparenza e previene



		Passeggeri OSP: OSP Lunga Percorrenza / OSP Regionali; Passeggeri OA: OA Internazionali / OA Nazionali; Merci: Merci Internazionali / Merci Nazionali.	contestazioni in sede di coordinamento/risoluzione dei conflitti.
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.	Modalità di utilizzazione predefinita della capacità (capacità <i>pre-planned</i>): modalità di utilizzazione della capacità di una o più porzioni di infrastruttura sature (compresi i nodi saturi) , giustificata dal GI sulla base dell'analisi di capacità e individuata a seguito di consultazione con il mercato, ai fini del migliore utilizzo dell'infrastruttura e del rispetto delle legittime esigenze commerciali e industriali dei richiedenti, da utilizzarsi prioritariamente per l'allocazione capacità.	Per porzioni di infrastruttura satura si devono intendere sia le linee che i nodi. Questi ultimi, in particolare, necessitano di una gestione efficiente e accurata della capacità, tenuto conto della rilevanza che essi determinano anche in termini di utilizzo del materiale rotabile (ribattute, soste, transiti, ecc.). Si ritiene altresì opportuno inserire un richiamo ai principi che devono guidare il GI nella definizione dei modelli <i>pre-planned</i>. In generale è necessario contemperare le esigenze del GI circa la massimizzazione dell'utilizzo della rete con quelle commerciali e industriali dei richiedenti.
Misura 3 – Principi generali per i processi di allocazione della capacità infrastrutturale			
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	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	È necessario che la fase di costruzione dei modelli <i>pre-planned</i> sia volta a recepire al massimo le esigenze attuali e prospettiche dei richiedenti, valorizzando al meglio l'allocazione ottimizzata della capacità e le <i>performance</i> del sistema in linea con gli <i>standard</i> prestazionali della rete.



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 capacità <i>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 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	delibera n. 116/2025, che costituiscono il riferimento per l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni dell'infrastruttura (modello di esercizio con capacità <i>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 della capacità quadro già allocata e considerando la maggiore capacità di infrastruttura assicurata dai potenziamenti della rete e dal ridisegno efficiente dei servizi dei principi generali di accessibilità di cui alla misura 6, le porzioni di infrastrutture 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 costituiti da	La costruzione dei modelli predefiniti deve inoltre prevedere una fase di riallineamento della capacità quadro già allocata al fine di non determinarne a priori contrazioni. Ciò al fine di garantire che l'assegnazione di capacità dell'infrastruttura sia funzionale all'utilizzo efficace e ottimale della rete, come previsto dall'Articolo 26 della Direttiva UE 2012/34 e dall'Articolo 22, comma 2 del d. lgs. 112/2015. La riconversione e salvaguardia degli AQ vigenti è peraltro un principio che trova conferma anche nel Nuovo Regolamento UE. In una prima istanza, l'Articolo 33, comma 10 riporta che: <i>"I gestori dell'infrastruttura includono la capacità assegnata mediante accordi quadro nel modello di capacità di cui all'articolo 19 e nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20".</i> In una seconda istanza, l'Articolo 79, comma 1 prevede espressamente la tutela degli AQ vigenti, stabilendo che: <i>"Gli accordi quadro conclusi in conformità dell'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza".</i> Inoltre, il richiamo alla Misura 6 indicato al punto i) non appare pienamente coerente con la funzione dei modelli di esercizio con capacità <i>pre-planned</i>. Risulterebbe più pertinente un richiamo generale alla Misura 4, in particolare alla necessità di assicurare una composizione equilibrata dell'offerta e un adeguato accesso alla rete per
---	---	--



	(da applicarsi sempre anche ad accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti).	Merci, OSP e OA. 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).	tutti i segmenti di traffico, fatte salve le specificità delle linee specializzate. Peraltro, la distinzione tra i segmenti Passeggeri e Merci va quantomeno arricchita con la suddivisione ulteriore del segmento Passeggeri in OA e OSP, in coerenza con la definizione di segmenti di mercato proposta alla Misura 2.11. Premesso che non si condivide l'apposizione di limiti per singolo richiedente, come argomentato nelle pertinenti misure, si evidenzia che in generale, il modello predefinito, per sua natura, deve rappresentare il massimo della capacità allocabile. Pertanto, il riferimento a qualsivoglia limite di capacità allocabile di cui alle Misure 8 e 9 è non pertinente e, piuttosto, fuorviante. L'applicazione a priori di eventuali limiti per singolo richiedente contrasta con le logiche di definizione dei modelli-predefiniti. Infine, si evidenzia la necessità da parte dell'ART di effettuare una valutazione degli oneri incrementali relativi all'introduzione di un modello di esercizio con capacità <i>pre-planned</i> più approfondita di quella attualmente presente nello Schema di AIR (sezione E.4). Al riguardo, l'ART afferma semplicemente che "[n]on si stimano costi discendenti dall'implementazione dell'Opzione R1 di entità rilevante in ragione del fatto che le informazioni e i dati necessari sono già in possesso del GI e pertanto l'onere incrementale appare contenuto". La valutazione non considera, tuttavia, che la misura non si
--	--	---	---



			esaurisce in un'attività di raccolta di dati e informazioni, che sarebbero già nella disponibilità del GI. Essa implica la definizione concreta delle modalità di utilizzazione di determinate porzioni della rete. È ragionevole ritenere che questa nuova attività richieda al GI uno sforzo organizzativo ben più che contenuto. Ciò assume particolare rilievo anche alla luce delle tempistiche previste dalla Delibera per l'entrata in vigore delle misure proposte, che potrebbero non consentire al GI di organizzarsi adeguatamente per lo svolgimento delle nuove attività richieste, come osservato in riferimento alla Misura 10.
Misura 4 – Principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale			
4.1	Le modalità operative delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale devono garantire l'effettivo perseguimento del massimo interesse sociale, nonché della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi generali di trasparenza, equità e non discriminazione, anche nei confronti dei richiedenti capacità che non sono titolari di AQ.	Le modalità operative delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale devono garantire l'effettivo perseguimento del massimo interesse sociale, nonché della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi generali di trasparenza, equità e non discriminazione, sia anche nei confronti dei richiedenti capacità che non sono titolari di AQ sia di quelli che ne sono titolari, garantendo la certezza dell'assetto contrattuale e la salvaguardia dei diritti consolidati e degli investimenti effettuati.	Anzitutto, con riferimento al richiamo ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione fatto dalla Misura 4.1, si ritiene utile integrare la misura precisando che la tutela degli interessi dei non titolari AQ non deve comprimere i diritti acquisiti dai titolari di AQ in forza della capacità già assegnata mediante gli AQ vigenti. Si osserva infatti che un assetto come quello attualmente proposto dalla Delibera, caratterizzato da un restringimento artificiale della capacità di ogni impresa ferroviaria, perdita di diritti consolidati, incertezza contrattuale e conseguente imprevedibilità nella capacità assegnata, rischia di determinare un immobilismo programmatico degli investimenti e ridurre l'iniziativa commerciale sia delle singole imprese ferroviarie che nel suo complesso, compromettendo la competitività del



			settore e penalizzando l'offerta di servizi e, in ultima istanza, i passeggeri. Limitando artificialmente ed arbitrariamente la capacità a disposizione di ciascuna impresa ferroviaria, la Delibera riduce le economie di scala, scopo e densità proprie del settore ferroviario e necessarie affinché le imprese ferroviarie siano maggiormente competitive lungo tutte le dimensioni rilevanti per i viaggiatori, ossia in termini di prezzo, qualità, perimetro dell'offerta e cadenzamento. Tali effetti negativi rischiano di essere amplificati nel caso in cui le imprese ferroviarie, facendo affidamento sulla certezza e prevedibilità dell'attuale quadro regolatorio, si sono strutturate per servire volumi maggiori, acquistando materiale rotabile e impegnandosi verso i propri fornitori (per esempio, stipulando contratti di medio-lungo periodo per la manutenzione, ristorazione e pulizia, con quote fisse e/o penalità in caso di rottura anticipata). La Delibera non fattorizza in alcun modo tali danni, che oltre a interessare negativamente sotto il profilo economico-finanziario le imprese ferroviarie che, come Trenitalia, hanno già assunto impegni – ivi inclusi verso terzi – per assicurare un determinato volume e livello di qualità dei servizi in linea con quanto previsto dal proprio AQ, interessano i viaggiatori. Nella misura in cui l'ingresso da parte di altre imprese ferroviarie non consenta di compensare gli effetti negativi lungo tali dimensioni, la perdita di profittabilità sulle tratte più remunerative della rete dovuta ai limiti di
--	--	--	--



			capacità imposti dalla Delibera, sommata agli impegni già assunti da Trenitalia – alcuni dei quali irreversibili e con forti implicazioni in termini di costi fissi – potrebbero far sì che quest’ultima si trovi costretta a rivedere la qualità della propria offerta e/o ripensare il perimetro della stessa su tratte/direttrici meno remunerative. Nella misura in cui tale decremento di offerta da parte di Trenitalia non sia compensato da altre imprese ferroviarie, l’effetto netto finale sarebbe per contro un peggiore utilizzo dell’infrastruttura nel suo complesso (con implicazioni in termini di pedaggio e conseguentemente di prezzi) e minore benessere sociale. Stesso discorso vale per quanto riguarda il tema del cadenzamento: creando forzatamente e arbitrariamente spazio per le nuove imprese entranti e/o per le imprese con quote di mercato inferiori alle soglie proposte dalla Delibera, quest’ultima retrocede artificialmente l’offerta delle imprese ferroviarie la cui capacità attuale e/o prevista dall’AQ risulterebbe superiore a tali soglie e, di conseguenza, si produrrebbe un effetto negativo in termini di minor frequenza, profilo questo particolarmente valorizzato dal viaggiatore medio di servizi AV, come testimoniano i dati raccolti da Trenitalia attraverso la propria <i>consumer survey</i> le cui principali evidenze si allegano alla presente. Occorre considerare che non è sufficiente poter contare sulla presenza di un modello cadenzato a livello di sistema, ma il cadenzamento dovrebbe riferirsi ai servizi erogati dalla singola impresa ferroviaria. Infatti, <i>slot</i>
--	--	--	--



			cadenzati, assegnati a imprese ferroviarie differenti, oltre ad avere degli impatti negativi sull'utilizzo efficiente dell'infrastruttura ferroviaria, generano impatti anche sui viaggiatori, i quali, una volta acquistato un biglietto, non potranno contare su una riprogrammazione veloce, efficace ed economica dell'orario di viaggio, adattandolo alle loro effettive esigenze. Proprio nell'ottica dell'effettivo perseguimento del massimo interesse sociale, è necessario tenere debitamente conto del valore generato da Trenitalia per il Paese, la collettività e l'ambiente. [omissis]
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;	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 richiesti in aderenza ad un AQ sottoscritto*; b) a) ai servizi di trasporto merci/passeggeri internazionali a	Nel processo annuale è necessario che la massima priorità sia garantita alle tracce richieste in applicazione di un AQ già sottoscritto. In tal senso, si propongono integrazioni ai criteri di priorità, in primo luogo introducendo come prioritari i servizi garantiti in forza di un AQ stipulato. Tale proposta è finalizzata a preservare il ruolo centrale degli AQ stipulati tra le imprese ferroviarie e il GI, riconosciuto dalla normativa euro-unitaria (<i>in primis</i> la Direttiva 2012/34/UE). Come detto in precedenza, tali accordi sono, infatti, concepiti come strumenti volti a garantire agli operatori la possibilità di programmare la propria attività su un orizzonte pluriennale, elemento imprescindibile per sostenere la pianificazione e



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.	mercato eOSP; c) b) ai servizi di trasporto passeggeri nazionali lunga percorrenza OSP; d) e) 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; e) d) nella fascia oraria dalle ore 6.00 alle ore 22.00, con l'eccezione delle fasce orarie pendolari di cui alla precedente lettera d) e), ai servizi di trasporto passeggeri a mercato, con priorità per quelli effettuati anche solo parzialmente su AV; f) e) dalle ore 22.00 alle ore 6.00 ai servizi di trasporto merci, con priorità per quelli internazionali. * La lettera a) si applica solo nel processo di allocazione annuale.	l'ammortamento degli investimenti nel settore ferroviario, particolarmente <i>capital intensive</i>. In questa prospettiva, gli AQ assumono la natura di accordi giuridicamente vincolanti di carattere generale, funzionali non solo a tutelare le esigenze organizzative e industriali degli operatori, ma anche a promuovere un utilizzo efficiente e ottimale della capacità infrastrutturale (come previsto all'Articolo 6 del Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016). Essi, inoltre, garantiscono alle imprese ferroviarie un adeguato grado di stabilità, necessario per supportare decisioni di investimento di medio-lungo periodo. Tale impostazione risulta peraltro coerente con quanto previsto dalla normativa nazionale di riferimento, la quale stabilisce che, nell'ambito del processo di assegnazione di capacità, devono essere soddisfatte tutte le richieste, tenendo conto, per quanto possibile, di tutti i vincoli che gravano sui richiedenti, inclusa l'incidenza economica sulla loro attività, e salvaguardando, comunque, i diritti derivanti dagli AQ (Articolo 28 comma 1 del d. lgs. 112/2015). La stessa ART, nell'ambito del parere n. 29/2025, conferma che il criterio che privilegia, in fase annuale, i servizi garantiti da AQ è da considerarsi: <i>"[...] assoluta priorità, coerente con la migliore utilizzazione dell'infrastruttura, oltre che con il perseguimento dell'utilità sociale [...] rappresenta una garanzia di stabilità della pianificazione a lungo termine</i>
--	--	--



			<i>dei richiedenti capacità, in particolare rispetto a richieste di altri richiedenti avanzate per un solo orario di servizio, e quindi in fase di allocazione annuale”.</i> Tale principio è preservato anche nel Nuovo Regolamento UE, dove all’Articolo 32 viene ribadito che la programmazione annuale garantisce i diritti di capacità acquisiti nella fase pluriennale: <i>“I gestori dell'infrastruttura avviano la preparazione dell'orario di servizio in sede di assegnazione della capacità mediante la procedura annuale di assegnazione di cui all'articolo 34, tenendo conto dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro a norma dell'articolo 33 e mediante la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 35.”</i> Per quanto riguarda i restanti criteri si specifica quanto segue: • con riferimento al criterio di cui alla lettera a) della Misura 4.2, la priorità ai treni internazionali va circoscritta a quelli passeggeri a mercato, in quanto i servizi merci internazionali, date le caratteristiche peculiari di tali tipologie di trasporto, possono essere efficacemente collocati in fasce notturne, coerentemente con quanto già indicato alla Misura 4.2 e) posta in consultazione; peraltro tale tipologia di servizio può già contare su una priorità vocazionale sulle linee specializzate;
--	--	--	---



			con riferimento alla lettera d) della Misura 4.2, nell'ambito dei servizi di trasporto passeggeri a mercato nella fascia oraria dalle ore 6.00 alle ore 22.00, dovrebbero essere garantiti prioritariamente i servizi effettuati, anche parzialmente, su linea AV, in quanto traffici maggiormente vincolati in considerazione degli <i>standard</i> di performance che tali servizi devono rispettare.
4.3	Con riferimento ai criteri di priorità dipendenti dalla fascia oraria in cui si iscrive una data richiesta di capacità, 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.	Con riferimento ai criteri di priorità dipendenti dalla fascia oraria in cui si iscrive una data richiesta di capacità, 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. Nel caso di un treno proveniente da rete estera, l'orario di partenza è quello relativo alla stazione di confine presso la quale il servizio entra sull'infrastruttura nazionale.	Posto che le percorrenze dei treni internazionali sono di norma a lungo o lunghissimo raggio, i treni con origine estera, pur partendo in fascia notturna, possono presentarsi sulla rete nazionale in orari diurni o viceversa. Pertanto, si ritiene più appropriato fare riferimento all'orario di transito al confine italiano.
4.4	Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste di capacità confliggenti, possono essere assegnate per singolo segmento/sotto-segmento	Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste di capacità confliggenti, possono essere assegnate per singolo segmento/sotto-segmento	Le modifiche proposte sono volte a mitigare l'eccessiva granularità indotta dalla Delibera, che non è giustificata in ragione della gerarchia di cui alla Misura 4.2 che già scende a livello di sotto-segmenti tutelandoli specificatamente.



	di mercato rispettivamente al segmento del trasporto merci, al segmento del trasporto passeggeri nel suo insieme, e ai sotto-segmenti del trasporto passeggeri esercito rispettivamente in regime di concorrenza e in regime di OSP. 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.	di mercato (Merci, OSP Passeggeri e OA Passeggeri) rispettivamente al segmento del trasporto merci, al segmento del trasporto passeggeri nel suo insieme, e ai sotto-segmenti del trasporto passeggeri esercito rispettivamente in regime di concorrenza e in regime di OSP. 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 (Merci, OSP Passeggeri e OA Passeggeri), ad eccezione delle linee classificate come infrastrutture specializzate.	Tale suddivisione per segmento deve riguardare anche la riserva garantita di una traccia per fascia e tratta ferroviaria, ferma restando l'esclusione per infrastrutture specializzate.
4.5	Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del sotto-segmento passeggeri a mercato, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione	Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del sotto-segmento passeggeri a mercato, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione	Misura da eliminare alla luce della ridefinizione delle soglie di capacità per singolo richiedente proposte alle Misure 8 e 9.



	del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità, tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del sotto-segmento di mercato del trasporto ferroviario passeggeri operante in regime di concorrenza nel mercato.	del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità, tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del sotto-segmento di mercato del trasporto ferroviario passeggeri operante in regime di concorrenza nel mercato.	
4.6	Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9 che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del segmento merci, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità,	Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9 che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del segmento merci, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità,	Misura da eliminare alla luce della ridefinizione delle soglie di capacità per singolo richiedente proposte alle Misure 8 e 9.



	tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del segmento di mercato del trasporto ferroviario merci operante in regime di concorrenza nel mercato.	tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del segmento di mercato del trasporto ferroviario merci operante in regime di concorrenza nel mercato.	
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. Limitatamente al processo di allocazione annuale è È, tuttavia, consentito l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile, una volta soddisfatte tutte le richieste vocazionali. Nel caso in cui siano state definite modalità pre-planned, l'allocazione di capacità quadro avverrà in linea con	Alla luce del complessivo assetto definito dall'ART, fortemente incentrato sulla definizione di soglie altamente limitative, la possibilità di allocare capacità al traffico non vocazionale deve essere circoscritta alla fase di assegnazione annuale. Viceversa, si avrebbero conseguenze paradossali. Per esempio, con riferimento alle linee specializzate per AV, assumendo la presenza di tre imprese ferroviarie, non verrebbe raggiunta la quota massima del 70% dal momento che in allocazione quadro ciascun operatore non potrebbe superare la soglia del 20% ciascuno. Esisterebbe almeno un 10% di capacità che potrebbe essere allocato ad altro segmento non vocazionale. Tuttavia, in allocazione annuale le richieste AV dovrebbero essere soddisfatte prima di quelle non vocazionali. Di conseguenza la capacità quadro prenotata da altro segmento non vocazionale finirebbe per impedire il rispetto del principio di specializzazione. A titolo di esempio, si consideri la linea DD, specializzata per il segmento AV. A fronte di 9 canali/ora assegnabili in AQ nel rispetto dei limiti previsti, seguendo la logica proposta dalla Delibera, RFI ne potrebbe assegnare solo 6



		quanto ivi definito nel rispetto della specializzazione della linea.	(due a ciascuna impresa ferroviaria, assumendo tre imprese ferroviarie) che potenzialmente si ridurrebbero a 5, nel caso in cui una di esse avesse manifestato interesse per 1 canale/ora. In caso di richieste quadro non vocazionali, queste potrebbero risultare assegnatarie di ben 4 canali/ora. Si precisa che il paradosso descritto si manifesta in ragione dei limiti per singolo richiedente previsti dalla Misura 8 così come formulata dalla Delibera. Nel caso di adozione di modelli <i>pre-planned</i>, l'assegnazione in AQ di capacità su linee specializzate a traffici non vocazionali è ammessa nei limiti e alle condizioni tecniche eventualmente stabiliti dal GI in qualità di soggetto tecnico preposto a valutarne i concreti margini di allocabilità nel rispetto dei principi di utilizzo efficiente ed ottimizzato dell'infrastruttura.
Misura 5 – Modalità operative del processo di allocazione nel caso di richieste confliggenti			
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:	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:	Si è provveduto a riformulare la Misura 5.1 coerentemente con l'impianto logico proposto, che prevede la rimozione delle Misure da 5.2 a 5.4. Per quanto riguarda il coordinamento tra richieste di capacità quadro confliggenti, si propone di applicare quanto previsto dal Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016, vale a dire che gli AQ esistenti sono modificabili solo a determinate condizioni (principio del miglior utilizzo) e preservando la redditività del modello



(i) le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto passeggeri internazionali, nonché gli OSP Regionali e Lunga percorrenza, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state soddisfatte, sulla base dei principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale di cui alla misura 4, e nei limiti di capacità assegnabile. (ii) le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto merci, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state soddisfatte, sulla base dei principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale di cui alla misura 4, e nei limiti di capacità assegnabile. Conseguentemente, eventuali conflitti tra richieste passeggeri OSP, tra servizi merci e tra servizi passeggeri OSP e merci, sempre per la data tratta ferroviaria e fascia oraria, vengono risolti secondo l'ordine di priorità stabilito tramite la misura 4 e tramite i criteri di priorità di cui alla misura 6, nel	(i) le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto passeggeri internazionali, nonché gli OSP Regionali e Lunga percorrenza, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state soddisfatte, sulla base dei principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale di cui alla misura 4, e nei limiti di capacità assegnabile. (ii) le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto merci, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state soddisfatte, sulla base dei 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. Nel caso in cui, a valle dell'applicazione delle regole di programmazione di cui alla Misura 4, persistano conflitti tra richieste da parte di diversi richiedenti nell'ambito del segmento a mercato, si dà priorità al titolare del canale/traccia in Accordo Quadro a meno che non ricorrano le condizioni previste dal	aziendale del titolare, gli investimenti e il piano di ammortamento degli stessi. Si ritiene utile precisare che la finalità del miglior utilizzo dell'infrastruttura non si configura quando un'IF subentra nella titolarità di capacità già assegnata ad un'altra IF già presente sul mercato, perché tale scenario andrebbe a ridimensionare l'offerta cadenzata di quest'ultima, senza generarne di ulteriore, vanificando un valore particolarmente apprezzato dai viaggiatori. Come detto precedentemente, infatti, da analisi interne svolte da Trenitalia risulta che la frequenza rappresenta il principale <i>driver</i> che orienta la scelta dei passeggeri dei servizi AV in quanto incide direttamente su comodità e flessibilità percepite. Nel caso in cui la contesa si riferisca a canali "liberi", il primo criterio da valorizzare che ottimizza la capacità e soddisfa le esigenze commerciali e industriali del richiedente è relativo al cadenzamento, riconosciuto come dirimente dai principali GI europei e anche nel Nuovo Regolamento UE (i.e. Articoli 14 e 27), in linea con quanto sottolineato dalla Scrivente in risposta alla Misura 6. In tal caso, prevale quindi la richiesta del richiedente che ha già nel proprio AQ i restanti servizi di quel sistema. In un contesto di rete congestionata, la necessità di garantire un'offerta cadenzata è talmente forte da suggerire di porre come vincolo alle imprese ferroviarie il riempimento della missione cadenzata a loro assegnate
---	---	--



	rispetto delle misure del presente provvedimento sui limiti massimi di capacità allocabile, mentre quelli eventuali tra servizi passeggeri a mercato vengono risolti applicando le Misure da 5.2 a 5.5.	Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016. Nel caso in cui il canale/traccia non è ricompreso in Accordi Quadro e il servizio fa parte di un sistema cadenzato, prevale il richiedente che ha già nel proprio Accordo Quadro i restanti servizi di quel sistema. Se non ci sono strutture di offerta precedentemente assegnate (es. nuove linee) o ci sono valori equivalenti di cadenzamento (per esempio, due sistemi bi-orari integrati) il conflitto sarà risolto mediante i criteri di cui alla Misura 6. Conseguentemente, Eventuali conflitti tra richieste passeggeri OSP, tra servizi merci e tra servizi passeggeri OSP e merci, sempre per la data tratta ferroviaria e fascia oraria, vengono risolti secondo l'ordine di priorità stabilito tramite la misura 4 e tramite i criteri di priorità di cui alla misura 6, nel rispetto delle misure del presente provvedimento sui limiti massimi di capacità allocabile., mentre quelli eventuali tra servizi passeggeri a mercato vengono risolti applicando le Misure da 5.2 a 5.5.	per poi chiedere altri <i>slot</i> appartenenti ad altre missioni sulla stessa relazione. Nel caso in cui non esista un'offerta preesistente (per esempio nuove linee), si propone di utilizzare i criteri di cui alla Misura 6 così come proposta dalla Scrivente nel presente documento.
--	--	---	--



5.2	Il GI individua le tratte, con le relative fasce orarie, per le quali le richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato avanzate dai richiedenti superano la capacità disponibile residua per il sotto-segmento passeggeri a mercato. Per tali tratte e fasce orarie la massima capacità che può essere assegnata ad ogni richiedente del sotto-segmento passeggeri a mercato è pari al numero intero N ottenuto come rapporto tra capacità ancora disponibile per l'allocazione di tali servizi passeggeri a mercato (intesa come numero tracce/canali orari, nella fascia oraria considerata, allocabili al sotto-segmento passeggeri a mercato) e il numero di richiedenti capacità per servizi passeggeri a mercato su quella tratta ferroviaria e su quella data fascia oraria.	Il GI individua le tratte, con le relative fasce orarie, per le quali le richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato avanzate dai richiedenti superano la capacità disponibile residua per il sotto-segmento passeggeri a mercato. Per tali tratte e fasce orarie la massima capacità che può essere assegnata ad ogni richiedente del sotto-segmento passeggeri a mercato è pari al numero intero N ottenuto come rapporto tra capacità ancora disponibile per l'allocazione di tali servizi passeggeri a mercato (intesa come numero tracce/canali orari, nella fascia oraria considerata, allocabili al sotto-segmento passeggeri a mercato) e il numero di richiedenti capacità per servizi passeggeri a mercato su quella tratta ferroviaria e su quella data fascia oraria.	Il meccanismo proposto prevede che, in presenza di conflitti tra richieste relative a servizi passeggeri a mercato, a ciascun richiedente sia attribuibile in prima istanza una quota massima della capacità disponibile, determinata dividendo la capacità disponibile per il numero dei richiedenti. In altre parole, la misura introdurrebbe, sulle porzioni di rete maggiormente congestionate, una regola di distribuzione uniforme della capacità contesa. Sul piano concettuale, tale impostazione non risulta condivisibile. In primo luogo, la proposta formulata nella Delibera poggia sul presupposto che intervenendo sulla struttura del mercato si possa influenzare il comportamento delle imprese ferroviarie, gli esiti di mercato e, dunque, perseguire il massimo interesse sociale. Non è affatto verificato che, anche nell'ipotesi in cui la Delibera riuscisse a massimizzare l'utilizzo della rete (<i>quod non</i>), il livello di qualità percepito dal viaggiatore sia maggiore in caso di frammentazione del mercato. Infatti, nel caso di settori con una forte presenza di economie di scala, scopo e densità, nonché di vincoli, tipici del trasporto ferroviario, il rischio di impattare negativamente la sostenibilità economico-finanziaria delle imprese ferroviarie è maggiore con possibili ricadute negative in termini di qualità del servizio erogato. La debolezza dell'impostazione alla base della Misura 5.2 – che considera la struttura del mercato come una
-----	---	--	---



			variabile esogena da conformare <i>ex ante</i> al fine di orientare i comportamenti degli operatori anziché come il risultato del processo competitivo stesso – è riconosciuta anche da ART: nello Schema di AIR (pag. 66), sotto il profilo della “tutela del massimo valore per la società”, l’ART ritiene preferibile l’opzione regolatoria che non prevede la ripartizione uniforme della capacità e che invece applica i criteri di priorità orientati all’accessibilità spaziale e temporale in prima battuta anche per i conflitti tra servizi passeggeri a mercato. L’opzione proposta nella Delibera è invece prescelta in ragione della maggiore tutela riconosciuta ai nuovi entranti. Il bilanciamento tra contendibilità ed efficienza allocativa è dunque esplicitamente riconosciuto dall’ART, ma non risulta accompagnato da un’analisi che dimostri i maggiori benefici della soluzione adottata. La valutazione effettuata da ART in riferimento a tale misura evidenzia anche la scarsa trasparenza dei criteri utilizzati per alcune valutazioni nello Schema di AIR allegato alla Delibera. Nella tabella riassuntiva del confronto tra le opzioni regolatorie contenuta nella sezione E.2 (pag. 65), le due alternative analizzate ricevono valutazioni coincidenti per tutte le categorie, salvo due. Con riferimento alla “<i>tutela massimo valore per la società</i>”, l’opzione R1* è valutata con un impatto medio, mentre l’opzione R2 è valutata con un impatto forte. Con riferimento alla “<i>tutela IF nuove entranti</i>”, l’opzione R1* è valutata con un impatto forte, mentre l’opzione R2 è valutata con un impatto medio. Come
--	--	--	---



		anticipato, nonostante tale sostanziale equivalenza, l'ART preferisce l'opzione R1*, il cui unico elemento distintivo rispetto all'alternativa è l'inclusione del criterio della ripartizione uniforme della capacità in caso di conflitto per i servizi passeggeri a mercato. Al riguardo, l'ART afferma che “[l]’Opzione R1* è risultata preferibile per la più attenta valorizzazione degli effetti sui nuovi entranti”. La conclusione sembra quindi attribuire implicitamente un peso maggiore alla tutela dei nuovi entranti rispetto alla tutela del massimo valore per la società. Tale ponderazione non è esplicitata né giustificata da ART. Essa appare inoltre fallace, poiché la tutela dei nuovi entranti dovrebbe essere funzionale alla produzione di un maggiore valore per il sistema ferroviario nel suo complesso. In sintesi, la struttura del mercato non costituisce una variabile esogena da definire ex ante che determina i comportamenti dei partecipanti e gli esiti competitivi. Al contrario, la struttura del mercato dovrebbe rappresentare l'esito stesso dell'interazione competitiva tra operatori, con efficienza, qualità del servizio o capacità di rispondere alle esigenze della domanda differenti. Di conseguenza, una distribuzione uniforme della capacità non assicura, di per sé, esiti migliori per i consumatori. In secondo luogo, dal momento che il processo di assegnazione della capacità a ogni richiedente sulla base di quanto previsto dalla Misura 5.2 viene ripetuto su base annuale, sorge un rischio di creare rigidità nella struttura del mercato e cristallizzare artificialmente una struttura di
--	--	---



		mercato tendenzialmente uniforme – peraltro proprio sulle porzioni più strategiche della rete – anziché lasciare che l’innovazione, gli investimenti e le strategie adottate dagli operatori portino a una particolare struttura di mercato che riflette tali processi competitivi. Non ultimo, l’intero impianto finisce per presupporre che la capacità retrocessa alle imprese ferroviarie già presenti sul mercato e in grado di valorizzarla, venga comunque assegnata alle stesse a ridosso dell’attivazione dell’Orario di Servizio nel caso in cui nessun’altra impresa ferroviaria si sia mostrata interessata a richiederla. In tal modo, per preservare l’ipotetico ingresso nel mercato di nuovi operatori, si accetterebbe il rischio che una porzione di capacità rimanga vanificando l’utilizzo ottimale dell’infrastruttura. L’impianto proposto vanifica gli AQ in essere e non considera il dimensionamento attuale e prospettico delle diverse imprese ferroviarie – e quindi le scelte di investimento– nonché le loro reali capacità industriali in un’ottica di prima attribuzione della capacità in assenza di qualsiasi considerazione dei pregressi storici e dei diritti acquisiti. L’assetto delineato, in caso di ingresso di altri concorrenti, porterebbe a ulteriori e illimitati cicli di retrocessione della capacità, generando instabilità e incertezza sull’equilibrio del sistema. Inoltre, un’eccessiva frammentazione del mercato può compromettere l’ottimale utilizzo dell’infrastruttura e
--	--	---



			generare inefficienze di sistema (impatti sulla circolazione e sulla gestione degli impianti; non ottimizzazione dell'utilizzo del materiale rotabile; congestione di stazioni, impianti di servizio e grandi nodi). In tale contesto si rischierebbe di determinare un meccanismo di "discriminazione inversa" a danno degli operatori storici che verrebbero penalizzati dall'ingresso di nuovi richiedenti sia titolari di AQ che no. Infatti, all'operatore storico verrebbe riservata solo capacità residua, peraltro senza alcuna garanzia, determinando inesorabilmente un ridimensionamento degli asset, (ivi compresi il personale) nonché dell'offerta di servizi a danno della collettività. Si ritiene, pertanto, che la Misura 5.2 debba essere eliminata.
5.3	Il GI chiede ad ogni richiedente di scegliere, tra le rispettive richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato, le R richieste che intende confermare; nel caso in cui il richiedente confermi un numero di tracce/canali orari R inferiore o uguale ad N, allo stesso vengono assegnate tutte le tracce/canali orari richiesti, con i necessari aggiustamenti orari nel caso di allocazione annuale; in tale fase, in sede di allocazione annuale, si dà la precedenza ai richiedenti non titolari di AQ nella data fascia oraria e	Il GI chiede ad ogni richiedente di scegliere, tra le rispettive richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato, le R richieste che intende confermare; nel caso in cui il richiedente confermi un numero di tracce/canali orari R inferiore o uguale ad N, allo stesso vengono assegnate tutte le tracce/canali orari richiesti, con i necessari aggiustamenti orari nel caso di allocazione annuale; in tale fase, in sede di allocazione annuale, si dà la precedenza ai richiedenti non titolari di AQ nella data fascia oraria e tratta	Misura da eliminare alla luce delle ragioni esposte in risposta alla Misura 5.2.



	tratta ferroviaria. Nel caso in cui le richieste di capacità pervenute dal richiedente siano $R > N$, le tracce/canali orari residue non assegnate, in numero pari a $R - N$, vanno a incrementare la capacità assegnabile tramite criteri di priorità/asta ai richiedenti capacità contendenti.	ferroviaria. Nel caso in cui le richieste di capacità pervenute dal richiedente siano $R > N$, le tracce/canali orari residue non assegnate, in numero pari a $R - N$, vanno a incrementare la capacità assegnabile tramite criteri di priorità/asta ai richiedenti capacità contendenti.	
5.4	Le richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato non soddisfatte vengono raggruppate in un unico insieme; se tali richieste di capacità sono ancora eccedenti la capacità disponibile dopo avere concluso le fasi precedenti di cui alle misure 5.2 e 5.3, allora su tale insieme residuo di richieste si applicano i criteri di priorità di cui alla Misura 6, al fine di individuare quelle di maggiore interesse sociale e/o che massimizzano l'efficacia ed ottimizzano l'utilizzo dell'infrastruttura satura; vengono quindi assegnate le richieste di capacità prioritarie nel limite della capacità ancora disponibile.	Le richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato non soddisfatte vengono raggruppate in un unico insieme; se tali richieste di capacità sono ancora eccedenti la capacità disponibile dopo avere concluso le fasi precedenti di cui alle misure 5.2 e 5.3, allora su tale insieme residuo di richieste si applicano i criteri di priorità di cui alla Misura 6, al fine di individuare quelle di maggiore interesse sociale e/o che massimizzano l'efficacia ed ottimizzano l'utilizzo dell'infrastruttura satura; vengono quindi assegnate le richieste di capacità prioritarie nel limite della capacità ancora disponibile.	Misura da eliminare alla luce delle ragioni esposte in risposta alla Misura 5.2.
5.7	In presenza di modalità di utilizzazione predefinita della capacità, nel caso di conflitti tra richiedenti servizi	In presenza di modalità di utilizzazione predefinita della capacità, nel caso di conflitti tra richiedenti servizi	La fattispecie dell'asta su singola traccia incoraggia il <i>cherry picking</i> e deve essere utilizzata soltanto come <i>extrema ratio</i> di risoluzione dei conflitti.

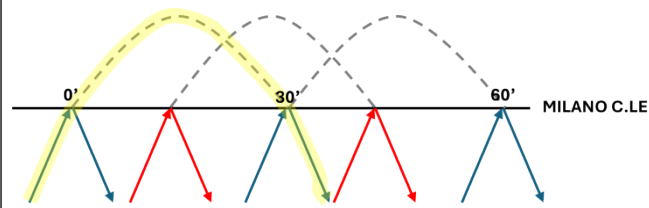


	passaggeri a mercato ed in assenza di soluzioni consensuali tra le parti, si applicano direttamente le previsioni della misura 7.	passaggeri a mercato ed in assenza di soluzioni consensuali tra le parti e nel caso in cui la misura 5.1 non sia risolutiva, si applicano direttamente le previsioni della misura 7 le previsioni della Misura 6. Laddove persistesse il conflitto, il GI utilizza le modalità di allocazione della capacità tramite asta di cui alla seguente Misura 7.	Nel caso di adozione dei modelli <i>pre-planned</i>, laddove vi fossero conflitti tra richiedenti interessati al medesimo canale/traccia coerente con la struttura <i>pre-planned</i> si propone di applicare i meccanismi previsti dalla Misura 5.1 Laddove tale metodologia non fosse dirimente, il conflitto dovrebbe essere risolto tramite i criteri della Misura 6 così come riformulata dalla Scrivente e, solo in ultima istanza, ricorrendo all'asta.
Misura 6 – Criteri di priorità, da applicarsi nell'allocazione di capacità in caso di coordinamento tra richieste confliggenti			
6.1	Ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del d.lgs. 112/2015, fatte salve le regole di programmazione della capacità di cui alla misura 4, il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell'allocazione della capacità, riferibili ai servizi di trasporto passeggeri e volti a favorire l'accessibilità dei territori, rispettandone l'ordine di importanza decrescente dall'alto verso il basso, favorendo, a parità di altro: a) il servizio che prevede la scomposizione in due o più servizi di trasporto, o viceversa, in località tali da garantire che il servizio che percorre la data tratta ferroviaria satura serva in contemporanea almeno due o più relazioni diverse;	Ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del d.lgs. 112/2015, fatte salve le regole di programmazione della capacità di cui alla misura 4, il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell'allocazione della capacità, riferibili ai servizi di trasporto passeggeri e volti a favorire il massimo utilizzo dell'infrastruttura, l'accessibilità dei territori, rispettandone l'ordine di importanza decrescente dall'alto verso il basso, favorendo, a parità di altro: a) il servizio che prevede la scomposizione in due o più servizi di trasporto, o viceversa, in località tali da garantire che il servizio che percorre la data tratta ferroviaria satura serva in	Si formulano di seguito alcune considerazioni in merito ai criteri di priorità da applicarsi nell'allocazione di capacità in caso di coordinamento tra richieste confliggenti. Giova premettere che tra i principi da perseguire nella fase di risoluzione dei conflitti va richiamato quello relativo al migliore utilizzo dell'infrastruttura, che, come esposto di seguito, permette di conseguire benefici per tutti gli attori del sistema. In tale ottica si propone di rivedere l'ordine dei criteri proposti da ART e integrare l'elenco con ulteriori parametri volti a garantire l'utilizzo efficiente della rete e del materiale rotabile. Quanto al criterio contenuto alla lettera a) della Misura 6.1, che assegna priorità al servizio favorendo la scomposizione in due o più servizi, esso intercetta correttamente una logica di utilizzo dell'infrastruttura che Trenitalia ha più volte tentato di valorizzare nelle



b) dato un raggruppamento di servizi passeggeri già assegnati all'insieme dei richiedenti, accomunati dalla percorrenza di una o più tratte sature e dalla partenza in una data fascia oraria, il servizio che serve il maggior numero di ulteriori nuove località rispetto a quelle già servite e site su tratte non coperte dal raggruppamento di servizi già assegnati nella fascia oraria data; c) il servizio passeggeri che serve il maggior numero di comuni non già serviti da altri servizi; d) il servizio passeggeri che garantisce il maggior volume trasportato, misurato in passeggeri*km annui e riferito al più recente orario di servizio pregresso. In assenza di dati pregressi sul volume trasportato per almeno una delle richieste confliggenti a causa della assenza di circolazione pregressa, si considera il servizio passeggeri con il maggior numero di posti*km annui offerti oltre una soglia percentuale significativa; e) il servizio passeggeri, inteso come singola richiesta di traccia/canale orario, inserito in un servizio cadenzato durante la giornata, in proporzione al	contemporanea almeno due o più relazioni diverse; b) dato un raggruppamento di servizi passeggeri già assegnati all'insieme dei richiedenti, accomunati dalla percorrenza di una o più tratte sature e dalla partenza in una data fascia oraria, il servizio che serve il maggior numero di ulteriori nuove località rispetto a quelle già servite e site su tratte non coperte dal raggruppamento di servizi già assegnati nella fascia oraria data; c) il servizio passeggeri che serve il maggior numero di comuni non già serviti da altri servizi; d) il servizio passeggeri che garantisce il maggior volume trasportato, misurato in passeggeri*km annui e riferito al più recente orario di servizio pregresso. In assenza di dati pregressi sul volume trasportato per almeno una delle richieste confliggenti a causa della assenza di circolazione pregressa, si considera il servizio passeggeri con il maggior numero di posti*km annui offerti oltre una soglia percentuale	consultazioni avvenute in passato. La doppia composizione, sia statica sia dinamica, rappresenta uno strumento virtuoso che consente di massimizzare l'utilizzo della capacità, riducendo la pressione sulla rete. Con riferimento alla proposta dell'ART, si propone di invertire la lettera d) con la lettera e) al fine di declinare correttamente il <i>set</i> di criteri volti a garantire sia l'accessibilità territoriale (lett. b e c) sia quella temporale (lett. d proposta dalla Scrivente). Affinché venga utilizzata una corretta logica gerarchica, dopo i criteri di natura geografica, è importante che intervengano, consecutivamente, quelli che valorizzano sia l'estensione della copertura temporale, ossia il cadenzamento, sia la frequenza con cui esso è implementato. Nella proposta dell'ART il criterio che favorisce <i>“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”</i> viene posto per ultimo, ridimensionando così uno dei <i>driver</i> che ha permesso lo sviluppo di un sistema di eccellenza, ossia la frequenza dei servizi. Un'offerta cadenzata di servizi permette inoltre di efficientare l'utilizzo del materiale rotabile, garantendo l'ottimizzazione delle cc.dd. <i>“ribattute”</i>, ossia il riutilizzo dello stesso materiale rotabile per effettuare una corsa di ritorno o una nuova corsa, con tempi di sosta ridotti nella
--	--	---



	numero di servizi programmati nel corso della giornata.	significativa; d) 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; 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. e) 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, tale criterio non si applica; f) il servizio con il maggior numero di circolazioni nell'Orario di servizio; g) il servizio passeggeri che ha già il	stazione di arrivo. In tal modo, stazioni sature, quali Roma Termini e Milano Centrale, verrebbero utilizzate minimizzando i tempi di sosta e sfruttando un unico binario per garantire l'arrivo di un treno e la sua "ripartenza". A titolo di esempio, si consideri il seguente schema di arrivi e partenze nella stazione di Milano Centrale, cadenzati e ripetuti nelle diverse fasce orarie (nella rappresentazione sotto riportata, ciascuna freccia rappresenta la traccia di un servizio commerciale in arrivo o in partenza dalla stazione di Milano Centrale nell'ora tipo, con colorazione diversa a seconda dell'impresa ferroviaria assegnataria):  Come si evince dallo schema, ogni impresa ferroviaria avrebbe la possibilità di organizzare "ribattute" ottimizzate a 30', occupando un solo binario per ogni coppia di servizi per il tempo strettamente necessario, minimizzando l'impegno della stazione e massimizzando quello del materiale rotabile.
--	--	--	--



		treno corrispondente assegnato, ai fini di garantire il bilanciamento industriale.	Ipotizzando la mancata assegnazione di una delle tracce cadenzate all'operatore rappresentato con il colore blu e la sua assegnazione ad altro operatore, appare evidente la necessità di prevedere un invio tecnico del materiale rotabile verso una località di ricovero, ovvero un allungamento della sosta sul binario fino alla prima partenza utile effettuata dallo stesso operatore, con conseguente pregiudizio all'utilizzo dell'infrastruttura e dei turni dei materiali rotabili. In questo senso, il cadenzamento rappresenta un fattore decisivo per tutti gli attori coinvolti nel sistema: (i) i viaggiatori, (ii) le imprese ferroviarie, sia nuove entranti sia già attive nel mercato, come ottimizzazione dei fattori produttivi e per l'integrazione multimodale, e (iii) i GI, come strumento che massimizza l'utilizzo dell'infrastruttura. Al riguardo, si noti che il Nuovo Regolamento UE, al Considerando 12, conferma l'importanza dell'offerta cadenzata erigendola a <i>driver</i> primario per l'allocazione della capacità, prima ancora dei criteri di priorità: <i>"Gli Stati membri dovrebbero avere il diritto di fornire al gestore dell'infrastruttura indirizzi strategici per garantire che la pianificazione e l'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria siano coerenti con i loro obiettivi e orientamenti strategici generali. In particolare, gli Stati membri dovrebbero poter esigere che i gestori dell'infrastruttura attuino modelli di orario specifici, ad esempio orari integrati cadenzati simmetrici, riservino</i>
--	--	--	---



			<i>volumi minimi di capacità per determinati tipi di traffico e tengano conto delle circostanze e delle priorità politiche nazionali nei parametri della metodologia per la ripartizione della capacità e la risoluzione dei conflitti.”</i> [enfasi aggiunta] Inoltre, all’Articolo 4(2) sugli indirizzi strategici e i requisiti nazionali, il Nuovo Regolamento UE stabilisce che: <i>”[G]li Stati membri possono prevedere che uno o più elementi degli indirizzi di cui al presente paragrafo siano vincolanti imponendo ai gestori dell’infrastruttura di:</i> <i>a) attuare modelli di orario specifici, ad esempio orari integrati cadenzati simmetrici, per i servizi sia di trasporto di merci che di trasporto di passeggeri; [...]”</i> [enfasi aggiunta]. La Scrivente ritiene che il criterio alla lettera d) della Misura 6.1, ossia dei posti-km offerti, applicabile in assenza di dati storici, risulti strutturalmente distorsivo. Premiare con una priorità specifica il servizio che offre più posti per treno-chilometro incentiva la circolazione sistematica di materiale di grande capienza indipendentemente dal riempimento effettivo, con impatti negativi in termini di sovra-consumo energetico e usura infrastrutturale dovuta all’elevato carico assiale. Tale criterio risulta inoltre superfluo e potenzialmente distorsivo, in quanto è già la lettera a) della stessa Misura 6.1 a presidiare in modo equilibrato il <i>trade-off</i> tra le esigenze di offerta e i picchi di domanda, valorizzando un
--	--	--	--



		bene prezioso e scarso, quale è la capacità, per tramite di una gestione flessibile delle composizioni. La previsione della lettera d) dovrebbe essere circoscritta al caso in cui esistano dati storici sui viaggiatori-km; diversamente, premiando i posti-km offerti, si finirebbe per favorire, l'immissione sistematica di convogli a massima capienza indipendentemente dal loro effettivo riempimento. Inoltre, l'introduzione di un criterio di priorità riferito alla mera configurazione dei treni introdurrebbe un elemento di discriminazione, basandosi sull'<i>asset</i> di ciascuna imprese ferroviaria, frutto di investimenti effettuati <u>prima dell'intervento regolatorio in esame</u>. A titolo esemplificativo, Trenitalia ha investito su una flotta "monopiano", quindi, come tale, in grado di circolare sull'intera rete. In tal senso, il criterio proposto dall'ART rischierebbe di penalizzare le imprese ferroviarie che hanno orientato la propria <i>mission</i> aziendale, da un lato, a servire anche i bacini posti su linee secondarie, non direttamente afferenti a linee AV e dall'altro, a garantire flessibilità nella gestione delle perturbazioni, consentendo al GI di instradare il materiale sulle linee affiancate. In questo senso, anche il Nuovo Regolamento UE, all'Articolo 27(3)(e) fa riferimento al volume delle persone e delle merci trasportate e non a quelle trasportabili. Peraltro, l'Articolo in parola non definisce un ordine gerarchico tra i criteri elencati e, in ogni caso, li subordina
--	--	--



			alle considerazioni tecniche e operative e all'utilizzo dell'infrastruttura. Si rappresenta altresì che il criterio in questione non appare direttamente applicabile in quanto introduce la valutazione del <i>"servizio passeggeri con il maggior numero di posti*km annui offerti"</i>, ma non definisce in modo esplicito il valore della <i>"soglia percentuale significativa"</i>, lasciando un margine interpretativo. Tale indeterminatezza potrebbe comportare un elemento di discrezionalità che renderebbe non trasparente l'esito dei processi di coordinamento. Si propone, infine di inserire un ulteriore criterio che privilegia il servizio con un calendario di effettuazione più fitto onde evitare che richieste che si attivano per una quota parte di Orario (es. periodo estivo/weekend) siano preferite a richieste che prevedono l'effettuazione per l'intero Orario. Da ultimo, si propone di inserire un criterio che privilegia l'impresa ferroviaria a cui è stato già assegnato nell'ambito della propria offerta il treno corrispondente a quello oggetto di conflitto, così da chiudere la rotazione del materiale rotabile tutelandone la fattibilità industriale.
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, [...]	Nel caso delle linee specializzate per una data tipologia di traffico, ivi inclusi: (i) quello ad alta velocità connotato da velocità minime massime in linea di 250 km/h, [...]	Il testo va uniformato quello della Misura 4.7.



6.4	Il GI può elaborare eventuali ulteriori criteri di priorità, subordinati rispetto a quelli di cui alle Misure 5.1 e 5.2, compatibili con il contesto normativo e regolatorio vigente, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando coerenza e sinergia con le restanti Misure del presente provvedimento.	Il GI può elaborare eventuali ulteriori criteri di priorità, subordinati rispetto a quelli di cui alla Misura Misure 5.1 e 5-2 , compatibili con il contesto normativo e regolatorio vigente, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando coerenza e sinergia con le restanti Misure del presente provvedimento.	Il riferimento alla Misura 5.2 è da considerarsi superato in virtù della sua proposta di eliminazione.
Misura 7 – Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità			
7.1	Nel caso in cui la ricerca di soluzioni coordinate consensuali con i richiedenti capacità non abbia successo e permangano conflitti tra richieste di capacità dei servizi passeggeri a mercato anche a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità, il GI, mettendone a conoscenza l'Autorità, richiede ai soggetti titolari delle richieste in conflitto di presentare, per ognuna delle tracce di interesse, un'offerta economica di acquisto che si configuri come un'offerta che, oltre al canone dovuto per l'accesso e l'utilizzo della data traccia, come desumibile dal prospetto informativo della rete, preveda una componente economica aggiuntiva da		Per quanto riguarda il perimetro di svolgimento della procedura di allocazione della capacità annuale tramite asta, la Misura 7.1 prevede l'allocazione tramite asta a livello di singola traccia. Si ritiene che tale livello di granularità sconti una serie di limiti. Anzitutto, svolgere aste a livello di singola traccia risulterebbe particolarmente oneroso tanto per il GI quanto per le imprese ferroviarie – sia nuovi entranti sia già presenti sul mercato. Inoltre, si nota che nel trasporto ferroviario il valore economico di una singola traccia non può essere necessariamente valutato in modo isolato. La sostenibilità commerciale dell'offerta può dipendere dall'assegnazione di un insieme coordinato di tracce, le quali possono pertanto assumere, almeno in parte, natura complementare.



	offrire al GI in sede di asta.		Lo svolgimento di aste distinte per singola traccia espone l'impresa ferroviaria al rischio di aggiudicarsi soltanto una parte dell'insieme necessario a rendere sostenibile la propria offerta. Ciò potrebbe avere un effetto deterrente in termini di partecipazione all'asta stessa. L'impresa ferroviaria sarebbe quindi indotta a incorporare tale rischio nella propria strategia di offerta. Ciò potrebbe indurre l'operatore a formulare una sovrastima dell'importo offerto per le tracce considerate indispensabili. In alcuni casi, tuttavia, il costo complessivo atteso per l'aggiudicazione delle tracce indispensabili potrebbe superare la convenienza economica del servizio, portando pertanto l'operatore a rinunciare a partecipare all'asta. Ne deriva il rischio che il meccanismo non faccia emergere correttamente il costo-opportunità attribuito dai richiedenti alla capacità contesa e non conduca all'esito più efficiente sotto il profilo allocativo. Si configura da ultimo il rischio che la procedura possa lasciare capacità inutilizzata proprio sulle tratte maggiormente congestionate, in contrasto con il dichiarato obiettivo della Delibera. Alla luce di tali criticità, appare opportuno valutare una configurazione dell'asta basata sull'aggregazione di più tracce, tenendo conto della complementarità tra esse e della necessità di garantire la sostenibilità operativa e commerciale dei servizi.
--	--------------------------------	--	---



7.3	Nel caso in cui il GI riceva offerte massime di pari valore da parte di più richiedenti capacità, lo stesso richiederà, entro un giorno lavorativo, ai richiedenti capacità che stanno partecipando all'asta, la presentazione di una nuova offerta con le medesime modalità di cui alla Misura 7.1, ma a partire da una base d'asta pari alla medesima offerta massima ricevuta.	Nel caso in cui il GI riceva offerte massime di pari valore da parte di più richiedenti capacità, lo stesso richiederà, entro un giorno lavorativo 5 giorni solari, ai richiedenti capacità che stanno partecipando all'asta, la presentazione di una nuova offerta con le medesime modalità di cui alla Misura 7.1, ma a partire da una base d'asta pari alla medesima offerta massima ricevuta.	In coerenza con quanto previsto dalla Misura 7.2, si ritiene che una tempistica congrua per la presentazione delle nuove offerte sia pari a cinque giorni solari. L'ipotesi di concedere alle imprese ferroviarie un solo giorno lavorativo non è infatti compatibile con i processi aziendali.
7.4	L'asta termina quando: a) il GI riceve un'offerta massima da parte di un richiedente capacità e viene quindi assegnata la traccia richiesta a tale richiedente ad un prezzo pari all'offerta massima ricevuta; b) nessun richiedente presenta un'offerta e non viene assegnata alcuna delle tracce in conflitto per le quali è stata indetta l'asta. In tal caso, viene assegnata la capacità oggetto di asta alla richiesta di traccia avente priorità immediatamente inferiore, a meno che non siano presenti più richieste con tale livello di priorità, nel qual caso, si procede iterativamente		La Misura 7.4 non prevede, per quanto magari astrattamente poco probabile, cosa accadrebbe nel caso in cui l'asta a livello di singola traccia andasse deserta anche dopo lo scorrimento previsto alla Misura 7.4(b).



	con una nuova banditura d'asta; c) in esito alla prima banditura dell'asta, viene ricevuta un'unica offerta da un solo richiedente capacità, nel qual caso la capacità viene assegnata al richiedente che ha presentato la stessa, ma il prezzo di aggiudicazione dovrà essere pari al canone di accesso e utilizzo all'infrastruttura previsto nel prospetto informativo della rete per la traccia oggetto di aggiudicazione. Al termine di ogni asta il GI è tenuto ad informare sui relativi esiti tutti i richiedenti che vi hanno partecipato, nonché l'Autorità, fornendo i dettagli delle offerte pervenute e del relativo importo.		
Misura 8 – Limiti di capacità assegnabile con AQ			
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.	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.	La Misura 8.1 marginalizza lo strumento dell'AQ a livello di singola impresa ferroviaria, contratto giuridicamente vincolante che consente, in ultima istanza, un'adeguata pianificazione economico-finanziaria e organizzativa. Come osservato in apertura in relazione alla Misura 1.1, tale proposta si pone in netta controtendenza rispetto a quanto previsto dal Nuovo Regolamento UE, il quale al Considerando 14 prevede espressamente che il processo di gestione della capacità non dovrebbe più essere



			incentrato prevalentemente su un orizzonte annuale, bensì consentire di introdurre fasi meglio definite e strutturate, che prevedano la possibilità di una pianificazione a lungo termine e di un adattamento a breve termine nella gestione della capacità. Come noto, gli AQ rappresentano uno strumento fondamentale di cui dispongono le imprese ferroviarie per garantire visibilità e stabilità di lungo periodo circa la disponibilità di capacità infrastrutturale, condizione necessaria per supportare decisioni di investimento di lungo periodo (anche tramite il ricorso all'indebitamento), in particolare nell'acquisto di materiale rotabile e, non da ultimo, sullo sviluppo degli impianti necessari alla gestione degli stessi. Inoltre, l'assegnazione di capacità infrastrutturale pluriennale costituisce un presupposto essenziale per la definizione dei fabbisogni di personale (sia di macchina/bordo, sia personale tecnico impiegato nelle attività di manutenzione). In un settore "<i>capital intensive</i>" – caratteristica riconosciuta dalla stessa ART all'interno della Relazione illustrativa allegata alla Delibera – quale quello ferroviario, caratterizzato da elevati costi fissi, irreversibilità degli investimenti e lunghi orizzonti di recupero del capitale, la possibilità di fare legittimo affidamento su impegni contrattuali atti a garantire un accesso stabile alla capacità infrastrutturale su base pluriennale rappresenta un elemento essenziale per la sostenibilità economico-finanziaria delle imprese
--	--	--	---



			ferroviarie allo scopo di assicurare un utilizzo ottimale ed efficiente dell'infrastruttura. Le stesse agenzie di <i>rating</i>, nel determinare il merito creditizio delle imprese ferroviarie, considerano tra i principali indicatori la stabilità e prevedibilità dell'offerta e del quadro regolatorio. A puro titolo esemplificativo, nell'assegnare a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. un merito creditizio pari a BBB+ e, in particolare, per valutare il profilo legato al <i>"Decision Making and Oversight"</i>, Fitch Ratings ha osservato che: <i>"The Ministry of Infrastructure and Transport is responsible for issuing licences to railway undertakings, sets access charges for railway infrastructure and enters into agreements with Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. and Trenitalia S.p.A. for infrastructure programming and national public service contracts for passenger transport."</i> [enfasi aggiunta]. La metodologia per l'assegnazione del merito creditizio di Moody's (si veda Moody's Ratings, <i>Rating Methodology. Passenger Railways and Bus Companies</i>, 5 dicembre 2025) assegna al contesto regolatorio un peso del 10%. Nel valutare il punteggio da assegnare al quadro regolatorio, Moody's considera aspetti quali la trasparenza e la prevedibilità del quadro regolatorio stesso. Nello specifico, Moody's osserva che: <i>"The regulatory, legal and political environment in which a passenger railway or bus company operates is important because it is the basis from which a company can maintain</i>
--	--	--	---



			or grow its market share, expand its passenger base, generate revenue and sustain profitability. A company's performance is influenced by government policy and regulations that apply to such aspects as the level of competition permitted in the market, the amount of fees charged to access the railway network, limitations on ticket pricing, investments in new railway lines or bus routes, and security standards. [...] Government contracts for passenger railway or bus services also provide an important source of stability and predictability to a portion of a company's business, which would otherwise be more fully exposed to market risk." [enfasi aggiunta]. Un ulteriore aspetto di cui Moody's tiene conto e al quale assegna il 7,5% del merito creditizio dipende dal posizionamento competitivo dell'impresa ferroviaria, laddove un aumento della pressione concorrenziale tende a far diminuire il punteggio assegnato a tale dimensione. Nello specifico, Moody's osserva che: <i>"A company that is the sole or leading operator in its main market, and that has low competition from alternative modes of transport, is generally in a better position to sustain its profitability and typically has more resources to invest in assets, provide high-quality customer service, and maintain or strengthen its competitive position."</i>
--	--	--	---



			Spostando significativamente il baricentro da una gestione pluriennale della capacità a una prevalentemente annuale, la Misura 8.1 rischia di causare rilevanti criticità sotto il profilo della pianificazione industriale e della sostenibilità economico-operativa delle imprese ferroviarie. Nello specifico, si ravvisano i seguenti possibili rischi: • riduzione del grado di certezza sull'utilizzo nel tempo del materiale rotabile acquisito, ostacolando la programmabilità degli investimenti e aumentando il rischio industriale, soprattutto in considerazione del ciclo di vita pluriennale del materiale rotabile, che comporta impegni finanziari e pianificazioni manutentive di lungo periodo, difficilmente compatibili con un orizzonte temporale di accesso alla capacità ridotto e incerto. Ciò può compromettere, <i>inter alia</i>, il miglioramento degli <i>standard</i> qualitativi del servizio. Le imprese ferroviarie saranno, infatti, ragionevolmente meno incentivate a investire in nuove flotte, adeguando le proprie strategie di sviluppo al nuovo livello di rischio regolatorio, nonché indotte a prolungare la vita operativa del materiale rotabile già acquistato, con riflessi diretti in termini di qualità e regolarità del servizio ferroviario offerto. In tale contesto, anche nuovi operatori potrebbero accedere al mercato con materiali rotabili vetusti e
--	--	--	--



			contribuire inesorabilmente al peggioramento del sistema ferroviario; • nel caso di iniziative che richiedono di pianificare modifiche rilevanti dei modelli di esercizio (per esempio, trasporti internazionali vincolati da esigenze di coordinamento con partner/GI esteri), le tempistiche del processo annuale non consentirebbero di organizzare i trasporti con sufficiente anticipo; • difficoltà nella programmazione, dimensionamento e valorizzazione delle risorse umane. Ciò può comportare inefficienze organizzative e rigidità nella gestione dei turni, nonché un disallineamento tra capacità operativa e servizi effettuabili al termine di tutte le fasi di allocazione della capacità. A tal riguardo, una delle criticità concerne il disallineamento tra i tempi (molto significativi) necessari per la formazione e l'abilitazione del personale operativo e l'orizzonte temporale di allocazione della capacità infrastrutturale. In tale contesto, la limitata prevedibilità sulla disponibilità di capacità oltre il breve periodo non consente di pianificare in modo efficiente i cicli di selezione, formazione e abilitazione, esponendo l'impresa ferroviaria al rischio di non poter valorizzare competenze già sviluppate ovvero, al contrario, di non avere le risorse necessarie ad attivare eventuale capacità ottenuta in fase di allocazione annuale o residua;
--	--	--	---



		• possibili effetti indiretti e indotti, ad esempio sui servizi di manutenzione del materiale rotabile, le attività di pulizia, nonché i servizi accessori, quali la ristorazione a bordo. La riduzione della capacità allocabile in via stabile determina una minore prevedibilità dei volumi di attività, con effetti diretti sulla pianificazione e sulla sostenibilità economica dei contratti con i fornitori. Ne deriva un potenziale impatto negativo sull'intera filiera, caratterizzata da investimenti specifici e da una forte dipendenza dai programmi di esercizio delle imprese ferroviarie. Oltre alle criticità legate allo spostamento di baricentro da una logica di pianificazione pluriennale ad una annuale, si riscontra una seconda criticità legata al "livellamento" artificiale delle quote di mercato delle imprese ferroviarie, come già evidenziato in risposta alla Misura 5.2. Nella sostanza, la Delibera assume che massimizzando il numero di imprese ferroviarie con accesso alla rete e rendendo maggiormente uniformi le loro quote di mercato, si arrivi a un utilizzo della capacità infrastrutturale tale da garantire l'effettivo perseguimento del massimo interesse sociale, della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione. Tale impostazione presenta una serie di criticità. Anzitutto la misura proposta dalla Delibera "resetta" ingiustificatamente il posizionamento di mercato
--	--	---



			legittimamente raggiunto dalle imprese ferroviarie già presenti sul mercato, concedendo un vantaggio economico ad alcune imprese ferroviarie piuttosto che ad altre e alterando la concorrenza e gli scambi. L'introduzione e l'applicazione retroattiva, tramite le cc.dd. "clausole di retrocessione", di limiti massimi di capacità allocabile in AQ inferiori alle quote attualmente vigenti (previste per Trenitalia in un AQ per i servizi AV valido fino al 2033), si traduce in un'ingerenza nell'autonomia contrattuale delle imprese ferroviarie, le quali si vedrebbero sottrarre, unilateralmente, i diritti e la capacità acquisiti nel tempo e di cui sono titolari – peraltro anche in assenza di conflitti. Diversamente, il riconoscimento di una tutela dei diritti legittimamente acquisiti dalle imprese sul mercato ha come effetto quello di creare un ambiente competitivo virtuoso, nel quale gli stessi operatori sono stimolati a innovare, investire e migliorare la qualità dei propri servizi/prodotti, a beneficio dell'economia complessiva e, di conseguenza, del viaggiatore. Tale impostazione è peraltro condivisa dallo stesso legislatore europeo, il quale, con particolare riferimento al settore del trasporto aereo, ha ispirato l'intero processo di allocazione della capacità aeroportuale (Regolamento CE n. 95/1993, successivamente modificato) al principio del c.d. <i>"use it or lose it"</i>, che attribuisce ai vettori aerei titolari di capacità infrastrutturale (c.d. <i>"slot"</i> o <i>"bande orarie"</i>) il diritto di
--	--	--	--



		mantenere, anche per la successiva stagione di traffico, la priorità per la stessa serie di bande orarie, nel caso in cui il vettore l'abbia utilizzata per almeno l'80% (secondo la c.d. "grandfather rule"). A riprova dell'importanza di tale regola nel sistema allocativo della capacità aeroportuale, il legislatore europeo ha di recente provveduto a ridurre la quota dell'80% di utilizzo delle bande orarie ai fini della conferma della capacità per la stagione di traffico successiva al ricorrere di circostanze eccezionali. In particolare, con il Regolamento UE 459/2020 e il Regolamento UE 2038/2022, si è garantito ai vettori aerei che non hanno potuto operare in situazioni eccezionali, quali l'emergenza da COVID-19, di poter comunque confermare, per la stagione successiva, la propria capacità allocativa. La citata <i>grandfather rule</i> ha l'obiettivo dichiarato di "garantire l'uso più efficiente possibile della capacità aeroportuale per massimizzare i benefici per il maggior numero di utenti, consentendo ai passeggeri di sfruttare i vantaggi derivanti dalla competitività del mercato dell'aviazione e della connettività aerea". La stessa Commissione europea, in fase di proposizione del Regolamento CE 95/1993, nel riconoscere l'importanza, ai fini competitivi, della conferma dei diritti acquisiti dagli operatori, ha in ogni caso precisato che "un eventuale ritiro dei diritti acquisiti deve rispettare il principio di proporzionalità ed essere quindi limitato al numero di bande orarie necessarie a soddisfare il fabbisogno dei
--	--	---



		<i>nuovi arrivati nell'aeroporto in questione, garantendo a tutti i vettori presenti in tale aeroporto un trattamento comparabile, <u>tenendo conto del numero di bande orarie utilizzate da ciascuno di essi ed evitando di scompaginare la struttura degli accordi e delle condizioni esistenti</u></i>" [enfasi aggiunta]. Pertanto, pur costituendo la liberalizzazione del mercato uno degli strumenti di promozione della concorrenza, l'efficienza e la competitività di un sistema dipendono e risentono anche della qualità della regolazione. Una regolazione delle attività economiche <u>sproporzionata rispetto alla tutela dei beni protetti genera ostacoli alle dinamiche competitive</u>, a detrimento degli interessi di tutti gli operatori economici, dei consumatori e dei lavoratori e, in definitiva, arreca danni alla stessa utilità sociale, vanificando in tal modo uno dei principi ispiratori dell'intervento regolatorio in esame. Le disposizioni di cui alla Misura 8.1 – così come quelle di cui alla Misura 8.2 – introducono un significativo ridimensionamento dei livelli massimi di capacità ferroviaria allocabile mediante AQ, fissando limiti stringenti sia a livello di singolo richiedente (20% per tratta e fascia oraria) sia a livello complessivo (70% della capacità). I limiti posti dalle misure regolatorie in esame (con specifico riguardo alla Misura 8.1) non arginano, bensì incentivano condotte orientate ai fenomeni del <i>cream skimming</i> e del <i>cherry picking</i>, orientando le scelte di mercato su porzioni più pregiate e tratte più remunerative, a discapito della copertura di tutta la rete
--	--	---



		e svolendo un'offerta di servizi capillare e idonea a favorire l'accessibilità dei territori e l'utilità sociale che l'ART stessa mira a perseguire. Dovendo le imprese ferroviarie fondare le proprie strategie di medio-lungo periodo su una offerta garantita in AQ minima, potendo sì incrementarla in fase di allocazione annuale ma con un ampio margine di incertezza, è verosimile che siano richieste solo o comunque principalmente tracce finalizzate a operare servizi più remunerativi, ossia quelli tra le principali città lungo la rete, più performanti, negli orari più appetibili, spezzando il cadenzamento orario degli operatori già presenti, con il rischio di lasciare territori e fasce orarie meno se non addirittura non presidiate. Da ultimo, come evidenziato in risposta alla Misura 6.1, tale ripartizione della capacità può creare inefficienze di sistema legate, <i>inter alia</i>, all'accesso agli impianti e ai grandi nodi. Come peraltro emerso chiaramente nell'ambito del recente procedimento AGCM A575, in assenza di un vero e proprio vincolo a fornire servizi sulle porzioni di infrastruttura che collegano località diverse da quelle della c.d. "T" (dorsale e, parzialmente, trasversale), i nuovi entranti intendono concentrarsi sulla sola parte più propriamente remunerativa della rete. Da ultimo si osserva che le misure regolatorie proposte devono rispondere rigorosamente al principio di proporzionalità. Tale principio impone che l'intervento dell'ART sia non solo idoneo al raggiungimento dello scopo (i.e. regolare il mercato), ma anche effettivamente
--	--	---



		necessario e commisurato agli altri interessi costituzionalmente protetti, quali, ad esempio, la libera iniziativa economica, nei termini della tutela degli investimenti effettuati dalle imprese e della continuità del servizio. La regolazione non dovrebbe infatti limitarsi a garantire l'accesso a nuovi operatori, ma dovrebbe del pari assicurare che il mercato nel suo complesso rimanga efficiente e capace di sostenere quegli investimenti necessari alla modernizzazione del Paese, evitando che la frammentazione della capacità possa causare ulteriori fallimenti di mercato. Da ultimo, l'introduzione di quanto previsto dalla Misura 8.1 non è adeguatamente supportata dall'analisi presentata nello Schema di AIR, nel quale ART si limita a effettuare valutazioni qualitative, senza formulare alcuna stima quantitativa degli impatti della Delibera. Per i benefici attesi, lo Schema di AIR afferma espressamente che essi <i>"non sono valutabili a livello quantitativo"</i> senza tuttavia argomentare tale conclusione. Per gli oneri, invece, procede soltanto a una valutazione qualitativa, senza esaminare neppure la fattibilità di una stima quantitativa. Non è chiaro perché non sia possibile svolgere almeno una quantificazione parziale, né perché non siano stati richiesti al GI e alle imprese ferroviarie i dati necessari a tal fine. È vero che il Regolamento ART di disciplina dell'analisi di impatto della regolazione (delibera ART n. 54/2021) consente il ricorso a valutazioni qualitative, ma richiede l'utilizzo di indicatori quantitativi ove possibile. Nel caso di specie, l'ART non motiva
--	--	---



			l'impossibilità di procedere a tali quantificazioni e non sarebbe condivisibile un'inversione dell'onere della prova in capo ai soggetti regolati, peraltro stanti gli oggettivi limiti informativi di cui soffre ciascuna impresa ferroviaria dal momento che non è in possesso delle informazioni dei propri concorrenti (attuali e potenziali) necessarie a svolgere un'analisi di impatto a livello sistemico. La totale assenza di un approccio quantitativo all'analisi degli impatti si pone in contrasto con l'architettura delle proposte della Delibera, che per contro propone soglie percentuali puntuali. La soglia del 20% per l'assegnazione della capacità in AQ al singolo richiedente prevista dalla presente misura ne è solo la prima occorrenza. Soglie percentuali puntuali sono previste anche dalle successive Misure 8.2, 9.1 e 9.2. Lo Schema di AIR non individua alcun <i>benchmark</i> specifico a giustificazione delle soglie selezionate. Al contrario, la delibera ART n. 54/2021 richiama espressamente l'impiego delle <i>"migliori pratiche nazionali ed internazionali, incluso l'utilizzo di valori benchmark disponibili"</i>. Ciò che emerge, invece, dallo Schema di AIR è la necessità di valutare la proporzionalità della Misura 8.1. La Tabella 10 dello Schema di AIR indica, infatti, il numero di imprese ferroviarie i cui AQ superano le soglie del 20%, 30% e 40% della capacità in almeno una macro-tratta. Con riferimento alla soglia del 20%, risultano sopra soglia 35 imprese ferroviarie su 39. Tale rappresentazione fornisce una prima evidenza della potenziale portata dell'impatto della misura sulle imprese ferroviarie operanti nel
--	--	--	--



			mercato con AQ in vigore, la maggior parte delle quali sarebbe interessata dalla proposta regolatoria. Infine, si osserva come l'introduzione di un limite di capacità quadro assegnabile al singolo operatore non trovi precedenti negli stessi quadri regolatori europei citati da ART nella propria Relazione Illustrativa. Pur non conducendo un esercizio di <i>benchmarking</i> internazionale vero e proprio, ART fa riferimento alla capacità allocabile tramite AQ in altri paesi europei, in particolare Francia e Spagna, a sostegno dell'introduzione del limite alla capacità complessivamente allocabile tramite AQ previsto dalla successiva Misura 8.2. Tuttavia, il richiamo ai quadri regolatori di Francia e Spagna appare inconferente e selettivo. Infatti, essi non prevedono soglie massime di capacità assegnabile tramite AQ per singola impresa ferroviaria analoghe a quelle ora proposte dall'ART. Quest'ultima, dunque, valorizza i casi di Francia e Spagna per cercare di giustificare un limite alla capacità complessiva oggetto di AQ (si veda la Misura 8.2), ma li ignora laddove introduce soglie per singola impresa ferroviaria. Si ritiene, pertanto, che la Misura 8.1 debba essere eliminata.
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%	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%	Si propone una riformulazione della Misura 8.2 per le ragioni esposte di seguito. Oltre a richiamare le osservazioni fatte in relazione alla Misura 8.1, che anche in questo contesto trovano applicazione, è opportuno commentare le motivazioni



	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%.	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%. La capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria.	fornite dall'ART nella Relazione illustrativa a supporto della soglia pari al 70%. Nello specifico, la Relazione illustrativa allegata alla Delibera chiarisce che la scelta di fissare il limite globale di capacità occupabile tramite l'insieme degli AQ per tratta e fascia oraria <i>"coincide con il valore espressamente richiamato dal regolamento di esecuzione UE 2016/545, all'articolo 8, comma 2"</i>. È evidente che l'ART non ha interpretato correttamente quanto previsto dal Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016. Quest'ultimo, infatti, tanto nel citato Articolo 8(2) quanto nel resto del citato regolamento non ha in alcun modo previsto che il limite massimo globale di capacità occupabile tramite l'insieme degli AQ per tratta e fascia oraria debba essere pari al massimo al 70%. La norma si limita a prevedere quanto segue: <i>"Se il gestore dell'infrastruttura assegna una capacità quadro di non più del 70 % della capacità massima in un dato periodo di controllo su una linea, esso può decidere di non applicare l'articolo 9, paragrafi da 3 a 6, l'articolo 10 e l'articolo 11, paragrafo 1, per quanto riguarda tali periodi di controllo."</i> Analizzando correttamente quanto previsto dal Regolamento di esecuzione UE 545/2016, l'Articolo 8(2) non esclude affatto la possibilità che la capacità assegnata in AQ possa essere superiore al 70%. L'articolo si limita a precisare che nel caso in cui il GI assegni meno del 70% potrebbe non applicare l'Articolo 9(3-6) sul
--	--	---	---



			coordinamento in caso di richieste confliggenti di AQ valevoli per l'orario di servizio successivo, l'Articolo 10 sul coordinamento delle richieste confliggenti di tratte ferroviarie nell'ambito di AQ nel corso della procedura di programmazione e l'Articolo 11(1) sull'adeguamento della capacità quadro nell'AQ. Anche la motivazione fornita dell'ART nella Relazione istruttoria allegata alla Delibera secondo cui sarebbe adeguato lasciare il 30% della capacità libera da AQ per accompagnare le esigenze del segmento merci non appare condivisibile. Richiamando nuovamente il Nuovo Regolamento UE, il Considerando 14 precisa che: <i>"[...] il processo di gestione della capacità non dovrebbe più essere incentrato prevalentemente su un orizzonte annuale, ma dovrebbe essere organizzato in tre fasi successive: pianificazione strategica della capacità; programmazione dei servizi ferroviari e assegnazione della capacità; e adattamento e riprogrammazione della capacità. L'introduzione di fasi meglio definite e strutturate, che prevedano la possibilità di una pianificazione a lungo termine e di un adattamento a breve termine nella gestione della capacità, avvantaggerebbe in particolare i servizi meno facili da pianificare in anticipo o più complessi da organizzare, quali i treni merci e i treni passeggeri transfrontalieri, compresi i treni notturni."</i> È chiaro quindi come il Nuovo Regolamento UE non fissa alcuna soglia di capacità da riservare alla gestione del
--	--	--	--



		segmento merci. Piuttosto, identifica nelle richieste di pianificazione continua (<i>rolling planning</i>) lo strumento adatto per il segmento merci: <i>“Infine i richiedenti dovrebbero essere in grado di richiedere capacità in prossimità dell’inizio della circolazione per singoli treni mediante richieste di capacità ad hoc o per servizi ferroviari ripetitivi mediante richieste di pianificazione continua (<i>rolling planning</i>). Poiché la pianificazione continua è particolarmente adatta per i servizi ferroviari di trasporto di merci, date le loro caratteristiche, l’assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua dovrebbe riguardare almeno i servizi ferroviari di trasporto di merci.”</i> [enfasi aggiunta] In questo senso il processo del <i>rolling planning</i> non richiederà capacità specifica al sistema, ma intercetterà in modo più efficiente ed appropriato quelle richieste merci che oggi si indirizzano impropriamente sui processi annuali e pluriennali salvo poi essere oggetto di copiosi annullamenti ad allocazione avvenuta. A ulteriore supporto del ripristino della soglia complessiva dell’85%, preme rilevare come la tematica dell’allocazione della capacità dell’infrastruttura ferroviaria sia stata oggetto di recenti interventi regolatori. L’ART ha infatti avviato due procedimenti nei confronti del GI in relazione agli AQ, di cui uno concluso con l’accertamento della violazione da parte del GI e con l’imposizione di misure di ripristino (i.e. delibera ART n. 151/2024), e l’altro,
--	--	--



			strettamente correlato al primo, concluso con l'approvazione degli impegni da parte di RFI (i.e. delibera ART n. 78/2025). I potenziali impatti dei limiti alla capacità quadro allocabile sono stati in parte già sperimentati dal mercato in occasione del processo di riconduzione degli AQ vigenti al rispetto del limite dell'85% derivante dalle suddette delibere. In varie occasioni, non solo la Scrivente, ma tutti gli attori del sistema (comprese le Regioni) hanno lamentato le implicazioni di tale processo, chiedendo al contrario misure per incrementare la capacità quadro allocabile e preservare quella già contrattualizzata sulla quale gli operatori hanno fatto legittimo affidamento. Come già argomentato, in un contesto di incertezza, il rischio è che nessuna impresa ferroviaria effettui investimenti senza alcuna garanzia di remunerazione e che, pertanto, una quota non marginale della capacità resti inutilizzata. Non si comprende quindi l'esigenza di mantenere disponibile in Orario annuale ben il 30% della capacità considerato che, dalle recenti esperienze, è stato dimostrato che le imprese ferroviarie ritengono indispensabile contare sulla capacità quadro e non su quella residua in allocazione annuale. Quanto alla compatibilità dell'attuale limite massimo di capacità quadro allocabile pari all'85%, previsto dal PIR, con le previsioni del Regolamento di esecuzione (UE)
--	--	--	---



			545/2016, si segnala che il TAR ha chiarito che non può ritenersi illegittima la scelta di RFI di esercitare, in sede di predisposizione del PIR, la facoltà di deroga di cui all'art. 10, paragrafo 5, del Regolamento (sentenza 1793/25). La suddetta pronuncia legittima la scelta del gestore, peraltro avallata sino ad oggi dall'ART, di esercitare la facoltà prevista dalla norma al solo ricorrere del presupposto costituito dalla presentazione di «richieste confliggenti di tracce ferroviarie».
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.	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 (i) del trasporto passeggeri OSP, (ii) del trasporto passeggeri a mercato, e (iii) del trasporto merci, è pari al 60% 40% della capacità disponibile. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate.	Il mantenimento della soglia massima per segmento di mercato al 60% appare coerente con la ripartizione della capacità tra i diversi segmenti di traffico. La riduzione al 40% proposta dall'ART, infatti, non garantisce continuità rispetto all'assetto attuale degli AQ ed innesca la necessità di attivare meccanismi di coordinamento massivi per ricondurre alla soglia del 40% gli AQ attualmente vigenti in caso di nuove richieste/rinnovi di AQ.
8.4	Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i limiti di capacità quadro assegnabile ivi definiti.	Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i limiti di capacità quadro assegnabile ivi definiti.	Misura da eliminare alla luce delle osservazioni formulate in risposta alla Misura 3.4.



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.	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.	La misura proposta configurerebbe un intervento <i>ex tunc</i>, dunque con efficacia retroattiva sugli accordi contrattuali in essere. In tal modo avrebbe una diretta ripercussione sulla libera iniziativa economica (costituzionalmente garantita) delle imprese ferroviarie, vanificando gli investimenti fatti in un contesto di per sé mutevole e minando la tenuta economico-finanziaria di queste ultime. Fatta questa premessa, la misura in parola risulta non conforme col quadro normativo vigente come di seguito esposto. Il legislatore ha previsto la possibilità di modificare gli AQ esistenti in presenza di determinate condizioni: • il decreto legislativo 112/15 stabilisce che: “[G]li accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi” e “sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria” [enfasi aggiunta]; • il Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016 prevede che “[S]ulla base della valutazione effettuata conformemente al paragrafo 3, il gestore dell'infrastruttura svolge una seconda fase di coordinamento. Se questa seconda fase si rivela infruttuosa e se la richiesta di accordo quadro prevede un migliore utilizzo dell'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura
-----	---	--	--



			<i>richiede la modifica della capacità quadro assegnata nell'ambito degli accordi quadro esistenti.” [enfasi aggiunta].</i> La regolazione proposta, che incide sugli AQ esistenti in assenza di tali presupposti, non risulta pertanto aderente al quadro normativo. Appare infatti irragionevole e immotivato un intervento regolatorio che, disancorando la modifica degli AQ dalla necessità concreta di gestire richieste confliggenti, stravolga gli accordi contrattuali già siglati tra il GI e le singole imprese ferroviarie comportando, di fatto, il <i>reset</i> della capacità già allocata con conseguente retrocessione <i>a priori</i> della capacità a beneficio di eventuali future richieste. La stessa ART ha riconosciuto che l’unico caso in cui gli AQ già stipulati sono modificabili è quando, a fronte di contesa, è attestato il miglior utilizzo. Infatti, quando l’ART ha eliminato la deroga che consentiva al GI di allocare capacità quadro anche in misura superiore rispetto all’85%, essa stessa ha precisato che valeva per gli AQ nuovi/rinnovati proprio perché non avrebbe potuto agire su tutti gli AQ (compresi quelli precedentemente stipulati). A supporto di quanto sopra espresso, si segnala il seguente passaggio della delibera ART n. 126/2023, punto 16: <i>“[...] non può che richiamarsi la delibera n. 151/2019, del 21 novembre 2019 la quale, intervenendo sul PIR 2021 e dando indicazioni sul PIR 2022, ha tracciato una precisa</i>
--	--	--	---



			<i>strada regolatoria in capo al Gestore nella misura in cui ha previsto, nel rispetto delle scadenze già stabilite, un sistema di adeguamento progressivo degli Accordi quadro – nel rispetto dei limiti percentuali previsti dalla vigente regolazione – in occasione dei relativi rinnovi o di nuove sottoscrizioni.</i>” [enfasi aggiunta] In questo caso, tuttavia, giova evidenziare che un nuovo e significativo abbattimento dei limiti di capacità quadro allocabile, anche in assenza di meccanismi retroattivi (pacificamente illegittimi), comporterebbe l’avvio di complessi processi di coordinamento su scala nazionale finalizzati a retrocedere capacità generalizzata agli operatori/Committenti.
Misura 9 – Limiti di capacità assegnabile in sede di allocazione annuale			
9.1	In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale assegnabile per tratta ferroviaria e fascia oraria, ivi compresa la capacità quadro già assegnata, al singolo richiedente capacità per segmento di trasporto è pari al 30% della capacità disponibile.	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% 80% della capacità disponibile.	Fatto salvo il ricorrere di una delle fattispecie previste alla Misura 9.3, l’abbattimento al 30% della quota acquisibile dal singolo richiedente su base annuale conferisce un vantaggio economico ad alcune imprese ferroviarie piuttosto che altre e distorce la concorrenza e gli scambi. Inoltre, è evidente che tale soglia proposta è stata determinata semplicemente ipotizzando tre imprese ferroviarie che si spartiscono la capacità annuale. Anche in questo senso, dunque, l’ART assume implicitamente che aumentando il numero di imprese ferroviarie nel mercato e appiattendolo ed uniformando le proprie quote di mercato si riesca a meglio allocare la capacità infrastrutturale, raggiungere il massimo interesse sociale,



			massimizzare l'efficacia e l'ottimizzazione dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi generali di trasparenza, equità e non discriminazione. L'Analisi di impatto svolta dall'ART e allegata alla Delibera non fornisce, tuttavia, alcun tipo di evidenza che modificando artificialmente la struttura di mercato in modo uniforme – che di per sé non significa necessariamente in modo equo – si possano raggiungere gli obiettivi dichiarati dalla Delibera. Le criticità già esposte nel commentare la Misura 8.1 sono infatti amplificate. L'impresa ferroviaria non solo vedrebbe rimessa al processo annuale gran parte della propria offerta ma in virtù della quota massima del 30% una quota eccessiva si dovrebbe consolidare a ridosso dell'attivazione dell'Orario affinché l'utilizzo dell'infrastruttura sia massimizzato. Qualora questo non avvenisse, stanti i possibili effetti negativi discussi in risposta alla Misura 8.1, i danni a livello sistemico sarebbero legati alla riduzione dell'offerta a mercato, dunque un peggiore utilizzo dell'infrastruttura (esito opposto a quello asseritamente perseguito dalla Delibera), al conseguente aumento del pedaggio unitario e alle implicazioni che quest'ultimo potrebbe avere in termini di ribaltamento del maggior costo sugli utenti e/o di soppressione di ulteriore offerta, innescando un possibile circolo vizioso. Inoltre, la combinazione delle Misure 8 e 9 ha l'effetto non solo di trasferire il baricentro dell'allocazione della capacità dalla prospettiva pluriennale – tanto auspicata
--	--	--	---



		dal Nuovo Regolamento UE – a quella annuale, ma anche di completare la definizione dell’Orario eccessivamente a ridosso della sua attivazione. Queste tempistiche risultano incompatibili con l’implementazione degli estremamente delicati processi a valle sia di natura industriale (produzione e manutenzione) sia commerciale (pubblicizzazione e vendita) peculiari del settore ferroviario e necessari a consentire il c.d. <i>modal shift</i>. Il tutto si configura, come già detto, in antitesi con il Nuovo Regolamento UE e con i principi fondanti dell’intero progetto <i>TimeTable Redesign</i>. A completamento di quanto sopra, l’impatto della Misura 9.1 non è nemmeno adeguatamente indagato nello Schema di AIR che, come già evidenziato rispetto alla Misura 8.1, presenta la totale assenza di un approccio quantitativo all’analisi degli impatti a fronte della proposta di soglie percentuali puntuali. La Tavola 10 dello Schema di AIR riporta il numero di imprese ferroviarie i cui AQ superano le soglie del 20%, 30% e 40% della capacità. La stessa ART, nel valutare l’introduzione del limite del 30% di capacità assegnabile al singolo richiedente in caso di conflitti, evidenzia che allo stato, risultano 32 richiedenti – su 39 richiedenti in totale – con AQ sopra soglia del 30%. Tale constatazione, tuttavia, non si traduce in una quantificazione del possibile impatto del nuovo limite sulle imprese ferroviarie chiamate a modificare gli AQ in essere. Al riguardo, lo Schema di AIR si limita a riconoscere che l’opzione (non proposta in Delibera) che prevede una transizione graduale del valore limite per la
--	--	--



			capacità assegnabile in sede di allocazione annuale al singolo richiedente, in caso di conflitto, dall'attuale 80% al proposto 30% presenterebbe maggiori benefici sotto il profilo della <i>"non discriminazione ed equità"</i>. Ciò in quanto <i>"gli AQ esistenti vengono ad essere potenzialmente pregiudicati in misura minore, consentendo costi di aggiustamento annuale più diluiti nel tempo per le IF con AQ interessati dalle riduzioni di capacità"</i> (pag. 68). Non viene tuttavia effettuato alcun tentativo di quantificazione della portata dell'impatto di tali riduzioni di capacità. A ciò si aggiunge l'assenza di una valutazione temporale degli effetti, sebbene la delibera ART n. 54/2021 richieda di valutare oneri e benefici <i>"anche sotto il profilo temporale, distinguendo gli effetti di breve e quelli di medio-lungo periodo"</i> (Annesso 1, punto 5). Il profilo è particolarmente rilevante perché, per l'allocazione annuale, l'Opzione R1 introduce immediatamente il limite del 30%, mentre l'Opzione R2 prevede una riduzione progressiva dall'80% al 30% entro quattro anni dall'entrata in vigore del nuovo quadro regolatorio: lo Schema di AIR si limita a osservare che tale gradualità consentirebbe di diluire nel tempo i costi di aggiustamento, senza rappresentare l'evoluzione annuale degli oneri e dei benefici.
9.4	Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i limiti di capacità annuale assegnabile	Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i	Misura da eliminare alla luce delle osservazioni formulate in risposta alla Misura 3.4.



	ivi definiti.	limiti di capacità annuale assegnabile ivi definiti.	
Misura 10 – Disposizioni transitorie e finali			
10.1	Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità.	Le misure di cui al presente provvedimento entrano entreranno in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità a valle dell'effettiva implementazione del Regolamento (UE) 2026/1184 del Parlamento e del Consiglio del 20 maggio 2026 e in ogni caso troveranno applicazione esclusivamente alle attività relative all'orario di servizio che entra in vigore il 14 dicembre 2030 o a quelli successivi a tale data.	Come già osservato con riferimento alla Misura 1.1, l'immediata applicazione delle misure previste dalla Delibera risulta incompatibile con il Nuovo Regolamento UE, oltre che inadeguata, stante la pervasività delle misure proposte nel loro complesso. Quanto alla compatibilità con il Nuovo Regolamento UE, quest'ultimo, al Considerando 43, riconosce espressamente che: <i>“La preparazione di un orario di servizio richiede di effettuare attività preparatorie negli anni precedenti l'entrata in vigore di detto orario di servizio. Pertanto, la transizione dal quadro normativo istituito dalla direttiva 2012/34/UE e dal regolamento (UE) n. 913/2010 a quello istituito dal presente regolamento implica che i preparativi per gli orari di servizio nell'ambito del nuovo quadro normativo dovrebbero essere avviati parallelamente all'applicazione delle norme nell'ambito del quadro attuale. Durante un periodo di transizione, quindi, dovrebbe essere applicato un duplice regime in base al quale le fasi preparatorie necessarie per un orario di servizio dovrebbero essere conformi al quadro normativo applicabile a tale orario di servizio specifico. Gli accordi quadro conclusi nell'ambito del quadro attuale dovrebbero avere la possibilità di continuare fino alla loro scadenza.”</i> [enfasi aggiunta]



		L'articolo 79(2) del Nuovo Regolamento UE stabilisce che gli articoli rilevanti ai nostri fini <i>“si applicano esclusivamente alle attività e ai compiti svolti in relazione agli orari di servizio che entrano in vigore il 14 dicembre 2030 o successivamente a tale data”</i>. Al contrario, la Misura 10.1 della Delibera propone che l'entrata in vigore dell'intero provvedimento avvenga all'atto della pubblicazione sul sito <i>web</i> dell'ART, senza prevedere alcun regime transitorio o gradualità implementativa. È evidente che ciò genererebbe una immediata e profonda discontinuità regolatoria, senza prevedere un percorso idoneo a garantire stabilità, certezza e continuità nella regolazione. Appare evidente dallo Schema di AIR come gli oneri incrementali derivanti da tale discontinuità regolatoria siano stati trattati in modo eccessivamente generico. In primo luogo, nella sezione E.1, che valuta il campo di applicazione delle misure (Misure 1 e 10), l'ART ritiene che gli oneri per il sistema nel suo complesso <i>“si reputano di intensità media andando ad intervenire in un quadro già ampiamente disciplinato e reso pubblico nei PIR”</i>. Tale valutazione non è in alcun modo condivisibile alla luce dei significativi cambiamenti previsti dalla Delibera. Non si tratta di semplici adattamenti di un quadro regolatorio consolidato e stabile, bensì di misure in netta rottura con l'assetto regolatorio corrente. Basti ricordare lo svuotamento degli AQ, l'introduzione di criteri di merito, del criterio della ripartizione uniforme per i servizi
--	--	---



		passaggeri a mercato e di un’asta competitiva per la risoluzione di richieste di capacità confliggenti – elementi non presenti nell’attuale quadro regolatorio – e l’appiattimento delle soglie di capacità attribuibile in sede di allocazione annuale e pluriennale, oltre all’introduzione della possibilità per il GI di definire una modalità di utilizzazione predefinita per alcune porzioni dell’infrastruttura. Peraltro, sebbene lo Schema di AIR affermi di voler valutare la proporzionalità dell’intervento regolatorio anche sotto il profilo delle relative tempistiche di entrata in vigore (pag. 59), la sezione E.1 non contiene alcuna valutazione in relazione a tale aspetto. Inoltre, la Misura 10.1 non prevede alcuna salvaguardia per gli AQ in essere. Anche tale profilo, come detto in relazione alla Misura 1.1 e 8.5, si pone in netto contrasto con quanto previsto dal Nuovo Regolamento UE che, all’Articolo 79(1) stabilisce chiaramente che: <i>“[g]li accordi quadro conclusi in conformità dell’articolo 42 della direttiva 2012/34/UE continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza”.</i> Infine, se quanto proposto dalla Delibera fosse realmente coerente con il Nuovo Regolamento UE (<i>quod non</i>), le misure dovrebbero trovare applicazione coordinata con l’effettiva operatività di tale Regolamento. In questo senso, la loro applicazione dovrebbe produrre effetti sugli orari di servizio decorrenti dal 14 dicembre 2030, facendo salvi gli AQ già sottoscritti fino alla relativa scadenza.
--	--	--



			Per tali motivi, la Misura 10.1 andrebbe modificata per tenere conto di quanto previsto dal Nuovo Regolamento UE.
--	--	--	---