

Roma, 19.06.2026

Prot. 98/P/2026

Spett.le

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Ufficio Accesso alle infrastrutture  
e alle reti autostradali

Alla c.a. del Direttore **Roberto Piazza**

PEC: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**OGGETTO:** Consultazione indetta con delibera ART n. 49/2026 – Trasmissione delle osservazioni e delle proposte di Fermerci

Nel ringraziare l'Autorità di regolazione dei trasporti per l'avvio della consultazione indetta con delibera n. 49/2026, avente ad oggetto la revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, nonché per l'audizione con gli stakeholder tenutasi il 10 giugno 2026 nell'ambito della medesima procedura, Fermerci intende riprendere e sviluppare, nella tabella allegata, le considerazioni già anticipate in tale sede.

In linea generale, pur condividendo gli obiettivi di efficienza, trasparenza e ottimizzazione dell'utilizzo della rete perseguiti dall'Autorità, la scrivente Associazione intende esprimere talune riserve in merito ad alcune delle proposte contenute nell'Allegato A alla delibera n. 49/2026. Alcune previsioni introducono infatti criteri e limiti particolarmente rigidi, non sufficientemente commisurati alle caratteristiche operative ed economiche del trasporto ferroviario delle merci e suscettibili, in assenza di adeguati correttivi, di ridurre la flessibilità dei servizi e la capacità concretamente utilizzabile.

Tali profili assumono particolare rilievo alla luce del regolamento (UE) 2026/1184, relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico. Il regolamento riconosce che il traffico merci presenta esigenze peculiari, derivanti dalla difficoltà di prevedere integralmente e con largo anticipo la domanda, dalla variabilità dei flussi logistici e dalla frequente dimensione transfrontaliera delle relazioni. A tali esigenze rispondono strumenti quali la riserva di capacità assegnabile con breve preavviso, le richieste ad hoc e la pianificazione continua, la cui rilevanza è stata richiamata anche dall'Autorità nel corso dell'audizione.

Il regolamento riconosce inoltre agli accordi quadro una specifica funzione nella pianificazione pluriennale dei servizi e attribuisce al gestore dell'infrastruttura il compito di individuare le quote massime complessive di capacità assegnabili nel sistema nazionale mediante tali strumenti, dandone evidenza nel prospetto informativo della rete. Non risulta, invece, prevedere soglie uniformi riferite al singolo richiedente. Ne deriva che l'introduzione di eventuali limiti individuali dovrebbe essere adeguatamente motivata, legata a specifici criteri e commisurata, ad es., alle condizioni effettive dell'infrastruttura, alla domanda espressa e alle caratteristiche dei segmenti interessati.

In questa prospettiva, le percentuali previste dalle misure 8 e 9 dell'Allegato A non dovrebbero operare in modo automatico e indistinto, ma essere applicate secondo criteri di proporzionalità, tenendo conto del grado di utilizzo della tratta, della fascia oraria e dell'esistenza di concrete criticità allocative. Per le infrastrutture altamente utilizzate o congestionate, la disciplina europea prevede infatti metodologie trasparenti e non discriminatorie, fondate su criteri operativi, economici, sociali e ambientali e sulla valutazione di scenari alternativi; elementi, questi, finalizzati a creare un sistema armonizzato e virtuoso che possa razionalizzare i framework nazionali e stabilire un assetto europeo basato su criteri equi e rispondenti alle reali logiche di mercato.

Tali metodologie permettono di considerare elementi che una soglia meramente quantitativa non è in grado di rappresentare compiutamente, quali la continuità delle catene logistiche, la regolarità dei traffici, l'impiego efficiente della rete e il contributo agli obiettivi di *shift modale* e decarbonizzazione. Al contrario, limiti applicati senza una valutazione delle circostanze concrete dell'attuale mercato ferroviario potrebbero comprimere gli spazi destinati, per quanto qui di interesse, al comparto merci anche in assenza di effettive condizioni di scarsità o di conflitto.

Una maggiore differenziazione risulta necessaria anche alla luce della struttura concorrenziale del mercato. Nel segmento merci operano 27 imprese ferroviarie dotate di licenza, circostanza che evidenzia una significativa pluralità di operatori e una marcata articolazione della domanda. La distribuzione delle richieste sulle singole direttrici può inoltre dipendere dalla specializzazione delle catene logistiche, dal coordinamento con terminali, porti e reti estere e dalla continuità di servizi già contrattualizzati con la clientela. La concentrazione delle richieste su determinate relazioni non può, di per sé, essere considerata indicativa di una ridotta contendibilità del mercato.

Un ulteriore profilo critico attiene alla decorrenza delle nuove disposizioni. In considerazione della portata delle modifiche prospettate, il relativo regime temporale dovrebbe essere definito in termini chiari, certi e proporzionati, tenendo conto dei cicli industriali e commerciali del settore e della necessità di tutelare gli investimenti già effettuati. Inoltre, dovrebbe tenere conto dell'effettiva entrata in vigore del *Capacity Regulation* sopra richiamato, per evitare *layers* normativi e regolamentari confliggenti, i quali metterebbero a rischio l'armonizzazione legislativa e operativa, obiettivo del nuovo assetto europeo in materia.

Per le imprese ferroviarie merci, la disponibilità di capacità infrastrutturale rappresenta infatti il presupposto per l'organizzazione dei servizi, l'impiego del materiale rotabile e del personale, il coordinamento con i nodi logistici e le reti estere, nonché per l'adempimento degli obblighi assunti verso la clientela. Tempistiche non compatibili con tali fattori potrebbero incidere su programmi e rapporti già definiti, determinare costi non recuperabili e pregiudicare la regolarità o la sostenibilità economica dei traffici.

Quanto sopra premesso, Fermerci auspica che l'Autorità tenga conto delle osservazioni e delle proposte formulate, dettagliate nel prospetto allegato, che riflettono esigenze rilevanti per la continuità operativa e la sostenibilità economica delle imprese associate, in sede di adozione delle misure oggetto di consultazione.

Fermerci resta a disposizione per eventuali approfondimenti e per proseguire il confronto con l'Autorità.

Distinti saluti

Il Presidente  
**Clemente Carta**

