



Coordinatore della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio
della Conferenza delle Regioni e Province autonome

Prot.n. 57/spvp/2026

Roma, 10 giugno 2026

Al Presidente dell'Autorità
per la regolazione dei Trasporti
Nicola Zaccheo

e, p.c.

Al Dirigente dell'Ufficio Accesso
alle infrastrutture ferroviarie e portuali
Roberto Piazza

Al Presidente della Conferenza
delle Regioni e Province autonome
Massimiliano Fedriga

Agli Assessori ed ai referenti tecnici
della Commissione infrastrutture,
mobilità e governo del territorio

OGGETTO: Consultazione sullo schema di atto regolatorio, recante *Revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014*. Posizione Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio.

Egregio Presidente,

Le scrivo, in qualità di Coordinatore della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome e su mandato della stessa, in relazione alla consultazione in oggetto, avviata con delibera n. 49/2026 e alle nuove limitazioni all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, che di fatto 'declassano' il trasporto pubblico regionale con seri rischi per la continuità e regolarità dei servizi di trasporto programmati e da programmare.

Considerate le implicazioni politiche dei temi toccati dalla delibera, la Commissione ha ritenuto opportuno inviare, unitamente al contributo tecnico, predisposto secondo le Vs. indicazioni, anche una relazione generale sui fattori maggiormente critici con relative controdeduzioni delle Regioni e Province autonome.



Rilevando che la criticità fondamentale sta nell'impostazione a monte della delibera, che intende risolvere gli attuali problemi di accesso all'infrastruttura in termini redistributivi, invece che concentrarsi sulle reali cause, da rinvenirsi nella **scarsità di capacità "fisica" in valore assoluto**, che è **nettamente inferiore alla domanda di trasporto** e penalizzante per *tutti* i servizi, si evidenziano di seguito alcuni aspetti che si ritiene debbano essere presi in considerazione.

1. Competenze e OSP. Le Regioni e Province autonome sono titolari di competenza legislativa 'residuale' nel settore del trasporto pubblico locale ex art. 117, co. 4, Costituzione, il quale contribuisce in maniera determinante all'attuazione del diritto costituzionale alla mobilità di tutti i cittadini. In tale contesto, sono le titolari di contratti di servizio per i servizi cosiddetti "OSP", cioè connotati da Obblighi di Servizio Pubblico, previsti proprio per garantire il citato diritto alla mobilità di tutti i cittadini anche laddove non c'è interesse del mercato.

2. Programmazione servizi. L'impianto della Delibera, sebbene miri a garantire un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria ad altri operatori, rende impossibile per gli Enti Affidanti del servizio ferroviario regionale pianificare e programmare servizi OSP nel lungo medio/periodo. In tal modo, non solo si minano le basi di una programmazione pluriennale, ma la stessa sostenibilità delle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari, che dal 24 dicembre 2023 costituiscono l'unica modalità di affidamento, così come la sostenibilità dei contratti di servizio in essere.

3. Contratti di servizio e retrocessione. Relativamente ai contratti di servizio in essere, inoltre, si ricorda che l'affidamento dei servizi OSP avviene all'interno di contratti di servizio di durata adeguata, di norma 10 anni, e in applicazione delle nuove regole si rischia di dover procedere a rimodulazioni dell'offerta con effetti rilevanti sui ricavi da traffico e, di conseguenza, sull'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio vigenti. La retrocessione applicata ad accordi quadro già sottoscritti dovrebbe essere l'ultima *ratio* e dovrebbe, tra l'altro, garantire la copertura economica dei contenziosi che nascerebbero nei confronti delle imprese titolari dei servizi coperti da obbligazioni vincolanti con gli Enti (per non parlare delle ripercussioni nei confronti dell'utenza).

4. Nuove soglie. Si ritiene necessario evidenziare che, attualmente, i servizi OSP costituiscono l'ossatura del trasporto viaggiatori in ferrovia, soddisfacendo una domanda consolidata (e spesso in crescita). Secondo le ultime stime, se si considera l'utilizzo della capacità ferroviaria gestita da RFI, nel 2025 ***i servizi OSP hanno rappresentato la maggioranza assoluta*** dei servizi ferroviari a livello nazionale, in termini di trenikm (oltre il 50% a rispetto ai servizi a mercato e i servizi di trasporto merci); se si considera il numero di numero di corse/anno, la prevalenza OSP è ancora più evidente: 85%, contro il 10% dei servizi merci e il 5% di quelli a mercato. E' evidente, quindi, che la nuova articolazione delle soglie non risponda ad un'ottica di miglioramento del sistema attuale e che, in particolare, il limite del 20% per singolo accordo quadro sia totalmente privo di funzionalità (considerando poi che nel caso di binario unico il 20% non corrisponde nemmeno a una traccia) e renda praticamente impossibile una pianificazione efficiente del sistema di trasporto pubblico locale.

5. Accesso equo all'infrastruttura. La capacità di infrastruttura ferroviaria "contendibile" dal mercato dovrebbe essere quella che resta disponibile al netto della capacità necessaria a svolgere i servizi OSP, che sono anch'essi "pubblici" così come l'infrastruttura che utilizzano. Non è pensabile che i servizi OSP si ritrovino nella condizione residuale di colmare i vuoti non occupati dal mercato, perché questo farebbe esplodere i costi pubblici di gestione degli stessi, eliminando un pilastro di mobilità pubblica fondamentale per garantire il diritto di mobilità di tutti i cittadini.

In conclusione, rinviando ai due documenti allegati, si ribadisce che:

- ❖ non è necessario –anzi è controproducente – rendere più "severe" e più articolate le soglie rispetto alla versione vigente dell'unica soglia all'85%;

- ❖ i servizi OSP hanno bisogno di un'architettura strutturata estesa per l'intera giornata, e non possono essere valutati separatamente al livello di singola corsa/tratta, come invece imposto dalla Delibera in oggetto;
- ❖ la garanzia di stabilità è un elemento necessario e non derogabile per i servizi OSP al fine della necessaria apertura al mercato, richiesta proprio dalle medesime normative di riferimento del settore alle quali si riferisce l'Autorità per normare l'accesso all'infrastruttura pubblica.

Ringraziando fin d'ora per la Sua disponibilità,
Le porgo cordiali saluti.

F.to Il Coordinatore della Commissione
infrastrutture, mobilità e governo del territorio
ing. Mario Casillo