

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

Osservazioni puntuali

Premessa

La rete ferroviaria in Emilia-Romagna si estende per circa 1.400 km, articolandosi tra linee statali (gestite da RFI) e linee regionali (gestite da FER), con oltre 250 stazioni distribuite sul territorio.

Il servizio ferroviario regionale, svolto da Trenitalia Tper S.c.a.r.l. per conto della Regione, sulla base del Contratto di servizio affidato da FER a decorrere dal 1° giugno 2019 (durata 15 anni, prorogabile fino a ulteriori 7,5 anni), prevede una produzione annua pari a circa 20 milioni di treni*km, a fronte di un contributo pubblico superiore a 190 milioni di euro, che si aggiunge ai ricavi tariffari.

Si segnala che tale contratto di servizio è stato affidato mediante gara a procedura negoziata, per cui si ritiene che già Regione Emilia-Romagna abbia garantito la massima contendibilità nell’uso dell’infrastruttura, rendendo contendibile il servizio che utilizza la capacità secondo una regola che tutela il servizio regionale, soggetto ad obblighi di servizio, anziché quote di capacità che potrebbero non garantire i diritti degli utenti che utilizzano un sistema di trasporto sussidiato da fondi pubblici.

La **Delibera 70/2014** prevedeva un limite massimo di capacità che si poteva prenotare tramite Accordi Quadro dell'85% della capacità totale, con la clausola di salvaguardia fondamentale: se necessario per garantire i contratti di servizio pubblico e i cadenzamenti, tale soglia poteva essere superata, arrivando a permettere a un singolo operatore di occupare l'intera linea in assenza di altri richiedenti.

Su questa base la Regione nell’aprile 2024 ha siglato l’**Accordo Quadro** con RFI (Rete Ferroviaria Italiana) relativo all’assegnazione pluriennale della capacità dell’infrastruttura ferroviaria nazionale per i servizi di competenza regionale, con validità quinquennale (2024–2029).

Tale Accordo costituisce un elemento essenziale di stabilizzazione dell’offerta, in quanto consente la programmazione dei servizi in un orizzonte pluriennale coerente con gli obblighi contrattuali e con gli investimenti in essere, garantendo, nei limiti della capacità disponibile, il mantenimento degli attuali volumi e la possibilità di sviluppi futuri secondo logiche di cadenzamento e integrazione.

La programmazione del prossimo triennio è, pertanto, fortemente ancorata a tale quadro, confermando l’assetto attuale del servizio e prevedendo eventuali potenziamenti esclusivamente nei limiti della capacità infrastrutturale disponibile, già oggi soggetta a vincoli rilevanti. In parallelo, è in corso un articolato percorso di ammodernamento della rete, che vedrà, tra l’altro, il completamento dell’elettrificazione della rete regionale entro il 2027, con conseguente rinnovo del materiale rotabile e miglioramenti attesi in termini di prestazioni e affidabilità.

Alla luce di tale contesto strutturato e già fortemente vincolato, l'applicazione della Delibera ART n. 49/2026 evidenzia rilevanti profili critici per la Regione Emilia-Romagna, sia sotto il profilo tecnico-operativo che programmatico e finanziario, non è accettabile il principio di retroattività introdotto dalla Delibera ART 49/2026.

La Delibera ART 49/2026 ha una visione che privilegia l'apertura forzata al mercato. La nuova regolazione riduce infatti la capacità totale prenotabile tramite Accordi Quadro dal precedente 85% al 70%, imponendo per la prima volta dei "tetti" estremamente rigidi che colpiscono direttamente le Regioni e la loro capacità di programmazione. Nello specifico, a un singolo ente non potrebbe più essere assegnato oltre il 20% della capacità commerciale per tratta e fascia oraria, e in caso di conflitti con operatori privati, l'intero settore del trasporto pubblico regionale verrebbe confinato entro un limite massimo del 40%.

Questo significa passare da un sistema dove il servizio pubblico poteva espandersi per coprire i bisogni dei cittadini a uno in cui viene matematicamente contingentato per lasciare spazio libero alla concorrenza commerciale. Tale contingentamento rigido appare peraltro come una forzatura e un'errata interpretazione della Proposta di Regolamento Europeo COM(2023) 443 (il cosiddetto regolamento sul Capacity Management) a cui l'ART dichiara informalmente di volersi adeguare. Mentre il legislatore europeo impone l'uso di criteri socio-economici e ambientali per la risoluzione dei conflitti di capacità sulle reti sature (massimizzando il beneficio per la collettività), l'ART sostituisce tale valutazione con tetti matematici astratti e fortemente penalizzanti per il Trasporto Pubblico Locale (OSP).

Osservazioni e proposte sul documento di consultazione secondo lo schema in Allegato B alla delibera ART 49/2026

	Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
1	1.1	"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"	Modificare come segue: "...le misure di regolazione vigenti volte ad al fine di assicurare che la capacità di infrastruttura sia assegnata ai soggetti aventi titolo in modo efficiente e ottimale, nel rispetto dei principi di trasparenza ed accesso equo e non discriminatorio, e del principio di sussidiarietà che attribuisce alle Regioni e Province Autonome la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale in regime di OSP per garantire le esigenze di mobilità dei cittadini, ai soggetti aventi titolo salvaguardando la programmabilità e l'efficiente organizzazione del trasporto pubblico locale in	Rispetto al quadro delineato dalla precedente delibera ART 70/2014, che garantiva una certa tutela dei servizi regionali in quanto espressione diretta delle scelte programmatiche delle Regioni, il nuovo provvedimento introduce un assetto regolatorio decisamente più vincolante, che va ad incidere in modo significativo sui compiti di programmazione ed efficiente organizzazione del trasporto pubblico locale in capo alle Regioni e Province Autonome. Le limitazioni introdotte impattano sui servizi OSP regionali, che sono caratterizzati da un utilizzo significativo della capacità di linea, e rendono difficile la programmazione pluriennale dei servizi e l'efficientamento del trasporto

	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
			conformità ai programmi regionali.	pubblico locale, che spesso si configura come servizio "cadenzato e integrato", ossia servizio programmato con frequenza regolare e coordinato con gli altri sistemi di mobilità.
2	1.2	Il processo di allocazione della capacità ferroviaria per le linee non sature dovrebbe avvenire prendendo a riferimento i contenuti dei modelli di esercizio tecnico-commerciali definiti dal gestore dell'infrastruttura ai sensi della delibera ART n. 116/2025, ...	Modificare come segue: "Il processo di allocazione della capacità ferroviaria per le linee non sature dovrebbe avviene prendendo a riferimento i contenuti dei modelli di esercizio tecnico-commerciali definiti dal gestore dell'infrastruttura, previa consultazione e leale cooperazione delle amministrazioni affidanti i servizi OSP interessati e degli enti territoriali competenti, ai fini della coerenza con la programmazione dei servizi, ai sensi della delibera ART n. 116/2025.	In un atto di regolazione il condizionale non appare appropriato. Inoltre, i modelli di esercizio incidono direttamente sulla struttura dei servizi regionali e sugli orari cadenzati; è necessario un coinvolgimento formale delle autorità competenti. Si segnala peraltro che quanto previsto dalla delibera ART n. 116/2025 per quanto riguarda la pianificazione e la commercializzazione della capacità di linea parrebbe maggiormente in linea con quanto previsto dal Regolamento UE in corso di pubblicazione, in quanto assegna al GI tale procedura, sentiti gli aventi diritto, e riserva all'ART la verifica ed il controllo in merito alle procedure di assegnazione.
3	1.3	"l'Autorità si riserva di stabilire, con separato provvedimento, quali misure... andranno applicate"	Modificare come segue: "l'Autorità si riserva di stabilire, con separato provvedimento, previa consultazione con le Regioni e Province Autonome interessate, nel rispetto dei principi di leale collaborazione, proporzionalità e adeguatezza, quali misure... andranno applicate".	La clausola di riserva è molto ampia e va ricondotta a un quadro di cooperazione istituzionale, incluse tra l'altro le reti regionali interconnesse.

	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
4	2	Definizioni	Inserire le seguenti definizioni: - Accordo quadro: un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, da stipularsi in attuazione della Direttiva 2012/34/UE e del D.lgs. 15 luglio 2015 n.112 – Istituzione spazio ferroviario europeo unico, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio. - Segmento di trasporto	Non è presente la definizione dello strumento dell'Accordo Quadro: a tal proposito, si ritiene utile riprendere la definizione di Accordo Quadro per l'assegnazione di capacità di cui all'art.3, comma 1, lettera gg) del D.Lgs. 112/2015 e all'art.3, punto 23, della Direttiva 2012/34/UE Si reputa necessaria la definizione di segmento di trasporto, atteso che la limitazione della capacità oggetto dell'Accordo quadro è rapportata a questo (v. misura 8.1).
5	2.2	Allocazione di capacità quadro: allocazione di capacità infrastrutturale ferroviaria che viene effettuata annualmente, con riferimento a più orari di servizio e tramite canali orari, per la successiva allocazione di capacità annuale.	Modificare come segue: “Allocazione di capacità quadro: allocazione di capacità infrastrutturale ferroviaria che viene effettuata annualmente, con riferimento a più orari di servizio e tramite canali orari, per la successiva allocazione di capacità annuale. effettuata nell'ambito di un accordo quadro per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio”.	Si ritiene utile fare riferimento alla definizione della capacità quadro di cui al punto precedente, ricordando anche che il “Regolamento di Esecuzione UE 2016/545 del 07/04/2016 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria” definisce come «capacità quadro»: la capacità di infrastruttura assegnata nell'ambito di un accordo quadro e «dichiarazione della capacità quadro»: il quadro generale relativo sia alla capacità quadro assegnata sulle linee di una data rete, sia alla indicazione del volume e della natura della capacità disponibile su tali linee.
6	2.6	Fasce pendolari: i periodi temporali ricompresi tra le ore 6.00 e le ore 9.00 e tra le ore 17.00 e le ore 20.00 dell'esercizio giornaliero del trasporto ferroviario passeggeri..	Modificare come segue: Fasce pendolari: i periodi temporali ricompresi tra le ore 6.00 e le ore 9.00, tra le ore 12.00 e le ore 15.00 e tra le ore 17.00 e le ore 20.00 dell'esercizio giornaliero del trasporto ferroviario passeggeri..	Per i servizi OSP regionali riveste una notevole importanza anche la fascia oraria tra le 12.00 e le 15.00, utilizzata dagli studenti per i percorsi scuola-casa: si chiede pertanto l'inserimento di tale fascia oraria tra quelle riservate ai servizi pendolari.

	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		
7	2.9	 previa consultazione di tutte le parti interessate. Fatti salvi gli articoli ...	Modificare come segue: previa consultazione di tutte le parti interessate. Il GI, previa consultazione di tutte le parti interessate, provvede a designare come infrastrutture specializzate le linee ferroviarie secondarie, o tratte di esse, che sono interessate prevalentemente da traffico OSP regionale e non presentano caratteristiche appetibili per altri segmenti di traffico. Fatti salvi gli articoli ...	Si segnala l'opportunità di utilizzare una categoria di specializzazione per tener conto delle numerose tratte di ferrovie secondarie che sono interessate prevalentemente da traffico OSP regionale e non presentano caratteristiche tali da essere appetibili per gli altri segmenti di traffico. L'individuazione di tali tratte ferroviarie dovrebbe avvenire in sede di redazione del PIR come previsto dalla Misura 6.3 e tenendo conto delle definizioni di “linea” e “macrotratta” di cui alle misure 1.2 e 1.3 dell'Allegato “A” alla delibera ART n.116/2025 del 24 luglio 2025.		
8	2.10	Definizione di Obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale, che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni, senza compenso [regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lett. e)]. Possono rientrare negli obblighi di servizio pubblico anche i servizi di trasporto ferroviario delle merci eventualmente individuati come tali dal Ministero competente.	Modificare la definizione come segue: “L'obbligo di servizio pubblico (OSP) è un vincolo giuridico imposto da un'autorità pubblica a un operatore economico per garantire la prestazione di servizi di interesse generale che uno operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni, senza compenso [regolamento (CE) n.1370/2007, art. 2, lett. Rientrano anche negli obblighi del servizio pubblico i servizi di trasporto ferroviario del trasporto pubblico locale in qualsiasi fascia della giornata, che sono inseriti in orari cadenzati e sistemi integrati di mobilità. Possono rientrare negli obblighi di servizio pubblico anche i servizi di trasporto ferroviario delle merci eventualmente individuati come tali dal Ministero competente.”	Serve chiarire che il segmento regionale OSP riguarda sistemi di rete strutturate e non singole relazioni isolate. Questi sistemi vanno ben oltre le fasce pendolari e sono efficaci per i viaggiatori nella misura in cui se ne garantisce la loro struttura e integrità, tenendo anche conto che interagiscono con reti di mobilità più complesse, sia come ossatura rispetto all'ambito locale, sia come adduzione e distribuzione rispetto ad ambiti più ampi, interregionali e nazionali.		
9	2.11	Segmenti di mercato: i segmenti di mercato in cui operano i distinti servizi di trasporto ferroviario quali quelli	Sostituire il testo con la seguente tabella: <table><tr><td>Segmenti di Mercato</td><td>Sotto-segmenti di</td></tr></table>	Segmenti di Mercato	Sotto-segmenti di	La modifica, che schematizza le definizioni proposte, è necessaria per una maggiore chiarezza espositiva e per evitare ambiguità
Segmenti di Mercato	Sotto-segmenti di					

	Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato		Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		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.		<i>mercato</i>	
			Passeggeri regionali	OSP	
				Mercato	
			Passeggeri Lunga-Percorrenza	OSP nazionali	
				OSP internazionali	
				Mercato nazionali	
				Mercato internazionali	
			Merchi	OSP nazionali	
				OSP internazionali	
				Mercato nazionali	
				Mercato internazionali	
10	2.16	Nuovo inserimento	Si chiede di inserire la seguente definizione: “Servizio cadenzato e integrato: servizio programmato con frequenza regolare (cadenzata) nell’arco della giornata, integrato con altri sistemi di mobilità pubblica, con coincidenze e chiusura dei cicli di materiale e di personale, funzionale alla continuità del servizio”.		La nozione è utilizzata nel testo senza una definizione ad hoc, con rischio di interpretazioni restrittive a danno dei sistemi integrati.
11	3.1	“Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale dell'infrastruttura, e considerato anche il massimo interesse sociale che può discendere dall'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale...”	Modificare come segue: Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale dell'infrastruttura, e considerato anche il massimo interesse sociale, <i>ivi incluso il diritto alla mobilità e l'accessibilità territoriale, anche nelle fasce di morbida, nonché la coesione territoriale</i> , che può discendere dall'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale...”		L'interesse sociale non può essere ridotto a meri indicatori di domanda o di efficienza economica, ma si estende al diritto di mobilità del cittadino.

	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
12	3.2	Al fine del perseguimento del massimo interesse sociale, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'effettuazione dei servizi di trasporto eserciti in regime di OSP è garantito entro specifici limiti di capacità individuati dalle Misure 8 e 9, al fine di non precludere l'accesso da parte degli altri segmenti di mercato.	Modificare il secondo periodo come segue: “ entro specifici limiti di capacità individuati dalle Misure 8 e 9, che devono essere calibrati in modo da non compromettere la struttura dei servizi regionali OSP, al fine di non precludere l'accesso da parte degli altri segmenti di mercato. La tutela dell'accesso da parte di ulteriori segmenti di mercato non può determinare effetti pregiudizievoli sulla stabilità, continuità, capillarità ed efficacia dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale. ”	Si ritiene che limiti troppo rigidi possano compromettere la tenuta complessiva dei servizi pubblici regionali e portare a un peggioramento della mobilità pubblica, tale da farla risultare non più competitiva con il mezzo privato. Inoltre, la formulazione proposta intende chiarire la funzione primaria del trasporto ferroviario regionale esercito in regime di OSP quale servizio pubblico essenziale, evitando che esigenze di contendibilità dell'infrastruttura possano comprimere la funzionalità del TPL ferroviario e la capacità programmatica delle Regioni.
13	3.3	 la programmazione dell'orario ... rispetta le indicazioni generali del Ministero competente, riguardo alle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, contenute nel documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015, oltre che quelle pertinenti delle Regioni e Province Autonome...”	Le parole “ <i>oltre che quelle pertinenti delle Regioni e Province Autonome...</i> ” sono sostituite dalle seguenti: “ oltre che quelle formalmente espresse dalle Regioni e Province Autonome competenti, in coerenza con la programmazione dei servizi e degli OSP...” ”	La modifica rafforza il ruolo delle Regioni e delle autonomie territoriali nella programmazione dell'orario di servizio per i propri cittadini.
14	3.4 (primo periodo)	Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato - - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con capacità pre-planned) giustificandone il	Modificare come segue: “ Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, Il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato mercato e con le amministrazioni affidanti i servizi OSP interessati, assicurando la salvaguardia delle coincidenze e dell'orario cadenzato -..... - una modalità di	Si ritiene che lo strumento della capacità <i>pre-planned</i> sia un elemento valorizzante per la qualità dell'offerta e in prospettiva debba abbracciare l'intera rete, vista la stretta correlazione tra tratti di infrastruttura saturi e non saturi (il percorso di uno stesso treno può interessarli entrambi). Data la rilevanza della capacità <i>pre-planned</i> , è indispensabile il coinvolgimento degli enti affidanti di servizi

	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
		ricorso	utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con capacità pre-planned) giustificandone il ricorso....”	OSP.
15	3.4	... iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9 rispettivamente per la capacità quadro (da applicarsi sempre anche ad accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti)	iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9 rispettivamente per la capacità quadro (da applicarsi sempre anche ad salvaguardando gli accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti.	Si richiama l'osservazione al punto 3.2. Si evidenzia inoltre che la norma che sancisce l'applicazione delle misure 8 e 9 anche agli Accordi Quadro in essere è tra le più critiche e controverse: essa rischia di mettere in crisi i Contratti di Servizio già stipulati dalle Regioni con le imprese Ferroviarie e i Piani economico finanziari che li sottendono, nonché i Piani industriali delle Imprese ferroviarie stesse. Tali eventualità potrebbero dare luogo a contenziosi difficilmente risolvibili e probabilmente onerosi per le Regioni. Si propone pertanto una norma di salvaguardia almeno fino alla scadenza dei Contratti di Servizio vigenti, come richiamato dall'art 6, comma 1, lettera k) del Regolamento UE 2016/545, eventualmente motivando tale decisione come previsto alla Misura 3.5 del Documento in consultazione.
16	4.1	“massimo interesse sociale... ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura”	Integrare: “ <i>massimo interesse sociale, anche in termini di continuità e universalità del servizio di trasporto pubblico locale</i> ”.	Trattasi di richiamo esplicito alla funzione di servizio pubblico (e anche locale) della rete ferroviaria.
17	4.2	, secondo cui sulle linee della rete ferroviaria di competenza è garantito accesso nel seguente ordine di priorità decrescente dall'alto verso il basso: Priorità a) ai servizi di trasporto merci/passeggeri internazionali a mercato e OSP; b) ai servizi di trasporto passeggeri nazionali lunga percorrenza OSP;	Si propone la modifica dei criteri di priorità, (decrescenti dall'alto in basso) come segue: “a) <i>Fascia notturna (ore 22.00 – 6.00)</i> <i>1. Servizi di trasporto merci, con priorità ai servizi merci internazionali.</i> b) <i>Fascia diurna (ore 6.00 – 22.00)</i> <i>1. Servizi di trasporto passeggeri regionali OSP cadenzati;</i>	Si ritiene che i criteri di priorità debbano garantire, in fascia diurna, la necessaria tutela ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP. In tale ambito deve essere garantita, in particolare, priorità ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP cadenzati, che da un lato richiedono normalmente (a frequenza elevata) maggiore capacità di infrastruttura e da un altro risultano maggiormente delicati rispetto a retrocessioni di tracce, modifiche e procedure di coordinamento; i servizi con orario cadenzato sono altresì fondamentali (e fondamentale è l'acquisizione ed il

	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
		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.	2. Servizi di trasporto passeggeri regionali OSP (non cadenzati) nelle fasce orarie pendolari (ore 6.00 – 9.00; ore 12.00 – 15.00; ore 17.00 – 20.00), 3. Servizi di trasporto passeggeri nazionali a lunga percorrenza OSP. 4. Servizi di trasporto passeggeri internazionali a mercato; 5. Servizi di trasporto passeggeri nazionali a mercato; 6. Servizi di trasporto passeggeri regionali OSP (non cadenzati) fuori dalle fasce orarie pendolari (ore 6.00 – 9.00; ore 12.00 – 15.00; ore 17.00 – 20.00); 7. Servizi di trasporto merci, con priorità ai servizi merci internazionali	mantenimento della relativa capacità quadro) per il perseguimento delle politiche della mobilità della Regione/Provincia Autonoma, che non può limitarsi alle sole fasce pendolari, ma deve garantire un sistema di mobilità integrato, regolare ed efficiente per tutto l'arco di servizio.
18	4.3	Con riferimento ai criteri di priorità, il GI prende a riferimento, per l'applicazione degli stessi criteri, l'orario di partenza previsto per il servizio di trasporto relativo alla data richiesta di capacità.	Modificare come segue: “....il GI prende a riferimento, per l'applicazione degli stessi criteri, l'orario di partenza previsto per il servizio di trasporto relativo alla data richiesta di capacità ovvero l'orario di arrivo nel nodo di destinazione o nel nodo di maggiore frequentazione per i servizi a più lunga percorrenza. Per quanto riguarda i servizi di TPL regionale nelle fasce pendolari il GI prende a riferimento, l'orario di arrivo/partenza dei servizi a seconda che il servizio sia di andata o ritorno rispetto al polo di attrazione.	Si rileva che l'orario di partenza/arrivo di servizi OSP regionali che coprono una tratta molto lunga può ricadere al di fuori della fascia oraria di punta, anche se il servizio per la maggior parte del suo percorso è funzionale alle esigenze dei pendolari. Si propone quindi di considerare l'orario del nodo (anche intermedio) che registra le maggiori frequentazioni ai fini della collocazione del treno nella fascia oraria di punta. In ogni caso l'orario da considerare è quello relativo al polo di attrazione, quindi l'arrivo o rispettivamente la partenza in funzione della fascia oraria.
19	4.4	“Fatto salvo il rispetto dei principi e criteri generali di cui alle Misure 4.1 e 4.2, viene garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria a ogni segmento e sotto-segmento di mercato, ad eccezione delle linee classificate come	Alla fine del capo: aggiungere: “e le linee a singolo binario”.	Le linee a binario singolo presentano in generale capacità oraria commerciale disponibile molto bassa, per cui non si ritiene praticabile la riserva di traccia per ogni segmento di trasporto. E' necessario per evitare la palese contraddizione di non

	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
		infrastrutture specializzate.“		poter garantire in modo stabile e pluriennale un servizio di TPL sulle linee a semplice binario, che sono limitate per natura a pochissimi passaggi all'ora.
20	4.7	Nel caso di infrastrutture specializzate per una data tipologia di traffico ferroviario, ivi incluse quelle rispettivamente afferenti: (i) (ii) (iii) ai passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale, la tipologia di traffico ferroviario specializzata cui queste sono destinate è da considerarsi sempre prioritaria. È, tuttavia, consentito l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile	Modificare come segue: (iii) ai passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale; iv) alle tratte ferroviarie individuate specificatamente dal GI dedicate al trasporto pubblico locale in regime di OSP , la tipologia di traffico ferroviario specializzata cui queste sono destinate è da considerarsi sempre prioritaria. Per le infrastrutture specializzate di cui ai punti iii) e iv) il limite di capacità assegnabile tramite Accordo Quadro può essere elevato fino al 90% della capacità disponibile. L'accesso prioritario è garantito anche ai servizi OSP con velocità 200 km/h su linee funzionali anche ai bacini regionali."	Facendo seguito all'osservazione in merito alla Misura 3.2, si segnala l'opportunità di inserire una quarta categoria di specializzazione delle tratte per tener conto delle numerose tratte di ferrovie secondarie che sono interessate soltanto da traffico OSP regionale e non presentano caratteristiche tali da essere appetibili per gli altri segmenti di traffico. L'individuazione di tali tratte ferroviarie dovrebbe avvenire in sede di redazione del PIR come previsto dalla Misura 6.3. Nei casi di infrastrutture specializzate di cui ai punti iii) e iv) la capacità assegnabile tramite Accordo Quadro potrebbe essere elevata fino al 90%, nell'ottica della salvaguardia della capacità da assegnare al TPL regionale. La precisazione sulla velocità di 200 km/h è necessaria per confermare quanto già precedentemente stabilito, riguardo alla percorribilità con treni regionali da 200 km/h delle linee con velocità massima di 250 km/h, che ha portato al recente acquisto di treni regionali proprio da 200 km/h.
21	5 e 5.1	(i) le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto passeggeri internazionali, nonché gli OSP Regionali e Lunga percorrenza, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state 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.	Modificare come segue: “...sulla base dei principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale di cui alla misura 4, in particolare secondo le priorità di cui alla misura 4.2 , e nei limiti di capacità assegnabile”.	Chiarire se la misura 5 vale anche nella fascia oraria non pendolare. La modifica proposta è coerente con la modifica priorità di cui alla misura 4.2 (secondo il nuovo ordine proposto).
22	6.1		Si propone di dare priorità 1) alla lettera e) del punto	Si ritiene che la massima priorità vada attribuita ai servizi

	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
		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.	elenco <i>“I servizi passeggeri, inteso come singola richiesta di traccia/canale orario, inserito in un servizio cadenzato durante la giornata, in proporzione al numero di servizi programmati nel corso della giornata”</i>	cadenzati perché l'orario strutturato presenta numerosi vantaggi tra cui la possibilità di creare coincidenze sistematiche ai nodi, che di fatto estendono i collegamenti ferroviari sul territorio, massimizzandone la capillarità
23	6.1, lett a)	 a) Il servizio che prevede la scomposizione in due o più servizi di trasporto, o viceversa, in località tali da garantire che il servizio che percorre la data tratta ferroviaria satura serva in contemporanea almeno due o più relazioni diverse	(chiarimento)	La lettera a) sembrerebbe fare riferimento ai servizi “antenna”, così come descritti nella relazione illustrativa, ma si ritiene che, alle attuali condizioni di capacità infrastrutturale dei nodi altamente congestionati e già saturi, nonché delle regole di circolazione e sicurezza, servizi di questo tipo siano oggi puramente ipotetici.
24	6.1, lett d)	d) Il servizio passeggeri che garantisce il maggior volume trasportato, misurato in passeggeri*km annui e riferito al più recente orario di servizio pregresso. In assenza di dati pregressi sul volume trasportato per almeno una delle richieste confliggenti a causa della assenza di circolazione pregressa, si considera il servizio passeggeri con il maggior numero di posti*km annui offerti oltre una soglia percentuale significativa;	(chiarimento)	È opportuno chiarire se le grandezze da confrontare sono da riferire alla tratta oggetto di assegnazione o all'intero servizio. Definire cosa si intende per soglia significativa.
25	6.3	Nel caso delle linee specializzate per una data tipologia di traffico, ivi inclusi: (i) quello ad alta velocità connotato da velocità minime in linea di 250 km/h, (ii) quello merci, nonché (iii) i passanti metropolitani dedicati al trasporto	Modificare come segue: “Nel caso delle linee specializzate per una data tipologia di traffico, ivi inclusi: (i) quello ad alta velocità connotato da velocità minime in linea di 250 km/h, (ii) quello merci, nonché (iii) i passanti metropolitani dedicati al trasporto pubblico locale e	Coerente con le proposte di modifica di cui alla Misura 4.7 e 5.1.

	Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		pubblico locale, la tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria;	<i>iv) le tratte ferroviarie individuate specificatamente dal GI dedicate al trasporto pubblico locale in regime di OSP, la tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria;</i>	
26	7 (titolo)	Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità.	Modificare come segue: "Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità, <i>con esclusione delle richieste di capacità relative al segmento OSP - OSP regionale</i> "	Non risulta chiaro se la frase iniziale "permangano conflitti tra richieste di capacità <i>dei servizi passeggeri a mercato</i> " sia da intendere nel senso che l'asta sia applicabile solamente tra servizi a mercato. Si ritiene necessario esplicitare chiaramente che la misura riguarda solo i segmenti passeggeri a mercato e non anche gli OSP (dove apparirebbe difficilmente conciliabile con il normale operato di una pubblica amministrazione), esprimendo comunque perplessità sul meccanismo in generale.
27	8.1	In sede di allocazione di capacità quadro, ad ogni richiedente capacità per segmento di trasporto può essere assegnata capacità, per tratta ferroviaria e fascia oraria, entro e non oltre il 20% della capacità commerciale disponibile.	Modificare come segue: "In sede di allocazione di capacità quadro, ad ogni richiedente capacità per segmento di trasporto può essere assegnata capacità, per tratta ferroviaria e fascia oraria, <i>entro e non oltre l'85% della capacità commerciale disponibile. Sulle linee a binario unico, nella fascia oraria dalle ore 6.00 alle ore 22.00, tale limite può essere elevato fino al 90% qualora la capacità richiesta sia inserita in un servizio passeggeri regionale OSP cadenzato e integrato. La misura non si applica alle tratte di cui al punto iv) della Misura 4.7 che il Gestore dell'Infrastruttura individua come soggette prevalentemente al traffico in regime di OSP regionali, per le quali il limite di tracce assegnabili tramite Accordo Quadro è pari al 90% della capacità disponibile</i> ".	Il limite del 20% risulta incompatibile con i sistemi regionali cadenzati, specie su linee a binario unico. Utilizzare questo limite per i servizi OSP è in contraddizione con l'impostazione, le caratteristiche e le necessità di tali servizi, impedendo di conservare un sistema di TPL stabile ed efficace, specie tenendo conto che già l'attuale limite dell'85% ha mostrato criticità rilevanti. Inoltre, un AQ stabile è fondamentale per garantire l'affidamento con gara pluriennale dei servizi, in coerenza con la normativa vigente in materia di concorrenza. La misura 8.1 si pone tra l'altro in potenziale contrasto con la nozione di OSP) codificata dall'art. 2, lett. e) del Regolamento (CE) n. 1370/2007. L'OSP si configura come servizio di interesse generale che richiedono tutele specifiche, compensazioni e diritti di esclusiva per essere sostenibili. Le Regioni si troverebbero nell'impossibilità di dare esecuzione ai piani programmatici pluriennali già sottoscritti con i gestori.

	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
				Anche a livello puramente pratico, per i nodi e per le tratte di ferrovia principali afferenti ad essi, l'imposizione indiscriminata del limite di assegnazione al 20% della capacità disponibile ad ogni singolo richiedente, senza una adeguata pesatura delle possibili richieste di capacità (storiche e/o prevedibili), rischia di mettere in crisi in particolare i Contratti di servizio in regime di OSP Regionali. Va infine osservato che tali ulteriori/nuovi limiti non sono nemmeno conseguenti a un incremento della capacità infrastrutturale, che forse potrebbe giustificarlo ma che in realtà non si rileva sulla rete nazionale, se non in modo episodico e marginale.
28	8.2	In sede di allocazione di capacità quadro, il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 70% della capacità commerciale disponibile. Per le reti regionali il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 50%.	Modificare come segue: “In sede di allocazione di capacità quadro, il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 70% pari al 85% della capacità commerciale disponibile.” Per le reti regionali il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria e fascia oraria, è posto inferiore o pari al 50%. non può essere inferiore a quello della rete nazionale ed è elevabile al 100% in assenza di altri richiedenti”.	Appaiono fortemente critici i limiti percentuali abbassati rispetto alla situazione attuale, già problematica in merito alla garanzia di capacità quadro per i servizi OSP. In particolare, il limite percentuale complessivo assegnabile con tutti gli AQ per singola tratta e fascia oraria, scenderebbe dal 85% al 70%, valore sicuramente non è adeguato in uno scenario di domanda di capacità quadro crescente e diversificata, che renderebbe tra l'altro ancor più a rischio, nell'ambito dell'annuale procedura di Coordinamento, la Capacità acquisita mediante sottoscrizione di AQ. La prima modifica rappresenta quindi un riallineamento dei limiti alle esigenze reali delle reti regionali, in coerenza con la proposta precedente. Inoltre, l'imposizione di un limite più restrittivo per le reti regionali non appare suffragata da specifici motivi, visto che tali reti concorrono in modo egualitario a costituire la IFN e anche perché, benché auspicabile, l'apertura al mercato delle reti regionali appare realisticamente meno probabile

	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
				per le caratteristiche intrinseche delle reti stesse, rendendo infondata la predisposizione di una soglia differente. Si ritiene che tale limite debba essere riportato al valore nazionale, o, meglio ancora, pragmaticamente elevato in realistica assenza di altri richiedenti.
29	8.3	, il limite massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile rispettivamente ai sotto-segmenti di mercato del trasporto passeggeri OSP, del trasporto passeggeri a mercato, e del trasporto merci, è pari al 40% della capacità disponibile. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate	Modificare come segue: “...., il limite massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile è pari al 40% della capacità disponibile. Tale limite è derogabile per il sotto-segmento OSP per garantire i livelli minimi essenziali di servizio e valorizzandone l'impatto con criteri socio-economici ” e Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate. Tuttavia, nelle linee specializzate merci va comunque garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria al segmento di mercato del trasporto passeggeri regionale OSP ”.	Necessario per garantire la continuità del servizio pubblico, tenendo conto che in molte situazioni il segmento OSP occupa storicamente molto più del 40% delle tracce disponibili, e tale capacità è indispensabile per poter garantire il diritto alla mobilità dei cittadini. La modifica per le linee specializzate merci è necessaria per evitare l'impossibilità di assicurare servizi regionali al di fuori delle fasce di punta.
30	8.5	I nuovi limiti di capacità di cui alle Misure 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4 si applicano anche agli accordi quadro già in vigore attraverso l'utilizzo delle clausole di retrocessione.	Modificare come segue: <i>“I nuovi limiti di capacità di cui alle Misure 8.1, 8.2 8.4 non si applicano agli Accordi Quadro già sottoscritti o approvati con delibera di Giunta e comunque non agli Accordi Quadro relativi ai servizi OSP regionali.</i>	Risulta di difficile applicazione la retrocessione dell'architettura dei sistemi di trasporto OSP in essere, anche alla luce dei CDS vigenti e all'equilibrio della distribuzione di capacità fra i titolari di AQ OSP regionali con il rischio di destabilizzare servizi già programmati e contratti di lunga durata, stipulati facendo affidamento sulle tracce garantite mediante AQ. Tale circostanza comporterebbe inevitabilmente maggiori oneri finanziari per le amministrazioni competenti e potrebbe esporre le stesse a richieste di risarcimento da parte degli operatori coinvolti. Si pone pertanto la questione di chi dovrà subire tali maggiori costi e se sia prevista una copertura finanziaria a carico dello Stato. Tutto questo consiglia di non procedere con la retroattività, o comunque di valutare attentamente

	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
				una formulazione meno impattante per i servizi OSP.
31	9.1	In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale assegnabile per tratta ferroviaria e fascia oraria, ivi compresa la capacità quadro già assegnata, al singolo richiedente capacità per segmento di trasporto è pari al 30% della capacità disponibile.	Alla fine del periodo, aggiungere: “Tale limite è derogabile per il sotto-segmento OSP per garantire i livelli minimi essenziali di servizio e valorizzandone l'impatto con criteri socio-economici”.	Per i servizi OSP regionali, questa Misura ha un notevole impatto, poiché l'OSP regionale affida la totalità dei propri servizi ferroviari a un unico operatore, quest'ultimo agisce quindi come "singolo richiedente" per la totalità dei servizi OSP. La modifica è coerente con le modifiche proposte all'articolo 8.
32	9.2	, il limite massimo di capacità annuale per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile al segmento merci e a ogni sotto-segmento passeggeri OSP e passeggeri a mercato, è pari al 60% della capacità disponibile. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate.	Modificare come segue: “...., il limite massimo di capacità per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile è pari al 60% della capacità disponibile. Tale limite è derogabile per il sotto-segmento OSP per garantire i livelli minimi essenziali di servizio e valorizzandone l'impatto con criteri socio-economici” e Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate. Tuttavia, nelle linee specializzate merci va comunque garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria al segmento di mercato del trasporto passeggeri regionale OSP”.	La modifica, coerente con quella proposta al punto 8.3, introduce flessibilità con salvaguardie per altri segmenti. Analogamente a sopra, la modifica per le linee specializzate merci è necessaria per evitare l'impossibilità di assicurare servizi regionali al di fuori delle fasce di punta.
33	10.1	Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità.	Sostituire il punto con il seguente: “Le misure del presente provvedimento si applicano a partire dall'approvazione del PIR annuale in cui sono individuate le infrastrutture specializzate di cui ai punti iii) e iv) della Misura 4.7”.	Sembra ovvio che l'applicazione delle Misure in merito all'assegnazione della capacità sulle linee, o tratte di linee, che sono soggette a regimi di specializzazione debba avvenire successivamente all'individuazione delle stesse da parte del GI nel PIR, anche ai fini di accertare che le procedure di individuazione siano state condotte nel modo corretto e, soprattutto, sentiti tutti i soggetti interessati. E comunque è necessario un lasso di tempo per l'adeguamento, al fine di evitare cambiamenti riguardanti gli orari di trasporto pubblico (sia dei servizi ferroviari sia dei

	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
				servizi di TPL ad essi connessi).