

Revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014

Documento di consultazione

ART



Sommario

1. Oggetto e ambito di applicazione delle misure.....	2
2. Definizioni	2
3. Principi generali per i processi di allocazione della capacità infrastrutturale	4
4. Principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale	5
5. Modalità operative del processo di allocazione nel caso di richieste confliggenti.....	6
6. Criteri di priorità, da applicarsi nell'allocazione di capacità in caso di coordinamento tra richieste confliggenti ..	8
7. Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità	9
8. Limiti di capacità assegnabile con AQ.....	10
9. Limiti di capacità assegnabile in sede di allocazione annuale	11
10. Disposizioni transitorie e finali	11

ART

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AQ:	Accordo quadro
ART:	Autorità di regolazione dei trasporti
GI:	Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale
MIT:	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
MEF:	Ministero dell'economia e delle finanze
IF:	Imprese ferroviarie
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
OSP:	Obblighi di servizio pubblico
PIR:	Prospetto informativo della rete

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.
- 1.2 Il processo di allocazione della capacità ferroviaria per le linee non sature dovrebbe avvenire prendendo a riferimento i contenuti dei modelli di esercizio tecnico-commerciali definiti dal gestore dell'infrastruttura ai sensi della delibera ART n. 116/2025, in quanto questi costituiscono il riferimento per l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura.
- 1.3 Alle reti ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale si applica esclusivamente la parte pertinente della misura 8.2, fintanto che non vi siano tratte dichiarate sature. Allorquando una o più tratte di tali reti siano dichiarate sature, l'Autorità, si riserva di stabilire, con separato provvedimento, quali misure, in aggiunta alla misura 8.2, andranno applicate, fermo restando il rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente per le infrastrutture ferroviarie dichiarate sature. In presenza dell'organismo di allocazione di cui all'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015, gli obblighi di cui alla citata misura 8.2, nonché quelli derivanti dalle eventuali ulteriori misure indicate dall'Autorità in caso di saturazione, sono rispettati dal predetto organismo di allocazione.

2. Definizioni

- 2.1 **Allocazione di capacità annuale:** allocazione di capacità infrastrutturale ferroviaria che viene effettuata annualmente, con riferimento ad un singolo anno di esercizio e tramite tracce orarie, per la definizione dell'orario di servizio.
- 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.
- 2.3 **Canale orario:** porzione di capacità infrastrutturale allocata tramite Accordo Quadro, le cui caratteristiche sono idonee alla identificazione di una traccia in sede di allocazione annuale della capacità, onde pervenire alla definizione dell'orario di servizio.
- 2.4 **Capacità teorica oraria:** numero massimo di tracce o canali orari che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto omotachico e distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea (D). Si calcola come rapporto $60/D$. Il valore di capacità teorica, funzione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, tiene conto anche degli interventi tecnologici e/o infrastrutturali previsti in attivazione a partire dall'orario cui si riferisce il calcolo della capacità di cui trattasi.
- 2.5 **Capacità commerciale oraria:** numero massimo di tracce o canali orari, inferiore o uguale a quello derivante dalla capacità teorica oraria, che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto coerente con l'eterogeneità della domanda in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea.

- 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, ossia le fasce orarie ove specifici servizi OSP sono prioritari rispetto agli altri servizi, in termini di regole di programmazione delle tracce orarie.
- 2.7 **Fascia oraria:** periodo della durata di un'ora rispetto al quale vengono valutati i diversi parametri di capacità e il grado di utilizzazione della stessa, sia rispetto al processo di allocazione annuale, sia rispetto al processo di allocazione quadro.
- 2.8 **Infrastruttura ferroviaria nazionale:** infrastruttura ferroviaria presente sul territorio nazionale, aperta all'esercizio commerciale e rientrante nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, assentita in concessione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dal Ministero concedente.
- 2.9 **Infrastruttura specializzata:** infrastruttura ferroviaria avente le caratteristiche di cui all'articolo 31 del d.lgs. 112/2015, la quale, secondo quanto previsto dal comma 2 di tale articolo, può essere designata dal GI come infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico solo se esistono itinerari alternativi idonei e previa consultazione di tutte le parti interessate. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, ove tale designazione abbia avuto luogo, il GI può dare la priorità a tali tipologie di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico, se vi è capacità disponibile e se il materiale rotabile utilizzato corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea.
- 2.10 **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.
- 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.
- 2.12 **Tratta ferroviaria:** porzione di infrastruttura ferroviaria assunta a riferimento dal gestore dell'infrastruttura per i processi di allocazione della capacità infrastrutturale ferroviaria.
- 2.13 **Modalità di utilizzazione predefinita della capacità (capacità *pre-planned*):** 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.
- 2.14 **Infrastruttura satura:** secondo quanto previsto dall'articolo 3, comma 1, lettera dd), del d.lgs. 112/2015, è una porzione dell'infrastruttura per la quale, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali; tale porzione è soggetta a dichiarazione di saturazione, ai sensi dell'articolo 29, comma 1, del d.lgs.112/2015, anche se è prevedibile che abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto.

2.15 **Conflitto:** situazione in cui il GI, ricevute le richieste di capacità, deve intervenire per modificare le stesse al fine di renderle tra loro compatibili, promuovendo, ove necessario, anche il processo di coordinamento.

3. Principi generali per i processi di allocazione della capacità infrastrutturale

- 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, ad ogni richiedente capacità, nell'ambito della capacità infrastrutturale disponibile, è garantito l'accesso equo, trasparente e non discriminatorio all'indicata infrastruttura ferroviaria, nella misura ragionevolmente consentita dalla composizione delle esigenze industriali e dei correlati interessi di tutti i richiedenti capacità. Per i servizi di trasporto passeggeri tale garanzia è da valutarsi e modularsi, rispetto alla tratta ferroviaria e alla singola fascia oraria in cui è previsto l'esercizio del trasporto, secondo quanto disciplinato dalle misure pertinenti del presente provvedimento.
- 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.
- 3.3 Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale della capacità infrastrutturale, e considerato anche il massimo interesse sociale conseguibile, la programmazione dell'orario, nel massimizzare l'accessibilità dei diversi territori serviti dall'infrastruttura ferroviaria nazionale, 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, e deve essere definita anche sulla base della composizione delle diverse esigenze commerciali espresse dai richiedenti capacità, avuto riguardo all'obiettivo della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione.
- 3.4 Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato – e operando nel rispetto sia dei principi di cui alla Misura 4.2, sia della Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, che costituiscono il riferimento per l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con *capacità pre-planned*) 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 (da applicarsi sempre anche ad accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti).

- 3.5 Nell'ambito dell'allocazione di capacità quadro, in presenza di richieste confliggenti di accesso all'infrastruttura, è compito del GI, nell'ambito delle procedure di coordinamento previste a tal fine, assumere le necessarie decisioni mettendone a conoscenza l'Autorità, motivandole adeguatamente con riferimento al rispetto e all'applicazione delle garanzie discendenti:
- dall'articolo 23, comma 3, del d.lgs. 112/2015;
 - dall'articolo 6 del regolamento (UE) 2016/545.

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.
- 4.2 È da ritenersi funzionale al perseguimento del massimo interesse sociale la composizione equilibrata, nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio:
- dell'offerta di servizi di trasporto ferroviario passeggeri eserciti in regime di OSP, ossia dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale come definiti dall'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) 1370/2007, individuati dalle amministrazioni affidanti;
 - della possibilità, da garantirsi ai passeggeri, di accedere ad un vasto insieme di offerte di servizi di trasporto ferroviario da parte di differenti richiedenti capacità operanti a mercato e quindi senza la fruizione di contributi pubblici;
 - dell'offerta di servizi di trasporto ferroviario merci, tramite la messa a disposizione di adeguata capacità, anche individuando differenti livelli di capacità da preservare in funzione delle diverse fasce orarie individuabili nel corso della giornata.

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;
 - 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.
- 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.
- 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/sottosegmento 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.

- 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 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, 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.
- 4.8 Nelle more della completa implementazione delle nuove soluzioni sistemistico-informatiche previste a supporto del nuovo progetto TimeTable Redesign (TTR), il GI, per il segmento merci, s'impegna a definire consultando i richiedenti capacità di tale segmento, ed implementare, entro sei mesi dalla data di adozione del presente provvedimento, un sistema di "alert" che possa comunicare in tempo reale agli operatori del mercato merci la capacità eventualmente ritornata disponibile.

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:

- (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 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.

- 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.
- 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 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.
- 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.
- 5.5 In sede di allocazione annuale, se le modalità operative di cui alla presente Misura non consentono di risolvere i conflitti di allocazione tra le diverse richieste di capacità per servizi passeggeri a mercato pervenute al GI, lo stesso procede ad applicare le modalità di allocazione capacità tramite asta di cui alla seguente Misura 7.

- 5.6 Per tutti i segmenti di mercato del trasporto ferroviario, nel caso di richieste di capacità che riguardino relazioni origine-destinazione afferenti a porzioni di infrastruttura sature per le quali il GI abbia definito modalità di utilizzazione predefinita, tali richieste di capacità dovranno essere avanzate rispettando le previsioni di cui alle indicate modalità predefinite; l'eventuale soddisfazione di richieste di capacità non rispettose delle modalità di utilizzazione predefinita della capacità potrà essere perseguita dal GI in presenza di capacità residua assegnabile.
- 5.7 In presenza di modalità di utilizzazione predefinita della capacità, nel caso di conflitti tra richiedenti servizi passeggeri a mercato ed in assenza di soluzioni consensuali tra le parti, si applicano direttamente le previsioni della misura 7.

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;
 - 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 numero di servizi programmati nel corso della giornata.
- 6.2 In caso di conflitto tra due o più richieste merci il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell'allocazione della capacità, rispettandone l'ordine di importanza decrescente dall'alto verso il basso, favorendo, a parità di altro:
- a) una maggiore priorità per la richiesta di capacità cui corrisponde un maggior numero di tonn*km trainabili annue;
 - b) una maggiore priorità per l'IF con il coefficiente di soppressione minore. L'elaborazione, per ogni richiedente in conflitto che sia stato assegnatario di capacità nel più recente orario

pregresso, di tale coefficiente dato dal rapporto tra i treni*km annui soppressi per cause imputabili al richiedente e il numero totale di treni*km annui richiesti nella fase di allocazione annuale. Il dato per il calcolo dell'indicato coefficiente è desunto dal più recente orario di servizio pregresso.

- 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 pubblico locale, la tipologia di traffico di specializzazione è sempre prioritaria; è, tuttavia, consentito l'accesso all'infrastruttura ad altre tipologie di traffico in presenza di capacità disponibile. La specializzazione della linea o la modifica delle caratteristiche di specializzazione della stessa sono dichiarate dal GI nel PIR esclusivamente a seguito di un procedimento di consultazione con il mercato, la cui indicazione è comunicata all'Autorità; il GI informa l'Autorità anche su tutte le ulteriori interlocuzioni con i richiedenti capacità, anche potenziali, interessati, nonché sugli esiti della indicata consultazione.
- 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.

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 offrire al GI in sede di asta.
- 7.2 I richiedenti hanno a disposizione cinque giorni solari per inviare la propria offerta al GI, mettendone a conoscenza l'Autorità.
- 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.
- 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 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.

- 7.5 I ricavi da aste non concorrono all'equilibrio economico del GI così come definito alla Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, ma sono destinati al finanziamento, per la parte non già coperta da contributo pubblico, dei piani di potenziamento della capacità di cui all'articolo 33 del d.lgs. 112/2015, o ad altri progetti finalizzati all'incremento della capacità dell'infrastruttura, con particolare riferimento alle tratte a capacità limitata o sature.

Il GI è tenuto a fornire all'Autorità adeguata ed esaustiva documentazione, anche quantitativa, per le valutazioni di competenza:

- (i) sull'entità dei ricavi in questione, annualmente, in esito alle procedure di allocazione della capacità;
- (ii) sull'effettiva destinazione degli stessi ricavi, in occasione della procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della tariffa di ogni nuovo periodo tariffario, di cui alla Misura 4.3 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023.

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.
- 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%.
- 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.
- 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.
- 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.

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.
- 9.2 In caso di conflitti tra richieste afferenti a due differenti segmenti o sotto-segmenti di mercato in sede di allocazione annuale, 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.
- 9.3 In sede di allocazione annuale, le limitazioni nell'assegnazione della capacità annuale non sono obbligatoriamente applicabili in presenza di un solo richiedente capacità o nel caso in cui, pur in presenza di più richiedenti capacità, non emergano necessità di coordinamento tra le richieste di capacità. Tale eccezione si applica anche nel caso in cui il coordinamento, anche tramite asta, avvenga tra richiedenti capacità che hanno rispettivamente raggiunto la soglia massima di cui alla Misura 9.1.
- 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 ivi definiti.

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.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alle **misure da 1 a 10**.

Con specifico riferimento alle **misure 8 e 9**, si richiede di formulare specifiche osservazioni sull'adeguatezza dei limiti percentuali di capacità massima assegnabile ivi indicati.

Si richiede inoltre di formulare specifiche osservazioni ed eventuali proposte sull'applicazione della **misura 8.2 alle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse** all'infrastruttura ferroviaria nazionale.