



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 2 ottobre 2026

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

A mezzo posta certificata

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Delibera ART n. 101/2026 - Avvio del procedimento per la predisposizione, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. a) e f) del d.l. 201/2011, di Linee guida nel settore dei servizi di trasporto pubblico, in attuazione dell'art. 1, comma 6 della Legge 190/2025 (legge per la concorrenza 2025)

“Linee guida per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario – Documento di consultazione”

Osservazioni e proposte AGENS



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

1. PREMESSA

Agens desidera manifestare all'Autorità il proprio apprezzamento per il lavoro svolto e, in particolare, per l'opportunità di confronto e di interlocuzione offerta agli *stakeholders* dalla consultazione in oggetto.

Nel trasmettere il presente contributo, l'Associazione fa altresì presente che resta ferma ed impregiudicata la facoltà delle aziende associate di presentare, nell'ambito della consultazione avviata con la Delibera n. 101/2026, osservazioni distinte ed autonome.

2. OSSERVAZIONI E PROPOSTE DI MODIFICA

ALLEGATO "A" ALLA DELIBERA N. 101/2026 – LINEE GUIDA PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO				
ID	Punto delle Linee Guida	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	Premessa Ambito temporale di applicazione		–	Sebbene le Linee Guida dovrebbero avere contenuto interpretativo e di chiarimento rispetto alle misure già in vigore, si ritiene necessario che venga precisato il regime temporale di applicazione delle stesse, anche al fine di assicurare coerenza tra le scelte eventualmente già maturate dagli organi competenti e i procedimenti in corso di svolgimento, e le prescrizioni che saranno adottate all’esito della consultazione. A tal fine, al fine di salvaguardare il principio di certezza dei rapporti giuridici, le stesse non dovrebbero trovare applicazione per i contratti in essere e per i procedimenti già avviati.



2	Premessa pag. 12	" Nel medesimo art. 9 è introdotto il nuovo comma 5-bis, che attribuisce alle amministrazioni aggiudicatrici il compito di promuovere lo scorporo di lotti o servizi parziali dai contratti di servizio vigenti, al fine di assoggettarli a procedure di gara."	"Nel medesimo art. 9 è introdotto il nuovo comma 5-bis, che attribuisce alle amministrazioni aggiudicatrici ~~il compito~~ la facoltà di promuovere, ove consentito dalle previsioni dei contratti di servizio, lo scorporo di lotti o servizi parziali dai contratti di servizio vigenti, al fine di assoggettarli a procedure di gara. La facoltà di promuovere lo scorporo di lotti o di servizi parziali può essere esercitata tenendo conto delle previsioni del contratto di servizio in vigore e fermo l'equilibrio economico dello stesso.	Appare opportuno precisare che la previsione di cui all'art. 9, comma 5-bis, delinea una mera facoltà in capo agli EA. E' inoltre opportuno precisare che occorre tenere conto delle previsioni contrattuali in essere e della necessità di garantire l'equilibrio economico della gestione nelle determinazioni da assumere.
3	Titolo II "Pianificazione dei servizi" Punto 17	"Con particolare riferimento ai dati relativi ai servizi svolti nell'ambito dei CdS vigenti, il SC richiede al Gestore Uscente (di seguito: GU) i dati necessari con congruo anticipo, in particolare nel caso in cui l'EA sia un ente diverso dal SC stesso e soprattutto laddove nel CdS non siano adeguatamente specificati gli obblighi di trasmissione dei dati con le relative tempistiche e penali"	"Con particolare riferimento ai dati relativi ai servizi svolti nell'ambito dei CdS vigenti, il SC richiede al Gestore Uscente (di seguito: GU) i dati necessari, purché nella disponibilità del medesimo ovvero quelli già disciplinati dal contratto di servizio , con congruo anticipo, in particolare nel caso in cui l'EA sia un ente diverso dal SC stesso e soprattutto laddove nel CdS non siano adeguatamente specificati gli obblighi di trasmissione dei dati con le relative tempistiche e penali"	Occorre specificare che gli obblighi informativi e di trasmissione in capo al GU riguardano informazioni e dati nella sua disponibilità, non potendo tradursi tale onere nel demandare attività di costruzione di dati non disponibili e di informazioni non censite, salvo che la disponibilità delle stesse non sia già disciplinata dal contratto di servizio.
4	Punto 25	<i>Nel considerare l'offerta di servizi ferroviari erogata nello scenario attuale, il SC pone specifica attenzione ai servizi sostitutivi e/o integrativi dei servizi</i>	–	Si rappresenta, in coerenza con quanto evidenziato in precedenza, la necessità per tale misura di esplicitare che l'applicabilità è riferita ai nuovi affidamenti.



		<i>ferroviari previsti nel/i CdS vigente/i, effettuati in maniera stabile e continuativa con autobus: ai sensi dell'art. 34-octies del d.l. n. 179/2012 tali servizi devono essere espunti dal perimetro di affidamento dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale e affidati con gara; al fine di meglio coordinare i servizi automobilistici, si ritiene opportuno che il SC integri e coordini i servizi sostitutivi e/o integrativi dei servizi ferroviari con gli altri servizi automobilistici svolti nel bacino di mobilità, anche valutando di trasferire la competenza ad altro soggetto su tali servizi, ove ritenuto opportuno.</i>		L'applicazione di quanto posto in consultazione potrebbe comportare sostanziali modifiche all'interno dei vigenti CdS, avendo potenziali impatti di natura economico-finanziaria, operativa e commerciale, nonché contrattuali con gli operatori che forniscono il SSI. A tal fine si ritiene opportuno, anche rispetto ai CdS di nuovo affidamento, che le Linee guida chiariscano presupposti, criteri, tempi e conseguenze economiche dell'eventuale scorporo dei servizi automobilistici dal perimetro ferroviario. In particolare, la nozione di servizio effettuato "in maniera stabile e continuativa" dovrebbe essere riferita alla natura strutturale del servizio nell'ambito della programmazione del TPL e alla sua effettiva autonomia rispetto al servizio ferroviario, e non desunta automaticamente dalla sola durata temporale.
5	Punto 28 Divisione di tratte lunghe in più tratte	<i>"[...] se tratte molto lunghe determinano significativi ritardi nello scenario attuale, potrebbe essere opportuno valutare di spezzare le tratte più lunghe, in particolare nel caso in cui una parte minoritaria della domanda sia interessata alla tratta complessiva".</i>	–	La divisione delle tratte più lunghe in servizi più brevi rischia di ridurre la continuità e l'attrattività del servizio, introducendo rotture di carico e penalizzando, in particolar modo nel caso del servizio Intercity di lunga percorrenza, la funzione di collegamento nazionale e di coesione territoriale anche



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

			interna alla tratta stessa tipica del servizio in questione. Pertanto, una simile valutazione dovrebbe essere condotta con particolare cautela, considerato che la tipologia di domanda interessata alla relazione non esaurisce necessariamente il valore trasportistico della tratta lunga: anche la somma delle relazioni intermedie, la possibilità di effettuare spostamenti diretti tra poli non serviti dai servizi a mercato e la continuità dell'offerta lungo l'itinerario contribuiscono alla funzione pubblica dei servizi gravati da obbligo di servizio pubblico. Inoltre, il riferimento ai ritardi registrati sulle tratte molto lunghe non dovrebbe tradursi automaticamente in un criterio di spezzamento del servizio. È necessaria una verifica preliminare sulle cause delle irregolarità, per valutare se queste siano effettivamente riconducibili alla lunghezza della relazione, oppure se siano legate a vincoli infrastrutturali, interferenze di circolazione, indisponibilità di materiale rotabile, tempi di sosta o particolari criticità di programmazione. La frammentazione della tratta potrebbe infatti trasferire sugli utenti il costo dell'inefficienza, riducendo l'affidabilità
--	--	--	---



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

				percepita del servizio, aumentando i tempi complessivi di viaggio e rendendo meno competitivo il trasporto ferroviario rispetto ad alternative individuali o collettive. Per procedere ad un siffatto intervento (spezzettamento tratte lunghe), è necessario dimostrare la prevalenza dei benefici attesi rispetto alla perdita di continuità del servizio e agli effetti negativi di rete. In particolare, dovrebbero essere considerati il numero di passeggeri penalizzati da eventuali cambi obbligati, l'impatto sulla domanda potenziale, la coerenza degli orari e delle coincidenze, la disponibilità di materiale rotabile e personale, nonché, nel caso specifico del servizio Intercity, la capacità dell'assetto risultante di preservare la sua vocazione unitaria. Tale profilo assume particolare rilievo qualora la rottura della relazione diretta determini il passaggio a servizi gestiti da operatori ferroviari diversi, poiché l'utente potrebbe trovarsi esposto a minori tutele in caso di ritardi, soppressioni, perdita della coincidenza o riprogrammazione del viaggio, con un peggioramento della qualità complessiva dell'esperienza di trasporto.
6	Punto 29	<i>Allo scopo, nel definire l'offerta programmata il SC minimizza la</i>	–	In considerazione della realizzazione degli hub intermodali e dei relativi benefici che



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		<i>sovrapposizione tra servizi automobilistici e servizi ferroviari, dal punto di vista pianificatorio tramite l'individuazione di nodi d'interscambio in funzione della gerarchizzazione della rete e dal punto di vista infrastrutturale con la realizzazione di nuovi hub intermodali, nel rispetto degli obiettivi in materia ambientale e con la finalità di ridurre le esternalità negative.</i>		deriverebbero in termini di shift modale, sarebbe utile specificare che l'EA debba produrre una pianificazione dell'offerta integrata tra i vari sistemi di trasporto svolti dai diversi operatori nello stesso bacino di riferimento. A tal fine, risulterebbe necessario che gli EA sviluppino dei sistemi integrati di raccolta dei dati statici e dinamici, per favorire il flusso informativo tra i vettori.
7	Punto 32.iii Possibile espunzione delle linee remunerative	<i>"Al fine di individuare i servizi dell'ambito di servizio pubblico da assoggettare a OSP, il SC applica, almeno, i seguenti criteri: [...] iii. valutare la redditività delle singole linee dei servizi che compongono l'Ambito di servizio pubblico, in modo tale da considerare la possibilità di espungere quelle a redditività positiva dal perimetro dei servizi OSP e al tempo stesso di assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dei servizi soggetti ad OSP secondo quanto definito infra (39)."</i>	–	L'eventuale sottrazione delle linee redditive dal perimetro OSP deve essere valutata con estrema cautela, in quanto tali servizi, laddove presenti, sono parte integrante dell'offerta complessiva e la loro sostenibilità non può essere valutata unicamente su base isolata. Si propone, pertanto, di chiarire che tale valutazione debba essere condotta a livello di sistema di relazioni, tenendo esplicitamente conto degli effetti di rete in un orizzonte temporale di medio/lungo periodo. Inoltre, la nozione di "redditività positiva" dovrebbe essere puntualmente definita, al fine di evitare valutazioni non omogenee o eccessivamente discrezionali: occorrerebbe chiarire a quale indicatore economico-finanziario fare riferimento (ad esempio, al margine operativo della singola linea, al



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

			rapporto ricavi/costi o ad altri parametri), nonché individuare eventuali soglie minime di significatività oltre le quali una specifica linea possa essere considerata effettivamente remunerativa. Tale valutazione dovrebbe inoltre essere riferita a un orizzonte temporale adeguato e stabile, quindi non limitato a singole annualità o a risultati contingenti, in modo da distinguere tra dati storici e proiezioni prospettiche, coerentemente con la durata dell'affidamento. In questo senso, si ritiene necessaria una valutazione che integri la stima della redditività con altri aspetti rilevanti, quali gli investimenti necessari nell'ambito dell'OSP, l'evoluzione della domanda e il quadro tariffario. In ogni caso, la redditività non dovrebbe essere apprezzata isolatamente sulla singola relazione, ma tenendo conto degli effetti di rete, delle interdipendenze con i servizi non remunerativi, delle economie di scala e di densità, nonché del contributo della linea all'equilibrio complessivo del servizio OSP in questione e all'effetto di una potenziale esclusione sul fabbisogno di compensazione pubblica.
--	--	--	--



8	Punto 37	<i>Il SC vaglia tutte le possibili opzioni di finanziamento degli OSP: oltre alla contribuzione pubblica ordinaria o straordinaria (statale, regionale o degli enti locali) e derivante da programmi e iniziative europee, valuta – anche al fine di contenere le risorse pubbliche necessarie per finanziare i servizi OSP – il ricorso a fonti alternative [...]</i> <i>Con particolare riferimento alle tasse di scopo, il SC agisce adottando una visione di insieme del sistema di trasporto, al fine di raggiungere specifici obiettivi, tra i quali quello di ridurre le risorse pubbliche necessarie per il finanziamento dei servizi OSP, sensibilizzando gli utenti sull'impatto prodotto con le proprie scelte attraverso misure che applichino i principi "pay as you use" e "chi inquina paga" e incentivando lo shift modale dall'auto privata, con conseguente incremento dei ricavi da traffico.</i> <i>Qualora il SC ritenga opportuno utilizzare il meccanismo della compensazione incrociata, includendo nel perimetro OSP servizi di trasporto remunerativi che, sulla base della definizione stessa di OSP, sarebbero suscettibili di essere gestiti in</i>	–	Sul punto in consultazione inerente alle fonti di finanziamento alternative, sarebbe utile chiarire l'impatto che avrebbe l'accesso a questi strumenti finanziari sul riconoscimento dell'utile ragionevole. A tal fine, è necessario chiarire e meglio esplicitare tale punto tenendo in considerazione che queste ulteriori forme di finanziamento (es. compensazione incrociata) potrebbero avere significativi impatti rispetto alla domanda offerta, all'equilibrio economico finanziario dei CdS rispetto alla durata dell'affidamento. Un'ulteriore esplicitazione si rende necessaria rispetto ai profili di contabilità regolatoria, in quanto tali meccanismi, come definiti dalla stessa Autorità ("qualora il SC ritenga opportuno utilizzare il meccanismo della compensazione incrociata, includendo nel perimetro OSP servizi di trasporto remunerativi che, sulla base della definizione stessa di OSP, sarebbero suscettibili di essere gestiti in
---	----------	---	---	--



		<i>regime di libero mercato [...] tiene conto “dell'obiettivo di garantire un sistema di trasporto coerente, in particolare a livello geografico, e di raccogliere i benefici degli effetti di rete positivi, anziché unicamente limitare l'importo della compensazione”.</i> <i>Pertanto, l'eventuale inclusione di servizi remunerativi, con ricavi superiori ai costi sostenuti, nel perimetro OSP deve essere basata su principi di necessità e proporzionalità “per non esporsi al rischio di un errore manifesto nella definizione della portata dell'obbligo di servizio pubblico e di un eventuale recupero della compensazione ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato”. [...]</i>		nazionale, stazioni ferroviarie)), non sono propriamente rientranti nel perimetro OSP. Si propone pertanto di esplicitare che laddove in fase di nuovo affidamento il perimetro OSP sia modificato rispetto allo storico, sia in senso ampliativo sia in senso riduttivo, il SC proceda ad una preventiva valutazione degli impatti sul PEF simulato di gara rispetto allo storico, valutando gli effetti attesi su costi, ricavi, corrispettivi, fabbisogno di compensazione pubblica, allocazione dei rischi e sostenibilità economico-finanziaria del servizio. Tale valutazione dovrebbe essere svolta prima dell'adozione delle determinazioni sul perimetro dei servizi e dovrebbe essere adeguatamente rappresentata nella documentazione di programmazione e affidamento, al fine di evitare che la nuova definizione del perimetro OSP possa determinare rischi o effetti economici non valutati preventivamente né sul SC né sul Vettore. In tal senso sarebbe utile prevedere una previa consultazione con gli stakeholders interessati in coerenza con la normativa regolatoria di riferimento.
9	Punti 37 e 38	¶37: “[...] Qualora il SC ritenga opportuno utilizzare il meccanismo della	–	L'esclusione dal perimetro OSP delle poche tratte remunerative disponibili



Inclusione/esclusione di servizi a mercato	<i>compensazione incrociata, includendo nel perimetro OSP servizi di trasporto remunerativi che, sulla base della definizione stessa di OSP, sarebbero suscettibili di essere gestiti in regime di libero mercato [...] tiene conto 'dell'obiettivo di garantire un sistema di trasporto coerente, in particolare a livello geografico, e di raccogliere i benefici degli effetti di rete positivi, anziché unicamente limitare l'importo della compensazione'. Pertanto, l'eventuale inclusione di servizi remunerativi, con ricavi superiori ai costi sostenuti, nel perimetro OSP deve essere basata su principi di necessità e proporzionalità 'per non esporsi al rischio di un errore manifesto nella definizione della portata dell'obbligo di servizio pubblico e di un eventuale recupero della compensazione ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato'. Al tempo stesso, l'obiettivo di 'raccogliere i benefici degli effetti di rete positivi' deve portare a valutare la circostanza che i servizi remunerativi che vengano posti al di fuori del perimetro del CdS beneficino di effetti di rete; pertanto, parte dei maggiori ricavi che gli stessi servizi</i>	nell'affidamento considerato potrebbe comportare il rischio di aumentare il fabbisogno di contribuzione pubblica necessario a finanziare i servizi strutturalmente non remunerativi; per tale ragione, la valutazione della convenienza della compensazione incrociata dovrebbe essere condotta sulla base di criteri oggettivi e trasparenti, con valutazione di effetti di rete e effetti sulla quantificazione del corrispettivo pubblico. In particolare, l'entità del contributo pubblico dovrebbe costituire un elemento centrale della valutazione comparativa tra inclusione ed esclusione dei servizi remunerativi dal perimetro OSP. L'eventuale collocazione fuori contratto delle relazioni a maggiore redditività, infatti, potrebbe determinare una riduzione delle risorse interne disponibili per finanziare le tratte strutturalmente meno performanti, con un conseguente incremento del corrispettivo pubblico necessario a garantire il medesimo livello di servizio. Tale effetto dovrebbe essere quantificato in modo esplicito, qualora necessario, attraverso il confronto tra scenari alternativi che rilevino la consistenza del fabbisogno di
--	---	--



	<i>possono generare in virtù di tariffe non OSP e di una gestione secondo criteri di mercato possono essere riversati, a compensazione dei predetti effetti di rete, al finanziamento dei servizi inclusi nel CdS, attraverso specifiche forme di prelievo [...]”.</i> <i>¶38: “L’inclusione di servizi remunerativi nel perimetro OSP deve essere adeguatamente motivata nella [...] RdL [...], fornendo evidenza della coerenza della soluzione adottata rispetto alla struttura del sistema di trasporto e delle esternalità di rete generate dall’integrazione tra servizi remunerativi e non remunerativi. In particolare, il SC dà conto degli effetti di rete positivi derivanti dalla loro inclusione nel perimetro OSP e, in ultimo, quantifica la maggiore convenienza economica (riduzione della spesa pubblica) di un tale scenario, con l’evidenza di eventuali vincoli di bilancio o altri impedimenti che non consentono di applicare soluzioni differenti”.</i>	compensazione pubblica in presenza e in assenza di compensazione incrociata, nonché l’impatto sulla continuità dell’offerta, sull’equilibrio economico-finanziario complessivo dell’affidamento e sul Piano Economico-Finanziario dell’affidamento, nell’arco del periodo prospetticamente oggetto dell’affidamento. Si propone pertanto di esplicitare che, laddove in fase di nuovo affidamento il perimetro OSP sia modificato rispetto allo storico, sia in senso ampliativo sia in senso riduttivo, il SC proceda – tramite il coinvolgimento degli stakeholder interessati – ad una preventiva valutazione degli impatti sul PEF simulato di gara rispetto allo storico, valutando gli effetti attesi su costi, ricavi, corrispettivi, fabbisogno di compensazione pubblica, allocazione dei rischi e sostenibilità economico-finanziaria del servizio. La valutazione dovrebbe essere svolta prima dell’adozione delle determinazioni sul perimetro dei servizi e dovrebbe essere adeguatamente rappresentata nella documentazione di programmazione e affidamento, al fine di evitare che la nuova definizione del perimetro OSP possa determinare rischi o effetti economici non
--	---	--



				valutati preventivamente né sul SC né sul vettore.
10	Punto 44 Priorità della contendibilità sull'economicità	<i>“I criteri di economicità e contendibilità devono essere adeguatamente temperati tra loro nella scelta del disegno dei lotti al fine di perseguire il successo e l’efficacia della procedura di affidamento; qualora dai risultati delle analisi quantitative sviluppate non emerga la preferenza per una specifica configurazione dei lotti, prevale il criterio di contendibilità prediligendo la configurazione che favorisce la più ampia partecipazione da parte degli operatori di mercato, stanti i benefici che si possono ottenere in termini di utilizzo efficiente delle risorse e di efficacia e qualità del servizio per gli utenti nel caso di una gara contendibile”.</i>	–	La contendibilità della gara può rappresentare un criterio rilevante nella definizione dei lotti, ma non dovrebbe prevalere in modo automatico su aspetti essenziali quali la gestione tecnica del servizio, la robustezza industriale dell’assetto proposto e la continuità della rete. Il trade-off tra apertura alla partecipazione del mercato ed efficienza operativa complessiva del sistema dovrebbe essere esplicitato e valutato in modo trasparente, evitando che la ricerca di una maggiore partecipazione formale determini una frammentazione dell’affidamento tale da generare diseconomie operative (con particolare riferimento all’organizzazione del personale e alla disponibilità degli impianti di manutenzione), duplicazioni organizzative, perdita di economie di scala e di densità, maggiore complessità nel coordinamento tra operatori e incremento del fabbisogno di contribuzione pubblica. In tale prospettiva, la preferenza, nella definizione dell’assetto di gara, di una configurazione maggiormente contendibile dovrebbe essere ammessa solo in contesti in cui il beneficio atteso in termini di concorrenza



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

				effettiva, qualità del servizio e riduzione dei costi di affidamento risulti superiore agli oneri industriali e gestionali associati alla suddivisione in più lotti. In questo senso, la RdL (Relazione dei lotti ex delibera n. 48/2017) dovrebbe quindi dare evidenza, anche quantitativa, dei diversi scenari considerati, confrontando non solo il numero potenziale di partecipanti alla gara, ma anche gli effetti specifici su costi operativi, utilizzo di flotta e impianti, organizzazione del personale, integrazione dell'offerta, continuità commerciale e livello di compensazione pubblica richiesto.
11	Punto 45 Lotto unico	<i>"[...] Nel caso in cui sia valutato lo scenario a lotto unico e il SC intenda orientarsi verso tale soluzione, la convenienza della scelta deve emergere chiaramente dalle stime quantitative di confronto tra le diverse configurazioni considerate.</i>	–	La configurazione di una gara per l'affidamento di servizi TPL a lotto unico – che non rappresenta, di per sé, un assetto contrario alla concorrenza – dovrebbe essere valutata al pari di un assetto a più lotti, valorizzandone benefici ed oneri. Si richiede, pertanto, di chiarire che il confronto tra scenari tenga conto anche degli effetti negativi che potrebbero derivare da un'eccessiva frammentazione sull'efficienza industriale del servizio, con riferimento alla separazione delle flotte, alla manutenzione, alla programmazione del servizio e



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

				dell'esercizio e in ultimo alla gestione commerciale.
12	Titolo IV "Definizione lotti di affidamento" Punto 60	"Le valutazioni che dovranno essere illustrate nella relazione ex art. 14, possiedono un grado di maturità che appartiene ad una fase non più solo preliminare, ma che si colloca a ridosso dell'istruttoria prevista dalla delibera n. 48/2017 con la quale si rilevano possibili sovrapposizioni almeno rispetto ai dati che devono essere analizzati sia per la scelta della modalità di affidamento, e che confluiscono nella RdL, sia per il corretto dimensionamento dell'offerta rispetto alle esigenze di domanda (effettiva, potenziale e debole), da cui discende la definizione dei lotti di affidamento ai sensi della Misura 6, punto 2, della delibera. Sebbene i due adempimenti ricadano nella medesima fase della definizione della procedura di affidamento, considerato che la scelta della modalità di affidamento, di norma, è propedeutica alla redazione della RdL, influenzandone i contenuti relativi alla definizione dei lotti, la pubblicazione della relazione ex art. 14 dovrà avvenire, preferibilmente, in tempi antecedenti	"Le valutazioni che dovranno essere illustrate nella relazione ex art. 14, possiedono un grado di maturità che appartiene ad una fase non più solo preliminare, ma che si colloca a ridosso dell'istruttoria prevista dalla delibera n. 48/2017 con la quale si rilevano possibili sovrapposizioni almeno rispetto ai dati che devono essere analizzati sia per la scelta della modalità di affidamento, e che confluiscono nella RdL, sia per il corretto dimensionamento dell'offerta rispetto alle esigenze di domanda (effettiva, potenziale e debole), da cui discende la definizione dei lotti di affidamento ai sensi della Misura 6, punto 2, della delibera. Pertanto, la relazione ex art. 14 dovrebbe essere adottata successivamente alla RdL, quando le predette informazioni risultino sufficientemente consolidate. Nei casi in cui le relative risultanze della relazione ex art. 14 abbiano influenza nella determinazione dei contenuti della RdL, i due adempimenti possono essere adottati nello stesso contesto temporale ".	L'anticipazione dell'adozione della Relazione ex art. 14 ad una fase antecedente alla predisposizione della RdL, oltre a costituire un rilevante elemento di innovazione rispetto alla regolazione attualmente in essere, mal si concilia con i contenuti, le informazioni e i dati richiesti dalla Relazione stessa, che presuppongono che vi siano delle risultanze sufficientemente compiute in termini di servizi da affidare, risorse disponibili, tariffe, elementi attinenti l'efficienza e parametri qualitativi. Per tali ragioni, la Relazione ex art. 14 dovrebbe seguire la RdL ovvero, nei casi in cui le relative risultanze abbiano influenza nella determinazione dei contenuti della RdL, quantomeno essere adottata insieme alla stessa.



		alla trasmissione della RdL all'Autorità, ai sensi della citata Misura."		
13	Richiesta e assegnazione di capacità ferroviaria tramite Accordo Quadro con il GI Punti da 61 a 66	<i>Visti i vincoli sottesi all'assegnazione della capacità disciplinati nel PIR atti a garantire un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, fermo restando che la capacità richiesta in AQ dovrà essere quella strettamente necessaria a soddisfare le esigenze di mobilità come precedentemente individuate, l'EA terrà conto della possibilità di variazione dell'offerta individuata tramite AQ anche mediante adeguata disciplina nel CdS e nella matrice dei rischi.</i>	–	In considerazione dell'attuale fase consultiva che vede al 30 ottobre 2026 il termine per la conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 49/2026 del 17 aprile 2026 avente ad oggetto la consultazione inerente l'accesso alla capacità della rete ferroviaria, si suggerisce, al fine di avere uniformità delle misure regolatorie, di attendere la conclusione del procedimento richiamato, in cui sono state sollevate molteplici osservazioni così come rappresentato da codesta Autorità nella Delibera ART 154 del 2026. Inoltre, si ritiene di segnalare che l'impostazione attualmente adottata dalla delibera n. 49/2026, ostacola una programmazione di lungo periodo come quella che è tuttavia indispensabile per l'elaborazione dei contratti di servizio ferroviario che per loro natura hanno una durata pluriennale (ca 10 anni). A ciò si aggiunge come previsto al punto 66 del documento posto in consultazione di prevedere tale disciplina all'interno dei CdS nonché della matrice dei rischi. A tal fine si suggerisce la necessità di armonizzare l'annesso della matrice dei rischi di cui alla



				Delibera ART 154 e di specificare che l'allocazione di tale rischio è da porsi a carico dell'EA, in quanto l'allocazione della capacità è una condizione esogena totalmente fuori dal perimetro gestorio dell'IA, in considerazione anche della nuova impostazione fornita da codesta Autorità che vede la sottoscrizione dell'AQ tra l'EA e il gestore della rete.
14	Punto 71 Messa a disposizione impianti	<i>"[...] Nel caso di indisponibilità alla cessione o locazione dei suddetti beni, l'EA deve attuare le azioni necessarie a mitigare tale potenziale barriera all'ingresso, quali a titolo indicativo e non esaustivo:</i> <i>[...]</i> <i>- il coordinamento con il GI e con i soggetti che gestiscono gli impianti o servizi essenziali (es. officine di manutenzione), al fine di garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie".</i>	–	La previsione di condizioni di accesso eque e non discriminatorie agli impianti, pur necessaria, non è di per sé sovrapponibile all'effettiva disponibilità di slot, capacità produttiva utilizzabile e condizioni economicamente sostenibili per l'esercizio del servizio. Ferma restando la necessità della previsione di un coordinamento tra soggetti coinvolti, appare utile segnalare la sussistenza di rischi operativi derivanti dall'eventuale utilizzo condiviso degli impianti da parte di più imprese. Come rappresentato in precedenza, la compresenza di diversi operatori può generare congestione delle aree di lavoro, interferenze tra cicli manutentivi, notevoli difficoltà relative alla programmazione degli accessi e nella gestione delle responsabilità operative, con possibili criticità anche con riferimento alla normativa in materia di salute



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

			e sicurezza sul lavoro. Tali profili assumono particolare rilievo qualora la configurazione fisica dell'impianto, la disposizione delle postazioni di manutenzione, la presenza di binari dedicati o la sequenza delle lavorazioni determinino colli di bottiglia tali da non consentire, in concreto, l'accesso contestuale di due o più operatori senza compromettere l'efficienza e la sicurezza delle attività. Inoltre, l'accesso multi-operatore potrebbe comportare la necessità di duplicare macchinari, attrezzature e presidi organizzativi, nonché di allocare personale dedicato per ciascun operatore o per ciascun turno di utilizzo, con conseguenti inefficienze industriali e maggiori costi strutturali. Per questi motivi, si ritiene necessario prevedere tra le misure di mitigazione delle barriere all'ingresso un'ulteriore azione che l'EA debba attuare qualora all'esito del coordinamento effettuato con i soggetti interessati la condivisione pratica dell'impianto non risulti sostenibile. In particolare, si ritiene che debba essere opportunamente contemplata la disciplina degli investimenti necessari a garantire il mantenimento dell'operatività e della sicurezza, inclusi eventuali adeguamenti
--	--	--	---



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

				infrastrutturali, ampliamenti di capacità, separazione funzionale delle aree di lavoro o realizzazione di soluzioni alternative effettivamente utilizzabili da parte di tutti gli operatori.
--	--	--	--	--

Si resta a disposizione di codesta Autorità e con l'occasione si porgono distinti saluti.

AGENS