

Delibera n. 98/2026

Reclamo di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Avvio di procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

L’Autorità, nella sua riunione del 15 giugno 2026

VISTO

l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell’ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità oppure ART) e, in particolare:

- il comma 2, lettera a), ai sensi del quale l’Autorità *“provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;
- il comma 2, lettera i), ai sensi del quale l’Autorità provvede *“con particolare riferimento all’accesso all’infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all’articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell’infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell’infrastruttura”*;

VISTA

la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 e, in particolare:

- l’articolo 3, paragrafo 1, numeri 10) e 22), ai sensi dei quali *“[a]i fini della presente direttiva si intende per: [...] 10) «alternativa valida», l’accesso a un altro servizio sulla linea, economicamente accettabile per l’impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; [...] 22) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell’infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti”*;
- l’articolo 10, paragrafo 2, ai sensi del quale *“[a]lle imprese ferroviarie è concesso il diritto di accesso all’infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l’esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in*

un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2";

- *l'articolo 39, ai sensi del quale "1. Gli Stati membri possono definire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura soggetto alla condizione dell'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4. Devono essere definite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto dell'Unione. 2. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute";*
- *l'articolo 47 (Infrastruttura saturata), ai sensi del quale "1. Se dopo il coordinamento delle tracce ferroviarie richieste e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che la sezione dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente. 2. Se un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 50, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 51. 3. Se i canoni di cui all'articolo 31, paragrafo 4, non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura può inoltre applicare criteri di priorità per assegnare la capacità di infrastruttura. 4. I criteri di priorità devono tenere conto dell'interesse sociale di un servizio rispetto ad altri servizi che saranno di conseguenza esclusi. Al fine di garantire, in questo contesto, lo sviluppo di adeguati servizi di trasporto, in particolare per rispondere a requisiti di servizio pubblico o per favorire lo sviluppo del trasporto di merci per ferrovia nazionale e internazionale, gli Stati membri possono adottare le misure del caso affinché, in condizioni non discriminatorie, nell'assegnazione di capacità d'infrastruttura venga data la priorità a detti servizi. All'occorrenza, gli Stati membri possono concedere ai gestori dell'infrastruttura una compensazione che corrisponde all'eventuale perdita di proventi legata alla necessità di assegnare a taluni servizi una data capacità in applicazione del secondo comma. Tali misure e detta compensazione tengono anche conto degli effetti di detta esclusione negli altri Stati membri. 5. L'importanza dei servizi merci, in particolare internazionali, è tenuta in debito conto nella determinazione dei criteri di priorità. 6. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è a capacità saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete";*
- *l'articolo 49 (Infrastruttura specializzata) ai sensi del quale "1. Fatto salvo il*

paragrafo 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutti i tipi di servizi conformi alle caratteristiche necessarie per l'uso della linea ferroviaria. 2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a questo tipo 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. 3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del paragrafo 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete”;

VISTO

il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)” e, in particolare:

- l'articolo 14 (*Prospetto informativo della rete*) comma 2, ai sensi del quale: “[i]l prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico”;
- l'articolo 22 (*Diritti connessi alla capacità*), commi 1 e 2, ai sensi dei quali: “1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria procede alla ripartizione della capacità, garantendo: a) che la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 26 e dal diritto dell'Unione; b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria; c) la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute”;
- l'articolo 23 (*Accordi quadro*), commi 3 e 4, ai sensi del quale: “3. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete tenuto conto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione sulla base dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, qualora adottato 4. Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate

- a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";*
- *l'articolo 26 (Assegnazione di capacità);*
 - *l'articolo 27 (Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura), comma 1, ai sensi del quale: "1. I gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire la creazione e l'assegnazione efficiente della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 23. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine e organizzano di conseguenza le tracce orarie che insistono su più reti. I rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura, si associano al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, anche a livello specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. I principi e i criteri di assegnazione della capacità definiti nell'ambito di questa cooperazione sono pubblicati dai gestori dell'infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di Paesi terzi";*
 - *l'articolo 28 (Procedura di programmazione e coordinamento);*
 - *l'articolo 37 (Organismo di regolazione), commi 1, 2, lettere f) e g), e 9, ai sensi dei quali "1. L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. 2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue: [...] f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13; g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17 [...] 9. L'organismo di regolazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo*

ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater)";

VISTO

il regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione, del 7 aprile 2016, sulle procedure sui criteri relativi agli accordi per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e, in particolare:

- l'articolo 6 (*Stipula di accordi quadro*), paragrafo 1, ai sensi del quale “ *Prima di stipulare un nuovo accordo quadro o di prorogare o aumentare sensibilmente la capacità quadro di un accordo quadro esistente, il gestore dell'infrastruttura tiene conto, tra l'altro, dei seguenti elementi: a) la garanzia dell'utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura disponibile, compreso l'uso di altre reti, tenendo conto delle limitazioni di capacità programmate; (...) c) le esigenze dei passeggeri, del settore del trasporto merci e degli investitori, compresi gli enti statali e altri soggetti pubblici e privati; d) la garanzia dell'accesso non discriminatorio all'infrastruttura tenendo conto della disponibilità dei relativi impianti e dei servizi ivi forniti nella misura in cui tali informazioni sono messe a disposizione del gestore dell'infrastruttura; (...) f) la promozione dell'efficienza nella gestione dell'infrastruttura e, per quanto possibile, dei relativi impianti, compresi programmi di manutenzione, rinnovo e miglioramento; (...) h) la garanzia di una gestione della rete proporzionata, mirata, trasparente, equa e provvista di sufficienti risorse; (...) Il gestore dell'infrastruttura pubblica nel prospetto informativo della rete, oltre ai punti di cui alle lettere da a) a k), gli altri elementi che intende prendere in considerazione”;*
- l'articolo 9 (*Coordinamento in caso di richieste confliggenti di accordi quadro valevoli per l'orario di servizio successivo*), paragrafi da 1 a 7, ai sensi dei quali “1. Se il gestore dell'infrastruttura riscontra conflitti fra gli accordi quadro esistenti e le richieste di accordi quadro nuovi o modificati, o fra le richieste di nuovi accordi quadro, si applicano i principi della procedura di coordinamento per le richieste di tracce previsti dall'articolo 46, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE. 2. Il gestore dell'infrastruttura cerca attraverso il primo coordinamento di conciliare al massimo le richieste confliggenti o una determinata richiesta e gli accordi quadro esistenti. 3. Quando, in seguito ad una prima fase di coordinamento, si rivela impossibile conciliare gli accordi quadro esistenti e le richieste di nuovi accordi quadro o le richieste di modifica degli accordi, a causa del rifiuto delle parti interessate alla soluzione proposta

dal gestore dell'infrastruttura, quest'ultimo valuta tali richieste e, se pertinente, gli accordi quadro esistenti, tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 10, paragrafi da 2 a 4. 4. Sulla base della valutazione effettuata conformemente al paragrafo 3, il gestore dell'infrastruttura svolge una seconda fase di coordinamento. Se questa seconda fase si rivela infruttuosa e se la richiesta di accordo quadro prevede un migliore utilizzo dell'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura richiede la modifica della capacità quadro assegnata nell'ambito degli accordi quadro esistenti. 5. Se la seconda fase di coordinamento si rivela infruttuosa e se la richiesta di accordo quadro non prevede un utilizzo migliore dell'infrastruttura rispetto a uno o più accordi quadro confliggenti esistenti, il gestore dell'infrastruttura respinge la richiesta. 6. Il gestore dell'infrastruttura può respingere una richiesta di accordo quadro qualora le entrate supplementari generate dalla stipula del nuovo accordo quadro non portino almeno a compensare le possibili penali, di cui all'articolo 13, a seguito della modifica di cui al paragrafo 4 del presente articolo. 7. Se non è possibile soddisfare le richieste di accordi quadro per ragioni di effettiva o prevedibile mancanza di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura può dichiarare che, secondo quanto previsto dall'articolo 47 della direttiva 2012/34/UE, la sezione dell'infrastruttura interessata è saturata”;

- *l'articolo 10 (Coordinamento delle richieste confliggenti di tracce ferroviarie nell'ambito di accordi quadro nel corso della procedura di programmazione), paragrafi da 1 a 5, ai sensi dei quali “1. Qualora, a causa di un conflitto con un accordo quadro esistente, le richieste di tracce ferroviarie non possano essere soddisfatte, in conformità alla programmazione di cui all'articolo 45 della direttiva 2012/34/UE, il gestore dell'infrastruttura avvia una prima fase di coordinamento in conformità all'articolo 46 di detta direttiva. Tale coordinamento deve essere svolto anche nei casi in cui le parti dell'accordo quadro abbiano volontariamente rinunciato o apportato modifiche alle proprie fasce orarie. Se il gestore dell'infrastruttura non riesce a conciliare le richieste, esso valuta gli accordi quadro e le richieste di tracce ferroviarie in conformità ai criteri di cui ai paragrafi 2 e 3. Qualora, sulla base di tali criteri, le tracce ferroviarie richieste consentano un utilizzo migliore dell'infrastruttura, e le entrate supplementari generate dall'assegnazione di tali tracce ferroviarie compensino almeno le possibili penali di cui all'articolo 13, causate da una modifica o risoluzione di uno o più accordi quadro esistenti, il gestore dell'infrastruttura chiede la modifica degli accordi quadro esistenti per l'orario di servizio successivo. 2. Il gestore dell'infrastruttura tiene conto dei seguenti criteri: a) la modifica non comprometterebbe la redditività del modello aziendale del richiedente titolare della capacità quadro né il modello economico di un contratto di servizio pubblico; b) la modifica non comprometterebbe la redditività del modello aziendale del gestore dell'infrastruttura se esso gestisce unicamente la linea in questione;*

c) l'accordo quadro ha un rendimento minore se valutato secondo i criteri di priorità applicati per l'assegnazione delle tracce ferroviarie nella procedura di programmazione conformemente alle norme in materia di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE, comprese quelle istituite a norma degli articoli 47 e 49 della direttiva 2012/34/UE; d) la capacità totale posseduta o chiesta da un richiedente sulla linea interessata è significativa; e) le legittime esigenze commerciali del richiedente che abbia dimostrato la propria effettiva intenzione nonché di essere in grado di utilizzare la capacità richiesta nell'accordo quadro; f) la lunghezza del servizio, compresi i percorsi su altre reti, di una delle richieste confliggenti è significativamente più breve rispetto a quella dell'altra; g) la durata rimanente dell'accordo quadro o del piano aziendale è breve e tutti gli investimenti, o gran parte di essi, sono stati ammortizzati. Gli Stati membri possono stabilire un ordine di importanza di tali criteri nel quadro dell'assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE. Fatta salva l'autorizzazione dell'organismo di regolamentazione, il gestore dell'infrastruttura può decidere di introdurre criteri aggiuntivi a quelli di cui alle lettere da a) a g). Se il gestore dell'infrastruttura decide di attribuire un peso diverso ai criteri, la ponderazione di tali criteri è autorizzata dall'organismo di regolamentazione. 4. Per il traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura interessati possono congiuntamente decidere di applicare criteri supplementari e di modificarne il peso. 5. In deroga ai paragrafi 1, 2 e 3, il gestore dell'infrastruttura può decidere che, in caso di richieste confliggenti di tracce ferroviarie, sia alle richieste di tracce nell'ambito di un accordo quadro sia a tutte le altre richieste di tracce si applichino le norme di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE, inclusi i criteri di priorità applicati nell'ambito della procedura di programmazione annuale in conformità agli articoli 47 e 49 della direttiva 2012/34/UE. Qualora il gestore dell'infrastruttura decida in tal senso, e qualora non sia possibile conciliare le richieste confliggenti dopo un primo coordinamento come da paragrafo 1, si applicano anche qui le norme di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE, inclusi i criteri di priorità stabiliti conformemente agli articoli 47 e 49 della direttiva 2012/34/UE. Se il gestore dell'infrastruttura decide di applicare il presente paragrafo, lo dichiara in modo trasparente nell'accordo quadro”;

VISTO

il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse (di seguito, anche: Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, e successive modificazioni, ed in particolare l’articolo 6, comma 6-bis;

- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante *“Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 104/2015, del 4 dicembre 2015, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall’11-12-2016’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 140/2016, del 30 novembre 2016, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al ‘Prospetto Informativo della Rete 2017’ vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del ‘Prospetto Informativo della Rete 2019”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 140/2017, del 30 novembre 2017, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2019’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’, nonché relative alla predisposizione del ‘Prospetto Informativo della Rete 2020”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 118/2018 del 29 novembre 2018, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2020”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al ‘Prospetto informativo della rete 2019’, nonché relative alla predisposizione del ‘Prospetto informativo della rete 2021”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 151/2019, del 21 novembre 2019, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2021”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2020”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2022”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 187/2020, del 26 novembre 2020, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2022”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2021”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 173/2021, del 6 dicembre 2021, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2023”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto*

informativo della rete 2022”;

- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 227/2022, del 30 novembre 2022, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2024”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2023”;*
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 126/2023, del 27 luglio 2023, recante *“Procedimento avviato con delibera n. 147/2022, dell’8 settembre 2022, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e proseguito con delibera n. 249/2022, del 22 dicembre 2022 - Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell’articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo in riferimento alle limitazioni nell’assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete per l’anno 2023”;*
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 188/2023, del 5 dicembre 2023, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2025”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2024””;*
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 178/2024, del 6 dicembre 2024, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2026”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2025””;*
- VISTA** la delibera 213/2025, del 4 dicembre 2025, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2027”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2026”;*
- VISTA** la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione III, 9 dicembre 2025, n. 1793, che ha rigettato il ricorso principale di un diverso vettore avverso la delibera n. 178/2024, nella parte in cui ha declinato i criteri di priorità e definito i concetti di traccia omologa e di canale orario, nonché avverso il PIR 2026 di RFI, nella parte in cui ha dato attuazione a tale delibera, separando il ricorso per motivi aggiunti, relativo agli esiti della procedura di coordinamento per quanto riguarda l’assegnazione di capacità quadro;
- VISTA** la delibera n. 49/2026, del 17 aprile 2026, recante *“Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione”,* ed i relativi Allegati “A” e “B”, con la quale l’Autorità ha rilevato la necessità, in particolare, di: *“apportare aggiornamenti alle indicate misure con riferimento alle seguenti tematiche:*

- i) *limiti della capacità infrastrutturale ferroviaria assegnabile su base pluriennale con Accordo Quadro;*
- ii) *limiti della capacità infrastrutturale ferroviaria assegnabile su base annuale;*
- iii) *criteri di priorità da adottarsi nell'assegnazione della capacità infrastrutturale ferroviaria";*

VISTO il Prospetto informativo della rete (di seguito, anche: PIR) predisposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

VISTO il reclamo presentato, ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 9, del decreto legislativo n. 112/2015, da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito, anche: Italo o Vettore), nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, anche: RFI), acquisito agli atti con prot. ART n. 8237/2026, del 5 febbraio 2026, unitamente ad una versione con *omissis* dello stesso, nel quale Italo ha contestato gli esiti della "Procedura di coordinamento in relazione all'assegnazione di capacità quadro per l'anno 2025-2026" comunicati da RFI con nota del 13 gennaio 2026; con medesimo reclamo, il Vettore ha chiesto di essere convocato in audizione;

VISTA la nota prot. ART n. 9302/2026, del 10 febbraio 2026, con la quale Italo è stata convocata in audizione, da remoto, per il 18 febbraio 2026;

VISTA la nota acquisita con prot. ART n. 10517/2026, del 16 febbraio 2026, con la quale Italo ha integrato il reclamo acquisito con prot. ART n. 8237/2026;

VISTO il verbale dell'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, tenutasi in data 18 febbraio 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 11880/2026, del 23 febbraio 2026, nel corso della quale il Vettore ha rappresentato che:

- *"[...] il limite dell'85% di capacità allocabile in accordi quadro non è coerente con le esigenze del mercato e con l'attuale configurazione dello stesso; pertanto, tale soglia dovrebbe essere rivista al rialzo, in quanto, tutte le imprese ferroviarie, per poter programmare l'ingresso nel mercato e i propri investimenti, necessitano, come condizione imprescindibile, di stabilità nell'allocazione di capacità quadro. Ciò è dimostrato, oltre che dalla pluriennale esperienza vissuta con tutti gli operatori del mercato italiano (ivi compresi i regionali), da ultimo anche dalla condotta nel nuovo entrante che ha espressamente fatto richiesta di accordo quadro";*
- *"[...] la Società non dispone di dati precisi circa i volumi di passeggeri trasportati dai treni regionali del servizio OSP, tuttavia, è notorio che in tale fascia oraria il flusso dei viaggiatori è alquanto rilevante in entrata verso Roma e non in uscita. Rispetto ai dati relativi al procedimento pendente innanzi ad AGCM, la Società dispone soltanto dei dati e delle informazioni pubblicamente disponibili, relative alle proposte di impegni di RFI";*
- *"RFI ha pubblicato un catalogo condiviso con le imprese del segmento AV*

(Italo, Trenitalia e SVI) e tale catalogo riesce a generare un sistema in grado di ottimizzare e massimizzare la capacità disponibile. Il suddetto strumento, unitamente all'innalzamento della soglia dell'85% e la revisione dei criteri di priorità attualmente previsti, potrebbe portare ad una risoluzione dei problemi che sono stati manifestati";

- *"a fronte di quanto rappresentato con il reclamo e la successiva integrazione nonché nel corso della presente audizione, vi sia la necessità di adottare, da parte dell'Autorità, le misure cautelari richieste da Italo, finalizzate ad evitare il concretizzarsi di un danno grave e irreparabile, non solo di natura economica, ma anche di grave perdita di quote di mercato e competitività";*

VISTA

la nota prot. ART n. 11954/2026, del 23 febbraio 2026, con la quale a Italo è stato trasmesso il verbale dell'audizione tenutasi in data 18 febbraio 2026;

VISTA

la nota prot. ART n. 12014/2026, del 23 febbraio 2026, con cui a RFI è stato inoltrato il reclamo di Italo (prot. ART n. 8237/2026) e la successiva integrazione (prot. ART n. 10517/2026), nelle versioni con *omissis*, come richiesto dallo stesso Vettore anche nel corso della menzionata audizione del 18 febbraio 2026, nel corso della quale ha affermato, a tal proposito che *"la riservatezza deve essere intesa nei confronti anche di RFI, in considerazione delle informazioni economiche presenti nel reclamo e nella successiva integrazione"* (cfr. prot. ART n. 11880/2026); con la medesima nota RFI è stata informata della facoltà di trasmettere osservazioni e controdeduzioni nonché di richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni e, inoltre, sono state richieste a RFI le seguenti informazioni:

- *"i) il numero di tracce concesse a Trenitalia S.p.A. con riferimento all'orario di servizio 2025-2026";*
- *"ii) l'indicazione delle tracce retrocesse a Trenitalia S.p.A. (orario di partenza/arrivo; stazione di partenza/arrivo) nell'ambito dell'ultimo coordinamento effettuato da codesto Gestore relativamente all'orario di servizio 2026-2027";*
- *"iii) il numero di tracce concesse a Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. con riferimento all'orario di servizio 2025-2026";*
- *"iv) l'indicazione delle tracce retrocesse a Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (orario partenza/arrivo; stazione partenza/arrivo) nell'ambito dell'ultimo coordinamento effettuato da codesto Gestore relativamente all'orario di servizio 2026-2027";*

VISTA

la nota acquisita con prot. ART n. 13370/2026, del 3 marzo 2026, con cui RFI ha rappresentato che *"[con riferimento alla nota prot. ART n. 12014/2026, del 23 febbraio 2026] con cui è stato trasmesso a RFI il reclamo presentato dall'Impresa Italo NTV S.p.A (NTV), si comunica che con nota del 27 febbraio u.s. detta IF ha rigettato la proposta definitiva di modifica e integrazione dell'Accordo Quadro di cui è titolare e contestualmente ha diffidato il GI, nelle more della definizione del*

reclamo in parola, dal rendere disponibile ad altri richiedenti la capacità quadro attualmente assegnata a Italo con l'AQ vigente, nonché quella richiesta [...] nel processo di allocazione in corso. A tal riguardo, si rappresenta che, in mancanza di diverse indicazioni da parte dell'Autorità, ovvero di iniziative dalla stessa intraprese in conseguenza del reclamo presentato dall'IF, RFI andrà avanti nel processo di allocazione facendo riferimento a quanto disposto dal PIR ove, nei casi di rigetto totale o parziale da parte di un richiedente della proposta di capacità quadro formulata dal GI è previsto che quest'ultimo provveda, sentiti gli altri richiedenti coinvolti, alla rideterminazione della capacità quadro offerta"; alla predetta nota RFI ha allegato la citata nota di Italo del 27 febbraio 2026);

VISTA

la nota acquisita con prot. ART n. 16043/2026, del 12 marzo 2026, e la documentazione allegata, con la quale, nel dare riscontro alla citata nota prot. ART n. 12014/2026, RFI ha affermato, tra l'altro, che:

- *"[...] lo scrivente Gestore – prima di fornire le informazioni richieste da codesta Autorità - rappresenta che le contestazioni formulate dall'IF reclamante attengono unicamente all'impianto del quadro normativo-regolatorio ed ai criteri di assegnazione della capacità quadro previsti nel PIR, ma non anche all'applicazione degli stessi da parte di RFI. Di talché, essendo possibile modificare il suddetto quadro soltanto all'esito di un processo regolatorio ad hoc di competenza di codesta Autorità ovvero in sede di aggiornamento annuale del PIR - in entrambi i casi, previa consultazione e coinvolgimento del mercato - il GI ritiene non sia questa la sede opportuna in cui poter formulare le proprie considerazioni";*
- *"[s]tante quanto sopra premesso, dunque, lo scrivente Gestore fornisce le informazioni chieste da codesta Autorità. In particolare, con riferimento ai punti: - i) e iii), si trasmette il prospetto della capacità quadro assegnata da RFI a Trenitalia e NTV all'esito dei coordinamenti svolti per l'anno 2025 e, precisamente, prima delle richieste di modifica dell'AQ formulate dalle IF a settembre 2025 (allegato n. 1); - ii) e iv), si offre il dettaglio dei canali retrocessi alle IF interessate nell'ambito del processo di coordinamento svolto da RFI a partire dal settembre 2025 e conclusosi con le proposte di capacità quadro trasmesse alle IF lo scorso 13 febbraio (allegato n. 2)";*
- *"[a] tal riguardo, come già rappresentato all'Autorità con nota prot. RFI-AD.ARA\PEC\P\2026\0000076 del 3 marzo 2026, RFI coglie l'occasione per ricordare che l'IF odierna reclamante ha formalmente rifiutato la proposta definitiva di AQ e che, medio tempore, lo scorso 6 marzo è altresì intervenuta l'approvazione degli impegni AGCM A575";*
- *"[c]onsequentemente, si segnala che, alla luce di tali eventi, i dati forniti negli allegati nn. 1 e 2 al presente riscontro subiranno delle variazioni che – se ritenute oggetto di interesse da parte dell'Autorità – potranno essere trasmesse";*

- VISTA** la nota acquisita con prot. ART n. 15922/2026, del 12 marzo 2026, avente ad oggetto *“Procedimento allocazione Capacità Quadro avviato a settembre 2025 - Proposta definitiva di modifica e integrazione Accordo Quadro – Differimento termine sottoscrizione AQ per Accoglimento Impegni AGCM – Procedimento A575”*, inviata da RFI a Trenitalia S.p.A., Italo, SNCF Voyages Italia S.r.l., Regione Umbria e, per conoscenza, all’Autorità;
- VISTA** la nota acquisita con prot. ART n. 19167/2026, del 27 marzo 2026, avente ad oggetto *“Modifica e integrazione Accordo Quadro Italo/RFI per infrastruttura AV/AC sottoscritto il 17 gennaio 2008”* ed i relativi allegati A (*“Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura”*) e C (*“Stima Pedaggi medi”*) inviata da RFI a Italo e, per conoscenza, all’Autorità;
- VISTA** la nota acquisita con prot. ART n. 20165/2026, del 2 aprile 2026, con la quale Italo ha trasmesso un’integrazione al reclamo acquisito con prot. ART n. 8237/2026; con la medesima nota Italo ha fornita una versione con *omissis* della menzionata integrazione e dei relativi allegati;
- VISTA** la sentenza n. 2829/2026 pubblicata in data 8 aprile 2026, con la quale, nel rigettare l’appello di RFI avverso la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte n. 1092/2024, del 28 ottobre 2024, il Consiglio di Stato ha affermato, tra l’altro, che:
- *“[...] L’art. 23, comma 3, del d.lgs. n. 112/2015 pone un precetto chiaro: gli accordi quadro non devono ostacolare l’utilizzo dell’infrastruttura da parte di altri richiedenti e, a tal fine, “la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete tenuto conto dei criteri definiti dall’organismo di regolazione sulla base dell’atto di esecuzione di cui all’articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, qualora adottato”;*
 - *“[...] l’Autorità con la delibera n. 151/2019, ha: (i) ribadito che la soglia di capacità assegnabile con l’insieme degli Accordi quadro è pari all’85% di quella disponibile per ciascuna tratta e fascia oraria; (ii) precisato come “tale limite non possa mai essere superato, sopprimendo, quindi, quanto prescritto dalla misura 1.6.4 della delibera 76/2014 e prevedendo le necessarie modifiche al paragrafo 4.4.1.1 del PIR “Limitazioni all’assegnazione di capacità quadro” (pag. 21 dell’allegato A alla delibera n. 151/2019)”;*
 - *“RFI ha dato puntuale attuazione a tali previsioni, recependo nel proprio Prospetto Informativo della Rete le limitazioni in parola. In particolare, nel PIR è espressamente previsto che la capacità assegnabile mediante accordi quadro non possa superare la soglia percentuale dell’85% della capacità*

disponibile per ciascuna tratta e fascia oraria, conformemente alle prescrizioni dell’Autorità”.

- *“[...] infondata è la censura con cui l’appellante deduce l’insussistenza di un pregiudizio per gli utenti dell’infrastruttura ferroviaria, sostenendo, anzi, che dalla condotta posta in essere sarebbero derivati vantaggi per gli enti locali e per gli utenti finali del servizio. Va, in primo luogo, rilevato che la disciplina recata dall’art. 23, comma 3, del d.lgs. n. 112/2015 è preordinata alla tutela di un interesse di carattere generale, consistente nel garantire condizioni di accesso eque, trasparenti e non discriminatorie all’infrastruttura ferroviaria. In tale prospettiva, il limite alla capacità assegnabile mediante accordi quadro non è funzionale alla repressione di un danno attuale e concreto, bensì alla prevenzione di situazioni idonee a restringere ex ante la contendibilità della capacità stessa”;*
- *“[s]otto tale profilo, deve evidenziarsi che la condotta posta in essere da RFI – consistente nel superamento della soglia massima di capacità assegnabile mediante accordi quadro – è, per sua stessa natura, astrattamente idonea a determinare un effetto preclusivo, in quanto riduce la quota di capacità residua destinabile ad altri richiedenti, incidendo potenzialmente sulle possibilità di accesso al mercato. Proprio tale attitudine lesiva in via potenziale giustifica la previsione di limiti quantitativi rigidi e non derogabili, funzionali ad evitare fenomeni di saturazione anticipata dell’infrastruttura”.*
- *“[d]el resto, come emerge dalla ricostruzione del giudice di primo grado, le regole sulla limitazione della capacità assegnabile tramite accordi quadro sono volte proprio ad evitare fenomeni di saturazione della rete che possano ostacolare l’ingresso o l’operatività di altri richiedenti. In tale ottica, anche una condotta astrattamente idonea a produrre benefici per taluni utenti può risultare, nel contempo, lesiva dell’interesse concorrenziale protetto dall’ordinamento”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 24004/2026, del 10 aprile 2026, con cui a RFI è stata inoltrata l’integrazione al reclamo di Italo e i relativi allegati (prot. ART n. 20165/2026), nelle versioni con *omissis*; con la medesima nota RFI è stata informata della facoltà di trasmettere osservazioni e controdeduzioni nonché di richiedere l’audizione innanzi all’Ufficio Vigilanza e sanzioni e, inoltre, sono state richieste a RFI le seguenti informazioni e documentazione:

- *“i) proposta di allocazione di capacità mediante AQ del 13 febbraio u.s. trasmessa ad Italo S.p.A., nell’ambito delle procedure di coordinamento”;*
- *“ii) chiarire sulla base di quali criteri codesta Società ha ritenuto di retrocedere a Italo S.p.A. i seguenti canali [...] e non a Trenitalia S.p.A., assegnataria dei medesimi canali [...]”;*
- *“iii) aggiornamenti dei dati trasmessi con nota acquisita con prot. ART n.*

16043/2026, del 12 marzo 2026 (Allegati nn. 1 e 2), alla luce dell'“intervenuta [...] approvazione degli impegni AGCM A575”; i suddetti dati dovranno essere trasmessi nel medesimo formato dei dati trasmessi con la suddetta nota prot. ART n. 16043/2026 nonché in formato editabile”;

- “iv) risultanze dell’allocazione delle tracce annuali a seguito delle istanze pervenute entro il 13 aprile p.v. da tutte le imprese ferroviarie che svolgeranno il servizio di alta velocità nell’orario di servizio 2026/2027”;

VISTA

la nota prot. ART n. 29769/2026, del 27 aprile 2026, con la quale gli Uffici dell’Autorità hanno integrato la citata richiesta informazioni e documentazioni prot. ART n. 24004/2026, ed hanno chiesto a RFI di:

- “i) chiarire sulla base di quali criteri codesta Società ha ritenuto di retrocedere a Italo S.p.A. i seguenti canali [...]”;
- “ii) trasmettere l’Accordo quadro sottoscritto da Trenitalia S.p.A”;
- “iii) trasmettere l’Accordo quadro sottoscritto da SNCF Voyages Italia S.r.l.”;

VISTA

la nota acquisita con prot. ART n. 32229/2026, dell’8 maggio 2026, ed i relativi allegati, con la quale RFI ha dato riscontro alle citate richieste prott. ART nn. 24004/2026 e 29769/2026;

VISTA

la nota prot. ART n. 34544/2026, del 15 maggio 2026, con la quale Italo è stata convocata in audizione, da remoto, per il 28 maggio 2026;

VISTO

il verbale dell’audizione innanzi all’Ufficio Vigilanza e sanzioni, tenutasi in data 28 maggio 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 38180/2026, del 3 giugno 2026, unitamente alla nota integrativa di Italo al suddetto verbale di audizione, nel corso della quale il Vettore, nel dare riscontro alle domande poste dagli Uffici, ha rappresentato, tra l’altro:

- con riferimento alla procedura di allocazione delle tracce annuali, che “[...] Italo ha fatto richiesta di tutte le tracce retrocesse che la Società può operare nell’orario 2026/2027, ossia: Traccia 8954 Napoli C.le – Bolzano; Traccia 8966 Roma Termini – Bolzano; Traccia 8956 Napoli C.le – Brescia; Traccia 9944 Roma Termini – Brescia (No Stop); Traccia 9970 Napoli C.le – Milano C.le (No Stop). Inoltre, sono state retrocesse la Traccia 9942 Roma – Milano (No Stop) e la Traccia [9957] Roma – Milano (No Stop) che Italo aveva già ottenuto in accordo quadro al fine di poterle utilizzare a partire dal 2028, con il completamento della nuova flotta. [...] nella richiesta annuale sono state ricomprese ulteriori tre tracce (9997 Milano – Roma (No Stop), 8968 Napoli C.le – Bergamo e 8960 Roma Termini – Brescia) che sono state retrocesse nel processo di integrazione dell’accordo quadro 2025. Italo non è ancora a conoscenza dell’esito della richiesta [...]”;
- relativamente alla direttrice Roma – Milano No Stop e alla richiesta di chiarimento della doglianza espressa con il citato reclamo prot. ART n.

8237/2026, che “[...] delle predette n. 8 tracce Roma - Milano cd. fast di rinforzo, a Italo sono state retrocesse n. 4 tracce, di cui n. 3 tracce pari (i.e. 9970, 9942 e 9944) e n. 1 traccia dispari (9957) [...]” (cfr. nota integrativa al verbale di audizione);

- con riferimento alla retrocessione del canale Milano/Venezia e alle relative doglianze espresse con la citata integrazione al reclamo acquisita con prot. ART n. 20165/2026, che “[...] la soppressione del treno Milano-Venezia nella fascia 6-7 rende industrialmente non operabile il treno di ritorno nella fascia 10-11 e, del pari, la retrocessione del treno Milano-Venezia 15-16 rende industrialmente non operabile il treno precedente Venezia-Milano della fascia 11-12”;

VISTA

la relazione predisposta dall’Ufficio Vigilanza e sanzioni, in ordine alla verifica preliminare degli elementi funzionali all’avvio del procedimento;

CONSIDERATO

quanto rappresentato nella summenzionata relazione e, in particolare, che:

1. Italo, nel proprio reclamo (prot. ART n. 8237/2026), e nelle successive integrazioni (prott. nn. 10517/2026 e 20165/2026), ha contestato gli esiti della procedura di coordinamento di RFI nell’ambito dell’assegnazione della capacità quadro relativamente alla propria richiesta di accordo quadro; i suddetti esiti sono stati comunicati da RFI a Italo con nota del 13 febbraio 2026;
2. Italo ritiene, tra l’altro, che la retrocessione delle tracce già assegnate sia stata frutto dell’applicazione da parte di RFI dei criteri di priorità previsti dal PIR, in quanto la loro applicazione favorirebbe l’*incumbent* con inevitabili effetti anticompetitivi e discriminatori; ed inoltre, i predetti effetti sarebbero aggravati dall’applicazione del limite di capacità allocabile in accordo quadro fissato all’85% della capacità disponibile;
3. preliminarmente occorre, fin da subito, rilevare che RFI può avvalersi dei criteri previsti dal PIR per dirimere eventuali conflitti tra richiedenti capacità quadro ai sensi dell’articolo 10, comma 5, del Regolamento UE 2016/545, che prevede la possibilità di applicare al processo di allocazione della capacità quadro i medesimi criteri di priorità utilizzati per la definizione del progetto orario annuale, ossia quelli previsti al par. 4.6.2 del PIR; quanto sopra è stato confermato recentemente anche dal Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte il quale, nel rigettare il ricorso presentato da un vettore avverso la citata delibera n. 178/2024, ha affermato, tra l’altro, che: “[...] non può ritenersi illegittima la scelta di RFI di esercitare, in sede di predisposizione del PIR, la facoltà di deroga di cui all’art. 10, paragrafo 5, del Regolamento. Infatti, nonostante la previsione sia inserita all’interno dell’art. 10 (che disciplina il conflitto tra richieste di tracce nell’ambito di accordi quadro e non il conflitto tra accordi quadro), la formulazione letterale del paragrafo 5, nella parte in cui prevede che «il

gestore dell'infrastruttura può decidere che, in caso di richieste confliggenti di tracce ferroviarie, sia alle richieste di tracce nell'ambito di un accordo quadro sia a tutte le altre richieste di tracce si applichino le norme di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della Direttiva 2012/34/UE», consente al gestore di esercitare la facoltà prevista dalla norma al solo ricorrere del presupposto costituito dalla presentazione di «richieste confliggenti di tracce ferroviarie». Dunque, la previsione inserita nel PIR (in relazione alla fattispecie del conflitto tra accordi quadro) non può ritenersi ex se incompatibile con la disciplina di cui al Regolamento, atteso che la previsione dell'operatività della disciplina di cui all'art. 10, paragrafo 5, del Regolamento potrebbe dirsi illegittima solo laddove se ne prospetti l'applicazione ai casi in cui non vi sia un conflitto tra richieste di tracce specifiche» (cfr. sentenza del TAR Piemonte, n. 1793/2025);

4. anche con riferimento all'affermazione di Italo secondo la quale il citato limite dell'85% della capacità disponibile aggraverebbe gli asseriti effetti anticompetitivi e discriminatori generati dall'applicazione dei criteri del PIR, si rileva che tale argomento non può essere accolto in quanto, come già affermato dall'Autorità con la delibera n. 126/2023, *“l'accordo quadro [...] costituisce il principale strumento di gestione per l'allocazione della capacità della rete e, nel momento in cui con lo stesso non si salvaguarda il limite di allocazione dell'85%, inevitabilmente si determina un pregiudizio all'utilizzo efficace ed ottimale della rete, anche da parte di altri operatori [...] [pertanto la] ratio della prescrizione regolatoria [del suddetto limite è quella di] creare un ragionevole bilanciamento tra le esigenze di stabilità e prevedibilità degli utenti che già operano nel mercato e le eventuali sopraggiunte esigenze di accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte dei medesimi operatori e/o di nuovi utenti [...] [tale limite, quindi,] assurge a garanzia di stabilità, da un lato, ed a garanzia di accesso, dall'altro [...]; inoltre, la legittimità della suddetta delibera n. 126/2023 è stata confermata dal Consiglio di Stato il quale ha statuito, tra l'altro, che “[...] le regole sulla limitazione della capacità assegnabile tramite accordi quadro sono volte proprio ad evitare fenomeni di saturazione della rete che possano ostacolare l'ingresso o l'operatività di altri richiedenti. In tale ottica, anche una condotta astrattamente idonea a produrre benefici per taluni utenti può risultare, nel contempo, lesiva dell'interesse concorrenziale protetto dall'ordinamento”* (cfr. citata sentenza del Consiglio di Stato n. 2829/2026);
5. invece, relativamente alle doglianze di Italo circa gli effetti dell'applicazione da parte di RFI dei criteri previsti dal PIR, dalla documentazione agli atti non emerge la chiara ed intelleggibile applicazione dei criteri adottati da RFI, ma solo l'indicazione degli stessi, ossia numero di tracce omologhe settimanali e treni in partenza nella fascia pendolare; a titolo esemplificativo, la documentazione trasmessa da RFI non chiarisce come sia stata identificata la traccia rappresentativa del maggior numero di tracce omologhe

settimanali;

6. pertanto, in considerazione dei potenziali effetti distorsivi che potrebbero generarsi nel mercato di AV, sia in termini commerciali che concorrenziali, qualora, specifiche tratte, in determinate fasce orarie, fossero servite, nell'orario di servizio 2026/2027, da un solo operatore ferroviario rispetto all'orario di servizio 2025/2026, emerge la necessità di approfondire, nel corso di un procedimento, la concreta applicazione, da parte di RFI, dei criteri di priorità previsti dal PIR, anche alla luce dei principi e della legislazione eurounitari;

RITENUTO

pertanto, che, con riferimento alle retrocessioni di capacità quadro operate da RFI nei confronti di Italo, sussistano i presupposti per l'avvio di un procedimento finalizzato all'esercizio dei poteri prescrittivi dell'Autorità, allo scopo di adottare le eventuali misure necessarie per rimediare alla situazione;

RITENUTO

quindi, che sussistano i presupposti per l'avvio di un procedimento nei confronti di RFI per l'eventuale adozione di un provvedimento prescrittivo, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 112/2015, finalizzato al riesame della richiesta di capacità quadro limitatamente alle tracce retrocesse a Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. di avviare, per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 112/2015, un procedimento, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., in relazione a quanto rappresentato nel reclamo di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. acquisito agli atti con prot. ART n. 8237/2026, del 5 febbraio 2026, come integrato da nota prot. ART n. 10517/2026, del 16 febbraio 2026, e nota prot. ART n. 20165/2026, del 2 aprile 2026, relativamente all'assegnazione di capacità quadro effettuate nell'ambito delle procedure di coordinamento 2025/2026;
2. all'esito del presente procedimento, potrà essere adottato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., un ordine relativo al riesame della richiesta di capacità quadro limitatamente alle tracce retrocesse a Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.;
3. il responsabile del procedimento è il direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011.19212.587;
4. è possibile avere accesso agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni – Via Nizza 230, 10126 Torino;
5. entro trenta giorni decorrenti dalla notifica della presente delibera o dalla sua pubblicazione sul sito *web* dell'Autorità, i destinatari della presente delibera e gli altri terzi interessati possono presentare,

per quanto di rispettivo interesse, memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata all'indirizzo sopra indicato, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni. I partecipanti che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;

6. il termine per la conclusione del procedimento è fissato, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, in sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti;
7. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., a Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., a Trenitalia S.p.A. nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 15 giugno 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)