



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

(Delibera ART n. 101/2026)

Punto delle linee guida	Citazione del terzo 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
Allegato A			Trenitalia esprime apprezzamento per l'obiettivo dichiarato da codesta Autorità di pervenire, attraverso la presente iniziativa, ad una sistematizzazione e razionalizzazione del quadro regolatorio, al fine di favorire una maggiore certezza applicativa, una più uniforme interpretazione delle misure regolatorie da parte dei soggetti interessati e, più in generale, una maggiore trasparenza e prevedibilità dei processi di affidamento, a beneficio dell'intero settore del trasporto pubblico. Attesa la <i>ratio</i> dell'intervento previsto dalla Legge n. 190/2025 - <i>i.e.</i> provvedere alla ricognizione di misure regolatorie stratificate nel tempo, mantenendone invariato il contenuto - si auspica che l'Autorità possa valutare, all'esito del procedimento, l'opportunità di produrre e rendere fruibile il testo delle delibere richiamate, comprensivo dei chiarimenti resi dalle linee guida (consolidandoli nel testo). Ciò sembrerebbe opportuno con riferimento, in particolare, a quelle delibere adottate in un contesto normativo e regolatorio più risalente, le cui previsioni, pertanto,



			potrebbero necessitare non solo di essere coordinate con gli orientamenti interpretativi emersi all'esito della presente consultazione, ma anche di essere aggiornate in considerazione del mutamento del quadro normativo/regolatorio nel quale si inseriscono, nonché delle mutate condizioni di contesto. Un simile intervento contribuirebbe a rafforzare la certezza regolatoria e la parità informativa tra amministrazioni ed imprese, consentendo agli operatori di disporre di testi aggiornati e unitari delle delibere ART rilevanti, utili a valutare <i>ex ante</i> diritti, obblighi e condizioni di partecipazione, nonché ad individuare con maggiore chiarezza le disposizioni applicabili, anche nei casi in cui le misure regolatorie trovino applicazione solo parziale o richiedano adattamenti settoriali.
Premessa: affidamento servizi Intercity	<i>"La nuova norma prevede, infine, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvii una procedura competitiva per l'affidamento del CdS pubblico relativo ai servizi ferroviari Intercity, previa ridefinizione del perimetro dei servizi tramite un market test svolto secondo le metodologie stabilite dall'Autorità e in conformità agli orientamenti interpretativi della Commissione europea sul regolamento (CE) n. 1370/2007. I contratti dovranno essere suddivisi in lotti</i>		Si ritiene necessario che nelle linee guida venga precisato il regime temporale di applicazione delle nuove previsioni, anche al fine di assicurare coerenza tra le scelte eventualmente già maturate dagli organi competenti e le prescrizioni che saranno adottate all'esito della consultazione, al fine di evitarne l'applicazione incerta o parziale in occasione del prossimo affidamento dei servizi Intercity. Ciò anche tenuto conto della circostanza che è in corso la procedura di affidamento dei servizi Intercity che potrebbe essere avviata prima



	<i>appropriati e contendibili sulla base dei criteri fissati dalla medesima Autorità”.</i>		della conclusione del procedimento in esame (fissata al 31 dicembre 2026).
Annesso A.1: cronoprogramma	<i>Annesso A.1 – rappresentazione delle principali fasi del processo di affidamento (pianificazione del servizio, progettazione del servizio, definizione dei lotti, affidamento e avvio del nuovo servizio).</i>		Si esprime apprezzamento per la rappresentazione, all'interno dell'Annesso A.1, delle diverse fasi della procedura di affidamento, che offre una lettura ordinata dei principali passaggi che precedono e accompagnano l'avvio del nuovo servizio. Tale impostazione costituisce un utile supporto alla programmazione delle attività da parte degli enti affidanti e degli operatori coinvolti. Tuttavia, al fine di rafforzarne ulteriormente l'utilità applicativa delle Linee guida, si richiede che il documento specifichi con maggiore precisione le tempistiche associate a ciascuno <i>step</i> procedurale, distinguendo, ove possibile, tra termini minimi, termini ordinatori e fasi suscettibili di sovrapposizione o svolgimento contestuale. Una più puntuale definizione del cronoprogramma consentirebbe infatti di ridurre le incertezze operative nella pianificazione delle procedure, agevolare il coordinamento tra i diversi soggetti coinvolti ed assicurare una più chiara individuazione dei momenti in cui devono essere declinati gli adempimenti regolatori, consultivi e informativi previsti dalle misure regolatorie richiamate nelle linee guida.



			In tale prospettiva, si suggerisce di verificare se le tempistiche rappresentate nell'Annesso A.1 siano realisticamente compatibili con affidamenti ferroviari di particolare complessità, nei quali assumono rilievo attività istruttorie articolate, raccolta e validazione di dati, consultazioni degli <i>stakeholder</i>, definizione dei lotti, predisposizione della documentazione di affidamento, acquisizione di pareri o osservazioni dell'Autorità, disponibilità dei beni essenziali o indispensabili e organizzazione dell'avvio del servizio. Sarebbe pertanto utile che l'Allegato fornisse <u>definizioni più precise</u> delle singole fasi, prevedesse <u>tempi congrui</u> rispetto alla complessità degli adempimenti e individuasse meccanismi idonei a distinguere i ritardi imputabili all'impresa affidataria o al gestore uscente da quelli derivanti da fattori esterni o da attività rimesse alla responsabilità dell'ente affidante, del soggetto competente, del gestore dell'infrastruttura o di altre amministrazioni coinvolte. Tale precisazione consentirebbe di evitare che eventuali slittamenti non imputabili all'operatore possano tradursi in responsabilità, penalizzazioni o effetti pregiudizievoli a suo carico.
Allegato A, ¶6, ¶7: applicabilità delle linee guida	¶6: <i>"L'esigenza di assistere gli EA non riguarda solo i servizi di competenza regionali e quindi, anche in questo caso, si ritiene utile ricomprendere nell'oggetto delle Linee guida non solo gli affidamenti di</i>		La formulazione dei punti 6 e 7 non consente di individuare con sufficiente chiarezza l'effettivo ambito applicativo delle linee guida con riferimento ai servizi ferroviari di media e lunga percorrenza. Da un lato, il testo richiama espressamente il



	<i>competenza regionale ma anche quelli di competenza degli enti locali. La regolazione, d'altra parte, non distingue in base alla natura dell'EA su cui ricade la competenza del servizio rivolgendosi indifferentemente a tutto il novero degli affidamenti rientranti nel trasporto pubblico regionale e locale (di seguito: TPL)."</i> <i>¶7: "Pertanto, l'ambito oggettivo delle Linee guida è relativo ai servizi di trasporto pubblico regionale, per espressa previsione legislativa, ma le indicazioni contenute sono riferibili anche al trasporto pubblico locale. Pertanto, l'ambito applicativo delle presenti Linee guida non differisce rispetto a quello delle sopraelencate delibere che ne costituiscono la sostanza."</i>		trasporto pubblico regionale e locale e afferma che l'ambito applicativo non differisce rispetto a quello delle delibere regolatorie richiamate; dall'altro, non chiarisce se tali indicazioni debbano ritenersi applicabili, e con quale portata, anche ai servizi di interesse nazionale, quali in particolare i servizi Intercity. Tale chiarimento appare necessario anche alla luce delle peculiarità dei servizi Intercity, che si collocano al di fuori del perimetro tipico del TPL regionale e locale e presentano caratteristiche proprie in termini di estensione delle relazioni, funzione di collegamento nazionale e interregionale, assetto contrattuale, modalità di finanziamento e riferimenti regolatori applicabili.
Allegato A, ¶25: servizi sostitutivi e/o integrativi effettuati con autobus	<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 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</i>		La nozione di servizio effettuato "in maniera stabile e continuativa" dovrebbe essere riferita alla natura strutturale del servizio nell'ambito della programmazione del TPL ed alla sua <u>effettiva autonomia rispetto al servizio ferroviario</u>, e non desunta automaticamente dalla sola durata temporale e/o dalla tipologia di servizio. In tal senso, si ritiene che nei prossimi affidamenti possano legittimamente essere mantenute nell'ambito del perimetro di affidamento dei servizi ferroviari regionali alcune tipologie di servizi che,



	<i>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>		pur essendo eserciti su gomma, conservano natura e funzione intrinsecamente e inscindibilmente connesse al sistema ferroviario, quali a titolo esemplificativo: • collegamenti bus che completano l’offerta ferroviaria sostituendo, in determinate relazioni e fasce orarie a ridotta frequentazione, il servizio effettuato su ferro; • servizi sostitutivi dell’offerta ferroviaria effettuati per indisponibilità della rete ferroviaria per cui il gestore dell’infrastruttura non ha ancora reso nota la tempistica di riattivazione.
Allegato A, ¶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 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 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.
Allegato A, ¶32: 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 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 <u>effetti di rete</u>, 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.
Allegato A, ¶37, ¶38: inclusione / esclusione di servizi a mercato	<i>¶37:[...] Qualora il SC ritenga opportuno utilizzare il meccanismo della compensazione incrociata, includendo nel perimetro OSP servizi di trasporto</i>		L'esclusione dal perimetro OSP delle poche tratte remunerative disponibili nell'affidamento considerato potrebbe comportare il rischio di aumentare il fabbisogno di contribuzione pubblica



	<i>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 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,</i>		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 compensazione pubblica <u>in presenza e in assenza di compensazione incrociata</u>, nonché l'impatto sulla continuità dell'offerta, sull'equilibrio economico-finanziario complessivo dell'affidamento e sul Piano Economico-Finanziario dell'affidamento,
--	--	--	--



	<i>attraverso specifiche forme di prelievo [...]”.</i> ¶38: <i>“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>		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 <u>coinvolgimento degli stakeholder</u> 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.
Allegato A, ¶43.i, ¶43.iii: disponibilità impianti	<i>“Al fine di individuare i lotti di affidamento il SC utilizza i seguenti criteri: i. aspetti trasportistici, tenendo conto delle caratteristiche dell’offerta di trasporto dell’Ambito di servizio e della domanda di spostamenti, nonché dell’organizzazione del servizio (ad esempio, localizzazione di</i>		Con riferimento alla disponibilità o localizzazione di depositi ed officine quale indicatore per definire l’effettiva sostenibilità industriale dei lotti, osserviamo che tale criterio deve essere attentamente “pesato”. La disponibilità formale di un impianto non coincide necessariamente con la sua effettiva ed esclusiva capacità industriale utilizzabile. L’analisi



	<i>depositi e officine considerata la relativa disponibilità);</i> <i>[...]</i> <i>iii. contendibilità, sulla base dell'analisi del mercato finalizzata a rilevare gli operatori potenzialmente interessati e adeguati a partecipare alla procedura di affidamento, valutando la sussistenza di eventuali barriere all'ingresso (ad esempio, in relazione alla disponibilità dei beni essenziali e indispensabili all'effettuazione del servizio, alla dimensione della produzione dei servizi, al numero massimo di lotti aggiudicabili o al sovradimensionamento dei requisiti di partecipazione) [...]"</i>	deve necessariamente tenere conto del grado di occupazione/livello di saturazione degli impianti, della capacità produttiva residua, della compatibilità tecnica con la flotta, della disponibilità di personale manutentivo adeguato e delle condizioni operative di sicurezza. Inoltre, la valutazione della disponibilità degli impianti dovrebbe considerare espressamente le interferenze operative derivanti dall'eventuale compresenza di più imprese ferroviarie all'interno dello stesso deposito o della stessa officina. La condivisione di uno stesso impianto tra più operatori può infatti determinare rilevanti criticità gestionali, in termini di coordinamento delle diverse lavorazioni, allocazione degli spazi, programmazione degli accessi, responsabilità operative e presidio della sicurezza. In alcuni casi, la configurazione fisica e funzionale dell'impianto, il livello di saturazione o la natura delle attività manutentive potrebbero rendere non solo inefficiente, ma anche concretamente impraticabile, l'utilizzo contemporaneo da parte di più imprese. Pertanto, l'eventuale suddivisione in lotti del bacino di gara deve evitare assetti che presuppongano in modo astratto la piena condivisibilità degli impianti, senza una preventiva
--	---	---



			verifica tecnica della loro effettiva compatibilità con una gestione multi-operatore.
Allegato A, ¶44: priorità della contendibilità sull' economicità	<i>"I criteri di economicità e contendibilità devono essere adeguatamente contemperati 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 <i>trade-off</i> 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 effettiva, qualità del servizio e riduzione dei costi di affidamento risulti



			<u>superiore agli oneri industriali e gestionali associati alla suddivisione in più lotti.</u> 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.
Allegato A, ¶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 dell'esercizio e in ultimo alla gestione commerciale.
Allegato A, ¶68: classificazione beni strumentali	<i>"I beni individuati devono essere classificati in essenziali, indispensabili o commerciali, in funzione della relativa sostituibilità,</i>		Si ritiene che il concetto di "capacità disponibile" non sia sufficientemente definito, in quanto gli impianti non costituiscono un bene patrimoniale



	<i>condivisibilità, duplicabilità e dominanza secondo i criteri definiti nelle Misure 3 e 4 della delibera n. 154/2019. La valutazione di tali caratteristiche è effettuata anche in termini tecnico-operativi e di capacità disponibile, con particolare riferimento agli impianti e ai servizi di supporto all'esercizio".</i>	comune liberamente utilizzabile, ma sono legati a una capacità industriale soggetta a vincoli di saturazione, utilizzo operativo, effettiva controllabilità e condizioni tecniche di accesso e impiego, nonché esigenze di sicurezza dei lavoratori. In particolare, la capacità disponibile dovrebbe essere valutata non solo in termini astratti o nominali dati dalla compresenza di diversi operatori su direttrici sovrapposte, ma con riferimento alla concreta possibilità di utilizzare l'impianto per le specifiche attività manutentive richieste, tenendo conto degli <i>slot</i> effettivamente allocabili, della capacità produttiva residua, della configurazione fisica delle aree di lavoro, della disponibilità di binari e postazioni dedicate, della sequenza delle lavorazioni e dei vincoli di sicurezza. Ne consegue che la condivisibilità di un impianto e la sua eventuale classificazione come bene accessibile a più operatori, devono essere subordinate a una verifica tecnico-operativa della capacità effettivamente utilizzabile in condizioni di esercizio ordinario. La compresenza di più imprese può infatti determinare congestione, interferenze tra cicli manutentivi, difficoltà di coordinamento, duplicazione di macchinari e presidi organizzativi, nonché esigenze aggiuntive di personale dedicato, con possibili impatti sull'efficienza industriale ed
--	---	--



			eventuali criticità nell'ambito della normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Ove la configurazione fisica dell'impianto o la presenza di colli di bottiglia non consentano un accesso contestuale sicuro ed efficiente, la capacità non dovrebbe essere considerata disponibile ai fini della classificazione del bene.
Allegato A, ¶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: [...] - 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 <i>slot</i>, 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 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 infrastrutturali, ampliamenti di capacità, separazione funzionale delle aree di lavoro o realizzazione di soluzioni alternative effettivamente utilizzabili da parte di tutti gli operatori.
Allegato A, ¶77: beni commerciali e tempistiche di	"A integrazione dei beni essenziali/indispensabili e finanziati oggetto di subentro/trasferimento in capo		Si condivide l'esigenza che l'EA individui, nella RdA (Relazione di Affidamento ex delibera n. 154/2019) e nella documentazione di affidamento,



messa a disposizione	<i>all'IA, l'EA individua le caratteristiche dei restanti beni commerciali di cui si dovrà dotare l'IA, specificandone nella RdA le caratteristiche minime e le modalità/tempistiche di messa a disposizione. Al fine di consentire l'acquisizione da parte dell'IA dei suddetti beni, e di tener conto degli eventuali tempi di messa in esercizio (es. allestimenti, collaudi, certificazioni, formazione del personale, ecc.), l'EA stabilisce un congruo tempo intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso".</i>		le caratteristiche minime dei beni commerciali di cui dovrà dotarsi l'impresa affidataria, nonché un congruo intervallo temporale tra l'aggiudicazione e l'avvio del servizio. Tuttavia, al fine di garantire certezza applicativa e continuità operativa, si ritiene opportuno che le linee guida prevedano regole più puntuali sui tempi e sulle modalità connesse al trasferimento, alla messa a disposizione o all'acquisizione dei beni necessari all'esecuzione del servizio. Ciò anche al fine di consentire ai partecipanti alla procedura di disporre degli elementi minimi utili a formulare offerte attendibili e di programmare l'avvio del servizio senza incertezze sul piano industriale, tecnico ed economico.
----------------------	--	--	--