TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Valutazione di impatto generazionale e regolazione dei settori di competenza dell'Autorità. Proposta di avvio di una call for input propedeutica alla revisione del regolamento AIR/VIR approvato con delibera n. 54/2021

(Delibera ART n. 181/2026)

Prot.n. 0092280/2026 del 30/10/2026 12:59:54 Pagine totali: (7)

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione
e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 1.685.925.000,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 – R.E.A. 0883047

Member of CISQ Federation
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001 - ISO 14001
ISO 45001
CERTIFIED
UNI PDR 125

Prot.n. 0092280/2026 del 30/10/2026 12:59:54 Pagine totali: (7)

Premessa

Trenitalia condivide l'obiettivo di rafforzare la qualità, la trasparenza e la capacità prospettica della regolazione attraverso strumenti che consentano di considerare gli effetti di medio e lungo periodo delle misure regolatorie sulle generazioni presenti e future.

L'eventuale integrazione della Valutazione di Impatto Generazionale nel regolamento AIR/VIR dovrebbe tuttavia mantenere una funzione conoscitiva e di supporto alla decisione regolatoria, nel rispetto delle competenze attribuite all'Autorità, ed essere attuata secondo criteri di gradualità, proporzionalità, verificabilità e sostenibilità degli oneri informativi. La VIG dovrebbe inoltre essere coordinata con gli strumenti di analisi già esistenti, evitando duplicazioni valutative e nuovi adempimenti non giustificati dai benefici conoscitivi attesi.

Trenitalia esprime una valutazione favorevole rispetto all'approfondimento della VIG quale possibile estensione degli strumenti di *better regulation*, purché la relativa disciplina:

- utilizzi metodologie, dati e indicatori proporzionati, verificabili e condivisi;
- eviti duplicazioni e nuovi oneri informativi non strettamente necessari in capo alle imprese ferroviarie;
- venga integrata nell'AIR e coordinata con la VIR;
- conservi natura conoscitiva e non si sovrapponga alle competenze di indirizzo politico e pianificazione;
- si applichi in modo selettivo ai soli interventi che producono impatti generazionali significativi;

- sia introdotta attraverso una sperimentazione trasparente e sottoposta a successiva verifica, tramite "progetti pilota".

Tutto ciò premesso, Trenitalia formula le seguenti osservazioni.

Prot.n. 0092280/2026 del 30/10/2026 12:59:54 Pagine totali: (7)

Prot.n. 0092280/2026 del 30/10/2026 12:59:54 Pagine totali: (7)

	Call for input (n°)	Osservazioni
1.	In relazione alla individuazione della nozione di "future generazioni", quale si ritiene sia l'orizzonte temporale da prendere in considerazione?	Potrebbe risultare opportuno che l'orizzonte temporale della nozione di "future generazioni" sia definito dall'Autorità secondo criteri chiari, omogenei e predeterminati, tali da garantire coerenza applicativa e comparabilità delle valutazioni tra i diversi interventi regolatori. Anche tenendo conto delle specificità delle singole misure, si suggerisce di ricondurre tale valutazione all'interno di classi temporali o parametri di riferimento previamente individuati dall'Autorità, al fine di contenere margini di incertezza interpretativa e assicurare la massima trasparenza del processo valutativo.
2.	In relazione a quanto illustrato §1, si chiedono osservazioni in merito alla inclusione nelle "future generazioni" anche della fascia dei c.d. *young adults*.	L'inclusione dei giovani adulti è condivisibile, anche in considerazione della rilevanza della mobilità per l'accesso allo studio, al lavoro e alla vita sociale. Tuttavia, considerare i giovani come una categoria omogenea potrebbe non tenere conto di differenze in termini di fascia d'età e condizioni socio-economiche. L'analisi dovrebbe considerare anche le differenze territoriali e le diverse esigenze di mobilità.
3.	Si ritiene che le PMR dovrebbero essere oggetto di specifica attenzione nell'ambito della VIG; si chiedono osservazioni in proposito, in particolare sulle relative modalità.	Si condivide l'opportunità di una specifica attenzione alle persone a mobilità ridotta, da ricondurre principalmente alle dimensioni dell'accessibilità universale e della sostenibilità sociale. La valutazione dovrebbe tenere conto di definizioni, obblighi e indicatori già previsti dal quadro normativo (eurounitario e nazionale) e regolatorio, evitando un autonomo *set* di adempimenti. L'analisi dovrebbe distinguere gli impatti generazionali dagli obblighi di non discriminazione e accessibilità, evidenziando le eventuali sovrapposizioni, ad esempio con riguardo ai giovani con disabilità.
4.	In tema di sostenibilità ambientale, si chiedono osservazioni sulla definizione di cui al §2.1 e di segnalare quali ambiti/settori di regolazione di competenza ART si ritengono maggiormente suscettibili di avere un impatto sulle future generazioni.	La definizione proposta appare nel complesso condivisibile, purché la VIG si concentri sugli effetti causalmente riconducibili alla specifica misura regolatoria. Tra gli ambiti potenzialmente più rilevanti si segnalano l'accesso e l'utilizzo efficiente dell'infrastruttura, la qualità e l'affidabilità dei servizi collettivi e l'integrazione modale. Si ritiene utile che, nell'ambito delle VIG associate ai regolamenti AIR/VIR riferibili ai diversi settori di trasporto, l'Autorità, nell'esercizio delle proprie funzioni e nel rispetto degli indirizzi e degli obiettivi in materia di sostenibilità definiti a livello europeo e nazionale dai soggetti

Prot.n. 0092280/2026 del 30/10/2026 12:59:54 Pagine totali: (7)

		competenti, affianchi alle valutazioni settoriali un'analisi degli effetti delle misure sull'intero sistema dei trasporti. Infatti, una misura che, considerata isolatamente, potrebbe risultare efficace o neutra rispetto agli obiettivi perseguiti all'interno del singolo comparto, potrebbe non generare benefici equivalenti a livello sistemico qualora produca effetti tali da incrementare il livello complessivo delle esternalità generate dal sistema della mobilità. In coerenza con gli indirizzi dell'Unione europea orientati alla decarbonizzazione dei trasporti e alla promozione di soluzioni a minore impatto ambientale, si ritiene pertanto opportuno che le valutazioni considerino gli effetti complessivi delle misure in una prospettiva di sostenibilità intergenerazionale, verificando che l'implementazione del singolo comparto si traduca in un coerente riflesso sulle esternalità del sistema dei trasporti nel suo complesso.
5.	In tema di sostenibilità economica, si chiedono osservazioni sulla definizione di cui al §2.2 e di segnalare quali ambiti/settori di regolazione di competenza ART si ritengono maggiormente suscettibili di avere un impatto sulle future generazioni.	Si propone di riferire la valutazione alla capacità della misura di assicurare nel tempo servizi efficienti, accessibili e finanziariamente sostenibili, evitando il trasferimento ingiustificato di costi, rischi o inefficienze alle generazioni future. Gli ambiti di maggiore rilievo comprendono la corretta allocazione dei rischi, l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio e la stabilità dei quadri regolatori. La VIG non dovrebbe duplicare le valutazioni economiche già svolte nell'AIR, ma integrarle per la sola componente intergenerazionale.
6.	In tema di sostenibilità sociale, si chiedono osservazioni sulla definizione di cui al §2.3 e di segnalare quali ambiti/settori di regolazione di competenza ART si ritengono maggiormente suscettibili di produrre un impatto sulle future generazioni	La definizione proposta appare condivisibile. Si suggerisce di concentrare l'analisi su accessibilità territoriale ed economica, continuità e qualità del servizio, accessibilità fisica e digitale e disponibilità delle informazioni. Gli indicatori dovrebbero essere oggettivi e confrontabili nel tempo.
7.	Con riferimento al §3, si chiedono osservazioni sulle modalità di implementazione della VIG, ed in particolare in che modo potrebbe	Si propone una fase iniziale sperimentale, limitata a un numero circoscritto di procedimenti AIR selezionati sulla base di criteri preventivamente definiti, quali significatività, durata e irreversibilità degli effetti. In tale fase la VIG dovrebbe avere carattere prevalentemente qualitativo, senza introdurre nuovi obblighi informativi generalizzati. Al termine della

Prot.n. 0092280/2026 del 30/10/2026 12:59:54 Pagine totali: (7)

	delinearsi un "approccio graduale e progressivo" di introduzione della stessa.	sperimentazione, l'Autorità dovrebbe pubblicarne gli esiti, valutare costi e benefici dello strumento e sottoporre a consultazione la metodologia consolidata prima dell'eventuale applicazione ordinaria. Dovrebbero essere previste procedure semplificate o l'esclusione per gli interventi privi di impatti generazionali significativi.
8.	Si chiedono osservazioni con riferimento alla "check list" di cui al §3.	La check-list proposta costituisce una base utile, ma dovrebbe essere articolata in due livelli: uno screening preliminare, volto a stabilire se la VIG sia necessaria, e una successiva valutazione di merito. L'esito dello screening dovrebbe essere motivato e pubblicato.
9.	Anche con riferimento alle metodologie riportate nel §1, si chiedono osservazioni sul relativo impiego da parte dell'Autorità per la stima degli impatti di natura ambientale, economica e sociale sulle future generazioni.	La metodologia dovrebbe esplicitare fonti, ipotesi, perimetro, orizzonte temporale.
10.	Con riferimento alla costruzione della base dati sulla quale sviluppare la VIG nei diversi impatti sulle tre dimensioni di sostenibilità, si chiedono osservazioni sui meccanismi di monitoraggio ritenuti più adeguati.	Occorre valorizzare prioritariamente dati già disponibili presso codesta Autorità, amministrazioni pubbliche, ISTAT, soggetti competenti in materia di trasporti, enti affidanti e operatori. Nuovi flussi informativi dovrebbero essere richiesti solo quando indispensabili, sulla base di una preventiva verifica di necessità, proporzionalità, disponibilità e costo di produzione. Si sottolinea la necessità che siano tutelati riservatezza commerciale, segreto industriale e protezione dei dati personali.
11.	Si chiedono osservazioni sulle modalità volte a consentire il maggior coinvolgimento possibile delle "future generazioni" nei processi di consultazione dell'Autorità.	Si condivide il rafforzamento della partecipazione dei giovani attraverso modalità accessibili e differenziate, quali consultazioni digitali, audizioni, questionari strutturati e coinvolgimento di organismi rappresentativi. È opportuno predisporre documenti sintetici e comprensibili, rendere noti i criteri di selezione dei partecipanti e dare evidenza del modo in cui i contributi sono stati considerati.
12.	Con riferimento all'analisi SWOT sull'introduzione della VIG richiamata	Tra i punti di forza si rilevano il rafforzamento della trasparenza, l'esplicitazione degli effetti di lungo periodo e una migliore integrazione della sostenibilità nell'AIR. Tra i punti di

	nel §1, si richiedono osservazioni su punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce connessi all'ipotesi di introduzione della VIG nell'analisi di impatto della regolazione dell'Autorità.	debolezza rilevano la disponibilità non omogenea dei dati e il rischio di aumento degli oneri istruttori. Le opportunità potrebbero riguardare il miglioramento della qualità regolatoria e la maggiore attenzione alla distribuzione intertemporale degli effetti, mentre le minacce connesse all'introduzione della VIG potrebbero essere costituite da duplicazioni rispetto all'AIR, eccessiva discrezionalità e allungamento dei procedimenti e nuovi obblighi informativi sproporzionati.

Prot.n. 0092280/2026 del 30/10/2026 12:59:54 Pagine totali: (7)