

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

Documento di seconda consultazione

ART

Sommario

1. Oggetto e ambito di applicazione delle misure.....	2
2. Definizioni	2
3. Principi generali per i processi di allocazione della capacità infrastrutturale e specializzazione delle linee.	4
4. Principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale	6
5. Modalità operative del processo di allocazione nel caso di richieste confliggenti.....	7
6. Criteri di priorità, da applicarsi nell'allocazione di capacità in caso di coordinamento tra richieste confliggenti ..	9
7. Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità	10
8. Limiti di capacità assegnabile con AQ.....	11
9. Limiti di capacità assegnabile in sede di allocazione annuale	12
10. Disposizioni transitorie e finali	13

ART

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AQ: Accordo quadro

ART: Autorità di Regolazione dei Trasporti

DSPM: Documento Strategico Pluriennale della Mobilità previsto dall'art. 5 del decreto-legge n. 152/2021, convertito dalla legge n. 233/2021.

GI: Gestore dell'infrastruttura ferroviaria

MIT: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

MEF: Ministero dell'economia e delle finanze

IF: Imprese ferroviarie

OSP: Obblighi di Servizio Pubblico

PIR: Prospetto informativo della rete

Regolamento: Regolamento (UE) 2026/1184 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 maggio 2026
"relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010"

1. Oggetto e ambito di applicazione delle misure

- 1.1 Il presente provvedimento si applica alle infrastrutture ferroviarie che rientrano nell'ambito del d.lgs. 112/2015 e aggiorna, rivedendole - in ragione dell'evoluzione del mercato e del sistema dei trasporti ferroviari maturata dalla data di emanazione della delibera n. 70/2014, e sempre in attuazione delle norme eurounitarie – le misure di regolazione vigenti volte ad assicurare che la capacità di infrastruttura sia assegnata in modo efficiente e ottimale, nel rispetto dei principi di trasparenza ed accesso equo e non discriminatorio, ai soggetti aventi titolo.
- 1.2 Alle reti ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, individuate con il d.m. 5 agosto 2016 del MIT, si applica esclusivamente la parte pertinente della misura 8.2 nonché la misura 10.2, fintanto che non vi siano tratte dichiarate sature. Allorquando una o più tratte di tali reti siano dichiarate sature, l'Autorità si riserva di stabilire, con separato provvedimento, quali misure, in aggiunta alla misura 8.2 e alla misura 10.2, andranno applicate, fermo restando il rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente per le infrastrutture ferroviarie dichiarate sature. In presenza dell'organismo di allocazione di cui all'articolo 11, comma 11, del d.lgs. 112/2015, gli obblighi di cui alla citata misura 8.2, nonché quelli derivanti dalle eventuali ulteriori misure indicate dall'Autorità in caso di saturazione, sono rispettati dal predetto organismo di allocazione.

2. Definizioni

- 2.1 **Allocazione di capacità annuale:** allocazione di capacità infrastrutturale ferroviaria che viene effettuata annualmente, con riferimento ad un singolo anno di esercizio e tramite tracce orarie, per la definizione dell'orario di servizio.
- 2.2 **Allocazione di capacità quadro:** allocazione di capacità infrastrutturale ferroviaria che viene effettuata annualmente, con riferimento a più orari di servizio e tramite canali orari, per la successiva allocazione di capacità annuale.
- 2.3 **Canale orario:** porzione di capacità infrastrutturale allocata tramite Accordo Quadro, le cui caratteristiche sono idonee alla identificazione di una traccia in sede di allocazione annuale della capacità, onde pervenire alla definizione dell'orario di servizio.
- 2.4 **Capacità teorica oraria:** numero massimo di tracce o canali orari che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto omotachico e distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea (D). Si calcola come rapporto $60/D$. Il valore di capacità teorica, funzione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, tiene conto anche degli interventi tecnologici e/o infrastrutturali previsti in attivazione a partire dall'orario cui si riferisce il calcolo della capacità di cui trattasi.
- 2.5 **Capacità commerciale oraria:** numero massimo di tracce o canali orari, inferiore o uguale a quello derivante dalla capacità teorica oraria, che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto coerente con l'eterogeneità della domanda in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea, tenendo conto dei principi di efficiente e ottimale utilizzo dell'infrastruttura di cui al d.lgs. 112/2015.
- 2.6 **Servizio regionale cadenzato:** Successione di tracce/canali orario omologhi, a intervallo costante fino a 2 ore;

- 2.7 **Fascia oraria:** periodo della durata di un'ora rispetto al quale vengono valutati i diversi parametri di capacità e il grado di utilizzazione della stessa, sia rispetto al processo di allocazione annuale, sia rispetto al processo di allocazione quadro.
- 2.8 **Infrastruttura ferroviaria nazionale:** infrastruttura ferroviaria presente sul territorio nazionale, aperta all'esercizio commerciale e rientrante nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, assentita in concessione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dal Ministero concedente.
- 2.9 **Infrastruttura specializzata:** infrastruttura ferroviaria avente le caratteristiche di cui all'articolo 31 del d.lgs. 112/2015 e, da quando in vigore, di cui all'articolo 26 del Regolamento, la quale può essere designata dal GI come infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico solo se esistono itinerari alternativi idonei e previa consultazione di tutte le parti interessate. Ove tale designazione abbia avuto luogo, il GI può dare la priorità a tali tipologie di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico, se vi è capacità commerciale disponibile e se il materiale rotabile utilizzato corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea.
- 2.10 **Obbligo di servizio pubblico:** l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale, che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni, senza compenso [regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lett. e)]. Possono rientrare negli obblighi di servizio pubblico anche i servizi di trasporto ferroviario delle merci eventualmente individuati come tali dal Ministero competente.
- 2.11 **Segmenti di mercato:** i segmenti di mercato in cui operano i distinti servizi di trasporto ferroviario quali quelli Passeggeri regionali, Passeggeri Lunga percorrenza, Merci; al loro interno possono essere distinti, i servizi passeggeri o merci offerti in regime di libero mercato da quelli oggetto di OSP, e quelli effettuati su itinerari internazionali rispetto a quelli effettuati su itinerari nazionali; le misure fanno riferimento ai seguenti segmenti: segmento merci, segmento passeggeri in regime di OSP (regionali o lunga percorrenza) e segmento passeggeri in regime di mercato. Viene inoltre tenuto in considerazione il carattere nazionale o internazionale dei servizi di trasporto.
- 2.12 **Tratta ferroviaria:** porzione di infrastruttura ferroviaria assunta a riferimento dal gestore dell'infrastruttura per i processi di allocazione della capacità infrastrutturale ferroviaria.
- 2.13 **Modalità di utilizzazione predefinita della capacità (capacità *pre-planned*):** modalità di utilizzazione della capacità di una o più porzioni di infrastruttura sature, giustificata dal GI sulla base dell'analisi di capacità, estesa anche a porzioni non sature da utilizzarsi per la copertura delle relazioni origine-destinazione individuate anche a seguito di consultazione con il mercato, da utilizzarsi prioritariamente per l'allocazione capacità.
- 2.14 **Infrastruttura saturo:** infrastruttura che rientra nelle condizioni di cui all'articolo 3, comma 1, lettera dd), del d.lgs. 112/2015, e, da quando in vigore, di cui all'articolo 23, comma 1 e allegato II del Regolamento.
- 2.15 **Conflitto:** situazione in cui il GI, ricevute le richieste di capacità, deve intervenire per modificare le stesse al fine di renderle tra loro compatibili, promuovendo, ove necessario, anche il processo di coordinamento, rispettando quanto previsto dal quadro europeo per la gestione della capacità di cui al Regolamento, come recepito nel PIR.

2.16 **Interesse sociale:** insieme degli obiettivi politici indicati nei documenti sulla politica del trasporto pubblico adottati dagli enti competenti a livello nazionale e regionale finalizzati a garantire il diritto costituzionale alla mobilità di tutti i cittadini, tenendo conto delle linee strategiche per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui all'articolo 4 del Regolamento. A quest'ultimo riguardo, tiene in considerazione le linee strategiche di cui all'articolo 4 del Regolamento e il complesso dei criteri operativi, socioeconomici e ambientali di cui all'articolo 27, comma 3, del Regolamento quali: i costi in termini di tempo e di prezzi per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario; la connettività e l'accessibilità per le persone e le regioni servite dai servizi di trasporto ferroviario, compresa la qualità dei collegamenti, in particolare in termini di tempi di trasferimento e di frequenza per quanto riguarda i servizi ferroviari di trasporto di passeggeri e di merci; il volume delle persone e delle merci trasportate.

3. Principi generali per i processi di allocazione della capacità infrastrutturale e specializzazione delle linee.

- 3.1 Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale dell'infrastruttura, e considerato anche il massimo interesse sociale che può discendere dall'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, ad ogni richiedente capacità, nell'ambito della capacità infrastrutturale disponibile, è garantito l'accesso equo, trasparente e non discriminatorio all'indicata infrastruttura ferroviaria, nella misura ragionevolmente consentita dalla composizione delle esigenze industriali e dei correlati interessi di tutti i richiedenti capacità. Per i servizi di trasporto passeggeri tale garanzia è da valutarsi e modularsi, rispetto alla tratta ferroviaria e alla singola fascia oraria in cui è previsto l'esercizio del trasporto, secondo quanto disciplinato dalle misure pertinenti del presente provvedimento.
- 3.2 Al fine del perseguimento del massimo interesse sociale, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'effettuazione dei servizi di trasporto eserciti in regime di OSP è garantito, salvo il rispetto degli specifici limiti di capacità individuati dalle Misure 8 e 9 al fine di non precludere l'accesso agli altri segmenti di mercato.
- 3.3 Al fine del perseguimento dell'utilizzo efficiente ed ottimale della capacità infrastrutturale, e considerato anche il massimo interesse sociale conseguibile, la programmazione dell'orario, nel massimizzare l'accessibilità dei diversi territori serviti dall'infrastruttura ferroviaria nazionale, rispetta le indicazioni generali del Ministero competente, riguardo alle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, contenute nel documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015, oltre che quelle pertinenti delle Regioni e Province Autonome, il tutto espresso sulla base delle previsioni dell'articolo 4 "*Indirizzi strategici e requisiti nazionali*" del Regolamento, e deve essere definita anche sulla base della composizione delle diverse esigenze commerciali espresse dai richiedenti capacità, avuto riguardo all'obiettivo della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione.
- 3.4 Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con i richiedenti capacità attuali e potenziali – e operando nel rispetto sia delle indicazioni di cui alla misura 3.3 e dei principi di cui alla Misura 4.2, sia della Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 il tutto nel rispetto delle previsioni di cui al Regolamento, che costituiscono il riferimento per l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura - una modalità di utilizzazione

predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con *capacità pre-planned*) giustificandone il ricorso attraverso l'analisi di capacità e individuando: i) le relazioni origine-destinazione principali e secondarie che utilizzano/hanno utilizzato nell'arco degli ultimi 10 anni/che si prevede possano ragionevolmente utilizzare, nel rispetto dei principi generali di accessibilità di cui alla misura 6, le porzioni di infrastrutture sature; ii) le modalità di utilizzazione di tali porzioni di infrastruttura satura, nonché delle porzioni non sature da utilizzarsi necessariamente per la copertura delle relazioni di cui al punto i), tramite appositi canali orari di cui sono specificati la velocità di riferimento, le relazioni origine/destinazione (con le eventuali fermate commerciali) che possono essere servite, i segmenti di mercato passeggeri o segmento merci di pertinenza; iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9 rispettivamente per la capacità quadro (da applicarsi sempre anche ad accordi quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti).

- 3.5 Fermo restando il rispetto sia degli esiti dell'applicazione dei criteri di cui alle misure 4, 5 e 6, sia dei margini di flessibilità previsti dal processo di armonizzazione descritto dal PIR inerente alla costruzione dell'orario di servizio, nel caso in cui non venga applicato il modello di esercizio con capacità pre-planned, il GI - laddove persistano conflitti allocativi - al fine di perseguire la stabilità temporale degli orari annuali in successione, conferisce priorità alle tracce coincidenti con altre già presenti nell'orario di servizio precedente (con riferimento ad origine/destinazione, itinerario, orari, periodicità).
- 3.6 Nell'ambito dell'allocazione di capacità quadro, in presenza di richieste confliggenti di accesso all'infrastruttura, è compito del GI, nell'ambito delle procedure di coordinamento previste a tal fine, assumere le necessarie decisioni mettendone a conoscenza l'Autorità, motivandole adeguatamente con riferimento al rispetto e all'applicazione delle garanzie discendenti:

- dall'articolo 33, comma 6, del d.lgs. 112/2015;
- dall'articolo 6 del regolamento (UE) 2016/545.

3.7 **Principi per le linee specializzate.**

- 3.7.1 Nel caso di infrastrutture specializzate per una data tipologia di traffico ferroviario, tale tipologia di traffico che rientra nella specializzazione è sempre prioritaria.
- 3.7.2 La tipologia di traffico ferroviario è individuata specificando le caratteristiche del materiale rotabile comprese le relative prestazioni minime richieste al fine di garantire un utilizzo uniforme della linea e le modalità di effettuazione del servizio sulla linea considerata. A titolo esemplificativo merci o passeggeri, velocità di punta in linea, successione o intervallo chilometrico tra due o più fermate per servizi commerciale. Non assume rilievo la denominazione commerciale del servizio o la categoria in cui rientra un richiedente capacità.
- 3.7.3 La designazione di una linea come specializzata non ne impedisce l'uso per altri tipi di traffico se vi è capacità commerciale disponibile
- 3.7.4 La specializzazione della linea o la modifica delle caratteristiche di specializzazione della stessa sono dichiarate dal GI nel PIR esclusivamente a seguito di un procedimento di consultazione con le parti interessate, che può essere avviato anche su richiesta motivata da parte di un richiedente capacità, la cui indicazione è comunicata all'Autorità; il GI informa l'Autorità anche su tutte le ulteriori interlocuzioni con i richiedenti capacità, anche potenziali, interessati, nonché sugli esiti della indicata consultazione.

4. Principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale

- 4.1 Le modalità operative delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale devono garantire l'effettivo perseguimento del massimo interesse sociale, nonché della massimizzazione dell'efficacia e dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, nel rispetto dei principi generali di trasparenza, equità e non discriminazione, anche nei confronti dei richiedenti capacità che non sono titolari di AQ.
- 4.2 È da ritenersi funzionale al perseguimento del massimo interesse sociale la composizione equilibrata, nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio:
- dell'offerta di servizi di trasporto ferroviario passeggeri eserciti in regime di OSP, ossia dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale come definiti dall'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) 1370/2007, individuati dalle amministrazioni affidanti;
 - dell'offerta di servizi di trasporto passeggeri a mercato garantendo ai passeggeri la possibilità, di accedere ad un vasto insieme di offerte di servizi di trasporto ferroviario da parte di differenti richiedenti capacità operanti a mercato e quindi senza la fruizione di contributi pubblici;
 - dell'offerta di servizi di trasporto ferroviario merci, tramite la messa a disposizione di adeguata capacità, anche individuando differenti livelli di capacità da preservare in funzione delle diverse fasce orarie individuabili nel corso della giornata.

A tale scopo, il GI adotta, nello svolgimento delle attività di allocazione, fatto salvo il rispetto delle aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, le seguenti regole di programmazione dell'utilizzo della capacità, secondo cui sulle linee della rete ferroviaria di competenza è garantito accesso nel seguente ordine di priorità decrescente dall'alto verso il basso:

- a) ai servizi di trasporto merci/passeggeri internazionali a mercato e OSP;
- b) ai servizi di trasporto passeggeri nazionali lunga percorrenza OSP;
- c) ai servizi merci nazionali limitatamente alla fascia oraria 22.00-6.00;
- d) ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP cadenzati;
- e) ai servizi di trasporto passeggeri a mercato;
- f) ai servizi di trasporto merci nazionali;
- g) ai servizi di trasporto passeggeri regionali OSP non cadenzati.

Non sono ricompresi tra i servizi sopra individuati dalla lettera a) alla lettera e) quelli di trasporto passeggeri o merci con periodicità non continuativa e, nel caso dei soli servizi passeggeri, anche quelli richiesti in occasione di eventi specifici.

- 4.3 Con riferimento ai criteri di priorità dipendenti dalla fascia oraria in cui si iscrive una data richiesta di capacità, il GI prende a riferimento, per l'applicazione degli stessi criteri, l'orario di partenza previsto per il servizio di trasporto relativo alla data richiesta di capacità.
- 4.4 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste di capacità confliggenti, possono essere assegnate per singolo segmento di mercato ossia al segmento del trasporto merci, al segmento del trasporto passeggeri a mercato, al segmento del trasporto passeggeri esercito in regime di OSP. Nell'applicazione dei principi e criteri generali di cui alle Misure 4.1 e 4.2, viene garantita almeno una traccia per tratta ferroviaria e fascia oraria a ognuno dei seguenti segmenti/sotto-segmenti di mercato: segmento merci, sottosegmento

passaggeri OSP Lunga percorrenza, sottosegmento passeggeri OSP regionali, segmento passeggeri a mercato; nel caso delle linee specializzate tale garanzia è assicurata ai servizi precedentemente elencati a patto che rientrino tra i servizi ammessi dalla specializzazione della linea stessa.

- 4.5 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9, che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del segmento passeggeri a mercato, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità, tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del sotto-segmento di mercato del trasporto ferroviario passeggeri operante in regime di concorrenza nel mercato.
- 4.6 Il GI rispetta le aliquote di capacità massima per tratta ferroviaria e fascia oraria di cui alle Misure 8 e 9 che, in presenza di richieste confliggenti da parte di richiedenti capacità diversi nell'ambito del segmento merci, può essere garantita al singolo richiedente capacità. Tali aliquote possono anche essere modulate dal GI - previa consultazione dei richiedenti capacità, anche potenziali, in sede di definizione del PIR e susseguente recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità – in funzione dell'evoluzione della domanda di capacità infrastrutturale, in termini di numero di richiedenti capacità, tenendo in considerazione le richieste di capacità da questi rispettivamente presentate nell'ambito del segmento di mercato del trasporto ferroviario merci operante in regime di concorrenza nel mercato.
- 4.7 L'allocazione della capacità su una linea specializzata rispetta le previsioni di cui alla misura 3.7; a tal fine il GI verifica, all'atto del ricevimento delle richieste di capacità, se il servizio richiesto rientri o meno tra i servizi per i quali la linea è specializzata, dandone, in caso di esito negativo, avviso al richiedente capacità.
- 4.8 Nelle more della completa implementazione delle nuove soluzioni sistemistico-informatiche previste a supporto del nuovo progetto *TimeTable Redesign* (TTR), il GI, per il segmento merci, s'impegna a definire consultando i richiedenti capacità di tale segmento, ed implementare, entro sei mesi dalla data di adozione del presente provvedimento, un sistema di "alert" che possa comunicare in tempo reale agli operatori del mercato merci la capacità eventualmente ritornata disponibile.
- 4.9 Il GI, nell'ambito del processo di allocazione annuale, assicura – avendo cura di evitare che lo strumento dell'accordo quadro possa causare l'esclusione di altri richiedenti capacità nella fascia oraria e nella tratta ove si verificano conflitti, e quindi assicurando il rispetto dei principi indicati nella presente misura 4 - l'assegnazione della capacità oggetto di accordo quadro, entro i limiti di cui alle misure 8 e 9.

5. Modalità operative del processo di allocazione nel caso di richieste confliggenti

- 5.1 Le modalità operative di cui alle Misure 5.2, 5.3, 5.4 e 5.5, si applicano nel processo di allocazione di capacità annuale e quadro nel caso in cui la capacità commerciale disponibile in una data tratta ferroviaria e fascia oraria, nel rispetto della sua eventuale specializzazione, sia inferiore alla capacità commerciale richiesta per i servizi passeggeri nazionali a mercato, dopo che si siano verificate le seguenti condizioni:

- (i) le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto passeggeri internazionali, nonché gli OSP Regionali e Lunga percorrenza, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state soddisfatte, sulla base dei principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale di cui alla misura 4, e nei limiti di capacità assegnabile.
- (ii) le richieste di capacità riguardanti servizi di trasporto merci, per quella data tratta ferroviaria e fascia oraria, sono state soddisfatte, sulla base dei principi e criteri generali per l'implementazione delle attività di allocazione della capacità infrastrutturale di cui alla misura 4, e nei limiti di capacità assegnabile.

Conseguentemente, eventuali conflitti tra richieste passeggeri OSP, tra servizi merci e tra servizi passeggeri OSP e merci, sempre per la data tratta ferroviaria e fascia oraria, vengono risolti secondo l'ordine di priorità stabilito tramite la misura 4 e tramite i criteri di priorità di cui alla misura 6, nel rispetto delle misure del presente provvedimento sui limiti massimi di capacità allocabile, mentre quelli eventuali tra servizi passeggeri a mercato vengono risolti applicando le Misure da 5.2 a 5.5.

- 5.2 Il GI individua le tratte, con le relative fasce orarie, per le quali le richieste di capacità per servizi passeggeri nazionali a mercato avanzate dai richiedenti superano la capacità commerciale disponibile residua per il sotto-segmento passeggeri a mercato. Per tali tratte e fasce orarie la massima capacità che può essere assegnata ad ogni richiedente del sotto-segmento passeggeri nazionale a mercato è pari al numero intero N ottenuto come rapporto tra capacità commerciale ancora disponibile per l'allocazione di tali servizi passeggeri nazionali a mercato (intesa come numero tracce/canali orari, nella fascia oraria considerata, allocabili al sotto-segmento passeggeri a mercato) e il numero di richiedenti capacità per servizi passeggeri nazionali a mercato su quella tratta ferroviaria e su quella data fascia oraria.
- 5.3 Il GI provvede all'assegnazione - con i necessari aggiustamenti orari nel caso di allocazione annuale ed entro il limite massimo di N tracce/canali orario - di quanto richiesto da ogni richiedente. In particolare, a ogni richiedente che abbia presentato un numero di richieste superiore a N, il GI chiede di scegliere, tra le rispettive richieste di capacità, le N richieste che intende confermare e provvede, quindi, alla loro soddisfazione, con i necessari aggiustamenti orari nel caso di allocazione annuale. In tale fase, in sede di allocazione annuale, viene applicato il principio di cui alla misura 3.5.
- 5.4 Le richieste di capacità per servizi passeggeri nazionali a mercato non soddisfatte vengono raggruppate in un unico insieme. Se tali richieste di capacità non sono eccedenti la capacità commerciale ancora disponibile per tale segmento, dopo avere concluso le fasi precedenti di cui alle misure 5.2 e 5.3, allora le stesse vengono immediatamente soddisfatte, pur nel rispetto delle previsioni di cui alle misure 8 e 9. In caso contrario, su tale insieme residuo di richieste, si applicano i criteri di priorità di cui alla Misura 6, al fine di individuare quelle di maggiore interesse sociale e/o che massimizzano l'efficacia ed ottimizzano l'utilizzo dell'infrastruttura satura; vengono quindi assegnate le richieste di capacità prioritarie nel limite della capacità commerciale ancora disponibile e nel rispetto delle previsioni di cui alle misure 8 e 9.
- 5.5 In sede di allocazione annuale, se le modalità operative di cui alla presente Misura non consentono di risolvere i conflitti di allocazione tra le diverse richieste di capacità per servizi passeggeri nazionali a

mercato pervenute al GI, lo stesso procede ad applicare le modalità di allocazione capacità tramite asta di cui alla seguente Misura 7.

- 5.6 Per tutti i segmenti di mercato del trasporto ferroviario, nel caso di richieste di capacità che riguardino relazioni origine-destinazione afferenti a porzioni di infrastruttura sature per le quali il GI abbia definito modalità di utilizzazione predefinita, estesa anche alle relative porzioni di infrastruttura non sature ma necessarie per la copertura delle predette relazioni origine-destinazione, tali richieste di capacità dovranno essere avanzate rispettando le previsioni di cui alle indicate modalità predefinite; l'eventuale soddisfazione di richieste di capacità non rispettose delle modalità di utilizzazione predefinita della capacità potrà essere perseguita dal GI in presenza di capacità residua assegnabile.
- 5.7 In presenza di modalità di utilizzazione predefinita della capacità, nel caso di conflitti tra richiedenti servizi passeggeri a mercato ed in assenza di soluzioni consensuali tra le parti, non si applica la misura 3.5 e si applicano direttamente le previsioni della misura 7.
- 5.8 Nel caso il richiedente capacità ritenga che la capacità assegnata dal GI, al termine del processo di allocazione annuale, debba essere integrata rispetto alle proprie richieste, al fine di garantire la sostenibilità economica e industriale della propria offerta, può richiedere l'assegnazione di ulteriore capacità in presenza di capacità commerciale disponibile; in tale fase, in presenza di ulteriori conflitti emergenti dalle integrazioni di capacità ritenute necessarie dai richiedenti, le richieste integrative riguardanti il segmento passeggeri nazionali a mercato assumono priorità massima rispetto alle eventuali ulteriori richieste di capacità che restano da soddisfare. Se al termine di tale integrazione di capacità risulta ancora presente capacità commerciale disponibile, allora tale capacità sarà immediatamente assegnata alle eventuali richieste di capacità ancora non soddisfatte aventi maggiore priorità rispetto a quanto previsto dalla misura 4, con l'esclusione di quelle ricadenti nel segmento passeggeri nazionale a mercato, sempre nel rispetto dei limiti di cui alla misura 9.

6. Criteri di priorità, da applicarsi nell'allocazione di capacità in caso di coordinamento tra richieste confliggenti

- 6.1 Ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del d.lgs. 112/2015, fatte salve le regole di programmazione della capacità di cui alla misura 4 e tenendo conto che le richieste di capacità per nuovi servizi passeggeri soggetti a obbligo di pre-notifica di cui all'articolo 28, comma 6, del Regolamento non possono essere considerate prioritarie, *ceteris paribus*, rispetto ad altre richieste di capacità con cui dovessero entrare in conflitto, se tali obblighi di prenotifica non sono stati assolti, il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell'allocazione della capacità, riferibili ai servizi di trasporto passeggeri e volti a favorire l'ottimale utilizzo dell'infrastruttura e l'accessibilità dei territori, rispettandone l'ordine di importanza decrescente dall'alto verso il basso, favorendo, a parità di altro:
- a) il servizio che prevede la scomposizione in due o più servizi di trasporto, o viceversa, in località tali da garantire che il servizio che percorre la data tratta ferroviaria satura serva in contemporanea almeno due o più relazioni diverse;
 - b) dato un raggruppamento di servizi passeggeri di un sottosegmento già assegnati all'insieme dei richiedenti, accomunati dalla percorrenza di una o più tratte sature e dalla partenza in una data fascia oraria, il servizio che serve il maggior numero di ulteriori nuove

stazioni/fermate rispetto a quelle già servite e site su tratte non coperte dal raggruppamento di servizi già assegnati nella fascia oraria data;

- c) il servizio passeggeri che serve il maggior numero di comuni non già serviti da altri servizi;
- d) il servizio passeggeri che garantisce il maggior volume trasportato, misurato in passeggeri*km annui e riferito al più recente orario di servizio pregresso. In assenza di dati pregressi sul volume trasportato per almeno una delle richieste confliggenti a causa della assenza di circolazione pregressa, si considera il servizio passeggeri con il maggior numero di posti*km annui offerti oltre una soglia percentuale significativa posta almeno al 10% valutata tra due servizi come rapporto tra la differenza assoluta in termini di posti*km annui tra i due servizi, rispetto al minimo valore di posti*km offerti;
- e) il servizio passeggeri, inteso come singola richiesta di traccia/canale orario, inserito in un servizio cadenzato durante la giornata, in proporzione al numero di servizi programmati nel corso della giornata.

6.2 In caso di conflitto tra due o più richieste merci il GI applica il seguente insieme minimo di criteri di priorità nell'allocazione della capacità, rispettandone l'ordine di importanza decrescente dall'alto verso il basso, favorendo, a parità di altro:

- a) una maggiore priorità per la richiesta di capacità cui corrisponde un maggior numero di tonn*km trainabili annue;
- b) una maggiore priorità per l'IF con il coefficiente di soppressione minore. L'elaborazione, per ogni richiedente in conflitto che sia stato assegnatario di capacità nel più recente orario pregresso, di tale coefficiente dato dal rapporto tra i treni*km annui soppressi per cause imputabili al richiedente e il numero totale di treni*km annui richiesti nella fase di allocazione annuale. Il dato per il calcolo dell'indicato coefficiente è desunto dal più recente orario di servizio pregresso. Dal calcolo sono escluse le soppressioni o mancate effettuazioni riconducibili a cause del Gestore dell'Infrastruttura o a cause di forza maggiore come definite nel Regolamento.

6.3 Il GI può elaborare eventuali ulteriori criteri di priorità, subordinati rispetto a quelli di cui alle Misure 6.1 e 6.2, compatibili con il contesto normativo e regolatorio vigente, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando coerenza e sinergia con le restanti Misure del presente provvedimento.

7. Modalità di allocazione di capacità annuale tramite asta, da applicarsi in caso di richieste di capacità aventi pari priorità

7.1 Nel caso in cui la ricerca di soluzioni coordinate consensuali con i richiedenti capacità non abbia successo e permangano conflitti tra richieste di capacità dei servizi passeggeri a mercato anche a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità, il GI, mettendone a conoscenza l'Autorità, richiede ai soggetti titolari delle richieste in conflitto di presentare, per ognuna delle tracce di interesse, un'offerta economica di acquisto che si configuri come un'offerta che, oltre al canone dovuto per l'accesso e

l'utilizzo della data traccia, come desumibile dal prospetto informativo della rete, preveda una componente economica aggiuntiva da offrire al GI in sede di asta.

- 7.2 I richiedenti hanno a disposizione cinque giorni solari per inviare la propria offerta al GI, mettendone a conoscenza l'Autorità.
- 7.3 Nel caso in cui il GI riceva offerte massime di pari valore da parte di più richiedenti capacità, lo stesso richiederà, entro un giorno lavorativo, ai richiedenti capacità che stanno partecipando all'asta, la presentazione di una nuova offerta con le medesime modalità di cui alla Misura 7.1, ma a partire da una base d'asta pari alla medesima offerta massima ricevuta.
- 7.4 L'asta termina quando:
- a) il GI riceve un'offerta massima da parte di un richiedente capacità e viene quindi assegnata la traccia richiesta a tale richiedente ad un prezzo pari all'offerta massima ricevuta;
 - b) nessun richiedente presenta un'offerta e non viene assegnata alcuna delle tracce in conflitto per le quali è stata indetta l'asta. In tal caso, viene assegnata la capacità oggetto di asta alla richiesta di traccia avente priorità immediatamente inferiore, a meno che non siano presenti più richieste con tale livello di priorità, nel qual caso, si procede iterativamente con una nuova banditura d'asta;
 - c) in esito alla prima banditura dell'asta, viene ricevuta un'unica offerta da un solo richiedente capacità, nel qual caso la capacità viene assegnata al richiedente che ha presentato la stessa, ma il prezzo di aggiudicazione dovrà essere pari al canone di accesso e utilizzo all'infrastruttura previsto nel prospetto informativo della rete per la traccia oggetto di aggiudicazione.

Al termine di ogni asta il GI è tenuto ad informare sui relativi esiti tutti i richiedenti che vi hanno partecipato, nonché l'Autorità, fornendo i dettagli delle offerte pervenute e del relativo importo.

- 7.5 I ricavi da aste non concorrono all'equilibrio economico del GI così come definito alla Misura 6 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, ma sono destinati al finanziamento, per la parte non già coperta da contributo pubblico, dei piani di potenziamento della capacità di cui all'articolo 33 del d.lgs. 112/2015, o ad altri progetti finalizzati all'incremento della capacità dell'infrastruttura, con particolare riferimento alle tratte a capacità limitata o sature.
- Il GI è tenuto a fornire all'Autorità adeguata ed esaustiva documentazione, anche quantitativa, per le valutazioni di competenza:
- (i) sull'entità dei ricavi in questione, annualmente, in esito alle procedure di allocazione della capacità;
 - (ii) sull'effettiva destinazione degli stessi ricavi, in occasione della procedura di elaborazione, verifica ed entrata in vigore della tariffa di ogni nuovo periodo tariffario, di cui alla Misura 4.3 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023.

8. Limiti di capacità assegnabile con AQ

- 8.1 In sede di allocazione di capacità quadro, ad ogni richiedente capacità per segmento di trasporto, eccetto il caso del segmento dei trasporti passeggeri eserciti in regime di OSP, può essere assegnata capacità, per tratta ferroviaria - con l'esclusione delle porzioni di nodo ove siano disponibili tratte

affiancate o alternative - e per fascia oraria, entro e non oltre il limite del 20% della capacità commerciale disponibile. Nel caso delle linee a singolo binario, tale limite è fissato al 50% della capacità commerciale disponibile, sempre con l'eccezione del segmento dei trasporti passeggeri eserciti in regime di OSP.

- 8.2 In sede di allocazione di capacità quadro, il limite complessivo di capacità allocabile con la totalità degli AQ, per tratta ferroviaria - con l'esclusione delle porzioni di nodo ove siano disponibili tratte affiancate o alternative - e per fascia oraria, è posto inferiore o al massimo pari al 70% della capacità commerciale disponibile, sia per la infrastruttura ferroviaria nazionale che per le reti ferroviarie regionali interconnesse.
- 8.3 In caso di conflitti in sede di allocazione di capacità quadro tra richieste afferenti a due differenti segmenti tra quelli merci, passeggeri OSP e passeggeri a mercato, che non siano risolti consensualmente, il limite massimo di capacità, per tratta ferroviaria - con l'esclusione delle porzioni di nodo ove siano disponibili tratte affiancate o alternative - e per fascia oraria, assegnabile rispettivamente ai segmenti di mercato del trasporto passeggeri OSP, del trasporto passeggeri a mercato, e del trasporto merci, è pari al 40% della capacità commerciale disponibile, elevato al 50% della capacità per le linee a singolo binario. Tale limite è applicabile anche nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate, fatta salva la prevalenza dei servizi rispettosi delle condizioni di specializzazione della linea.
- 8.4 Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i limiti di capacità quadro assegnabile ivi definiti.
- 8.5 Il Gestore dell'Infrastruttura rende disponibile, ai richiedenti interessati, almeno in forma aggregata e non riservata, i dati utilizzati per il calcolo delle soglie per tratta e fascia oraria.

9. Limiti di capacità assegnabile in sede di allocazione annuale

- 9.1 In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale assegnabile per tratta ferroviaria - con l'esclusione delle porzioni di nodo ove siano disponibili tratte affiancate o alternative - e per fascia oraria, ivi compresa la capacità quadro già assegnata, al singolo richiedente capacità per segmento di trasporto, eccetto il segmento passeggeri esercito in regime di OSP, è pari al 30% della capacità commerciale disponibile e, per le linee a singolo binario, al 50% della capacità disponibile.
- 9.2 In caso di conflitti in sede di allocazione annuale tra richieste afferenti a due differenti segmenti tra segmento merci, passeggeri OSP e passeggeri a mercato, il limite massimo di capacità annuale per tratta ferroviaria - con l'esclusione delle porzioni di nodo ove siano disponibili tratte affiancate o alternative - e per fascia oraria, assegnabile al segmento merci, al segmento passeggeri OSP e al segmento passeggeri a mercato, è pari al 60% della capacità commerciale disponibile. Tale limite è applicabile anche nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate, fatta salva la prevalenza dei servizi rispettosi delle condizioni di specializzazione della linea.
- 9.3 In sede di allocazione annuale, le limitazioni nell'assegnazione della capacità annuale non sono obbligatoriamente applicabili in presenza di un solo richiedente capacità o nel caso in cui, pur in presenza di più richiedenti capacità, non emergano necessità di coordinamento tra le richieste di

capacità. Tale eccezione si applica anche nel caso in cui il coordinamento, anche tramite asta, avvenga tra richiedenti capacità che hanno rispettivamente raggiunto la soglia massima di cui alla Misura 9.1.

- 9.4 Nel caso della definizione di modalità predefinite di utilizzazione della capacità da parte del GI, si applicano i limiti di capacità annuale assegnabile ivi definiti.
- 9.5 Il Gestore dell'Infrastruttura rende disponibile, ai richiedenti interessati, almeno in forma aggregata e non riservata, i dati utilizzati per il calcolo delle soglie per tratta e fascia oraria,

10. Disposizioni transitorie e finali

- 10.1 Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della loro pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.
- 10.2 Per gli accordi quadro in vigore al momento dell'emanazione del presente atto di regolazione le misure 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4 si applicano, solo in caso di conflitti non risolti consensualmente sia in sede di allocazione della capacità quadro, sia in sede di allocazione annuale, e per la sola porzione interessata dal conflitto; nel caso di conflitti presentatisi in sede di allocazione annuale, il GI assegnerà capacità annuale ai richiedenti nel rispetto degli accordi quadro in vigore e provvederà all'immediata successiva applicazione dei limiti di cui alla misura 8 agli accordi quadro per la porzione interessata dai conflitti non risolti consensualmente; per gli accordi quadro vigenti sulle ferrovie regionali interconnesse la misura 8.2 si applica solo in presenza di conflitti non risolti consensualmente in sede di allocazione annuale o allocazione quadro.
- 10.3 Le richieste di rinnovo di accordi quadro vigenti sono trattate come nuovi accordi quadro e quindi sono soggette all'applicazione delle misure 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4.
- 10.4 Per gli accordi quadro di servizi passeggeri a mercato vigenti che prevedano la prenotazione di capacità per tratta e fascia oraria superiore alla percentuale per singolo richiedente prevista dalla misura 8.1 o alle percentuali specificamente previste, laddove - a seguito dell'applicazione della procedura di cui alla misura 5 in sede di allocazione annuale - il numero di canali orario assegnabili in un dato orario di servizio sia minore di quelli previsti in accordo quadro per una data tratta e fascia oraria, allora il GI: i) procederà con l'assegnazione delle tracce come previsto in accordo quadro per l'allocazione annuale considerata; ii) procederà con l'immediata riduzione della capacità prevista nell'accordo quadro passeggeri a mercato, per i canali orario in sovrannumero interessati, fino al raggiungimento del limite di capacità assegnabile calcolato sulla base della misura 5.3
- 10.5 Il GI trasmette all'Autorità, con cadenza annuale, entro il mese di aprile dell'anno successivo a quello di riferimento, ovvero rende disponibili tramite apposito sistema informativo, i dati e le informazioni necessari al monitoraggio dell'applicazione delle presenti misure, con particolare riferimento a:
- a) capacità teorica e commerciale disponibile, capacità assegnata mediante AQ e in sede di allocazione annuale, capacità residua, capacità *pre-planned* e capacità afferente a infrastrutture specializzate, per tratta ferroviaria e fascia oraria;
- b) richieste di capacità presentate da ciascun richiedente, relative caratteristiche, capacità richiesta e assegnata, nonché eventuali modifiche intervenute tra richiesta originaria e capacità definitivamente assegnata;

- c) lista analitica dei singoli conflitti allocativi emersi tra IF negli (almeno) ultimi 24 mesi, in sede di assegnazione di AQ e di allocazione annuale, con specifica indicazione di: caratteristiche operative dei canali / delle tracce (origine/destino, orari, materiale rotabile), criteri di coordinamento applicati dal GI per la risoluzione del conflitto, esito del conflitto (richiesta a cui è stata assegnata la traccia);
 - d) aste svolte ai sensi della misura 7, comprese le offerte ricevute, gli esiti e i relativi importi;
 - e) lista analitica di tutte le tracce ferroviarie merci non utilizzate dalle IF merci, con specifica indicazione di: IF, origine/destino, instradamento e linee interessate, orari, materiale rotabile, cause di cancellazione, preavviso (giorni) rispetto alla partenza programmata, penali applicate dal GI in ragione del performance regime, effettiva rimessa a disposizione delle tracce (si/no), eventuale successiva riprenotazione e utilizzo da parte delle IF;
 - f) dati necessari alla determinazione dei coefficienti di soppressione di cui alla misura 6.2, distinti per IF, per ciascuna annualità, con indicazione del peso % di tutte le diverse cause di cancellazione.
 - g) per i servizi passeggeri, dati relativi a passeggeri, passeggeri-km, posti offerti, posti-km, treni-km e frequenza dei servizi, necessari all'applicazione dei criteri di cui alla misura 6.1;
 - h) dati relativi alla capacità restituita dalle IF merci, agli alert emessi dal GI ai sensi della misura 4.8, alle richieste successive e all'eventuale riassegnazione della capacità;
 - i) dati relativi all'applicazione dei limiti di capacità di cui alle misure 8 e 9, comprese le relative eccezioni e motivazioni;
 - j) dati relativi agli AQ vigenti, alla capacità impegnata, utilizzata e restituita e all'eventuale attivazione di clausole di retrocessione;
 - k) informazioni relative alle procedure organizzative adottate dal GI per garantire l'indipendenza del processo di allocazione, la riservatezza delle informazioni commercialmente sensibili e la prevenzione di conflitti di interesse nei rapporti con imprese ferroviarie appartenenti al medesimo gruppo societario.
- Il GI garantisce la disponibilità dello storico dei dati e delle relative modifiche per un periodo non inferiore a 10 anni.

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

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

Si richiede inoltre di formulare specifiche osservazioni ed eventuali proposte sull'applicazione delle **misure 8.2 e 10.2 alle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse** all'infrastruttura ferroviaria nazionale.