

Secondo Rapporto Annuale al Parlamento

Senato della Repubblica
15 luglio 2015

ART

Sommario

Indice	2
Premessa	8
Parte prima - Dati economici	9
Parte seconda - Attività dell’Autorità	91
Parte terza - Atti e provvedimenti	122

Indice

Sommario	1
Indice	2
Indice delle abbreviazioni	6
Premessa	8
 PARTE PRIMA - DATI ECONOMICI	 9
1. Introduzione	9
2. Quadro di insieme.....	9
2.1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto	10
2.2 Intermodalità	12
3. Infrastrutture e servizi di trasporto	14
3.1 Il settore aeroportuale	14
3.1.1 Quadro europeo	14
3.1.2 Situazione italiana	16
3.1.2.1 <i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	16
3.1.2.2 <i>Dati di traffico</i>	17
3.1.2.3 <i>Ricavi e costi operativi</i>	24
3.1.2.4 <i>Principali dati economici del settore</i>	26
3.2 Il settore autostradale.....	27
3.2.1 Quadro europeo	27
3.2.2 Situazione italiana	29
3.2.2.1 <i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	31
3.2.2.2 <i>Dati di traffico</i>	33
3.2.2.3 <i>Ricavi operativi</i>	33
3.2.2.4 <i>Principali risultati economici del settore</i>	35
3.2.2.5 <i>Investimenti</i>	37
3.2.2.6 <i>Indicatori di qualità</i>	36
3.3 Il settore ferroviario	39
3.3.1 Quadro europeo	39
3.3.2 Situazione italiana	43
3.3.2.1 <i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	43
3.3.2.2 <i>Dati di traffico</i>	44
3.3.2.3 <i>Ricavi e costi operativi</i>	46
3.3.2.4 <i>Principali risultati economici del settore</i>	47
3.3.2.5 <i>Contributi pubblici</i>	48
3.3.2.6 <i>Indicatori di qualità</i>	53

3.4 Il settore interportuale	54
3.4.1 Quadro europeo	54
3.4.2 La situazione italiana.....	57
3.4.2.1 <i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	57
3.4.2.2 <i>Dati di traffico</i>	59
3.4.2.3 <i>Contributi pubblici</i>	61
3.5 Il settore portuale.....	61
3.5.1 Quadro europeo	61
3.5.2 Situazione italiana	63
3.5.2.1 <i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	63
3.5.2.2 <i>Dati di traffico</i>	63
3.5.2.3 <i>Principali risultati economici del settore</i>	69
3.5.2.4 <i>Ricavi e costi operativi</i>	69
3.5.2.5 <i>Investimenti e contributi pubblici</i>	71
3.6 Il trasporto pubblico locale e regionale di linea e non di linea	72
3.6.1 Quadro europeo	73
3.6.2 Situazione italiana	76
3.6.2.1 <i>Dati di traffico</i>	76
3.6.2.2 <i>Contratti di servizio</i>	81
3.6.2.3 <i>Contributi pubblici</i>	83
3.6.2.4 <i>Ricavi e costi operativi</i>	85
3.6.2.5 <i>Aspetti tariffari</i>	86
3.6.2.6 <i>Indicatori di qualità</i>	89
PARTE SECONDA - ATTIVITÀ DELL'AUTORITÀ	91
1. Introduzione	91
2. Organizzazione, funzionamento, finanza e personale	91
2.1 Organizzazione e funzionamento	91
2.1.1 L'esecuzione delle misure di razionalizzazione delle Autorità indipendenti .	92
2.2 Personale e Reclutamento.....	94
2.3 Autofinanziamento	95
2.4 ICT	95
3. Attività e procedimenti	97
3.1 Provvedimenti di regolazione e misure di esecuzione	97
3.1.1 I modelli tariffari aeroportuali.....	97
3.1.1.1 <i>La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Pisa</i>	98
3.1.1.2 <i>La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Firenze</i>	99
3.1.1.1 <i>La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Bologna</i>	102
3.1.1.2 <i>La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Olbia</i>	102
3.1.2 L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali	102

3.1.3 Il settore ferroviario	103
3.1.3.1 <i>Misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie: la delibera 70/2014</i>	103
3.1.3.2 <i>Prescrizioni e indicazioni relative al Prospetto informativo della rete: la delibera 76/2014</i>	104
3.1.3.3 <i>Procedimenti sanzionatori</i>	105
3.1.3.4 <i>Contenzioso</i>	106
3.1.3.5 <i>Avvio del procedimento per la definizione dei criteri di determinazione del pedaggio</i>	106
3.1.3.6 <i>Autorizzazione di SNCF allo svolgimento di servizi di 'cabotaggio' nell'ambito del servizio internazionale di trasporto passeggeri Milano-Parigi</i>	107
3.1.4 Il settore autostradale	108
3.1.4.1 <i>Affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero A22</i>	108
3.1.4.2 <i>Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali</i>	108
3.1.5 Il settore portuale	109
3.1.6 I diritti degli utenti e dei passeggeri	110
3.1.6.1 <i>Le competenze previste dalla legge istitutiva e le norme europee</i>	110
3.1.6.2 <i>L'esecuzione delle norme nazionali di attuazione dei Regolamenti UE</i>	112
3.1.6.3 <i>Il trasporto via ferrovia</i>	113
3.1.6.4 <i>Il trasporto con autobus</i>	114
3.1.6.5 <i>Il trasporto via mare e vie navigabili interne</i>	115
3.1.7 Il trasporto pubblico locale di linea	115
3.1.7.1 <i>Misure relative alla redazione dei bandi e delle convenzioni e ai criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici nel settore del trasporto pubblico locale</i>	115
3.1.7.2 <i>Monitoraggio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale</i>	116
3.1.7.3 <i>Partecipazione alle attività dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i> ...	116
3.1.7.4 <i>Partecipazione all'attività di market monitoring del settore ferroviario</i>	116
3.1.8 Il trasporto pubblico locale non di linea e le piattaforme di servizi	117
3.1.8.1 <i>Il servizio di taxi</i>	117
3.1.8.2 <i>Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo sugli autoservizi di trasporto di persone non di linea (taxi, ncc, piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità)</i>	118
3.1.8.3 <i>Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del Codice del consumo</i>	118

4. Rapporti istituzionali	119
4.1 Livello nazionale	119
4.1.1 Le audizioni dell'Autorità dinanzi alle Commissioni parlamentari.....	119
4.1.2 Le amministrazioni centrali.....	119
4.2 Livello europeo ed internazionale	120
4.2.1 Le attività nelle sedi europee	120
4.2.1.1 <i>I Network dei regolatori indipendenti nei settori ferroviario</i> <i>ed aeroportuale e dei diritti dei passeggeri.....</i>	120
4.2.1.2 <i>I corridoi ferroviari</i>	120
4.2.2 Il gruppo IRG-Rail	120
4.2.3 I lavori in sede OCSE.....	120
5. Attività di comunicazione.....	121
PARTE TERZA - ATTI E PROVVEDIMENTI.....	122
1. Attività regolatoria dell'Autorità	122
1.1 Anno 2014	122
1.2 Anno 2015	122
2. Organizzazione e funzionamento dell'Autorità	123
2.1 Anno 2014	123
2.2 Anno 2015	124

Indice delle abbreviazioni

AAMS	<i>Azienda Autonoma Monopoli di Stato</i>
ADF	<i>Aeroporto di Firenze</i>
AEEGSI	<i>Autorità per l'energia elettrica, il gas ed il sistema idrico</i>
AISCAT	<i>Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori</i>
ARAF	<i>Autorité de régulation des activités ferroviaires</i>
AV/AC	<i>Alta velocità/alta capacità</i>
CE	<i>Comunità Europea</i>
CSR	<i>Conferenza Stato Regioni</i>
DPE	<i>Dipartimento politiche europee</i>
ENRRB	<i>European Network of Rail Regulatory Body</i>
ENAC	<i>Ente Nazionale Aviazione Civile</i>
ENAV	<i>Ente Nazionale Assistenza Volo</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
IBAR	<i>Italian Board Airline Representatives</i>
ICT	<i>Ufficio Information e Communication Technology</i>
IRG-rail	<i>Independent Regulators' Group – rail</i>
ISA	<i>Independent Security Authority</i>
ITALRAP	<i>Rappresentanza permanente d'Italia</i>
MEF	<i>Ministero dell'economia e delle finanze</i>
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>
MAE	<i>Ministero degli affari esteri</i>
Ncc	<i>Noleggio auto con conducente</i>
NEB	<i>National Enforcement Bodies</i>
NTV	<i>Nuovo trasporto viaggiatori</i>
OCSE	<i>Organizzazione per la Cooperazione e lo sviluppo</i>
ORR	<i>Office of rail and road</i>
PCM	<i>Presidenza del Consiglio dei Ministri</i>
PIR	<i>Prospetto informativo della rete</i>
PNR	<i>Piano Nazionale di Riforma</i>
RFC	<i>Rail Freight Corridor</i>
RFI	<i>Rete Ferroviaria Italiana</i>

RMMS	<i>Railways Market Monitoring Statistics</i>
ROLA	<i>Rollende Landstraße (strade viaggianti)</i>
RoRo	<i>Roll-on/Roll-off (sale con le ruote e scende con le ruote)</i>
RCS	<i>Raccomandazioni Specifiche della Commissione europea</i>
SAB	<i>Società Aeroporto di Bologna</i>
SAT	<i>Società Aeroporto Toscano</i>
SCNF	<i>Société Nationale de Chemin de Fer</i>
SERA	<i>Single European railway area - Spazio ferroviario unico europeo</i>
SERAC	<i>Single European railway area Gruppo di lavoro</i>
SLA	<i>Service level agreement</i>
TEN-T	<i>Rete Transeuropea dei Trasporti</i>
TGV	<i>Train à Grande Vitesse</i>
UE	<i>Unione Europea</i>
WLO	<i>Work load unit</i>

Premessa

Il secondo Rapporto Annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti è presentato al Parlamento a diciotto mesi dalla sua entrata in operatività, avvenuta il 15 gennaio 2014, e a distanza di un anno esatto dal precedente, contenente informazioni aggiornate al 30 giugno 2014.

Il Rapporto è presentato ai sensi dell'art. 37 comma 5 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo della Autorità. Esso è presentato, inoltre, ai sensi delle disposizioni di esecuzione della disciplina europea in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario ed effettuato con autobus di cui, rispettivamente, al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 ed al decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169. Entrambi i provvedimenti attribuiscono all'Autorità le funzioni di Organismo responsabile del controllo sui diritti degli utenti e prescrivono l'obbligo che essa riferisca annualmente al Parlamento sulle attività svolte nell'ambito del presente Rapporto. Il Rapporto illustra, altresì, le attività che l'Autorità ha in corso in vista della predisposizione della relazione a Governo e Parlamento di cui all'art. 37 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 sul tema della efficienza dei diversi gradi di separazione tra imprese ferroviarie ed impresa che gestisce la relativa infrastruttura.

Il Rapporto si articola in tre sezioni aventi ad oggetto, la prima, i dati economici inerenti le diverse modalità di trasporto e relativi servizi ed infrastrutture, la seconda, le attività svolte dall'Autorità, e la terza un elenco dei principali provvedimenti adottati. I dati economici sono solo parzialmente elaborati dall'Autorità su fonti proprie. Ne consegue, fra l'altro, che i periodi di riferimento variano a seconda della disponibilità delle relative fonti e non sono sempre confrontabili. In ogni caso, i dati riportati sono relativi ad anni solari e, ove possibile, si estendono al 31 dicembre 2014. Le parti del Rapporto relative alle attività svolte dall'Autorità e l'elenco dei provvedimenti adottati riguardano, invece, il periodo 1 luglio 2014 - 30 giugno 2015.

Roma 30 giugno 2015

Parte prima - Dati economici

1. Introduzione

Il settore dei trasporti è centrale nella crescita economica di un Paese. La relazione tra trasporti e sviluppo è in effetti bidirezionale: da un lato, un'adeguata offerta di servizi di trasporto è di fondamentale rilevanza per lo sviluppo dei mercati e del tessuto produttivo ed industriale; dall'altro lato, la *performance* dell'economia influisce sulla domanda di trasporto e di mobilità di imprese e cittadini, sia in termini di quantità, sia per quanto riguarda le scelte modali.

Il sistema dei trasporti italiano non sembra ancora completamente uscito dal periodo di sofferenza indotto dalla recente crisi. Le difficoltà riscontrate ai fini della ripresa sono anche riconducibili ad alcune criticità di cui soffre il settore nazionale, tra le quali la limitata interconnessione tra le infrastrutture di trasporto, la loro scarsa capacità di fare rete in modo integrato e sistemico e la presenza di barriere all'entrata per l'offerta di servizi di trasporto.

In tale contesto, il tema della razionalizzazione della *governance* assume una rilevanza primaria al fine di aumentare l'efficienza e rilanciare in questo modo i traffici di corridoio. Questi ultimi, in modo particolare, non sono al momento pienamente sfruttati dal sistema dei trasporti italiano mentre costituiscono per il nostro Paese un elevato potenziale di sviluppo. Un altro punto critico per il settore italiano è legato alla necessità di definire un quadro regolatorio stabile e certo che permetta il miglioramento dell'efficienza e del grado di concorrenza in tutti i comparti del settore.

L'obiettivo di questa sezione del Rapporto Annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti è di fornire una panoramica generale del sistema italiano nei segmenti delle merci e dei passeggeri e della sua evoluzione negli ultimi anni. In prima istanza si descrive un quadro generale del settore, con particolare attenzione alla distribuzione delle quote modali tra le diverse modalità di trasporto ed alla intermodalità. In seguito si analizzano le singole modalità di trasporto, sia per quanto riguarda l'accesso e le caratteristiche delle infrastrutture, sia in termini di offerta di servizi. Per ciascun comparto viene dapprima fornito un inquadramento a livello europeo, in modo da contestualizzare la situazione italiana. In seguito, l'analisi si concentra sulle caratteristiche infrastrutturali del comparto italiano (attraverso gli indicatori disponibili dell'offerta) e sui relativi livelli di traffico merci e passeggeri. Inoltre, si forniscono dettagli relativi ad aspetti più strettamente economico-finanziari attraverso indicatori di *performance*.

I dati presentati provengono in parte da fonti terze pubblicamente disponibili. Tuttavia, rispetto al Primo Rapporto dell'Autorità, è stato possibile avvalersi anche di dati raccolti dall'Autorità medesima nell'ambito delle sue attività. Nel settore autostradale, in particolare, il valore di tali informazioni è dato sia dal loro elevato grado di copertura, avendo coinvolto la quasi totalità degli operatori presenti sul mercato, sia dalla loro omogeneità, che ha consentito di costruire una base ampia e consistente. Entrambe queste caratteristiche hanno contribuito ad aumentare la qualità delle analisi svolte in un settore in cui i dati tipicamente soffrono di problemi di eterogeneità e incompletezza e che non sono – almeno fino alla istituzione della Autorità – raccolti per finalità di regolazione economica indipendente.

2. Quadro di insieme

Sulla base dei dati aggregati disponibili, il settore dei trasporti italiano (aereo, marittimo, terrestre e tramite condotte e vie d'acqua) ha prodotto nel 2013 un valore aggiunto di 34.654 milioni

di Euro, in contrazione rispetto al 2012 dell'1,7%, con un peso del 2% del PIL¹. A determinare questa diminuzione è principalmente il settore merci, che mostra un peggioramento rispetto al 2012 e raggiunge nel 2013 minimi storici dal 2005. Segnali positivi si ricevono invece dal comparto passeggeri, che nel 2013 presenta, dopo la forte contrazione del 2012, una significativa ripresa in controtendenza rispetto all'andamento del PIL e dell'analogo indicatore relativo al trasporto merci.

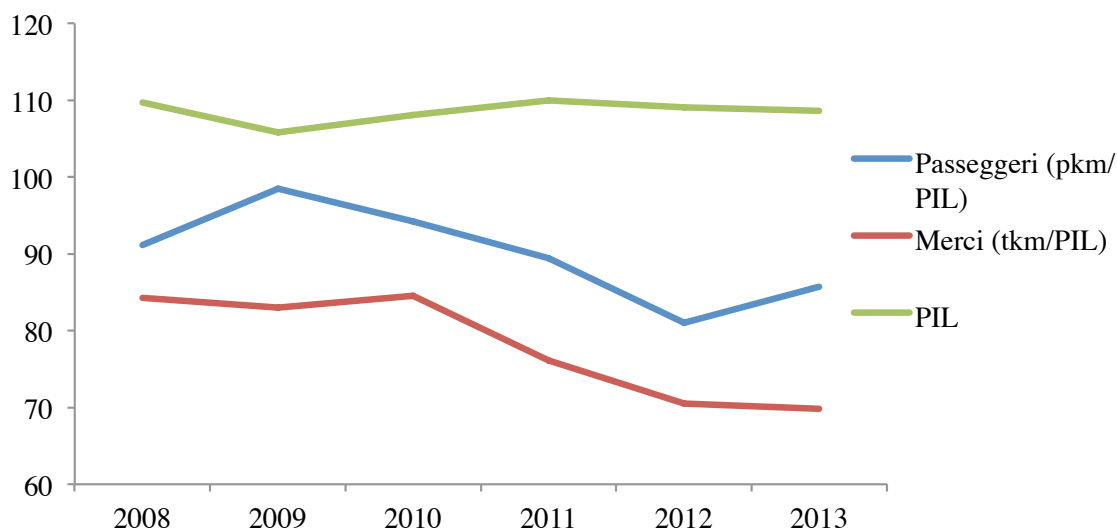


Figura 1 - Evoluzione della domanda di trasporto in rapporto al PIL in Italia. 2005=100. Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013

L'andamento positivo del traffico italiano delle merci rilevato nel primo semestre 2014 si è rafforzato nel secondo semestre facendo segnare anno su anno dati positivi sia in termini di traffico che di fatturato in quasi tutti i settori e modalità, con l'eccellenza del traffico aereo, che ha ormai recuperato i valori pre-crisi. Da sottolineare anche la ripresa del cargo grazie ad una significativa crescita dei vettori ferroviari diversi da Trenitalia. L'andamento positivo del traffico merci trova conferma sia nel rapporto traffico/fatturato, che è ora sostanzialmente in equilibrio, sia nella riduzione dei tempi di incasso (79 giorni contro gli 87 del 2013) e delle insolvenze (1,2% contro il 2,4% del 2013), sia infine nel miglioramento delle aspettative degli operatori: di quest'ultimi, solo il 7% prevede un mercato ancora in flessione contro un 41% che prevede una crescita². Nel complesso, i dati italiani ricalcano l'andamento di quelli europei ad eccezione del fatto che nel mercato italiano il trasporto passeggeri mostra un peso superiore alle merci.

2.1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, nell'anno 2012 rimangono dominanti nell'EU-28 i veicoli privati (con una quota modale del 72,2%), seguiti a distanza dal trasporto aereo (9%) e pubblico su gomma (8,2%). Si collocano poi treni (6,5%) e infine trasporto pubblico su ferro (1,5%) e marittimo (0,6%)³.

Nel trasporto merci, nel 2012 è dominante il trasporto su gomma (con una quota modale del 44,5%), seguito da quello via mare (37,2%), per ferrovia (10,8%), mentre il

¹ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture*, 2013

² Centro Studi Confetra, *Nota Congiunturale sul Trasporto merci*, 2013-2014

³ European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2014

trasporto aereo detiene una quota marginale (0,1%)⁴.

Nel 2013, il trasporto interno di passeggeri in Italia evidenzia oltre 838 miliardi di passeggeri-km (+5,3% rispetto al 2012). La modalità stradale prevale sulle altre in maniera netta, con il 78,9% del traffico rilevato. Le percentuali delle altre modalità di trasporto rimangono pressoché costanti, a parte l'incremento del 6,4% dei trasporti collettivi urbani.

Modalità di trasporto	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Impianti fissi	50.463	50.147	49.892	48.514	47.574	47.247	47.159	47.482
Trasporti ferroviari ⁽²⁾	50.088	49.780	49.524	48.124	47.172	46.845	46.759	47.087
- di cui grandi Imprese	46.144	45.985	45.767	44.404	43.349	45.944	45.753	46.074
- di cui piccole e medie Imprese	3.944	3.795	3.757	3.720	3.823	901	1.006	1.013
Altri (tramvie extraurbane e funivie)	375	367	368	390	401	402	400	394
- di cui tramvie extraurbane	50	51	52	61	72	76	76	75
- di cui funivie	325	316	316	329	329	327	323	319
Trasporti collettivi extraurbani	89.329	91.108	90.693	89.797	90.134	90.903	90.383	90.962
Autolinee e filovie	17.865	17.410	17.028	16.632	16.825	17.389	16.830	17.342
Autolinee di comp. stat., noleggio e privati	71.464	73.698	73.665	73.165	73.309	73.514	73.553	73.620
Trasporti collettivi urbani	17.678	18.306	18.651	18.878	19.188	18.652	17.416	18.531
Filovie e autobus	11.625	11.549	11.745	11.909	12.085	11.537	10.859	11.596
Altri modi	6.053	6.757	6.905	6.969	7.103	7.114	6.557	6.935
- di cui tramvie urbane	1.053	1.099	1.107	1.108	1.135	1.246	1.243	1.243
- di cui metropolitane	4.982	5.637	5.777	5.840	5.948	5.849	5.295	5.673
- di cui funicolari	19	21	21	21	20	19	20	19
Navigaz. marittima di cabotaggio	3.237	3.566	3.734	3.812	3.561	3.364	3.202	3.326
Navigazione interna	488	493	452	509	527	540	529	515
Navigazione aerea	12.813	15.334	15.064	14.700	15.726	16.765	16.545	16.235
Autotrasporti privati	726.534	720.204	721.830	762.320	739.870	708.251	620.683	661.097
- di cui autovetture	677.014	677.056	676.359	719.912	698.390	665.328	578.668	620.368
- di cui motocicli e ciclomotori	49.521	43.149	45.471	42.408	41.480	42.923	42.015	40.729
Totale	900.541	899.158	900.315	938.530	916.581	885.722	795.916	838.149

In corsivo i dati stimati - Le somme possono non coincidere con i totali a causa degli arrotondamenti.

Tabella 1 - Traffico interno di passeggeri (in milioni di passeggeri-km). Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto nazionale delle infrastrutture 2013

Relativamente ai trasporti collettivi extraurbani, la strada (90,9 miliardi di passeggeri-km per il 2013, pari all'10,8%) prevale ancora sulle ferrovie (5,6%), il cui ruolo assume comunque ancora oggi una notevole importanza nell'ambito di tale tipologia di trasporto. Infine la domanda di mobilità collettiva urbana rimane sempre a livelli molto bassi (il 2,2% dell'intero traffico interno di passeggeri in Italia).

Per quanto invece attiene al traffico interno merci, in Italia nel 2013 sono state trasportate 180 miliardi di tonnellate-km, un dato in decrescita rispetto al 2012 del -1,4% (182 miliardi). In termini percentuali, risulta dominante il peso dell'autotrasporto, seguito dalla navigazione marittima di cabotaggio e dal trasporto ferroviario.

⁴ European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2014

Modalità di trasporto	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Trasporti ferroviari ^{(2) (3) (4)}	22.761	25.285	23.831	17.791	18.616	19.787	20.244	19.386
- di cui grandi Imprese	20.130	21.197	19.918	16.232	15.139	17.279	16.849	16.134
- di cui piccole e medie Imprese	2.631	4.088	3.914	1.559	3.477	2.508	3.396	3.252
Navigazione marittima di cabotaggio	46.839	52.211	47.017	49.173	53.156	53.708	50.287	47.419
Navigazione interna	89	93	64	76	135	144	81	89
Navigazione aerea	982	1.108	999	864	1.013	1.026	976	991
Autotrasporto (> 50 Km)	155.872	137.296	136.952	130.847	134.261	114.736	101.380	102.592
Oleodotti (> 50 Km)	10.907	10.923	10.455	9.714	9.606	9.476	9.636	9.593
Totale	237.450	226.916	219.318	208.465	216.787	198.877	182.604	180.071

Tabella 2 - Traffico totale interno di merci, milioni di tonnellate-km. Fonte. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto nazionale delle infrastrutture 2013

2.2 Intermodalità

Sul fronte dell'intermodalità, il 2013 registra per la prima volta dopo diversi anni un arretramento.

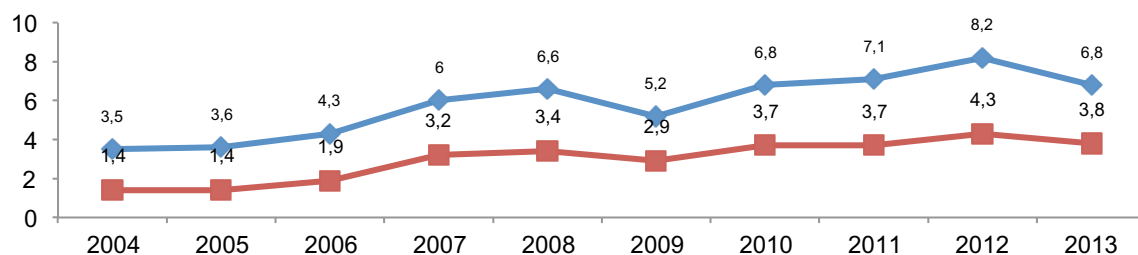


Figura 2 - Percentuale spostamenti intermodali urbani (sul totale degli spostamenti motorizzati). Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia.

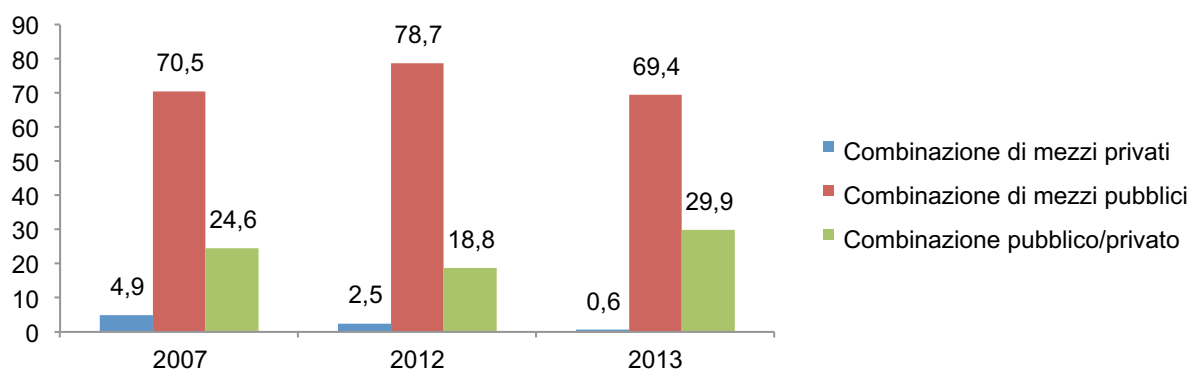


Figura 3 - Percentuale spostamenti urbani combinati, sul totale Italia. Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia.

Le combinazioni di mezzi di trasporto per gli spostamenti sono scese negli ambiti urbani dal 4,3% del 2012 al 3,8% del 2013. Nelle sole città con popolazione superiore ai centomila abitanti, la percentuale sale nel 2013 al 6,8%, ma anche in questo caso con una diminuzione rispetto al 2012. Nella serie storica resta una dinamica che, nel suo insieme, è di segno positivo. Nel 2004 gli spostamenti intermodali pesavano complessivamente per appena l'1,4%

nel totale; nel 2012 questa percentuale era triplicata prima di arretrare leggermente lo scorso anno. Sul totale degli spostamenti intermodali, nel 2013 la combinazione “mezzo pubblico con mezzo pubblico” è dominante, con quasi il 70% di tutte le scelte integrate di viaggio. Tuttavia questa percentuale si è ridotta di quasi dieci punti percentuali rispetto al 2012 tornando ai livelli del 2007. Per contro, la crescita della componente mista “pubblico-privato” di oltre dieci punti percentuali (da 18,8 a 29,9%) sembra costituire un segnale potenzialmente positivo in quanto essa intercetta una quota maggiore di automobilisti disponibili a lasciare il proprio mezzo almeno per una tratta nell’organizzazione del proprio spostamento. Nel 2013 la quota complessiva di viaggi intermodali extra-urbani è del 6,4% del totale (quasi il doppio rispetto a quanto registrato in ambito urbano): un valore sostanzialmente allineato a quello del 2012 e rimasto stabile dal 2007.

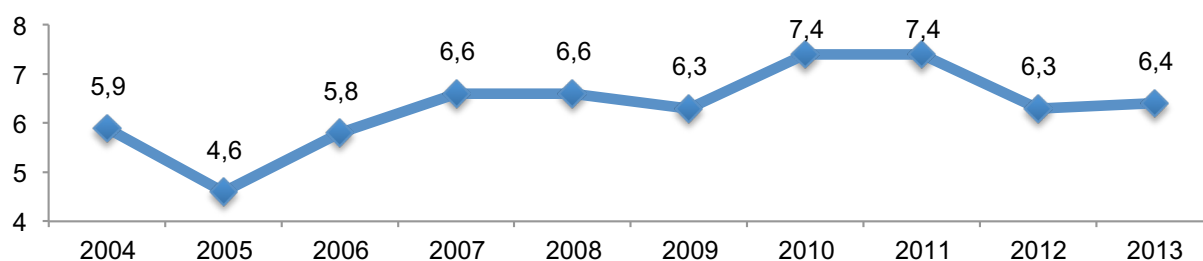


Figura 4 - Percentuale spostamenti intermodali extraurbani (sul totale degli spostamenti motorizzati).
Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia

Sul totale degli spostamenti extraurbani effettuati con l’uso di più mezzi, prevale l’integrazione pubblico-privato con il 60,5% degli spostamenti intermodali (37,7% le combinazioni “pubblico-pubblico” mentre del tutto residue, inferiori al 2%, le combinazioni “privato-privato”). Questa percentuale si è mantenuta stabile negli anni.

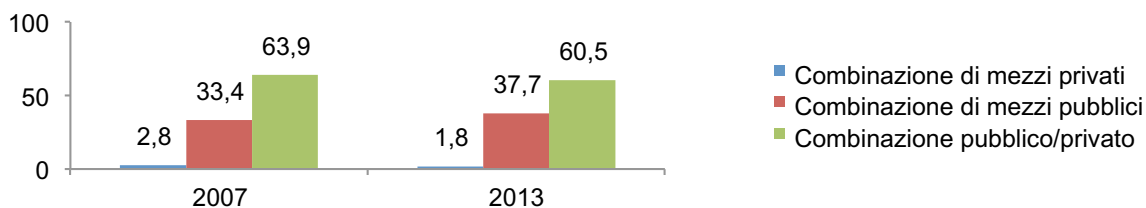


Figura 5 - Percentuale spostamenti extraurbani combinati, sul totale Italia. Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia

3. Infrastrutture e servizi di trasporto

3.1 Il settore aeroportuale

Il settore aeroportuale concorre allo sviluppo economico e sociale del Paese. Nel corso degli anni il settore ha subito un andamento ciclico, dipendente da fattori macro e microeconomici e con una domanda influenzata da fattori esogeni (sicurezza, terrorismo, guerre, epidemie). Oggi è caratterizzato da alleanze di vettori importanti, ampia diffusione di vettori *low cost* e presenza di piccole compagnie private sul breve raggio, spesso collegate a vettori maggiori.

3.1.1 Quadro europeo

A livello europeo si registrano più di 15 milioni di movimenti commerciali all'anno. 150 le compagnie aeree di linea presenti, 460 gli aeroporti della rete continentale e 60 i fornitori di servizi di navigazione aerea. L'Europa beneficia della posizione di polo mondiale dell'aviazione, con compagnie e aeroporti che contribuiscono al prodotto interno lordo dell'UE per più di 140 miliardi di euro all'anno. Il settore del trasporto aereo occupa inoltre nell'UE circa 2,3 milioni di persone⁵. Il completamento graduale del mercato interno ha portato alla rimozione di tutte le restrizioni commerciali per le compagnie aeree che operano all'interno dell'UE, siano esse relative alle rotte, al numero di voli o alla fissazione di tariffe. A seguito della liberalizzazione nel 1997, il settore ha registrato uno sviluppo senza precedenti. In particolare, lo sviluppo di vettori aerei *low cost* ha generato un aumento del traffico che, a partire dal 2005 ha continuato a crescere a un ritmo costante. Tra il 2008 ed il 2014 il miglioramento è stato del 14,9%.

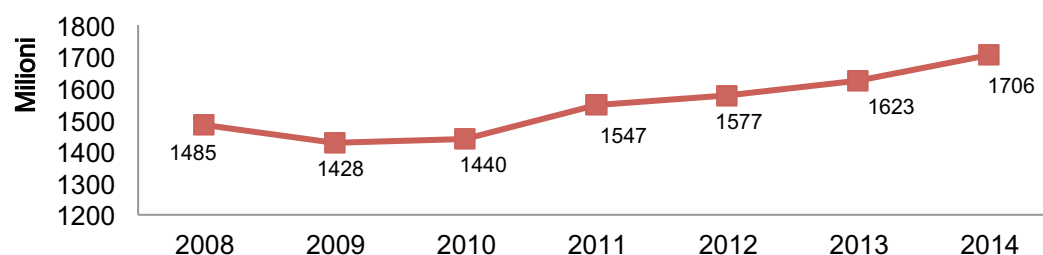


Figura 6 - Andamento traffico passeggeri in Europa. Fonte: Anna Aero

La classifica dei paesi europei per volumi di traffico passeggeri del 2014 appare immutata rispetto al 2013 e mostra come circa il 64% del traffico sia concentrato su cinque paesi (Regno Unito, Germania, Spagna, Francia e Italia). L'Italia risulta quinta con poco più di 150 milioni di passeggeri, nella medesima posizione dell'anno precedente.

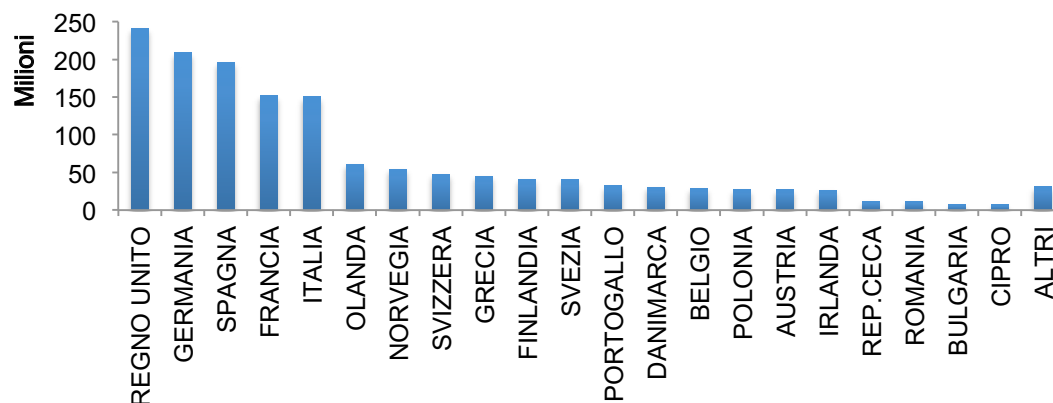


Figura 7 - Traffico passeggeri per paese europeo. Fonte: Anna Aero

⁵ UE, *Competition Policy Brief*, 2014, Issue 2.

Di seguito una classifica dei primi venti aeroporti europei in funzione del numero di passeggeri nel 2010 e nel 2014. Per quanto riguarda le prime dieci posizioni nulla è cambiato, con Heathrow al primo posto ed un incremento dell'11,6%. Molte le variazioni nella parte bassa della classifica; forte, in particolare, la rimonta dell'aeroporto di Stoccolma, balzato, in soli 4 anni, dal ventiduesimo al sedicesimo posto. Per quanto riguarda gli aeroporti italiani, Roma Fiumicino – unico aeroporto italiano tra i primi venti – perde una posizione.

Stato	Aeroporto	Passeggeri 2010	Passeggeri 2014	Rank 2010	Rank 2014
Regno Unito	Londra Heathrow	65747199	73371195	1°	1°
Francia	Parigi CDG	58164612	63813756	2°	2°
Germania	Francoforte	53009221	59566132	3°	3°
Olanda	Amsterdam	45211749	54978023	5°	4°
Spagna	Madrid	49863504	41833374	4°	5°
Germania	Monaco	34721605	39716877	7°	6°
Italia	Roma Fiumicino	36337050	38506467	6°	7°
Regno Unito	Londra Gatwick	31347444	38094845	8°	8°
Spagna	Barcellona	29209595	37559044	9°	9°
Francia	Parigi Orly	25203969	28862586	10°	10°
Danimarca	Copenaghen	21501750	25627093	12°	11°
Svizzera	Zurigo	22878251	25477622	11°	12°
Norvegia	Oslo	19091036	24269235	15°	13°
Spagna	Palma de Mallorca	21117270	23115499	13°	14°
Austria	Vienna	19691206	22483158	14°	15°
Svezia	Stoccolma Arlanda	16964396	22417351	22°	16°
Regno unito	Manchester	17666531	21951758	20°	17°
Belgio	Bruxelles	17181000	21933190	21°	18°
Germania	Dusseldorf	18988149	21850489	16°	19°
Irlanda	Dublino	18431625	21712173	19°	20°

Tabella 3 - Aeroporti europei: ranking per volume di passeggeri. Fonte: Anna Aero

Considerando tutti i tipi di aviazione civile voli passeggeri (servizio completo, a basso costo e charter), è emerso come il traffico passeggeri negli aeroporti europei sia cresciuto in media del + 4,8%, rispetto a gennaio 2014. In dettaglio, il traffico passeggeri in Europa è cresciuto del + 5,1%, mentre gli aeroporti extracomunitari hanno registrato il più basso tasso di crescita del traffico passeggeri (+ 3,8%) in quasi 6 anni (dati Aci Europe). Decrescente il traffico merci attraverso la rete aeroportuale europea, che è diminuito dello 0,5% a fronte di un aumento dell'1,1% del movimento di aeromobili. Nel contesto europeo, il traffico passeggeri vede il comando del Regno Unito, con un aumento crescente dal 2010 al 2014 del 13,2%. Il 2009 invece è l'anno in cui tutte le nazioni subiscono un brusco ribasso; quella che si è saputa rialzare meglio è stato il Regno Unito, con un +16,9% nel 2010, e a seguire l'Italia con un +6,6%. L'Italia, se nel 2010 si trovava terza davanti solo alla Francia, nel corso degli anni, ha perso questa posizione, classificandosi quinta nel 2014, con sorpasso francese avvenuto nel 2013. La Spagna invece ha visto un lento peggioramento del proprio traffico; infatti se nel 2008 poteva vantare più di 203 milioni di passeggeri e il primo posto tra i cinque paesi (posizione che mantiene anche durante la crisi del 2009), dal 2011 al 2013 perde più dell'8% di passeggeri, registrando una lieve crescita nel 2014 pur classificandosi terza.

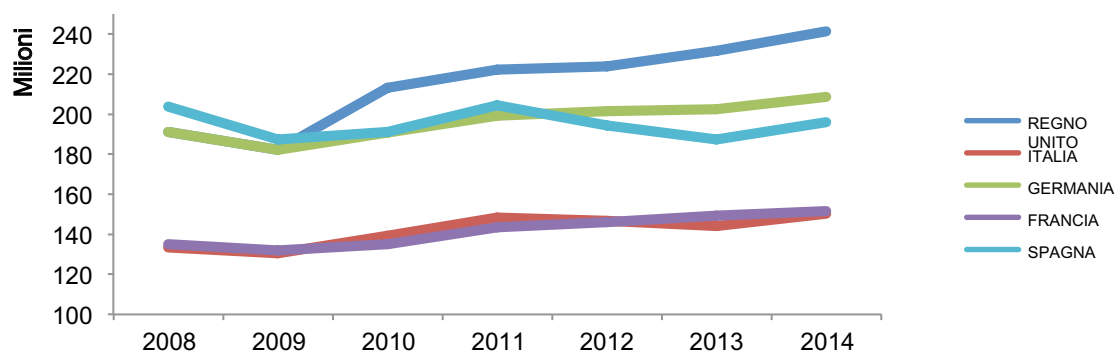


Figura 8 - Volumi di traffico aereo passeggeri per paese europeo nel 2014. Fonte: Anna Aero

3.1.2. Situazione italiana

3.1.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Gli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale sono 46. Tale traffico comprende il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi. Il 30 settembre 2014, il MIT ha approvato in via preliminare il Piano Nazionale degli Aeroporti divisi in 10 bacini di traffico, indicando al riguardo la strategia degli investimenti dello Stato



Figura 9 - Mappa aeroporti italiani. Fonte: Assaeroporti

BACINO DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE
Nord-Ovest	Milano MPX	Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord-Est	Venezia	Verona, Treviso, Trieste
Centro-Nord	Bologna, Pisa/Firenze (*)	Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino	Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli	Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari	Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia	Reggio Calabria, Crotone
Sicilia orientale	Catania	Comiso
Sicilia occidentale	Palermo	Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari	Olbia, Alghero

(*)Gestione unica dall'11 maggio 2015 con effetti contabili dal 1 gennaio 2015

Tabella 4 - Classificazione aeroporti italiani per bacino di traffico

3.1.2.2 Dati di traffico

Il numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza su ciascun aeroporto è denominato “movimenti”. Nel 2008 i movimenti dei principali 38 aeroporti nazionali ammontavano a 1,65 milioni. Dal 2009 interviene un brusco ribasso che ne riduce il numero a 1,42 milioni del 2013. Il 2014, rispetto agli anni precedenti, presenta un'inversione di tendenza, con un leggero rialzo.

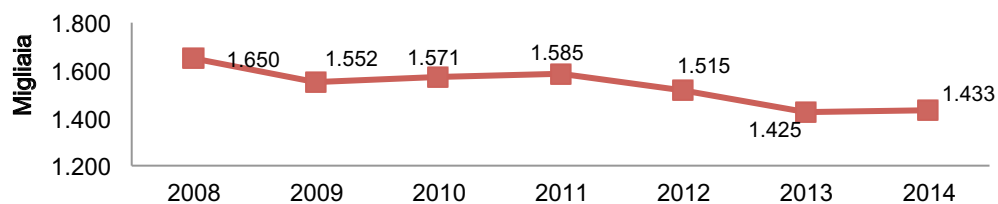


Figura 10 - Quantità di movimenti in Italia. Fonte: Assaeroporti

	AEROPORTO	MOVIMENTI
1	ROMA FIUMICINO	308.144
2	MILANO MALPENSA	166.509
3	MILANO LINATE	112.804
4	VENEZIA	77.732
5	BERGAMO	67.674
6	BOLOGNA	65.058
7	CATANIA	59.926
8	NAPOLI	58.681
9	ROMA CIAMPINO	47.376
10	TORINO	42.463
11	PALERMO	41.321
12	PISA	38.868
13	CAGLIARI	34.099
14	FIRENZE	33.976

Tabella 5 - Aeroporti italiani in base al numero di movimenti aerei commerciali nel 2014. Fonte: Assaeroporti

Passeggeri

Per quanto riguarda il traffico passeggeri⁶ dell'anno 2014, si sono considerati i principali aeroporti italiani, accorpendo quelli delle città di Roma e Milano, che insieme includono il 47,45% del mercato. In Italia, i passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono stati, nel corso del 2014, 150,5 milioni: 6,4 milioni in più rispetto al 2013. Dal 2008 al 2014, gli anni critici sono stati il 2009 ed il 2013 con una forte ripresa nel 2014 del 4,43% rispetto al 2013. Nel complesso, nell'arco di questi 7 anni, si registra un aumento del traffico complessivo del 12,4%.

AEROPORTO	PASSEGGERI 2014
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	28,92%
MILANO (MALPENSA + LINATE)	18,53%
VENEZIA+TREVISO	7,12%
BERGAMO	5,83%
CATANIA	4,85%
FIRENZE+PISA	4,61%
BOLOGNA	4,37%
NAPOLI	3,96%
PALERMO	3,04%
BARI	2,44%
CAGLIARI	2,42%
TORINO	2,28%

Tabella 6 - Percentuale passeggeri gestita dai principali aeroporti italiani nel 2014. Fonte: Assaeroporti

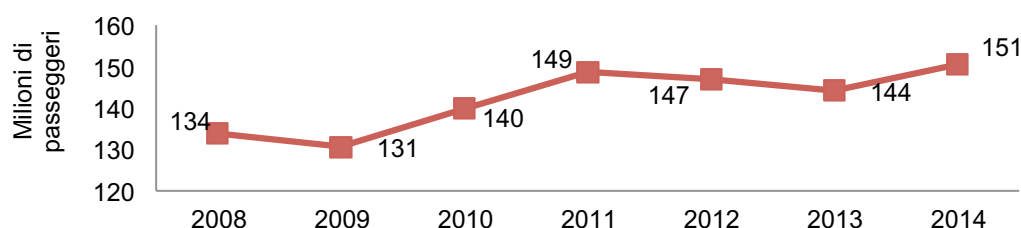


Figura 11 - Andamento volume passeggeri in Italia. Fonte: Assaeroporti

La valenza della crescita del trasporto aereo nel 2014 è resa ancor più significativa dal fatto di essere superiore di 1,7 milioni di passeggeri rispetto ai volumi di traffico del 2011, ultimo anno di crescita del traffico aereo in Italia, considerato nell'arco di questi sette anni di analisi

RANK	AEROPORTO	PASSEGGERI
1	ROMA FIUMICINO	38.506.908
2	MILANO MALPENSA	18.851.238
3	MILANO LINATE	9.031.855
4	BERGAMO	8.774.256
5	VENEZIA	8.475.188
6	CATANIA	7.304.012
7	BOLOGNA	6.580.481
8	NAPOLI	5.960.035
9	ROMA CIAMPINO	5.018.289
10	PISA	4.683.811
11	PALERMO	4.569.550
12	BARI	3.677.160
13	CAGLIARI	3.639.627
14	TORINO	3.431.986
15	FIRENZE	2.251.994

Tabella 7 - Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al numero di passeggeri trasportati nel 2014. Fonte: Assaeroporti

⁶ Per 'Passeggeri' si considera il numero totale dei viaggiatori in arrivo/partenza (comprende i transiti e l'Aviazione Generale). Un passeggero che usufruisce di un collegamento dà luogo ad una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e ad una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione.

Come nel 2013, anche nel 2014 gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri, come accade anche nella classifica dei movimenti, con l'unica eccezione che Bergamo e Venezia si scambiano di posto. Interessante constatare che i passeggeri transitati nei primi quattro aeroporti formano il 50% del totale nazionale.

Riprendendo come riferimento questa classifica e considerando l'andamento del volume dei passeggeri dal 2008 al 2014, appare evidente che, ad esclusione dei primi 4/5 aeroporti, i restanti si addensano tutti in una ben specifica area che oscilla dai 2 agli 8 milioni di viaggiatori. Osservando nel dettaglio i primi cinque aeroporti, Roma (Fiumicino e Ciampino) supera in modo netto la seconda classificata, Milano (Malpensa e Linate), e il divario, in milioni di passeggeri, va crescendo anno dopo anno, ad esclusione del 2013, con un divario che raggiunge il valore massimo proprio nel 2014 con 15,6 milioni di passeggeri transitati in più a Roma. Roma, in particolare, prendendo come raffronto dati dei passeggeri del 2008, può confermare un netto miglioramento, da 40,0 milioni del 2008 ai 43,5 del 2014.

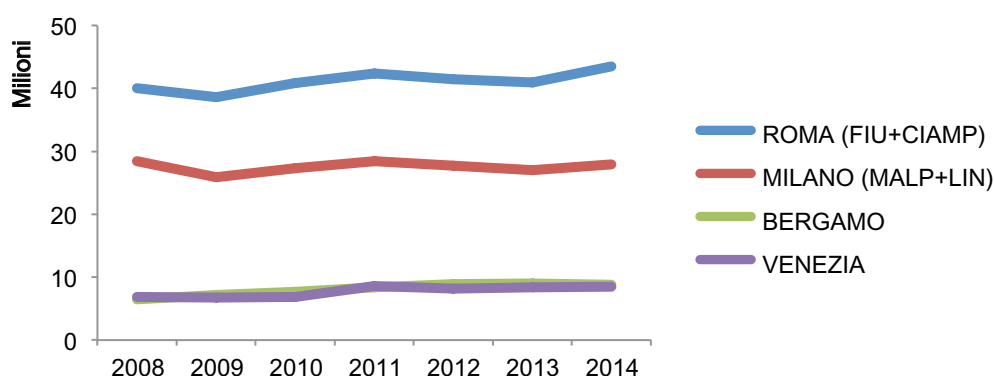


Figura 12 - Variazione volume passeggeri nei primi 4 insiemi aeroportuali italiani. Fonte: Assaeroporti

Nel corso del 2014 nel sistema aeroportuale romano (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) sono transitati oltre 43,5 milioni di passeggeri, registrando una crescita del 6,4% rispetto all'anno precedente. Lo sviluppo del traffico nell'anno appena trascorso ha interrotto il trend negativo dell'ultimo biennio. Le performance sono state trainate dal miglioramento del settore internazionale, che, con una crescita di oltre il 7%, ha favorito fin dai primi mesi del 2014 una ripresa dei flussi di traffico. Il mercato europeo, in particolare, ha registrato un sostanziale miglioramento rispetto al 2013, con oltre 19,5 milioni di passeggeri trasportati e una crescita maggiore del 9%. Positivo il trend del traffico sul settore domestico che, con oltre 11,5 milioni di passeggeri trasportati, ha registrato un incremento superiore al 5% rispetto al 2013. Su questo dato hanno inciso le destinazioni del Sud Italia, tra cui Catania, Palermo e Lamezia Terme. Il segmento Extra-UE segna una crescita di circa il 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2013, dovuto in particolare, alla ripresa del traffico verso l'Asia. Un contributo sul settore è attribuito anche all'apertura dei voli di Ethiad Airways, entrata nell'azionariato di Alitalia, verso Abu Dhabi e all'incremento del traffico sulle destinazioni di Dubai, Beirut e Amman. Il mercato del Nord America segna un miglioramento dei volumi di traffico di circa il 2%, con più 2 milioni di passeggeri, come lo stato argentino in crescita del 3% rispetto al 2013.

Per quanto riguarda gli altri aeroporti, Venezia passa dai 6,8 milioni del 2008 ai quasi 8,5 milioni del 2014, mentre Milano Malpensa mantiene un andamento abbastanza stabile, con una media in questi 7 anni di 18.623.974 passeggeri. Bilancio positivo per il movimento passeggeri all'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio che, nonostante la chiusura di tre settimane, dal 13 maggio al 1 giugno scorso per rifacimento della pista e ammodernamento delle infrastrutture di volo, chiude il 2014 con un saldo negativo del 2,1 %. Il numero assoluto del consuntivo annuo, pari a 8.774.256 passeggeri contro gli 8.964.376 del 2013, nasconde il virtuale incremento nella misura del 3,5% che si sarebbe determinato con la continuità operativa dello scalo e il conseguente superamento di quota 9 milioni. Altrettanto interessante è ciò che accade nella

zona bassa della classifica. Il grafico seguente riporta un dettaglio degli aeroporti con traffico compreso tra 2 milioni e 8 milioni di passeggeri/anno.

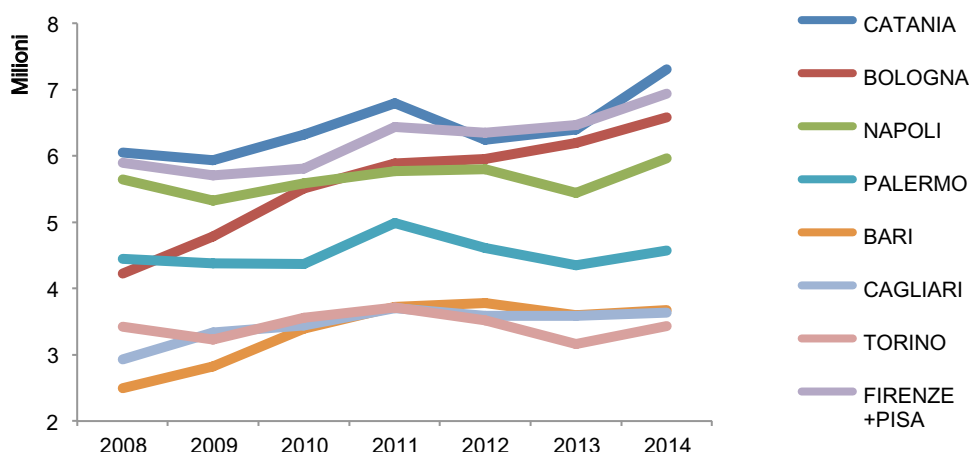


Figura 13 - Variazione volume passeggeri in dettaglio. Fonte: Assaeroporti

Ad emergere è sicuramente la rapida ascesa dell'aeroporto di Bologna, uno dei pochissimi a non risentire della crisi del 2009 e a registrare una crescita continua nell'arco dei 7 anni; in particolare, un miglioramento del 13,2% nel 2009, quello massimo del 15,2% nel 2010, fino a quello del 6,2% nel 2014.

Grande il rialzo nel 2011 per l'aeroporto Falcone Borsellino di Palermo (14,3% in più rispetto al 2010), per poi tornare, gli anni successivi, allo stesso livello del triennio 2008-2010. Buono l'andamento anche per l'aeroporto di Bari, in rapida ascesa fino al 2012, qualche riduzione nel 2013 (-4,7%) e lieve ripresa nel 2014 (2,1%). Andamento altalenante per l'aeroporto Caselle di Torino, che raggiunge il minimo nel 2013 con poco più di 3 milioni di passeggeri (il minor numero nell'arco dei sette anni), riportandosi nel 2014 a livelli molto vicini a quelli dell'anno di partenza della nostra analisi (2008 con 3.420.833 passeggeri e 2014 con 3.431.986), con un incremento dell' 8,6 %. A trainare il dato molto positivo, il numero dei passeggeri dei voli di linea internazionali, aumentati del 18,1%. Da notare che l'aeroporto di Cagliari dal 2012 non ha registrato grossi miglioramenti, mantenendosi nella media di 3.606.518 passeggeri, e che invece l'aeroporto di Roma Ciampino proprio dal 2012 registra una crescita notevole fino al 2014. L'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa ha chiuso il 2014 con il nuovo record di traffico della storia dello scalo: 4,7 milioni di passeggeri (4.683.811, per l'esattezza) in crescita del 4,6% rispetto al 2013. Le 18 compagnie aeree operative sullo scalo nella stagione estiva 2014 hanno servito un totale di 79 destinazioni, di cui 12 nazionali e 67 internazionali. In aumento anche la performance dell'Aeroporto Internazionale di Napoli che ha chiuso il 2014 con una crescita pari al doppio della media degli aeroporti italiani, registrando un notevole incremento di passeggeri rispetto al 2013 pari ad un + 9.5%. Infine Catania è quello che ha segnato il miglioramento più marcato dell'anno 2013-2014, aumentando del 14,12% il numero di passeggeri.

A fronte dei dati che precedono, nella classifica di Flightright dei dieci aeroporti con numero maggiore di ritardi e cancellazioni, nel nostro paese, a dicembre 2014, Roma Fiumicino e Milano Linate si collocano ai primi due posti, rispettivamente con il 52% e il 41% dei voli: degli 11.414 voli in partenza da Roma Fiumicino, 5.818 voli hanno subito un ritardo, mentre 71 sono stati cancellati. Milano Linate ha registrato invece 1.525 ritardi su un totale di 3.836 voli decollati e 34 cancellazioni. Nella classifica, al terzo posto, a pari merito si posizionano l'aeroporto di Cagliari Elmas e l'aeroporto di Catania Fontanarossa, con il 38% tra ritardi e cancellazioni. Un altro dato sorprendente è quello di Malpensa: pur essendo il secondo scalo italiano, in questa classifica si colloca al settimo posto (31% tra cancellazioni e ritardi), "superata" anche da Venezia (36%) e Napoli (33%). Anche Bergamo presenta risultati migliori di Linate: 27% tra cancellazioni e ritardi.

34 sono gli aeroporti che in Italia gestiscono il traffico internazionale. La seguente figura mostra l'andamento del settore passeggeri internazionali ed europei in Italia. In questo ambito, osserviamo una lieve discesa nel 2009, registrando poi complessivamente un andamento crescente, in particolare, nel 2014, del 25% in più rispetto al 2009. Stesso andamento per i passeggeri da e verso l'UE: nel 2009 si tocca il minimo con poco meno di cinquanta milioni di passeggeri, un livello pressoché invariato nel triennio 2011-2013 ed un recupero nel 2014 con 61.984.664 passeggeri.

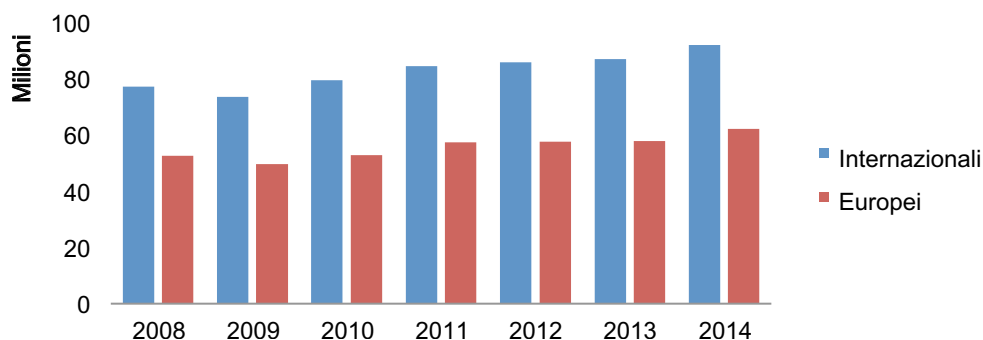


Figura 14 - Andamento traffico passeggeri internazionale ed europeo. Fonte: Assaeroporti

Il seguente grafico riporta con maggior dettaglio il numero di passeggeri internazionali nel 2014: l'81,9% proviene dall'Europa, di cui 67.476.137 dai paesi UE e 7.960.066 dai paesi extra UE.

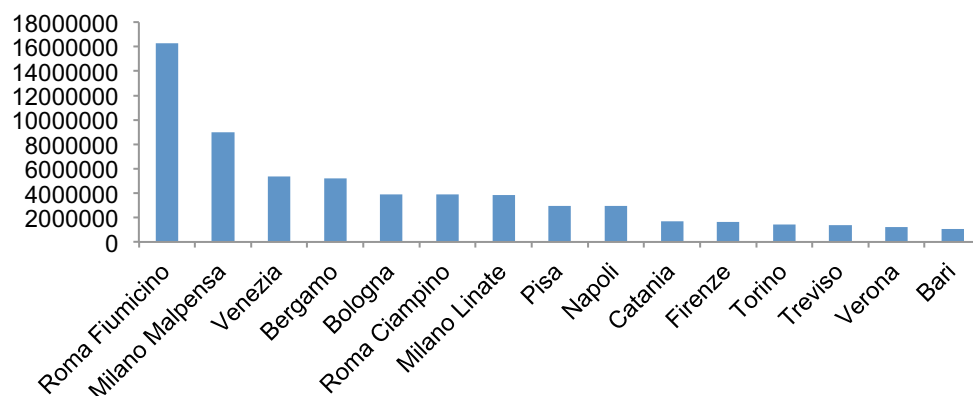


Figura 15 - Traffico da/per l'Italia dei passeggeri internazionali commerciali. Fonte: Enac

Quanto al traffico commerciale passeggeri nei principali aeroporti italiani per area geografica (paesi extra UE, Africa, America, Asia, Oceania), di seguito i 15 aeroporti che hanno registrato il maggior afflusso.

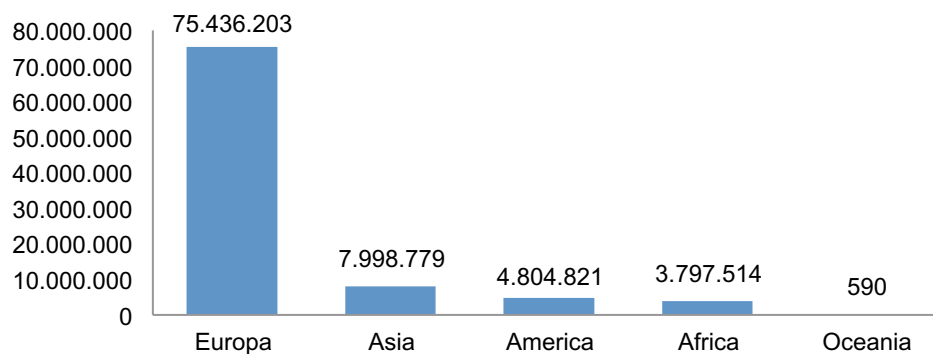


Figura 16 - Primi 15 aeroporti ordinati in base al numero di passeggeri dei paesi extra UE, Africa, America, Asia e Oceania. Fonte: Enac

Gli aeroporti romani si trovano agli estremi di questa classifica, con Fiumicino al comando con 10.564.517 passeggeri e Ciampino con appena 140.676. Nel valutare il rilievo e gli esiti del trasferimento di passeggeri dall'Aeroporto di Fiumicino a quello di Ciampino in occasione dell'incidente occorso nella primavera del 2015, occorre, dunque, tenere conto di questa considerevole disparità di capacità di traffico passeggeri tra i due scali.

Di particolare rilievo risulta il dato che i primi due aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, riescono a raccogliere ben il 70% (sul totale degli aeroporti italiani) dei movimenti passeggeri delle aree considerate. Proiettando la medesima analisi al traffico proveniente dai soli paesi dell'Unione Europea il quadro risulta mutato. Infatti, oltre a comparire nella classifica dei primi quindici aeroporti quello di Bari, Milano Linate e scomparire Olbia e Rimini, si nota una risalita di Roma Ciampino e una brusca discesa invece di Verona. Stabili i primi tre posti.

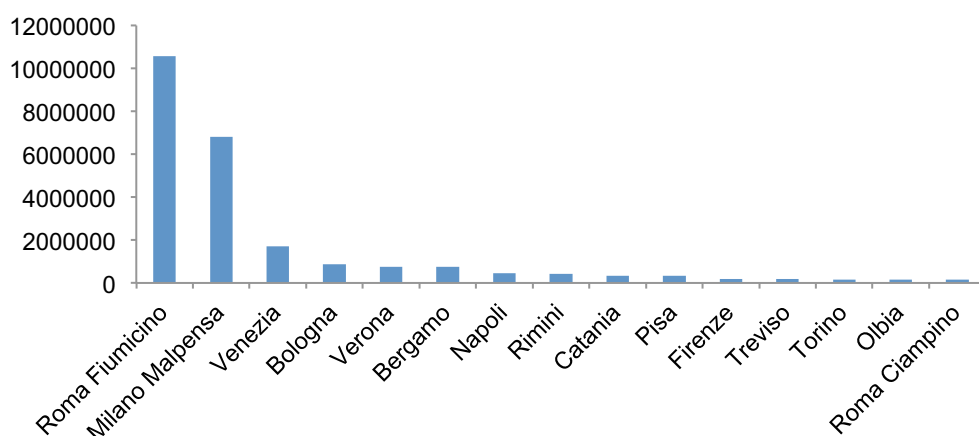


Figura 17 - Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al traffico passeggeri internazionale (dei paesi dell'Unione Europea). Fonte: Enac

Estrapolando da quelli che precedono l'aeroporto di Roma Fiumicino come tratta di origine, il 40,95% dei voli nazionali sono diretti nelle isole, il 34,18% al Nord, 5,31% al Centro e il 19,56% nel Sud.

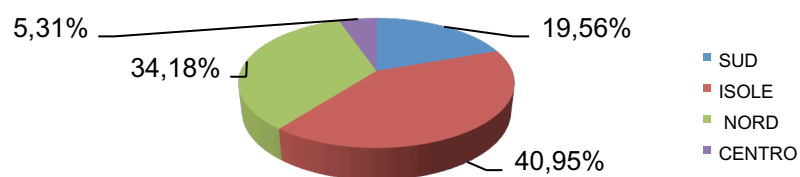


Figura 18 - Dati traffico nazionale passeggeri da Roma Fiumicino 2014. Fonte: Enac

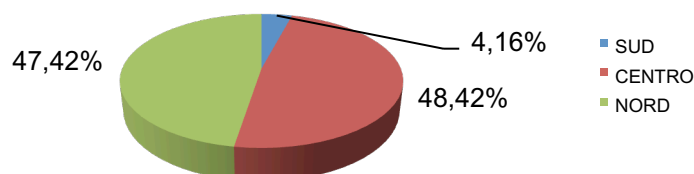


Figura 19 - Dati traffico nazionale passeggeri da Catania 2014. Fonte: Enac

L'aeroporto di Catania, vede quindi equilibrarsi, in termini percentuali, le tratte verso le città del centro e nord Italia, e appena il 4,16% verso il Sud. Non rientrano in questa graduatoria le isole. Per l'aeroporto di Milano Malpensa le rotte sono così suddivise: maggioranza per le isole (47,48%), a seguire le mete del sud Italia (40,37%) ed infine il centro (12,15%). Per Malpensa non rientrano nella lista del traffico al di sopra dei 50.000 passeggeri le destinazioni del nord.

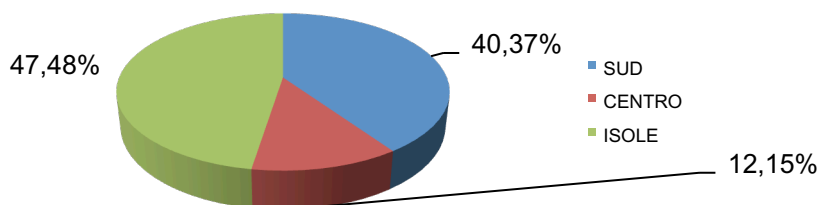


Figura 20 - Dati traffico nazionale passeggeri da Milano Malpensa 2014. Fonte: Enac

Merchi

Nel settore cargo, estremamente positivo appare nel 2014 l'incremento del 5% rispetto al 2013. L'andamento del mercato delle merci mostra come anche questo settore abbia risentito della crisi economica nel 2009, che ha portato a una diminuzione di circa il 13% delle quantità di merci trasportate rispetto all'anno precedente, ma con una forte ripresa nel 2010, del 17% rispetto al 2009. Dopo un'ulteriore diminuzione nel 2012 di circa 43 tonnellate, nel 2014 si registra un rialzo del 10,8% rispetto al 2013.

Nello stesso 2013, il peso del trasporto merci via aereo è 0,55% rispetto al totale delle tonnellate-chilometro del traffico totale interno di merci. Più del 68% del traffico merci appare fortemente concentrato nei poli lombardi di Milano e Bergamo. A proposito di quest'ultima, nonostante il fermo del maggio 2013, chiude il 2014 con un totale di 123.206 tonnellate e un incremento del 6,1%, a conferma dell'importanza strategica del cargo.

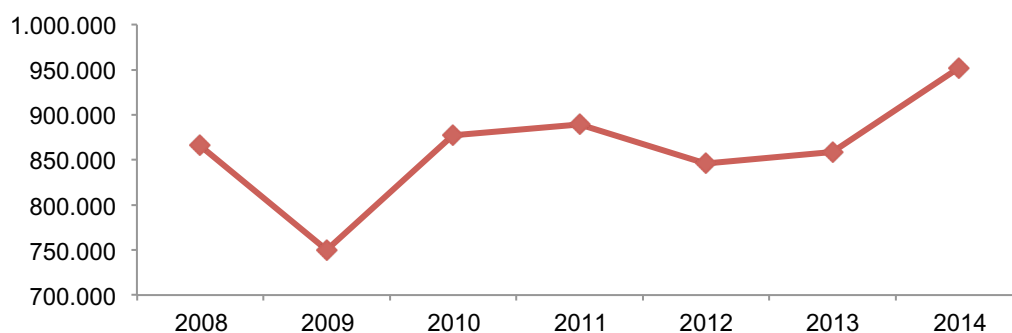


Figura 21 - Andamento della variabile Cargo (ton di merci e posta trasportate). Fonte: Istat

AEROPORTO	% IN TONNELLATE
MILANO (MALPENSA + LINATE)	54,52%
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	17,77%
BERGAMO	13,79%
VENEZIA	4,97%
BOLOGNA	4,68%
ALTRI (Catania, Napoli, Pisa, Palermo, Bari, Cagliari, Torino, Firenze)	4,28%

Tabella 8 - Market share del traffico merci gestito dai principali aeroporti italiani nel 2014. Fonte: Assaeroporti

Nel 2014 sono state trasportate 8.210.152 tonnellate di merce e posta: una crescita di circa il 240% rispetto al 2013. Due i principali fattori alla base di questo risultato: la ripresa dell'operatività del vettore DHL e importanti spedizioni effettuate con voli charter B747 All Cargo da aziende toscane del settore lapideo.

RANK	AEROPORTO	CARGO[Tonn]
1	MILANO MALP.	469.657
2	ROMA FIUM.	143.088
3	BERGAMO	123.206
4	VENEZIA	44.426
5	BOLOGNA	41.789
6	BRESCIA	40.573
7	MILANO LIN	17.458
8	ROMA CIAMP	15.668
9	NAPOLI	9.950
10	PISA	8.210
11	TORINO	7.037
12	ANCONA	6.990
13	CATANIA	6.206
14	CAGLIARI	2.994
15	BARI	2.061

Tabella 9 - Primi 15 aeroporti italiani in base a tonnellate di cargo nel 2013. Fonte: Assaeroporti

3.1.2.3 Ricavi e costi operativi

Ricavi

Nell'analisi dei ricavi, distinguiamo tra attività *aviation* (diritti aeroportuali, corrispettivi per l'uso delle infrastrutture e per la sicurezza, tariffe per l'uso di spazi da parte dei vettori) e non-*aviation* (attività *retail*, gestione dei parcheggi e degli spazi cargo, e altre attività).

La seguente figura riporta la composizione percentuale dei ricavi tra attività *aviation* e attività non-*aviation*, calcolato su un insieme di 19 gestori del settore aeroportuale italiano⁷, rappresentanti oltre il 90% dei passeggeri transitati negli scali italiani. La quota di ricavi da attività *aviation* è cresciuta nel tempo per arrivare a un peso del 69% nel 2013.

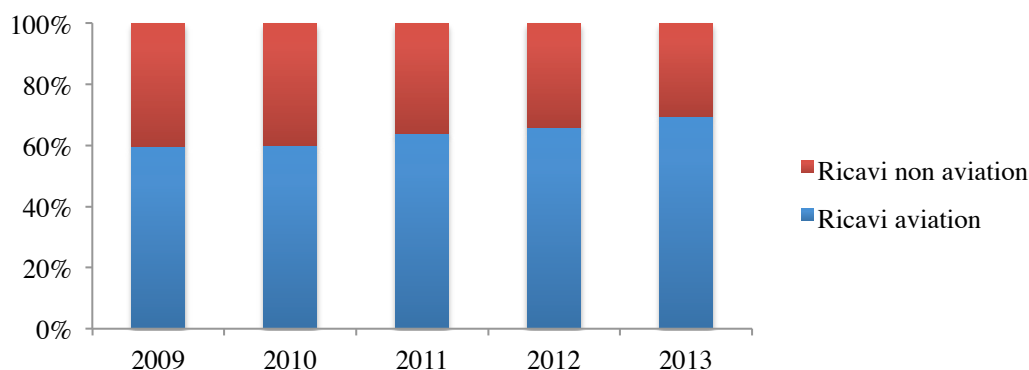


Figura 22 - Peso dell'attività *aviation* e non *aviation* sul totale dei ricavi. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Il valore della produzione nel 2013 sul complesso dei 19 aeroporti considerati è 2,1 miliardi di euro, in crescita del 9% rispetto al 2012. La distribuzione è però molto disomogenea, con due aeroporti che superano i 600 milioni di euro, e tutti gli altri al di sotto dei 120 milioni.

⁷ ADR Roma, SEA Milano, SAVE Venezia e Treviso, SACBO Bergamo, AdP Bari-Brindisi, Geasar Olbia (dati disponibili fino al 2011), FVG Trieste (dati disponibili a partire dal 2010), AERADRIA Rimini, AERDORICA Ancona, GEAC Cuneo (dati disponibili a partire dal 2010), SOGEAP Parma (dati disponibili a partire dal 2010), SAC Catania, Guglielmo Marconi Bologna, GESAC Napoli, GESAP Palermo, SAT Pisa, SAGAT Torino, SACAL Lamezia (dati disponibili a partire dal 2011), AdF Firenze.

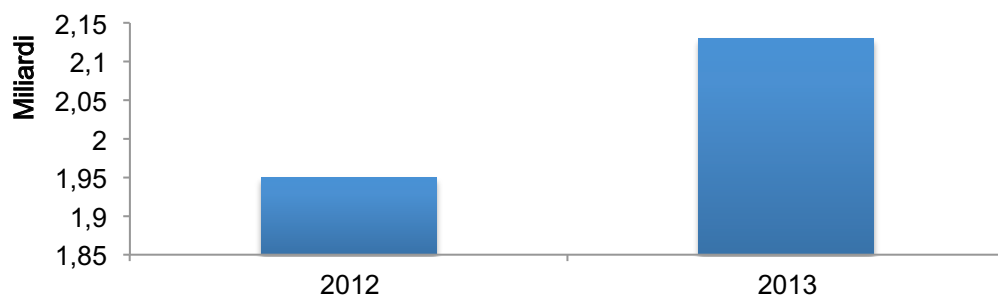


Figura 23 - Valore della produzione complessiva per le 19 società di gestione selezionate. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Anche in termini di tasso di crescita del valore della produzione, tranne un caso che presenta una crescita nel 2013 del 28%, tutti gli altri gestori si collocano su un tasso medio di crescita pari o inferiore al 15% (con un aeroporto che presenta una crescita negativa del -28%).

Consideriamo ora i ricavi *aviation* e non-*aviation* rapportati ai passeggeri transitati. Dal 2009 al 2011 si osserva che dopo una prima ripresa nel 2010 (più marcata per il rapporto ricavi *aviation* per passeggero), i ricavi non-*aviation* per passeggero si riducono nel tempo, mentre quelli *aviation* per passeggero presentano un modesto incremento.

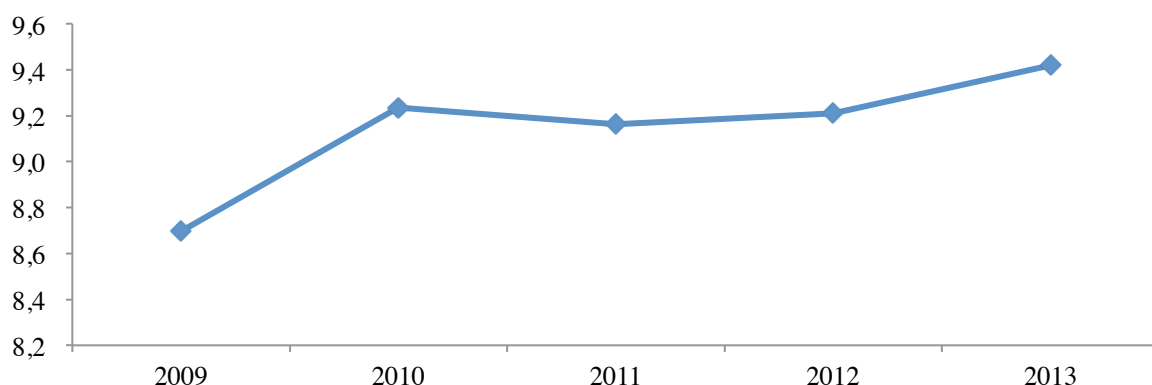


Figura 24 - Andamento ricavi aviation /Passeggeri medio sui 19 aeroporti selezionati (euro/passeggero). Fonte: elaborazione su dati di bilancio

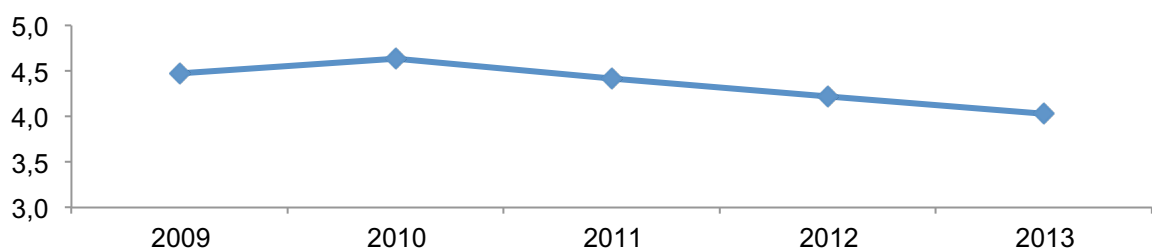


Figura 25 - Andamento ricavi non aviation/Passeggeri medio sui 19 aeroporti selezionati (euro/passeggero). Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Costi della produzione

Il costo della produzione nel 2013 su un insieme di 17 aeroporti per i quali erano disponibili i dati di bilancio nel 2013 è pari a 1,7 miliardi di euro, in aumento del 5,5% rispetto al 2012.

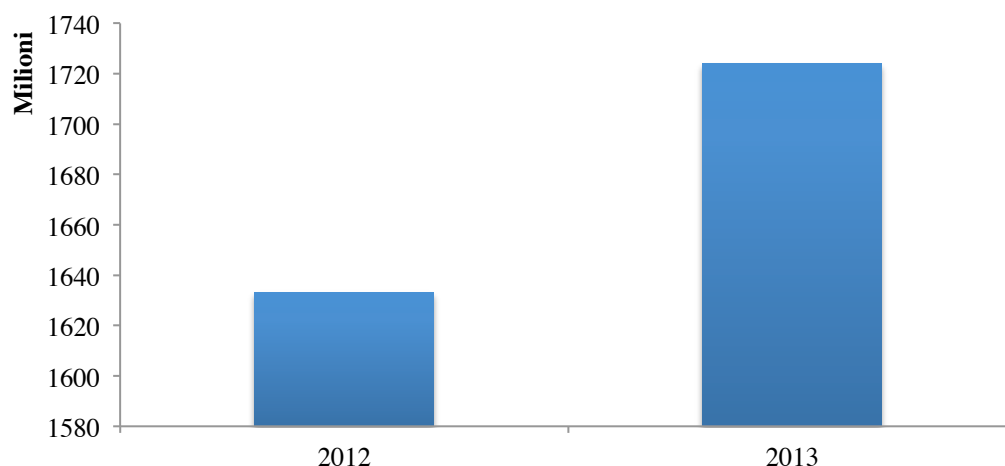


Figura 26 - Costi della produzione sui 19 aeroporti. Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio 2013

A livello di singoli aeroporti, un gestore ha visto incrementare i propri costi della produzione del 31% rispetto al 2012, mentre all'altro estremo è stato osservato un decremento di quasi il 20%.

3.1.2.4 Principali dati economici del settore

In termini di utili, il 2013, dopo il picco del 2012, segna un ritorno a livelli di fatto allineati a quelli del 2011. In particolare, gli utili del 2013 si sono ridotti del 53% rispetto a quelli dell'anno precedente. Il risultato migliore nel 2013 in valori assoluti è quello registrato da AdR Roma, con 89,9 milioni di euro di utile (che però rappresenta una riduzione del 61% rispetto agli utili 2012), e il peggiore è la perdita di Aerdorica – Ancora (risultato di esercizio di -12 milioni). In rapporto agli utili 2012, la crescita maggiore si registra per G.M. Bologna (+43,3%).

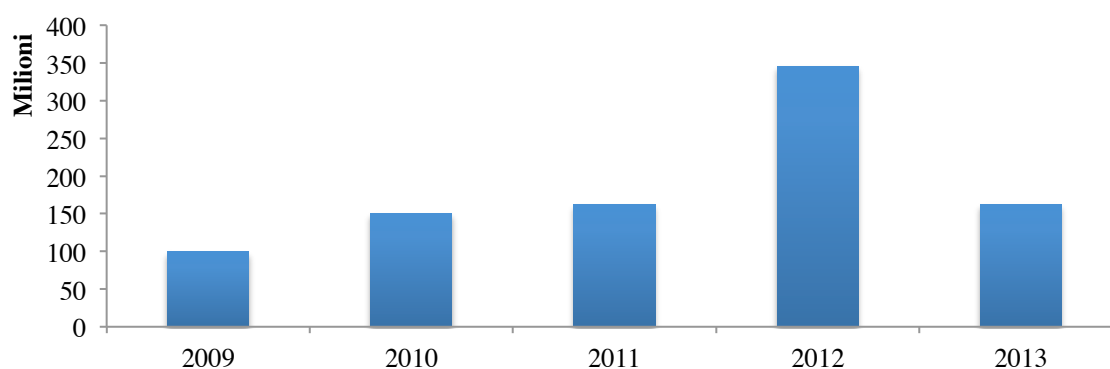


Figura 27 - Risultato netto complessivo su un insieme di 19 gestori aeroportuali. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Le perdite nel 2013 interessano solo 4 gestori su 18 (con esclusione di un gestore in via di fallimento). In termini relativi, nel 2013 in media (tra le sole società che presentano un risultato d'esercizio positivo) gli utili in percentuale sul valore della produzione sono pari al 6%, una contrazione rispetto al dato 2012 (11%), che però presentava ben sette società in perdita (contro le 4 del 2013).

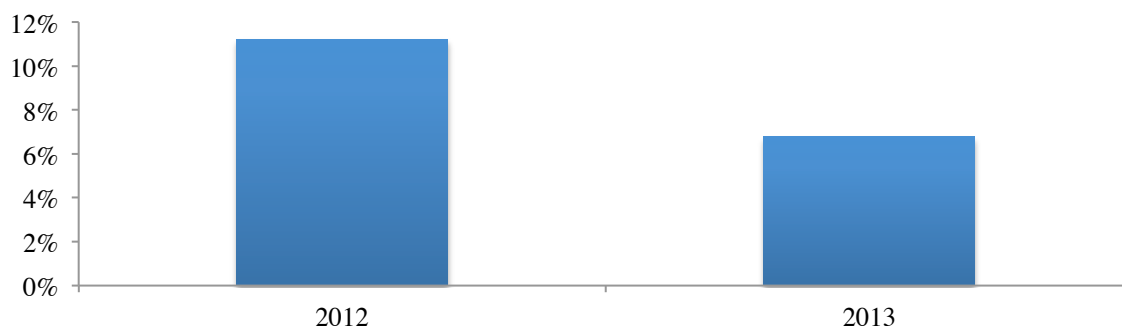


Figura 28 - Utili/valore della produzione (media su aeroporti presentanti utili). Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio

A livello di singoli aeroporti, il risultato migliore in termini di utile/valore della produzione è ottenuto da SAVE – Venezia (30%), mentre è il peggiore è dello 0,2%. All'interno del campione di aeroporti esaminato, 13 aeroporti hanno chiuso l'esercizio 2013 in utile, e di questi quattro aeroporti presentano un rapporto utile/valore della produzione superiore al 9%, cinque nella fascia 2%-9% e altri 4 presentano un rapporto inferiore al 2%.

Rispetto al 2012, il rapporto utile/valore della produzione è fortemente calato per alcuni grandi gestori: il dato maggiormente negativo è quello di Aeroporti di Roma (-70%). Per contro, il maggior incremento del rapporto è di SAVE – Venezia (+41%). Alcuni gestori sono invece passati da un risultato in perdita nel 2012 a uno in utile nel 2013: si tratta di SAC Catania, GESAP Palermo, SAGAT Torino.

3.2 Il settore autostradale

Dati europei indicano che, nel 2012, in Italia si è mosso su ruote il 78,2% del traffico passeggeri e il 90,1% del traffico merci nazionale. Il primo dato si colloca leggermente al di sotto della media europea e il secondo fortemente al di sopra (81,6% per il traffico passeggeri e 66,2% per il traffico merci). La rete autostradale italiana si estende per circa 7400 Km, di cui quasi 6800 Km in esercizio; su di essa transita circa il 90% del trasporto merci via terra e il 25% della mobilità nazionale. La maggior parte della rete (circa 5800 Km) è affidata in gestione a società concessionarie, mentre la parte rimanente è gestita direttamente da ANAS. La rete include 1555 ponti e viadotti e 635 gallerie di lunghezza superiore a 100 m. Le società concessionarie occupano circa 14000 persone, di cui 6000 con funzioni strettamente operative.

3.2.1 Quadro europeo

Nel 2013 la rete autostradale europea si estende per oltre 75000 km, oltre la metà dei quali distribuiti in Spagna (con 14701 km), Germania (12917 km) e Francia (11465 km). L'Italia con i suoi 6726 km (di cui 5813,5 a pedaggio) rappresenta circa l'8,8% della rete europea.

Paesi	2012	2013	Paesi	2012	2013
Belgio	1763	1763	Ungheria	1515	-
Danimarca	1128	-	Olanda	2631	-
Germania	12879	12917	Austria	1719	1719
Spagna	14701	-	Polonia	1365	1482
Francia	11465	-	Portogallo	2988	-
Croazia	1254	1295	Svezia	1891	-
Italia	6726	6757,8	Regno Unito	3685	-
Turchia	2127	2127	Svizzera	1419	-
TOTALE				75459	75793

Tabella 10 - Estensione rete autostradale per paese europeo (Paesi con oltre 1000 km di rete). Fonte: Eurostat 2013

Paesi	2013 (km percorsi/km di rete)
Austria	34900
Danimarca	48154
Spagna	16526
Francia	26621
Grecia	474675
Ungheria	24263
Irlanda	253614
Italia	36927
Norvegia	714248
Paesi Bassi	16072
Polonia	25737
Portogallo	13853
Regno Unito	40236

Tabella 11 - Intensità di traffico giornaliero sulla rete a pedaggio (km percorsi/km di rete), anno 2013. Fonte: ASECAP 2014

I ricavi complessivi da pedaggio nei Paesi ASECAP ammontano nel 2013 a 26.313,65 milioni di €, a cui vanno sommati 26.660.884 € da abbonamenti telepass; i ricavi da pedaggio per ciascun paese sono presentati nella seguente tabella. La Francia è il paese che presenta i maggiori ricavi da pedaggio, seguita da Italia e Germania.

Tali dati andrebbero però raffrontati con l'estensione della rete, dal momento che quella italiana è pari a circa la metà di quella francese o tedesca. Per contro, la Spagna presenta ricavi da pedaggio contenuti in rapporto alla lunghezza della rete, la più estesa d'Europa.

Paesi	2013 (milioni di €)	milioni di €/km	Paesi	2013 (milioni di €)	milioni di €/km
Austria	1687,00	1,302	Italia	4914,00	0,727
Croazia	296,69	0,229	Norvegia	614,40	1,567
Danimarca	507,00	0,449	Paesi Bassi	26,53	-
Spagna	1565,36	0,106	Polonia	179,60	0,121
Francia	9170,00	0,799	Portogallo	812,48	0,271
Grecia	516,00	-	Regno Unito	77,60	0,021
Ungheria	189,23	0,124	Germania	4400,00	0,340
Irlanda	200,00	0,222			

Tabella 12 - Ricavi netti da pedaggio. Fonte: ASECAP 2014

3.2.2 Situazione italiana

Ad oggi le società concessionarie italiane operanti in Italia sono 27 e fanno riferimento a tre grandi insiemi.

Gruppo Atlantia	Gruppo Gavio	Autostrade in concessione a enti pubblici o concessionarie minori
Autostrade per l'Italia S.p.A. (2854,6 km)	Torino- Savona (130,9 km)	Autostrada del Brennero S.p.A. (314,08 km)
Soc. Italiana Traforo Monte Bianco (5,8 km)	Satap A4 S.p.A. (127 km)	Autostrada Brescia- Verona- Vicenza- Padova S.p.A. (203 km)
Tangenziale Napoli S.p.A. (20,2 km)	Satap A21 S.p.A. (164,9 km)	Autovie Venete S.p.A. (209,9 km)
Autostrade Meridionali S.p.A. (51,6 km)	Autostrada dei Fiori S.p.A. (113,3 km)	Concessioni Autostradali Venete S.p.a (74,1 km)
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (31,4 km)	Asti - Cuneo S.p.A. (55,7 km)	Autostrade Centro Padane S.p.A. (105,5 km)
	Autocamionale della CISA S.p.A. (101 km)	SAT S.p.A. (40 km)
	SALT S.p.A. (154,9 km)	Milano Serravalle- Milano Tangenziali S.p.A. (184,6 km)
	Società Autostrade Valdostane S.p.A. (67,4 km)	Consorzio per le Autostrade Siciliane (294,4 km)
	ATIVA S.p.A. (155,8 km)	Strada dei Parchi S.p.A. (Gruppo Toto) (281,4 km)
	BRE.BE.MI SpA (62 Km)	SITAF S.p.A. (82,4 km)
	Tangenziale Est Esterna Milano SpA (32 Km)	
	Società Italiana Traforo San Bernardo S.p.A. (12,8 km)	

Tabella 13 - Concessionari e gruppi gestori della rete a pedaggio italiana

Il Gruppo Gavio si è recentemente aggiudicato la gara per la concessione dell'autostrada Piacenza-Cremona-Brescia (tratta A21) in attesa dell'aggiudicazione definitiva spettante al Ministero delle Infrastrutture. Inoltre, è in corso di svolgimento la gara per l'affidamento della concessione relativa alla Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.

Per via di partecipazioni azionarie, Anas è concessionaria delle seguenti 8 tratte autostradali a pedaggio (per un totale di 218 Km):

- Società Italiana Traforo Monte Bianco (32% Anas);
- Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (50% Anas) per le tratte

- A4 Padova Est-Bivio A4/A57
- Quarto D'Altino-A57
- Tangenziale di Mestre
- Raccordo Marco Polo
- A33 Asti-Cuneo S.p.A. (35% Anas)
- Società Italiana Traforo del Frejus – SITAF S.p.A. (51% Anas) per le tratte
 - T4 e
 - A32 Torino-Bardonecchia.

Essa è concedente in 4 società (443 Km totali):

- Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. per le tratte BRE.BE.MI., Pedemontana Lombarda e Tangenziale est esterna di Milano;
- Autostrade del Lazio S.p.A. per le tratte Roma-Latina e Cisterna-Valmontone;
- Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A. per le tratte Pedemontana Piemontese, Tangenziale Est Torino, Collegamento Corso Marche e Collegamento Autostradale Strevi-Pedrosa;
- Autostrada del Molise S.p.A. per la tratta Termoli – San Vittore

Si osservi, peraltro, che l'art. 36, comma 4, del d.l. 98/2011 ha previsto che *“Entro la data del 30 settembre 2012, l'Agenzia [delle Infrastrutture stradali e autostradali] subentra ad Anas s.p.a. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data. A decorrere dalla medesima data in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari di cui al comma 2, lettera b), il riferimento fatto ad Anas s.p.a., quale ente concedente, deve intendersi sostituito, ovunque ripetuto, con il riferimento all'Agenzia (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per effetto dell'art. 11, comma 5, del d.l. 216/2011 e s.m.i.) di cui al comma 1”*. Non essendo intervenuta la istituzione della Agenzia, le relative competenze sono attualmente attribuite al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Inoltre, la rete italiana conta ulteriori 937,748 Km non pedaggiati, suddivisi su 10 tratte, e gestiti direttamente da ANAS per tratti che variano da pochi chilometri (es. Catania-Siracusa) fino a 442,9 Km (A3 Salerno-Reggio Calabria).

Autostrade in gestione diretta ANAS non pedaggiate

A90 Grande Raccordo Anulare di Roma
 A91 Roma-Fiumicino
 A3 Salerno-Reggio Calabria
 A29 Palermo-Mazara del Vallo e Diramazione Punta Raisi
 A29 Dir. Alcamo-Trapani e Diramazione per Birgi
 A19 Palermo-Catania
 A19 Diramazione Via Giafar
 A29 Racc. Bis-Raccordo per Via Belgio
 A18 Dir-Catania Nord-Catania Centro
 Catania-Siracusa
 Sistianna-Rabuiese
 TOTALE

Tabella 14 - Rete gestita da ANAS

Le metodologie di regolazione che si sono susseguite nel tempo hanno portato alla applicazione di sei differenti sistemi tariffari⁸. Nella tabella che segue, i modelli tariffari sono identificati con numeri da 1 a 6. Si osservi, tra l'altro, che società concessionarie appartenenti al medesimo gruppo applicano modelli tariffari diversi.

	Società concessionaria	KM	Scadenze	Atto approvazione	di Modello tariffario
Gruppo Atlantia	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2.854,6	31/12/2038	L 101/2008	2
	Società Italiana Traforo Monte Bianco	5,8	31/12/2050	internazionale	Internazionale
	Raccordo autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	31,4	31/12/2032	L 191/2009	3
	Tangenziale Napoli S.p.A.	20,2	31/12/2037	L191/2009	3
	Autostrade Meridionali S.p.A.	51,6	31/12/2012	L191/2009	3
Gruppo SIAS	Torino – Savona S.p.A.	130,9	31/12/2038	L 191/2009	6
	SATAP A4 S.p.A.	127	31/12/2026	L 101/2008	3
	SATAP A21 S.p.A.	164,9	30/06/2017	L 101/2008	3
	Autostrada dei Fiori S.p.A.	113,3	30/11/2021	L191/2009	6
	Asti – Cuneo S.p.A.	55,7	30/06/2035	D.I.21/11/2007	3
	Autocamionale della CISA S.p.A.	101	31/12/2031	L 191/2009	5
	SALT S.p.A.	154,9	31/07/2019	L 191/2009	6
	Soc. Autostrade Valdostane S.p.A.	67,4	31/12/2032	L 191/2009	5
	ATIVA S.p.A.	155,8	31/08/2016	L 101/2008	4
	SITAF S.p.A.	82,4	31/12/2050	L 191/2009	6
	Società Italiana Traforo San Bernardo	12,8*	31/12/2034	internazionale	Internazionale
Autostrade in concessione a enti pubblici e altre concessionarie minori	Aut. Brescia–Verona–Vicenza–Padova S.p.A.	203	31/12/2026	L 101/2008	3
	Autovie Venete S.p.A.	209,9	31/03/2017	L191/2009	3
	Autostrada del Brennero S.p.A.	314,08	30/04/2014	D.I.4651/2005	1
	Autostrade Centro Padane S.p.A.	105,5	30/09/2011	01/08/2012	1
	SAT S.p.A.	40	31/12/2046	L191/2009	3
	Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.	184,6	31/10/2028	L101/2008	4
	Strada dei Parchi S.p.A.	281,4	31/12/2030	L 191/2009	3
	Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	74,1	31/12/2032	L 244/2007	5
	Consorzio Autostrade Siciliane	294,4*	31/12/2030	D.I702/2001	1

* Fonte: Aiscat 2013

Tabella 15 - Scadenza concessioni e modelli tariffari applicati. Fonte: dati forniti dai concessionari

3.2.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Nel 2013, la rete autostradale italiana a pedaggio si estende per 5792,2 km. Essa comprende 3 trafori internazionali (per 25,4 km), 566 gallerie (per 516 km) e 1718 ponti e viadotti (681 km). Il 68% della rete (3729 km) è dotato di due corsie per senso di marcia, il 31% (1679 km) ha tre corsie e l'1,4% (78 km) ha quattro corsie. Rispetto all'anno precedente, la rete a tre corsie è aumentata di km 32,4, dovuti all'aggiunta della terza corsia a tratti a due corsie preesistenti. L'estensione della rete a quattro corsie è rimasta invece ai livelli del 2012.

⁸ Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, *Regolamentazione delle tariffe autostradali e meccanismi di adeguamento*, 2013.

Rete in esercizio (km)		
	2012	2013
4 corsie per senso di marcia	78	78
3 corsie per senso di marcia	1646,6	1679
2 corsie per senso di marcia	3753,4	3729
TOTALE	5478	5485

Tabella 16 - Numero di corsie della rete in esercizio nelle autostrade italiane, con esclusione di Consorzio Autostrade Siciliane e Autostrada del Brennero. Fonte: dati forniti dai concessionari

A livello di concessionarie, la rete presenta una struttura eterogenea, sia per estensione di rete, sia per caratteristiche morfologiche del territorio attraversato dalle varie tratte. La dimensione delle società di gestione varia da poche decine di Km ai quasi 3000 Km del principale concessionario. Questa enorme eterogeneità suggerisce l'opportunità di rivedere l'estensione delle concessioni in modo da massimizzare l'efficienza produttiva dell'intero sistema. La seguente tabella riporta le caratteristiche della rete gestita dai vari concessionari. Per opere maggiori si intende il numero di gallerie, ponti, viadotti e trafori internazionali.

		Km di rete in montagna / Km di rete	Numero di opere maggiori	Km di opere maggiori/Km di rete	% rete a 3 o 4 corsie
Gruppo Atlantia	Autostrade per l'Italia S.p.A.	23%	961	23%	41%
	Soc. Italiana Traforo Monte Bianco	100%	1	100%	0%
	Raccordo autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	100%	44	100%	0%
	Tangenziale Napoli S.p.A.	0%	12	79%	96%
	Autostrade Meridionali S.p.A.	0%	42	17%	83%
Gruppo SIAS	Torino – Savona S.p.A.	100%	149	46%	0%
	SATAP A4 S.p.A.	0%	11	3%	98%
	SATAP A21 S.p.A.	25%	22	6%	5%
	Autostrada dei Fiori S.p.A.	100%	149	54%	3%
	Asti – Cuneo S.p.A.	100%	12	Nd	0%
	Autocamionale della CISA S.p.A.	100%	69	Nd	0%
	SALT S.p.A.	49%	100	Nd	0%
	Soc. Autostrade Valdostane S.p.A.	100%	34	29%	0%
	ATIVA S.p.A.	0%	20	7%	32%
	SITAF S.p.A.	100%	64	Nd	0%
Enti pubblici e altre concessionarie minori	Soc. Italiana Traforo San Bernardo	nd	nd	Nd	nd
	Aut. Brescia–Verona–Venezia–Padova S.p.A.	0%	244	4%	72%
	Autovie Venete S.p.A.	0%	20	4%	0%
	Autostrada del Brennero S.p.A.	66%	101	23%	0%
	Autostrade Centro Padane S.p.A.	0%	3	2%	16%
	SAT S.p.A.	100%	13	51%	0%
	Milano Serravalle – Mi. Tang. S.p.A.	0%	0	0%	67%
	Strada dei Parchi S.p.A.	100%	207	68%	2%
	Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	0%	71	10%	69%
	Consorzio Autostrade Siciliane	nd	nd	Nd	nd

Tabella 17 - Caratteristiche della rete gestita dai vari concessionari. Fonte: Dati forniti dai concessionari

3.2.2.2 Dati di traffico

Rispetto al 2012, il 2013 ha visto una sostanziale stabilità dei volumi di traffico sia per quanto riguarda i veicoli pesanti, sia per quanto riguarda quelli leggeri.

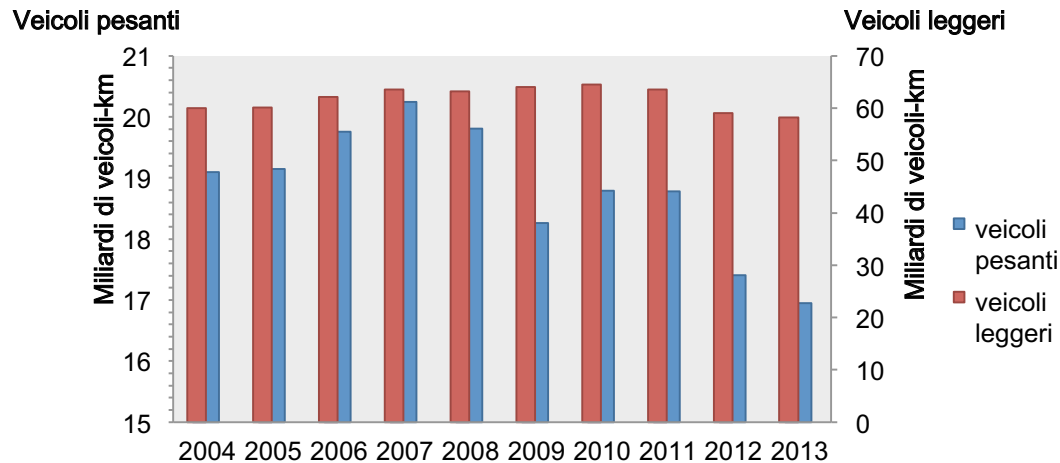


Figura 29 - Volumi di traffico per tipologia di veicolo. Fonte: AISCAT 2014

Per quanto riguarda la quota modale del settore autostradale, esso non presenta mutamenti rispetto al 2012, soprattutto nel confronto con la ferrovia, sia per quanto riguarda il settore passeggeri, sia quello merci. Il trasporto su gomma rimane dunque la scelta preferita degli italiani. Nel settore merci, tuttavia, si può notare un'erosione delle quote modali del trasporto su gomma negli ultimi due anni.

3.2.2.3 Ricavi operativi

I ricavi totali nel 2013 ammontano a 6487 milioni di euro, che però comprendono il canone aggiuntivo Anas (572 milioni), ricavi da pedaggio, ricavi da stazioni di rifornimento e ristoro, e altri ricavi. Di questi, i ricavi da pedaggio sono la componente più rilevante, pesando per l'81,7% (5304 milioni).

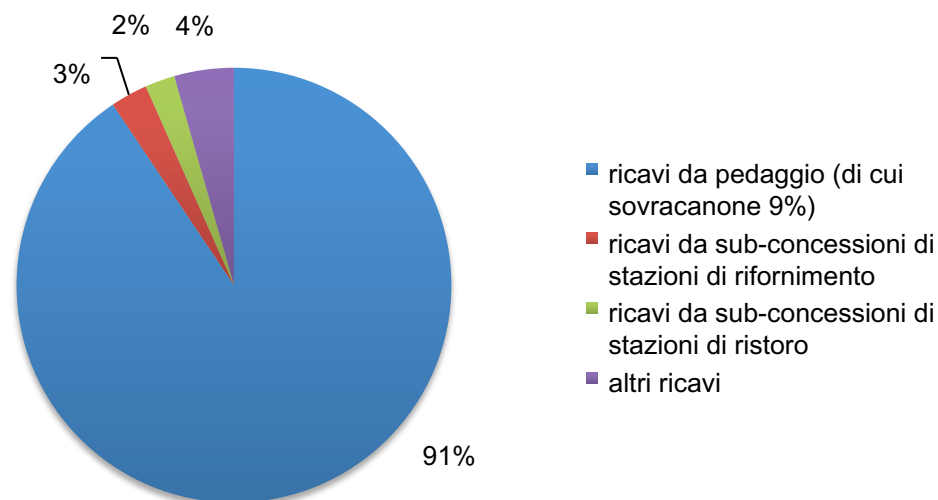


Figura 30 - Composizione ricavi totali. Fonte: AISCAT 2014

Nel 2013 il ricavo medio è pari a 0,0719 €/Km percorso, e conferma il trend crescente mostrato negli ultimi anni. Il valore massimo (nel 2013) è di SAV (18 €cent/Km percorso) e quello minimo di Autostrade Meridionali (4,9 €cent/Km percorso)⁹.

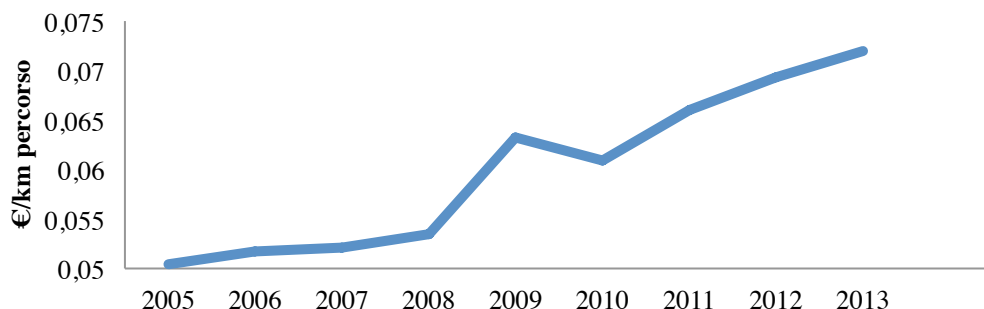


Figura 31 - Evoluzione ricavi medi da pedaggio su km percorso. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

Inoltre, in media (ponderata per i km di tratta) nel 2013 la tariffa è aumentata del 4,8%, principalmente a causa di inflazione e investimenti. In termini ponderati sui km di rete, il recupero produttività e riequilibrio ha ridotto la tariffa di circa 0,06 punti percentuali (aumentando così la tariffa del 4,8% invece che del 4,86%). Ponderando sui km percorsi, il fattore di recupero ha invece ridotto la tariffa di quasi 18 centesimi di punti percentuali (+4,62% invece che +4,80%).

In relazione alle tariffe, dal 1° gennaio 2014, in attuazione di quanto previsto nei vigenti atti convenzionali stipulati con le Società Concessionarie di autostrade, sono maturati specifici adeguamenti dei pedaggi autostradali, determinati in applicazione delle formule tariffarie previste negli atti convenzionali stessi. Le variazioni percentuali di aggiornamento tariffario per l'anno 2014 autorizzati dai ministeri sono riportati in tabella.

Con riferimento al 2015, gli incrementi sono stati autorizzati nella misura dell'1,5% per tutte le società concessionarie ad eccezione di ASPI ed Asti-Cuneo, Autobrennero, CAS, Centropadane e Autostrade meridionali.

⁹ Non sono disponibili i valori di ricavi/km percorso per Milano Serravalle-Milano Tang., SAT, SITAF, SITMB.

	Variazione % 2014	Variazione %2015
ATIVA	0,82	1,5
Autostrade per l'Italia	4,43	1,46
Brennero	1,63	0
Brescia-Padova	1,44	1,5
Centropadane	8,01	0
Cisa	6,26	1,5
Autostrada dei Fiori	2,78	1,5
Autovie Venete	7,17	1,5
Milano Serravalle – Mi. Tangenziali	4,47	1,5
Tangenziale di Napoli	1,89	1,5
RAV	5,00	1,5
SALT	3,07	1,5
SAT	5,00	1,5
Autostrade Meridionali	0,00	0
SATAP A4	5,27	1,5
SATAP A21	1,66	1,5
SAV	5,00	1,5
SITAF – Barriera di Bruere	4,23	1,5
SITAF – Barriera di Avigliana	4,31	1,5
SITAF – Barriera di Salbertrand	3,81	1,5
Torino-Savona	1,60	1,5
CAV	6,26	1,5
Strada dei Parchi	8,28	1,5
Asti-Cuneo	0,00	0

Tabella 18 - Variazioni percentuali di aggiornamento tariffario riconosciute dai Ministeri, 2014. Fonte: MIT, Allegato 2, Regolamentazione delle tariffe autostradali e meccanismi di adeguamento

3.2.2.4 Principali risultati economici del settore

In media, i concessionari italiani hanno presentato nel 2014 un valore di debito/(debito+equity) del 41%, in riduzione rispetto al dato 2013. Il rapporto utili/ricavi da pedaggio nel 2014 è pari all'11% (con un massimo di 25%, e un minimo di -27%), e gli utili hanno avuto un incremento del 23% rispetto al 2009; in media (semplice), nel 2014 l'utile, in aumento rispetto al 2013, risulta pari a 45.669 milioni di €, ovvero 190.154 €/km.

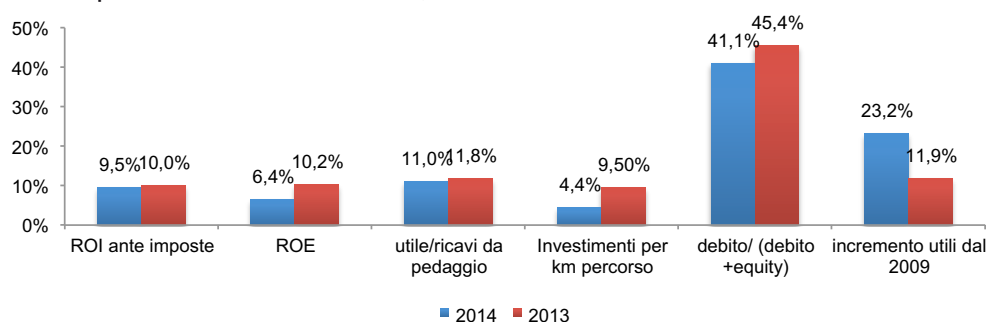


Figura 32 - Misure di redditività 2014 e 2013. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

Il ROI ante imposte assume in media nel 2014 un valore pari a 9,5%, con un valore minimo di 3% e uno massimo di 54%. Il ROE è invece pari in media a 6,4%, e le performance dei vari concessionari appartengono a un intervallo compreso tra -46% e 37%. Per quanto riguarda gli investimenti realizzati al km-veicolo nel 2014, si va da un minimo quasi nullo a un massimo del 33%. Dal punto di vista della struttura debitoria, il panorama delle concessionarie italiane è estremamente eterogeneo, con una leva finanziaria che oscilla in un intervallo compreso tra 3 e 97%, con 3 concessionarie che presentano un rapporto debito/(debito+equity) superiore all'80%.

3.2.2.5 Investimenti

Nel 2013, gli investimenti realizzati per km di rete si sono attestati a 302.118 €/km, segnando un punto di minimo dal 2007, e nel 2014 il dato è ulteriormente peggiorato, attestandosi su un valore di 279.996 €/km. Sul totale degli investimenti realizzati (1.546.699 € nel 2014) la gran parte è di tipo immateriale (ad esempio: monitoraggio, usura strade) (52%) e relativa a materiale devolvibile (46%) (ossia che deve essere consegnato al concedente in perfetta efficienza al termine della concessione), mentre gli investimenti materiali non devolvibili pesano solo per il 2%.

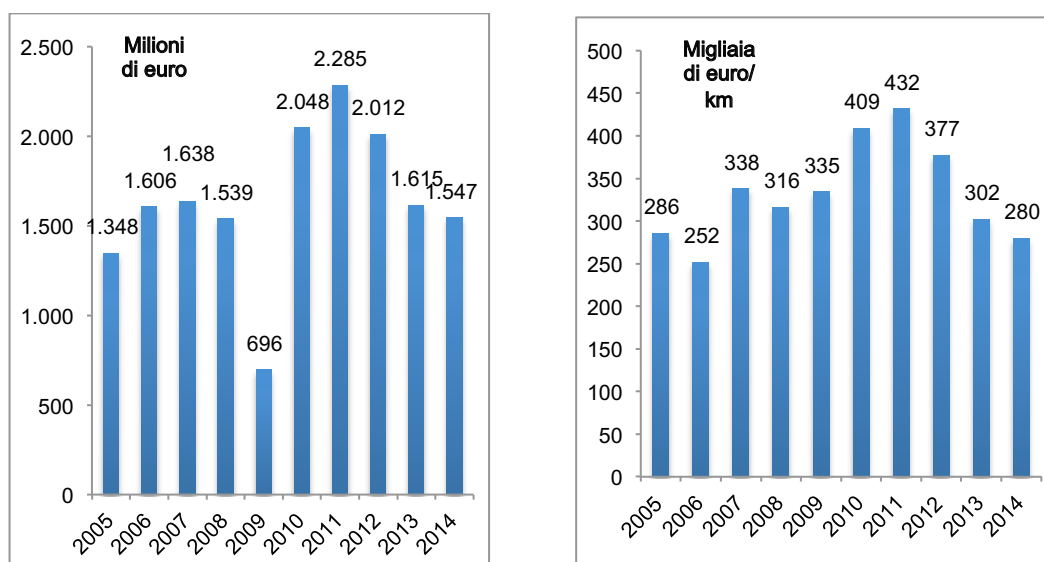


Figura 33 - Evoluzione investimenti realizzati, in valore assoluto e in rapporto ai Km di rete.
Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

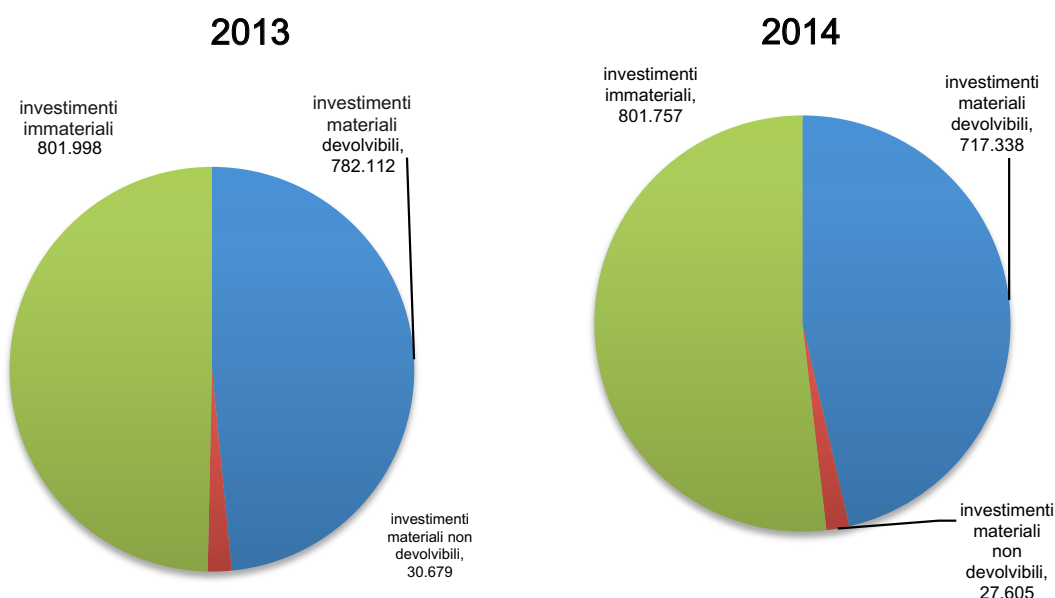


Figura 34 - Composizione investimenti totali realizzati (€). Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

3.2.2.6 Indicatori di qualità

Nel 2013, la rete gestita dall'insieme dei concessionari conta un totale di 406 aree di servizio, 352 aree di sosta/parcheggio, 6404 colonnine SOS, 185 rilevatori di nebbia, 348 rilevatori di ghiaccio e 30 centri di controllo traffico (sale radio). Per quanto riguarda la sicurezza, il tasso di incidentalità è sceso del 37% dal 2004, come osservabile dalla seguente figura.

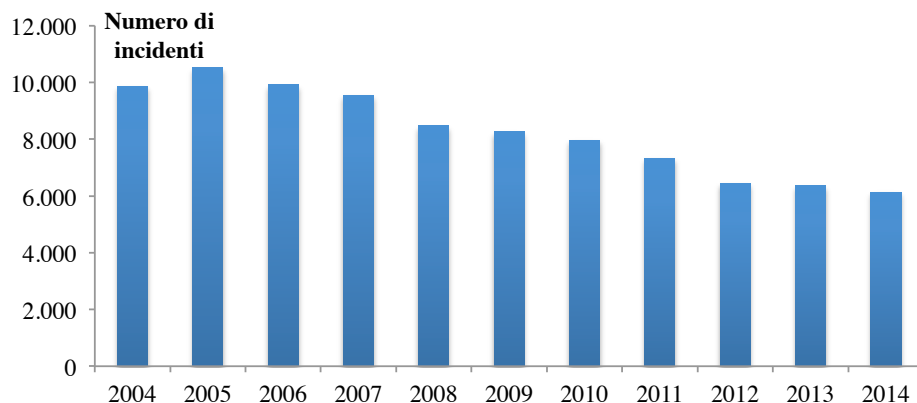


Figura 35 - Numero di incidenti. Fonte: AISCAT 2014

Il 2014 rispetto al 2013 presenta una riduzione del numero di incidenti del 3,6%. Anche il tasso di incidentalità si è ridotto: il numero di incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km è sceso da 8,46 del 2013 a 8,09 del 2014. Anche il numero di morti nel 2014 è sceso del 55% dal 2004, e del 9% dal 2013. Il tasso di mortalità (numero di morti ogni 100 milioni di veicoli-km) è passato da 0,30 nel 2013 a 0,27 nel 2014.

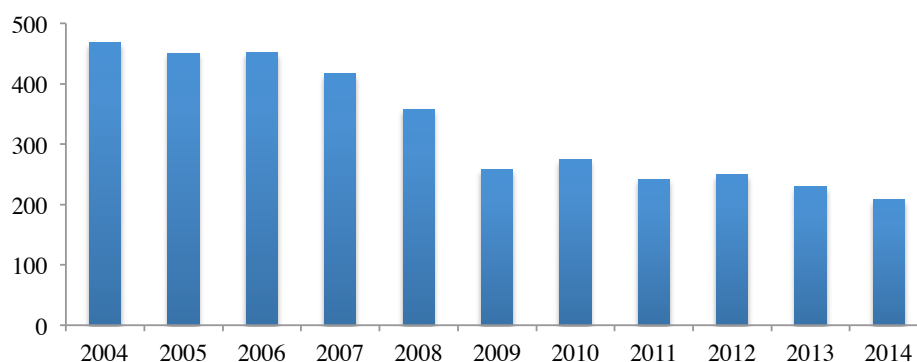


Figura 36A - Numero di morti. Fonte: AISCAT 2014

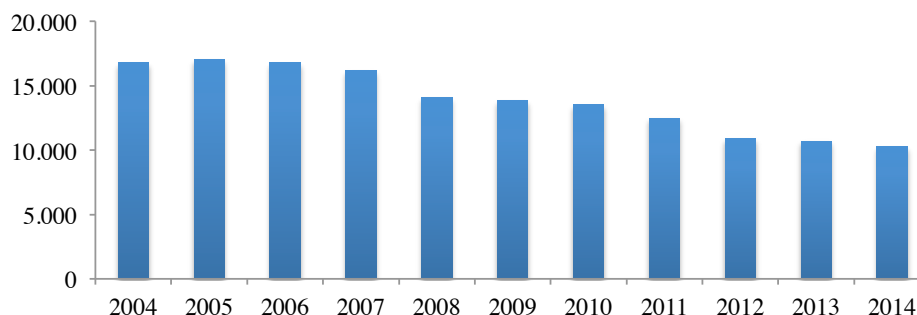


Figura 37B - Numero di feriti. Fonte: AISCAT 2014

Per quanto riguarda il numero di feriti, si è ridotto del 3,6% dal 2013, e del 38% dal 2004. Se nel 2013 c'erano 14,2 feriti ogni 100 milioni di veicoli-km, nel 2014 il tasso si è ridotto a 13,5.

Sempre in tema di sicurezza, in media nel 2014 l'indice IS¹⁰ per la rete a pedaggio presenta un valore di 86,5% e mostra un andamento relativamente costante dal 2005 al 2014, con l'eccezione del biennio 2008-2009 in cui si sono riscontrati valori fuori media. Su un totale di 20 concessionari per cui sono disponibili le informazioni sul valore di IS, nel 2014 16 hanno un valore pari a 100.

L'indice IPAV¹¹ invece presenta nel 2014 un valor medio di 72,6% e tocca un minimo per il periodo dal 2005 al 2014.

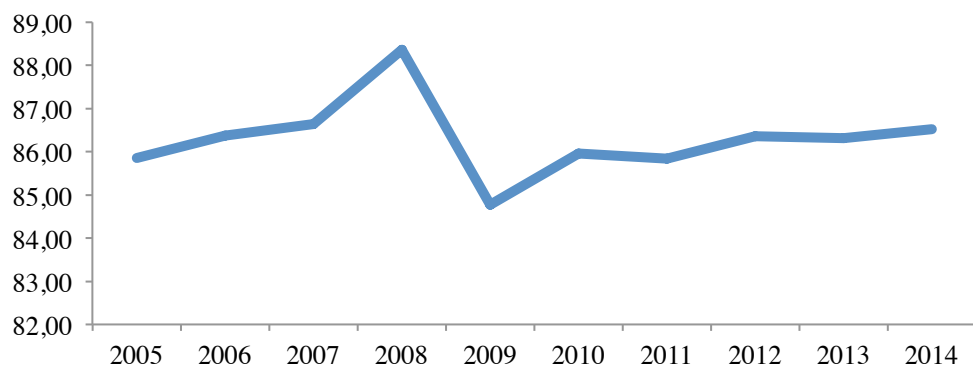


Figura 37 - Andamento indice IS. Elaborazione propria su dati dei concessionari

A livello di singoli concessionari, il valore dell'IPAV nel 2014 è compreso tra 50 e 100, e 13 concessionari (sui 22 per cui sono disponibili i dati IPAV) presentano un valore superiore a 70.

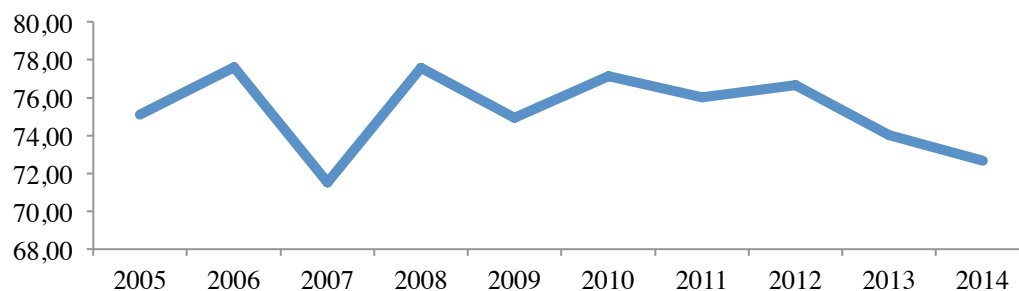


Figura 38 - Andamento indice IPAV. Fonte: Elaborazione propria su dati forniti dai concessionari

La percentuale di rete coperta da asfalto drenante è gradualmente salita del 7,5% dal 2005, raggiungendo una media del 73,9% nel 2013, come osservabile dalla seguente figura. La maggior parte dei concessionari presenta un valore nettamente superiore a 50%, ma alcuni singoli dati (2,64% e 3,1%) abbassano sensibilmente la media. Rispetto a questa situazione, risulta peggiorativo il dato 2014, anno in cui la percentuale di rete coperta da asfalto drenante raggiunge il 66,9%, un livello inferiore a quello del 2006.

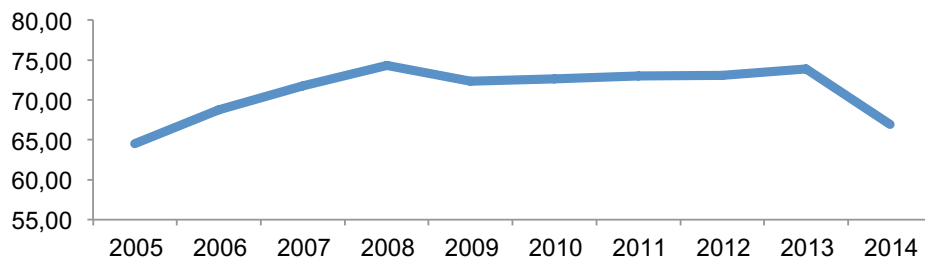


Figura 39 - Percentuale della rete coperta da asfalto drenante. Fonte: Elaborazione propria su dati forniti dai concessionari

10 Indicatore di incidentalità (0-100): misura il rapporto tra numero di incidenti e volume di traffico, tenendo conto del tipo di tratta (in pianura o in montagna).

11 Indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni (0-100), tiene conto del loro livello di rugosità e regolarità superficiale.

3.3 Il settore ferroviario

La Comunità Europea nel Libro Bianco del 2011, stabilisce che entro il 2030 il 30% delle merci che percorre più di 300 km dovrà viaggiare su ferrovia o sulle vie navigabili ed entro il 2050 si dovrà arrivare al 50%. Per l'Italia la sfida sarà soprattutto da un punto di vista ferroviario, dal momento che il sistema di trasporti italiano è molto sbilanciato sulla gomma.

3.3.1 Quadro europeo

In relazione al settore passeggeri, il trend a livello europeo è generalmente in crescita. La Germania ha un valore annuo di passeggeri (in termini assoluti) sensibilmente più elevato rispetto agli altri Stati: ciò può esser dovuto sia alla popolazione tedesca più numerosa rispetto a quella degli altri Stati, sia alla posizione mitteleuropea dello Stato tedesco. Se infatti si confrontano i diversi paesi in termini di passeggeri-km, la Germania scende in seconda posizione dopo la Francia. Inoltre, mentre per tutti gli Stati sono presenti trend generalmente in crescita nel corso degli anni, per l'Italia l'andamento appare più oscillante, con valori 2013 più bassi di quelli registrati nel 1997. Solo negli ultimi anni sembra esserci per il nostro paese un trend di crescita maggiormente stabile, causato in primis dal recupero di quote modali del settore ferroviario su quello aereo attraverso lo sviluppo del settore alta velocità. Si rilevano crescite meno sostenute per Svezia e Svizzera, dettate dal fatto che questi paesi, sebbene complessivamente performanti nel settore ferroviario, non risultino molto estesi territorialmente (come nel caso della Svizzera) oppure siano abbastanza estesi (la Svezia ha un'estensione del 50% superiore a quella italiana) ma abbiano una forte concentrazione urbana in una zona del paese (nel caso Svedese nel Sud) e nello stesso tempo non risultino essere provvisti del servizio ad alta velocità¹².

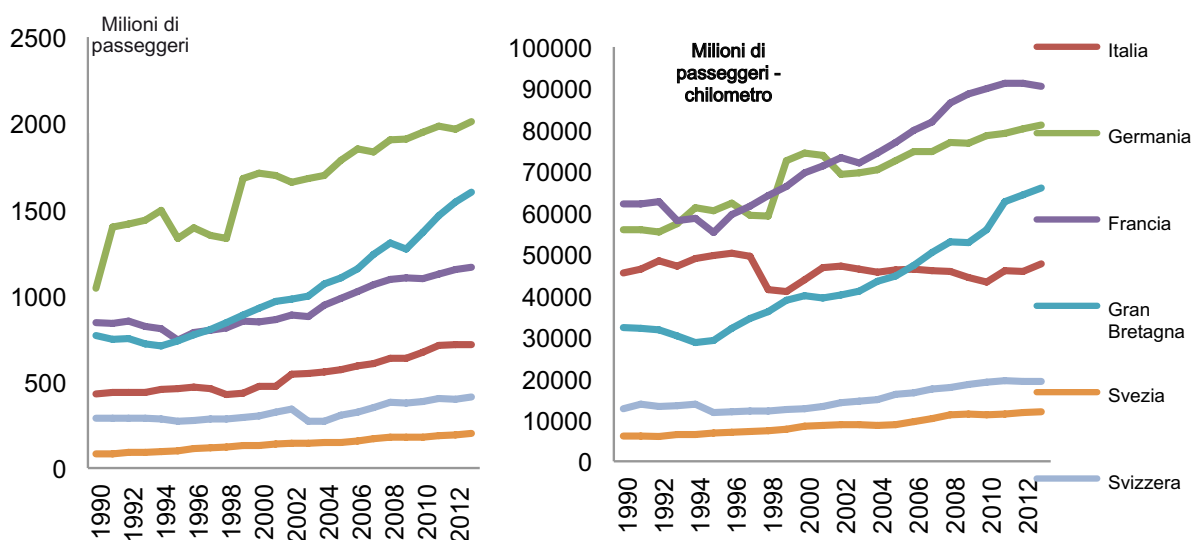


Figura 40 - Trasporto passeggeri, confronto tra paesi europei. Fonte: Elaborazione propria su dati UIC e Eurostat

La Francia presenta in maggiori volumi di traffico, sia in termini assoluti, sia percentuali rispetto al totale dei passeggeri-km nel settore ferroviario (tradizionale e alta velocità). Si rileva per l'Italia, così come per la Gran Bretagna, una progressiva crescita della quota percentuale del segmento AV, che per la Gran Bretagna è da attribuire principalmente ai collegamenti Londra-Parigi. Per il nostro paese, il nuovo entrante Ntv ha visto la sua quota passeggeri salire da 2 milioni (2012, primo anno di attività) a ben 6,2 milioni (2013). Per la Francia si nota un livello

¹² Inteso da normativa Europea, ovvero con velocità di almeno 250 km/h.

quasi saturo del comparto, con un lieve ribasso in termini percentuali a fronte di un livello stazionario di passeggeri-km. Una crescita meno intensa caratterizza anche la Germania, la quale ha negli ultimi anni reso noto di non voler utilizzare treni con velocità superiore a 250 km/h per i limitati benefici che offrono in termini di tempo a fronte di maggiori costi di manutenzione di treni e linee¹³.

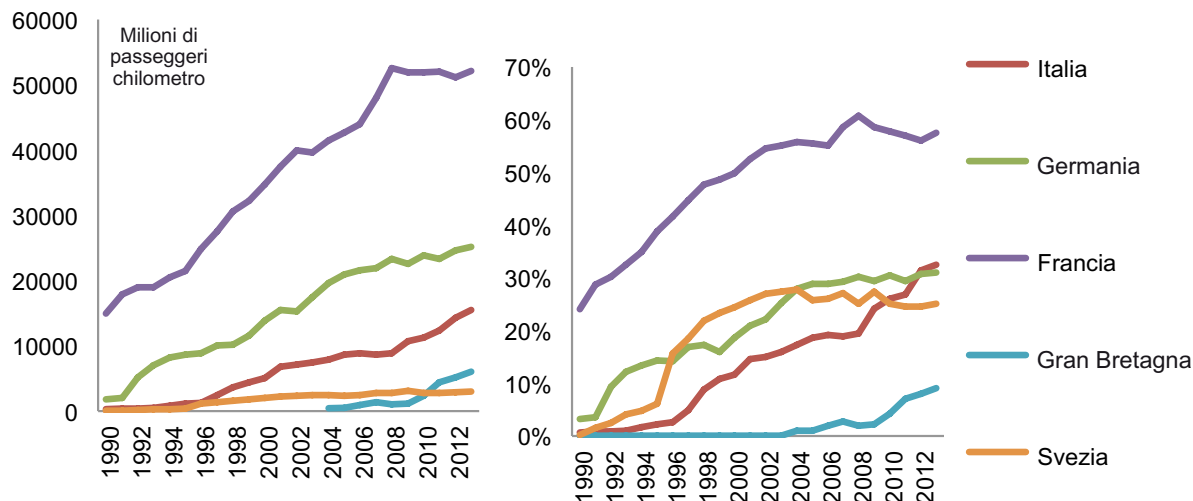


Figura 41 - Confronto traffico passeggeri-km Alta Velocità (Mln p-km). Fonte: Elaborazione propria su dati UIC e Eurostat

In termini di quota modale del trasporto ferroviario passeggeri si nota un valore decisamente più alto per la Svizzera rispetto ai valori relativi agli altri paesi¹⁴. Per Francia e Gran Bretagna si rileva come cambiamenti di rotta nell'andamento della quota modale ferroviaria siano coincisi con gli anni in cui si sono attuate riforme, come gli anni 1995-1997 in Francia con l'istituzione dell'RFF e gli anni 1994 e 2001 con la Riforma Mayor prima e con la Statalizzazione della rete poi. Stesso discorso vale per la Svezia, paese in cui la quota modale risulta cresciuta soprattutto in concomitanza con l'ingresso di nuovi player nel settore ferroviario negli anni 2004-2010.

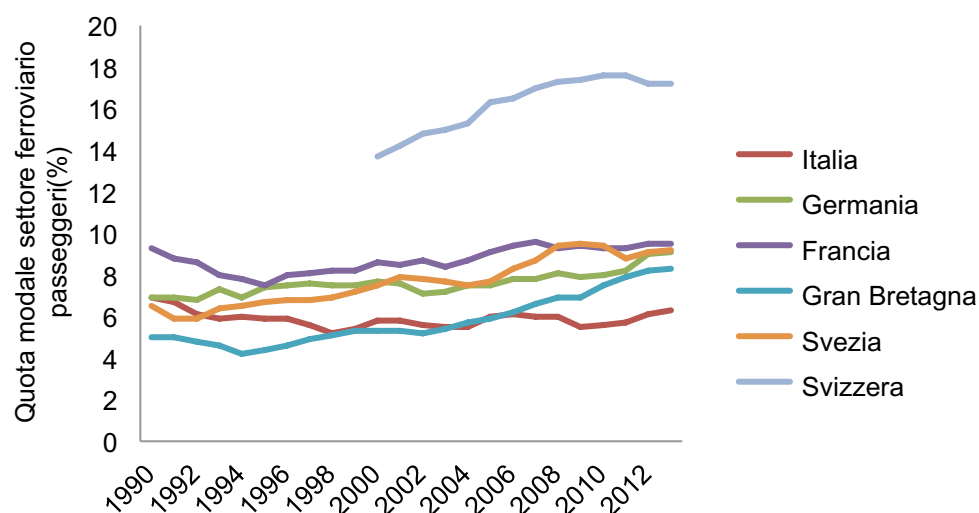


Figura 42 - Confronto quota modale passeggeri. Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

¹³ <http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2012-04-20/ferrovie-tesche-treni-tav-100722.shtml?uuiid=AbFF2vQF>

¹⁴ Per la Svizzera non risultano a disposizione dati antecedenti all'anno 2000.

In rapporto alla popolazione, L'Italia si colloca in ultima posizione su scala europea: mediamente un italiano percorre in media in un anno il 20% in meno di chilometri di un cittadino tedesco, poco più del 50% di uno francese ed il 33% dei chilometri percorsi da uno elvetico.

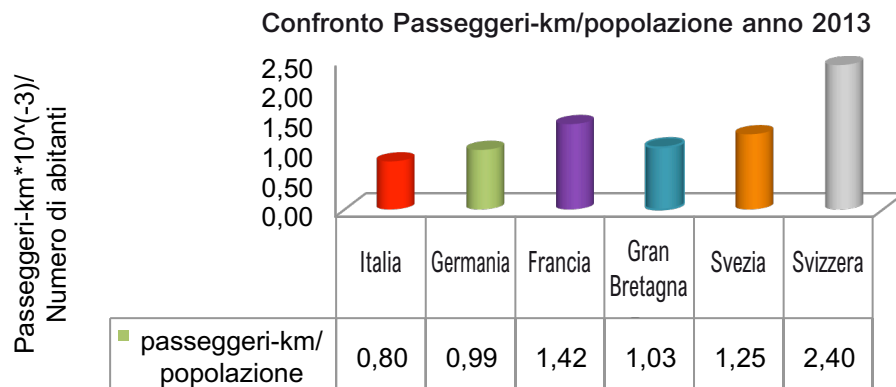


Figura 43 - Confronto passeggeri-km/popolazione, 2013. Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

Nel settore merci, si nota inoltre un'importante diversità numerica tra Germania e tutti gli altri Stati: il numero di tonnellate trasportate in Germania è pari a circa al triplo di Gran Bretagna, Italia e Francia. Tale discrepanza può esser spiegata da vari fattori: il maggiore PIL tedesco rispetto agli altri Stati si riflette nel settore secondario e di conseguenza nella produzione e spostamento di beni di diversa tipologia (molto intenso è il traffico di merci nei pressi di bacino siderurgico della Ruhr ad esempio); influisce anche la posizione mitteleuropea dello Stato tedesco, punto di passaggio delle merci sia nella direzione nord-sud che ovest-est dell'Europa¹⁵; influisce altresì la quota modale del trasporto merci, molto più alta per la Germania che negli altri paesi considerati, dettata a sua volta anche da un profilo geologico e altimetrico più favorevole e tale da permettere modalità di trasporto alternative a quella su strada.

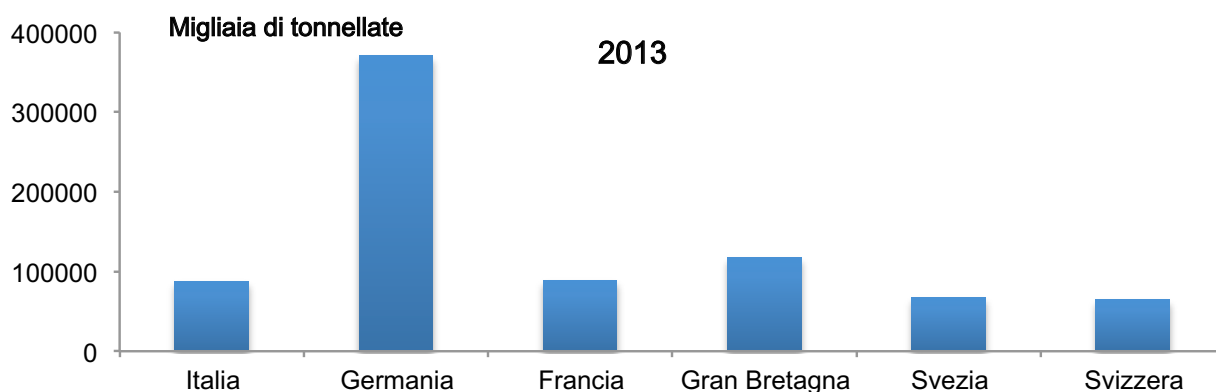


Figura 44 - Traffico merci in Europa (migliaia di tonnellate). Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

Se si analizzano i dati sul trasporto internazionale ferroviario merci, l'Italia importa più di quello che esporta e si è avuta, nel 2012, una diminuzione delle tonnellate sia in entrata e sia in uscita pari a circa il 7% rispetto a quanto trasportato nel 2011. I paesi verso cui si dirigono e dai quali provengono la maggior parte dei treni merci internazionali sono la Germania, il Belgio e l'Austria.

¹⁵ Nel computo sono incluse le tonnellate in toto, ovvero anche quelle in uscita e in entrata nei confini nazionali

PAESI DI DESTINAZIONE	2011		2012	
	Tonnellate scaricate	Tonnellate-km (solo territorio nazionale) scaricate	Tonnellate scaricate	Tonnellate-km (solo territorio nazionale) scaricate
Austria	2.308.315	509.546	1.540.674	440.987
Belgio	3.473.107	423.055	3.123.736	437.522
Danimarca	566.142	94.486	502.720	95.115
Francia	1.408.417	303.758	1.398.545	288.316
Germania	11.292.419	1.980.491	10.968.459	1.873.721
Paesi Bassi	1.666.837	220.132	1.749.678	243.134
Altri Paesi Unione Europea	794.775	284.194	748.733	280.473
Unione europea	21.510.012	3.815.661	20.032.545	3.659.268
Altri Paesi Extra-UE	824.052	93.664	729.057	87.436
Totale	22.334.064	3.909.325	20.761.602	3.746.704

Tabella 19 - Trasporto internazionale ferroviario merci in uscita dall'Italia realizzato dalle grandi imprese per paese di destinazione (Fonte: ISTAT)

PAESI DI ORIGINE	2011		2012	
	Tonnellate caricate	Tonnellate-km (solo territorio nazionale) caricate	Tonnellate caricate	Tonnellate-km (solo territorio nazionale) caricate
Austria	4.010.247	993.806	3.255.767	755.177
Belgio	3.970.886	483.882	3.561.267	454.699
Danimarca	815.159	100.936	693.048	98.252
Francia	2.594.629	605.582	2.117.909	482.441
Germania	16.051.522	2.909.265	16.651.502	3.053.611
Paesi Bassi	2.081.271	270.374	1.973.422	263.859
Altri Paesi Unione Europea	2.918.722	628.518	2.585.468	528.213
Unione europea	32.442.437	5.992.363	30.838.383	5.636.252
Altri Paesi Extra-UE	1.533.496	208.256	834.716	121.962
Totale	33.975.933	6.200.619	31.673.099	5.758.214

Tabella 20 - Trasporto internazionale di merci in entrata in Italia realizzato dalle grandi imprese per paese di origine (Fonte: ISTAT)

3.3.2 Situazione italiana

3.3.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

La rete italiana presenta un'estensione di 16.723 km, di cui 67 km di rete estera. Le linee fondamentali costituiscono il 38% della rete (6449 km), quelle complementari il 56% (9331 km) e quelle di nodo il 6%. Inoltre le linee a doppio binario rappresentano il 45% della rete totale, mentre il restante 55% è costituito dalle linee a semplice binario. Il 71% delle linee risulta essere elettrificato, di cui il 62% è rappresentato da linee a doppio binario ed il 38% da linee a semplice binario. Pertanto, le linee a trazione diesel e, di conseguenza, non elettrificate coprono il restante 29% della rete. Per quanto riguarda, invece, la lunghezza dei binari, pari a 24.299 km, è costituita da 22.949 km di linea convenzionale, mentre la restante parte, 1.350 km dalla linea Alta Velocità.

TIPOLOGIA DI LINEA	Km
Linee ferroviarie in esercizio	16723
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6449 km
Linee complementari	9331 km
Linee di nodo	943 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7556 km
Linee a binario semplice	9167 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	11940 km
- linee a doppio binario	7478 km
- linee a semplice binario	4462 km
Linee non elettrificate (diesel)	4783 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	24278 km
Linea convenzionale	22928 km
Linea AV	1350 km

Tabella 21 - La rete italiana in cifre, dati al 31 dicembre 2014. Fonte: sito web www.rfi.it

Le reti regionali non si distribuiscono uniformemente lungo il territorio nazionale, essendo particolarmente estese nell'Italia Meridionale, mentre è l'Italia Centrale a detenere la minor estensione di reti regionali.

Rispetto al complesso della rete nazionale e locale, i dati disponibili (2012) indicano che il Mezzogiorno risulta penalizzato da una rete meno efficiente, dal momento che il 64% della sua rete è a binario singolo e non elettrificata

Rete complessiva	Elettrificata	Non elettrificata	Totale
Italia settentrionale	635,9	468,8	1104,7
Italia centrale	287,3	5,0	292,3
Italia meridionale e insulare	346,2	1452,3	1798,5
Totale	1269,4	1926,1	3195,5

Tabella 22 - Distribuzione geografica della rete ferroviaria regionale, anno 2012. Fonte: Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, 2013

	Elettrificata a binario doppio	Elettrificata a binario semplice	Non elettrificata a binario doppio	Non elettrificata a binario semplice	Totale
Italia settentrionale	3878,4	2618,3	0	2061,8	8558,5
Italia centrale	2051,4	910,4	27	751	3739,8
Italia meridionale e insulare	1866,8	171,4	58,9	3786,7	5883,8
Totale	7796,6	3700,1	85,9	6599,5	18182,1

Tabella 23 - Distribuzione geografica della rete ferroviaria nazionale e locale, anno 2012.

3.3.2.2 Dati di traffico

Passeggeri

Il 2012 ha visto un consistente aumento della domanda di trasporto passeggeri (quasi +8%), trainato principalmente dal settore tradizionale, che nel 2012 ha fatto registrare un +9,5%, giungendo nel 2012 a una domanda di 34 miliardi di passeggeri-km. Il settore Alta Velocità ha invece fatto registrare un traffico di 12,79 miliardi di passeggeri-km, in lieve aumento rispetto al 2011 (+4,1%).

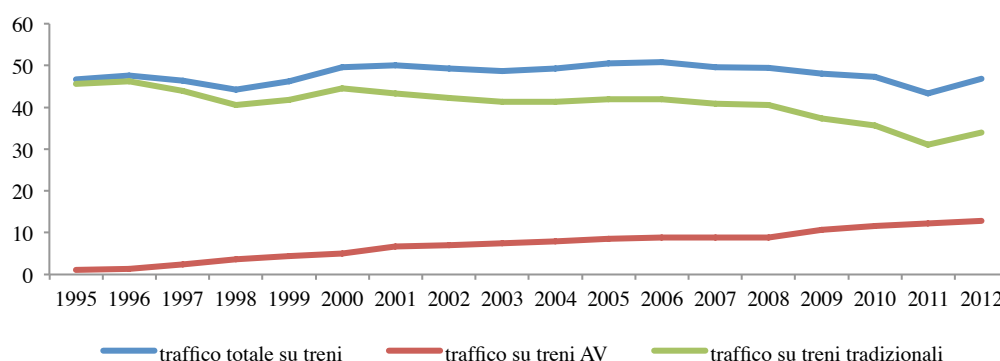


Figura 45 - Domanda di trasporto passeggeri (miliardi di passeggeri-km). Fonte: elaborazione dati Commissione Europea, *Statistical Pocketbook 2013*

In Italia si è avuto un importante sviluppo del comparto alta velocità degli ultimi anni, con una crescita del 44% dal 2008 anche in esito all'apertura del mercato. A tal proposito risulta significativo il trend relativo alla quota modale del trasporto sulla tratta Roma-Milano.

TRATTA ROMA-MILANO	2008	2012	2014
Aereo	50%	32%	24%
Treno	6%	58%	65%
Gomma	14%	10%	11%

Tabella 24 - Analisi variazione quota modale tratta Roma-Milano. Fonte: Propria rielaborazione http://www.ntvspa.it/ntvupload/utills/10052013_052610Estratto%20libro.pdf; <http://www.ilgiornale.it/news/economia/italo-frecciarossa-guerra-arriva-sul-tavolo-antitrust-921899.html> (Stime Italo e Trenitalia).

Ne emerge che il comparto AV ha progressivamente eroso importanti quote di mercato nelle altre modalità di trasporto. L'ingresso sul mercato della Nuovo Trasporto Viaggiatori Spa ha giovato nel complesso al settore ferroviario atteso che Trenitalia ha avuto un importante crescita (6%) nei servizi offerti dalle Frecce. La crescita di Italo in termini di quota di mercato è stata, per via della crescita modale, tale da far avere alla nuova compagnia nel 2013 una quota di mercato pari al 12,6 % in termini di passeggeri¹⁶, 16,6% in termini di Treni-km¹⁷ e di almeno il 13,9% in termini di fatturato¹⁸). La competizione ha causato inoltre una diminuzione dei prezzi pari al 9%¹⁹ con concomitante aumento della qualità del servizio offerto.

¹⁶ Fonte: Propria rielaborazione Bilancio Trenitalia e <http://telenord.it/news-programmi/ntv-chiude-il-2013-con-6-milioni-di-passeggeri-sul-treno-italo-sono-triplicati-dal-2012/>

¹⁷ Fonte: Propria rielaborazione Bilancio FS 2013.

¹⁸ Tale dato è una stima desunta dal Bilancio Trenitalia 2013, che non rende esplicito il ricavo del servizio Frecce, ma lo accorpa a quello di voci meno importanti economicamente quali Servizi a bassa frequentazione e marginalità negativa e servizi specifici alla clientela.

¹⁹ Fonte: <http://www.ilgiornale.it/news/economia/italo-frecciarossa-guerra-arriva-sul-tavolo-antitrust-921899.html>

Merchi

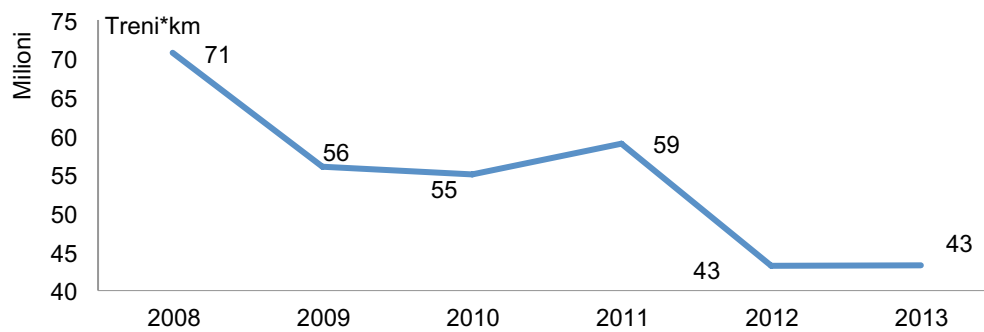


Figura 46 - Treni-km cargo ferroviario Italia. Fonte: elaborazione propria

La quota di traffico merci in Italia effettuato tramite ferrovia è di circa 6% nel 2013, ed ha generato 43.279 mila treni*km, in sostanziale stabilità rispetto al 2012 (43.206 mila treni*km), con un valore ancora molto lontano dai livelli del 2011 (59.012). Pesa anche la riduzione degli incentivi statali (per il 2013 sono stati stanziati circa 400 milioni di euro per l'autotrasporto merci a fronte di 106 milioni di euro per il trasporto ferroviario merci). La maggiore azienda è Trenitalia Cargo con una quota di mercato nel 2013 del 64,6% in termini di treni-km, mentre gli associati in FerCargo complessivamente detengono il 30,7%.

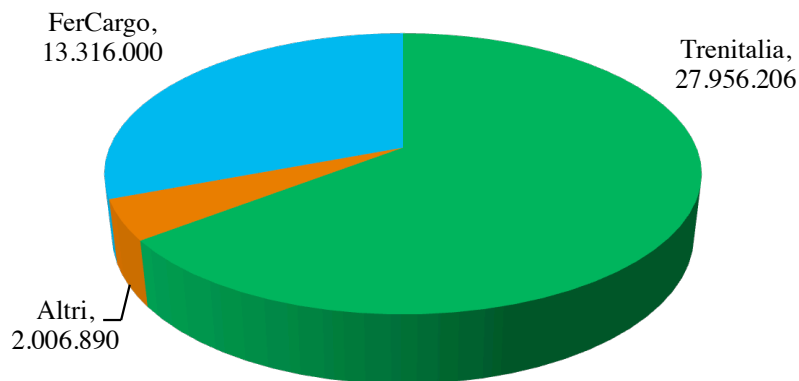


Figura 47 - Quota treni-km cargo ferroviario Italia, 2013. Fonte: elaborazione propria

Va tuttavia sottolineato come la quota di mercato di Trenitalia Cargo si stia progressivamente riducendo, soprattutto a causa dell'espansione delle compagnie di trasporti riunite in FerCargo. La quota detenuta dall'insieme delle società presenti in Fercargo passata dal 4,8% del 2008 al 30,8% del 2013.

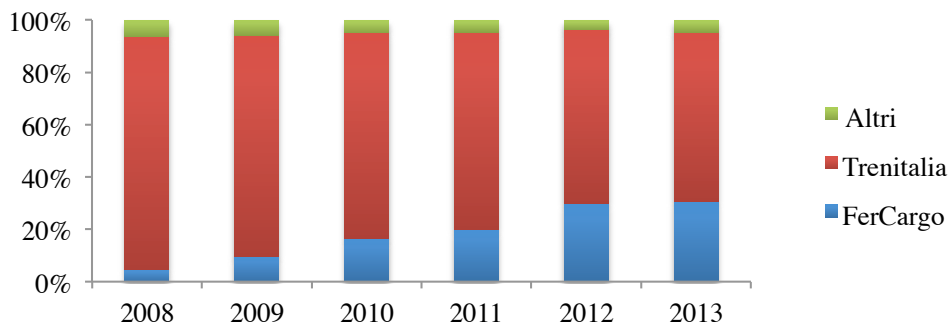


Figura 48 - Quote di mercato in relazione ai treni-km settore cargo ferroviario. Fonte: elaborazione propria

3.3.2.3 Ricavi e costi operativi

Nel 2013, il settore italiano ha ottenuto ricavi operativi pari a 6.089 Mln€, in crescita dell'8,6% rispetto al 2012, parzialmente dovuto a un incremento dell'1,3% dei prezzi. In relazione ai passeggeri-km, nel 2013 i ricavi in Italia sono stati pari a 0,127€/pkm (+4,1% rispetto al 2012), un valore inferiore a quello di Svizzera, Francia, Germania e Gran Bretagna.

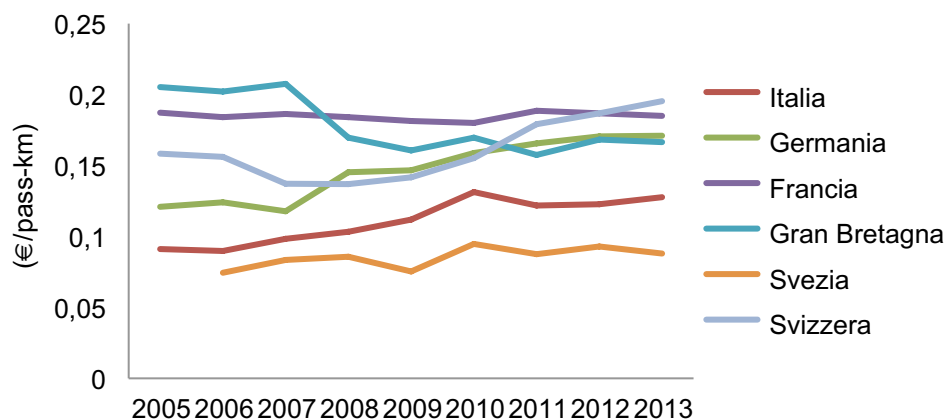


Figura 49 - Ricavi settore passeggeri (€ al passeggero-km). Fonte: elaborazione propria sulla base degli annual reports principali aziende operatrici negli Stati considerati e dati Eurostat

In relazione ai ricavi al treno-km, la Francia mostra valori molto elevati a causa dell'elevato numero di passeggeri-km (di cui gran parte alta velocità) e dell'elevato *load-factor*, che alzano il valore dell'indicatore oggetto di analisi. Per gli altri paesi ad eccezione della Svezia si rilevano valori molto simili (si passa dal 17,85% della Germania al 21,83% della Gran Bretagna).

Specificatamente per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana, RFI Spa, i valori di costi e ricavi operativi sono riportati in tabella.

RFI	2009	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	2555	2581	2538	2663	2676
Costi operativi	2397	2291	2298	2287	2159

Tabella 25 - Ricavi e costi operativi di RFI (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio RFI S.p.A.

I ricavi rimangono stabili fra il 2009 ed il 2011, mentre aumentano del 5% nel 2012, grazie anche all'aumento dei ricavi da pedaggio, determinato dai ricavi AV a più alto valore economico.

I costi operativi si riducono del 4% nel 2010, mentre rimangono pressoché costanti fino al 2012, per poi registrare una diminuzione del 5,6% nel 2013, grazie ad una riduzione apprezzabile degli "altri costi netti" tra i quali quelli per servizi.

Per quanto riguarda i fornitori di servizio, si riportano i valori di costi e ricavi operativi di Trenitalia S.p.A.

Trenitalia	2009	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	5780	5708	5708	5498	5498
Costi operativi	4642	4437	4317	4148	4113

Tabella 26 - Ricavi e costi operativi di Trenitalia (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia S.p.A

I ricavi operativi di Trenitalia rimangono piuttosto stabili dal 2009 al 2011 (in particolare tra il 2010 ed il 2011 i ricavi operativi non subiscono variazioni, in quanto si verifica un incremento del 2,7% nella Divisione Passeggeri Nazionali ed Internazionali, una riduzione dell'1,5% nella Divisione Passeggeri Regionale ed un incremento del 2,7% nella Divisione Cargo), mentre nel 2012 subiscono una riduzione del 3,7% a causa di una riduzione del 4,7% nella Divisione Pas-

seggeri Nazionali ed Internazionali e del 5,9% della Divisione Cargo e di un aumento del 2,2% della Divisione Passeggeri Regionale. Nel 2013, invece, i ricavi operativi rimangono costanti in quanto, mentre per la Divisione Cargo si registra una riduzione del 4,3%, per la Divisione Passeggeri Nazionali ed Internazionali si registra un incremento dello 0,5% e dello 0,8% per la Divisione Passeggeri Regionale. Infine, si riportano i risultati ottenuti nel corso degli ultimi 4 anni da NTV.

NTV	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	4,5	24,7	102,9	249,6
Costi operativi	25,1	51,8	214,2	284,1

Tabella 27 - Ricavi e costi operativi di NTV (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio NTV

Nuovo Trasporto Viaggiatori ha iniziato a erogare servizi per i passeggeri soltanto il 28 aprile 2012. Per quanto riguarda le performance del 2013, i ricavi operativi hanno subito un incremento del 143% raggiungendo il valore di 249,6 milioni di euro. Sotto il profilo dei costi, si è attuata una politica di contenimento e pertanto i costi operativi si attestano sul valore di 284,1 milioni di euro. Più in particolare, per quanto riguarda i costi da pedaggio, questi sono pari a 112,3 milioni di euro, circa il 40% dei costi totali.

3.3.2.4 Principali risultati economici del settore

Si riportano nelle seguente tabella alcuni indicatori economico-finanziari e di redditività di RFI.

	2009	2010	2011	2012	2013
ROE	0,02%	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%
ROI	0,19%	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%
EBITDA	6,21%	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%
EBIT	2,53%	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	159	291	240	377	517
Risultato operativo (Mil €)	65	135	113	246	387
Risultato d'esercizio (Mil €)	8,9	92	98	160	270

Tabella 28 - Indicatori economico-finanziari e di redditività di RFI. Fonte: Bilanci di esercizio RFI S.p.A.

Il risultato d'esercizio dal 2009 appare in continua crescita, raggiungendo i 270 milioni di euro nel 2013, con un aumento di 110 milioni di euro rispetto al 2012 e quindi del 69%.

Si può osservare un consistente incremento del ROE dal 2009 al 2013, infatti si passa dallo 0,02% del 2009 allo 0,82% del 2013, in particolare grazie ad un aumento del risultato d'esercizio.

Anche il ROI registra un rilevante aumento: infatti si passa dallo 0,19% del 2009 all'1,10% del 2013. Per quanto riguarda invece gli indicatori di redditività, l'EBIT è aumentato notevolmente dal 2009 al 2013, infatti si è passati dal 2,53% del 2009 al 14,47% del 2013, grazie in particolar modo all'aumento del risultato operativo che dai 65 milioni di euro del 2009 ha raggiunto i 387 milioni di euro del 2013. Anche l'EBITDA è aumentato notevolmente dal 2009 al 2013, passando dal 6,21% del 2009 al 19,30% del 2013, grazie in particolare ad un aumento sostanziale del margine operativo lordo che dai 159 milioni di euro del 2009 ha raggiunto i 517 milioni di euro nel 2013.

	2009	2010	2011	2012	2013
ROS	5,5%	6,0%	8,7%	7,6%	7,9%
ROI	4,0%	4,3%	6,5%	5,1%	5,2%
EBITDA margin	19,7%	21,9%	24,4%	24,6%	25,2%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	1138	1249	1391	1350	1385
Risultato operativo (Mil €)	317	342	496	418	432
Risultato d'esercizio (Mil €)	17	73	156	207	182

Tabella 29 - Risultati economico-finanziari e di redditività di Trenitalia. Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia S.p.A

Il ROS aumenta dal 2009 al 2011 (anno in cui raggiunge l'8,7%) grazie ad un incremento del risultato operativo, che dal 2009 al 2011 è pari al 56,5%, mentre i ricavi operativi rimangono perlopiù costanti. Nel 2012, invece, il ROS diminuisce a causa di una riduzione del 16% del risultato operativo e del 4% dei ricavi operativi. Infine, nel 2013 torna ad aumentare grazie all'aumento del risultato operativo, mentre i ricavi operativi rimangono costanti.

Anche il ROI ha perlopiù lo stesso andamento del ROS, infatti nel 2011 raggiunge il 6,5% in quanto, mentre il risultato operativo aumenta del 45% rispetto al 2010, il capitale investito netto diminuisce del 4%. Nel 2013 si attesta al 5,2% in quanto il risultato operativo diminuisce rispetto al 2011, mentre il capitale investito aumenta da 7673 milioni di euro a 8332 milioni di euro.

Per quanto riguarda, invece, gli indicatori di redditività, l'EBITDA presenta un andamento crescente dal 2009 al 2013, anche se negli ultimi tre anni l'aumento avviene a tassi più contenuti.

Infine, il risultato d'esercizio presenta un andamento crescente fino al 2012, anno in cui raggiunge i 207 milioni di euro, mentre nel 2013 diminuisce del 12% arrivando a 182 milioni di euro.

NTV	2010	2011	2012	2013
Margine Operativo Lordo (Mil €)	-20,6	-27,1	-111,3	-34,5
Risultato operativo (Mil €)	-21,7	-41,5	-137,2	-77,5
Risultato netto (Mil €)	-20,7	-39,3	-77,1	-77,6

Tabella 30 - Risultati economico-finanziari di NTV. Fonte: Bilanci di esercizio NTV

Il margine operativo lordo registrato nel 2013 è pari a -34,5 milioni di euro, il risultato operativo è pari a -77,5 milioni di euro ed il risultato netto a -77,6 milioni di euro. Tutti gli indicatori, pur rimanendo negativi, si presentano in crescita rispetto al 2012.

Relativamente agli indicatori di redditività nel 2013, l'EBIT è pari a -31% (in crescita da -133% nel 2012), grazie al notevole aumento del risultato operativo, mentre l'EBITDA è pari a -14% (-108% nel 2012), dal momento che sia il margine operativo lordo che i ricavi operativi presentano valori molto migliori rispetto a quelli dell'anno precedente.

Infine, per quanto riguarda la situazione debitoria della società, i debiti ammontano a 104,3 milioni di euro nel 2010, a 196,1 milioni di euro nel 2011, a 754,5 milioni di euro nel 2012 ed a 781,5 milioni di euro nel 2013. L'ingente incremento del 2012 rispetto al 2011 è dovuto in particolare alla voce "debiti verso altri finanziatori", che ammonta a 422,8 milioni di euro, nella quale figura il debito verso la società di leasing per l'acquisizione dei convogli, pari al valore finanziato dei treni ed iscritto progressivamente all'atto della consegna di ciascun materiale rotabile (pari a 420,6 milioni di euro per 22 treni) ed il debito, sempre verso la società di leasing, per gli oneri finanziari maturati alla data di chiusura dell'esercizio (2,2 milioni di euro).

I dati sopra presentati per il 2013 subiranno variazioni nel 2014 anche in esito alla riduzione del pedaggio per l'accesso alla rete AV in conseguenza della decisione adottata dall'Autorità il 31 ottobre 2014.

3.3.2.5 Contributi pubblici

A livello europeo, le sovvenzioni pubbliche complessive nel periodo 1992-2013 (sia pure al netto dei *crisis aid*) sono diminuite sia in termini assoluti sia in termini percentuali rispetto al PIL. Al contrario, l'andamento degli aiuti a favore del settore ferroviario non manifesta lo stesso trend decrescente: si passa infatti dai circa 39 miliardi di Euro del 1992 ai 42,3²⁰ miliardi del 2013 (43% del totale degli aiuti), con un dato che quindi risulta praticamente stazionario nel tempo.

20 Questo dato è il risultato di proprie rielaborazioni da stime eseguite dalla Commissione UE. Non risulta in esse tuttavia computato il dato relativo al Regno Unito, per il quale si rileva un ammontare di sussidi poco inferiore ai 5,7 mld di Sterline, pari a circa 6,7 miliardi di euro, dato che farebbe aumentare il totale a circa 48 miliardi ed il rapporto Sussidi Generali/PIL a più dello 0,37%.

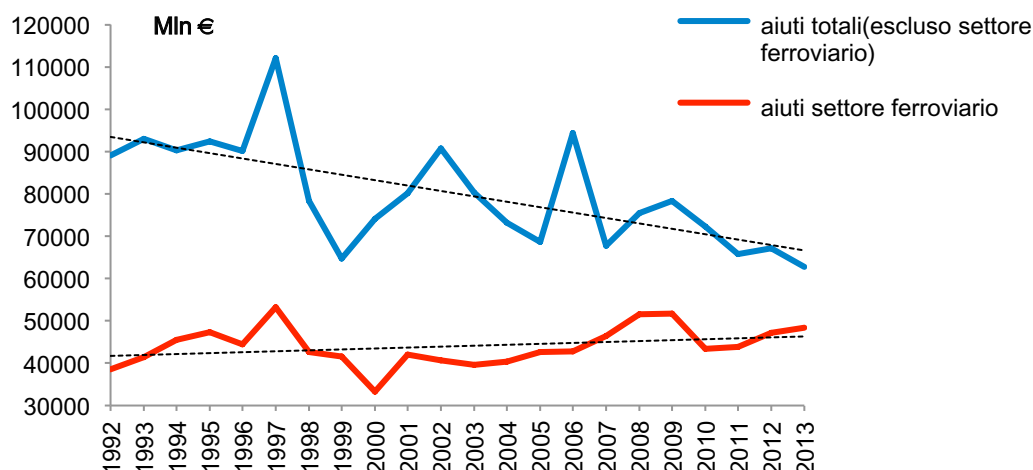


Figura 50 - Andamento del rapporto contributi pubblici/PIL in EU-28 (in % del PIL). Fonte: Propria rielaborazione dati Eurostat e http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html; GB Rail industry financial information 2013-14

In Italia si possono in linea di massima ritrovare gli stessi andamenti dell'Unione Europea.

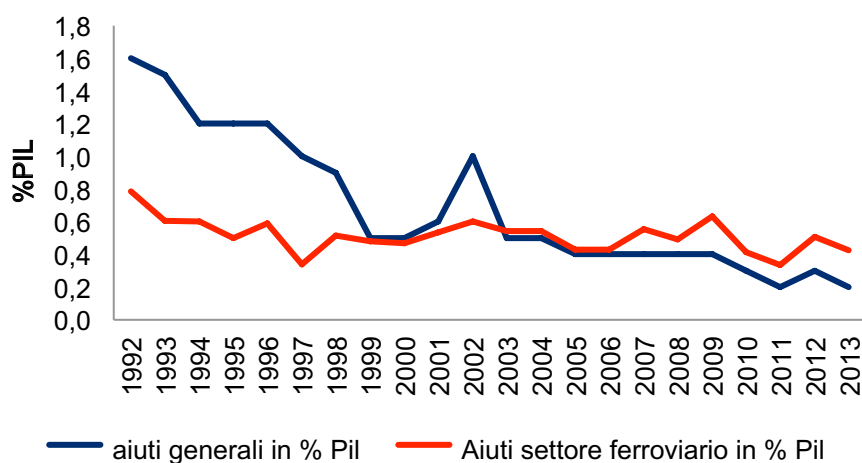


Figura 51 - Confronto del rapporto contributi pubblici/PIL in Italia (in % del PIL). Fonte: Propria rielaborazione da dati http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html, Report di Bilancio Gruppo FS e Relazioni Corte dei Conti

Sebbene il trend Italiano del rapporto degli aiuti generali su PIL risulti al ribasso, analogamente a quanto visto per il complessivo UE, in Italia si è verificato un più rapido percorso di riduzione degli aiuti generali rispetto all'UE: nei primi anni '90 il loro peso sul PIL era quasi doppio rispetto a quello dell'Unione Europea, ma nel corso del decennio, a causa di un costante processo di privatizzazione dei governi a fine anni '90, di una prima spinta alla liberalizzazione dei mercati e della presenza di vincoli stringenti alla finanza pubblica del nostro paese, si è ridotto del 75% arrivando nel 2013 a meno della metà di quello attuale Comunitario (0,2% del PIL contro lo 0,49% comunitario). Per quanto riguarda il peso dei sussidi al settore ferroviario, in Italia il suo peso percentuale (68%) appare decisamente più elevato di quello medio ponderato comunitario (43%) e corrisponde ad un ammontare cospicuo, se si considera che il totale dei sussidi al settore risulta pari a 7.674 milioni²¹ per l'anno 2013.

²¹ Fonte: Propria rielaborazione da Relazione finanziaria annuale 2013 Gruppo FS.

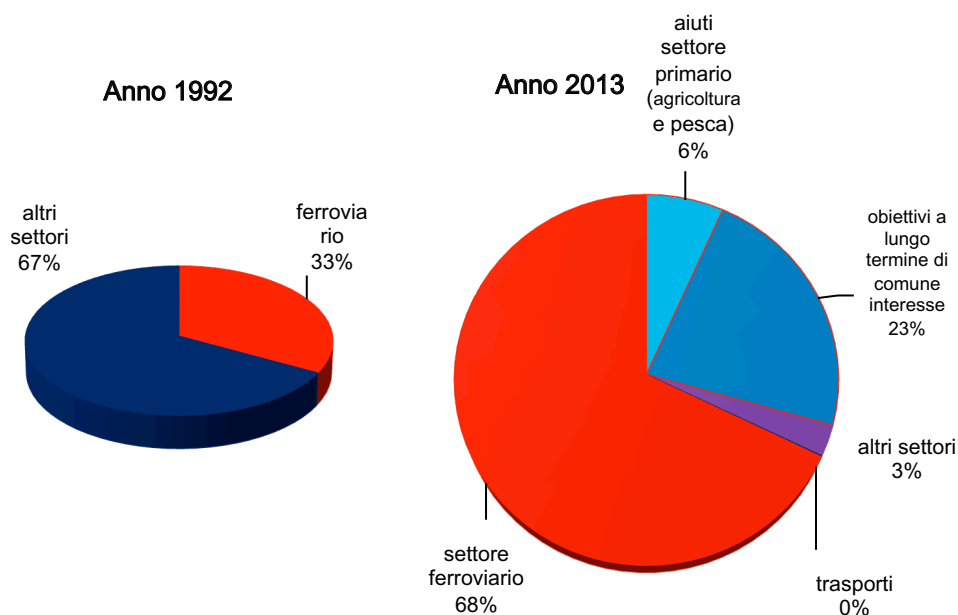


Figura 52 - Confronto per tipologia e anno degli Aiuti di Stato in Italia.

Fonte: Propria rielaborazione dati http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html; Report di Bilancio Gruppo FS e Relazioni annuali Corte dei Conti.

Vengono di seguito riportati anno per anno in tabella i vari tipi di sussidi in conto esercizio ed in conto capitale per il nostro paese. Le principali voci in conto corrente sono rappresentate dai contributi all'esercizio della rete ferroviaria e dagli obblighi di servizio pubblico: sino all'anno 2000 entrambe queste tipologie di sussidio erano erogate dallo Stato, mentre da dopo il 2000 buona parte di essi è garantita dalle regioni, restando di competenza dello stato solamente le tratte sussidiate a lunga percorrenza.

Si rileva come il livello totale dei contributi in conto esercizio negli anni '90 oscilli tra i 4 e i 4,5 miliardi di € l'anno, con la sola eccezione dell'anno 1996 in cui il contributo risulta quasi dimezzato a causa dei tagli richiesti dal parametro di Maastricht, condizione necessaria da rispettare per l'ammissione all'Euro; negli ultimi 4 anni i trasferimenti totali in conto esercizio sembrano essere stabili attorno ai 3.500 milioni annui, abbassando la media complessiva fino a 4.025 milioni di € annui.

ANNO	Contributi statali esercizio rete ferroviaria	Utilizzo fondi ex l. 538/93 e 448/98	Contributi da enti territoriali ai servizi di trasporto	Contributi statali ai servizi di trasporto	Altri contributi in conto esercizio	TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO
1992	1808			2221		4029
1993	1935	583		1218	1054	4790
1994	2020	616		1323	89	4048
1995	1904	640		1432	472	4448
1996	1762	762	4	1452	89	4069
1997	1821		5	398	105	2329
1998	1692	900	7	1510	16	4125
1999	1431	974	7	1512	100	4024
2000	1450	999	22	1613	124	4208
2001	1478	1036	1273	527	66	4380
2002	1453	1823	1274	481	29	5060
2003	382	1926	1298	481	20	4107
2004	1304	1831	1311	481	21	4948
2005	1289	959	1331	481	57	4117
2006	902	464	1348	367	71	3152
2007	1154	464	1636	568	422	4244
2008	1041	448	1712	599	566	4366
2009	849	439	1884	533	441	4146
2010	975		1947	546	44	3512
2011	975		1803	537	14	3329
2012	1110		1928	514	46	3598
2013	1050		1950	491	32	3523
Totale						88552
Media annua						4025

Tabella 31 - Trasferimenti in conto esercizio per le principali imprese ferroviarie in Italia (Mln €). Fonte: Propria rielaborazione Bilanci FS; Relazione cortei dei Conti sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato FS (anno 1999 pag 47; anno 2006;71; 2008 pag 65; anno 2000 pag 48); Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra regione Lombardia direzione generale infrastrutture e mobilità e Trenord s.r.l., anni 2012-2014.

Importanti risultano le sovvenzioni agli investimenti.

Negli anni seguenti al 1992, anno in cui l'ente pubblico Ferrovie dello Stato fu trasformato in S.p.a. con partecipazione statale totale attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze, si nota un massiccio ricorso alla contribuzione pubblica attuato attraverso rimborso pubblico di interessi pagati sul debito e relative quote di ammortamento. Il fenomeno si arresta nell'anno 1997, quando vengono trasferiti in un'unica soluzione allo Stato 31,2 miliardi di Euro di debito.

Tra il 1997 e il 2005 la forma di contributo prevalente è stata quella dell'aumento di capitale, sottoscritto dal Ministero dell'Economia e della Finanze.

L'assunzione statale di debito del 1996 riguarda i programmi di investimento relativi alla rete ad alta Velocità. Dal 2006 in poi si rilevano unicamente contributi diretti in conto capitale; il valore medio complessivo si attesta a 5.772 milioni di Euro, mentre il valore dei finanziamenti in conto capitale degli ultimi anni non diminuisce di molto nonostante il completamento della tratta ad alta velocità Torino-Milano-Salerno.

anno	Contributi diversi in conto capitale	Sussidi statali agli investimenti	Assunzione statale di debito	Aumenti di capitale FS	TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	TOTALE CONTRIBUTI A CARICO DELLA FINANZA PUBBLICA
1992	38	5000			5038	9067
1993	270	2500			2770	7560
1994	56	3174		852	4082	8130
1995	112	2697		767	3576	8024
1996		2098		2541	4639	8708
1997			31193	2633	33826	36155
1998				3371	3371	7496
1999				3822	3822	7846
2000				3176	3176	7384
2001				3615	3615	7995
2002				4078	4078	9138
2003	103	14		3934	4051	8158
2004	68	257		2665	2990	7938
2005	360	174		3006	3540	7657
2006	416	4477	13058		17951	21103
2007	382	3895			4277	8521
2008	317	3015			3332	7698
2009	315	4773			5088	9234
2010	93	2201			2294	5806
2011	75	3080			3155	6484
2012	117	4047			4164	7762
2013	209	3942			4151	7674
Totale					126986	215538
Media annua					5772	9797

Tabella 32 - Trasferimenti in conto capitale per le principali imprese ferroviarie Italiane (Mln €). Fonti: Propria rielaborazione Bilanci FS e RFI; Relazioni Corte dei Conti sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato FS.

3.3.2.6 Indicatori di qualità

In relazione alla percentuale di incidenti per treno-km, l'Italia, con un risultato del 0,043%, mostra valori complessivamente in linea negli anni con quelli di Germania, Francia, Svezia e Svizzera, sebbene si rilevi per l'ultimo anno un innalzamento del livello di incidenti, pari a 155 nel 2013. Il numero più basso di incidenti per treno-km merci e passeggeri sia a favore della Gran Bretagna, con 0,00017 incidenti per treno-km.

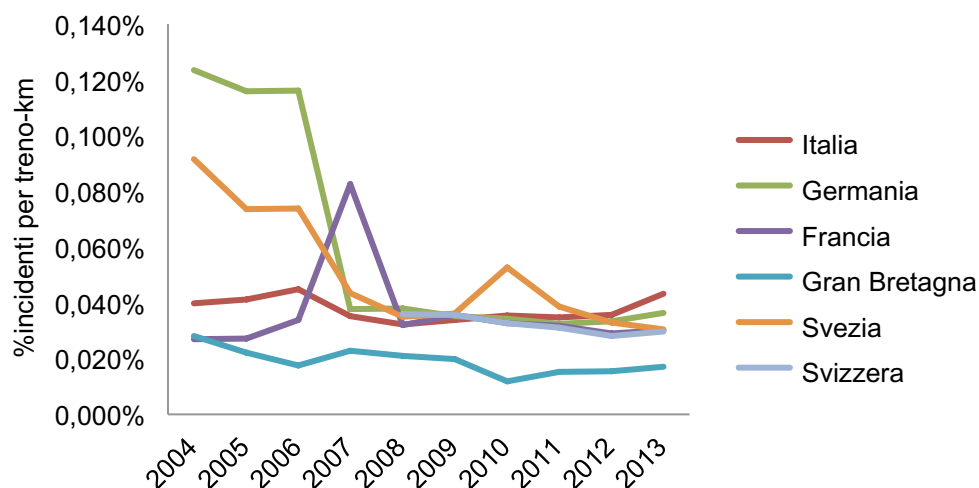


Figura 53 - Numero di incidenti per treno-km. Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

Rispetto alla soddisfazione dei fruitori del servizio sulla frequenza dei treni, in Italia meno della metà degli intervistati si dichiara abbastanza o molto soddisfatto, in forte divario rispetto agli altri paesi europei: a fronte di un 47% italiano, si ha il 76% per la Gran Bretagna, paese leader in questo aspetto, e a seguire Francia (67%), Svezia (65%) e Germania (64%).

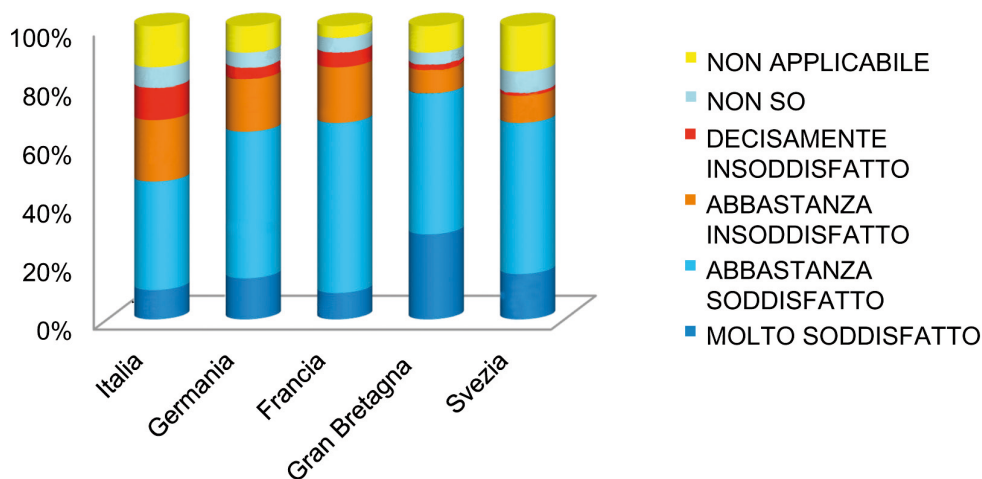


Figura 54 - Soddisfazione sulla frequenza dei treni. Fonte: elaborazione propria su dati Flash Eurobarometer 382a Europeans' Satisfaction With Rail Services Report 2013

Risultati marginalmente peggiori si hanno riguardo all'aspetto affidabilità e puntualità: in Italia il 42% degli intervistati si dichiara abbastanza o molto soddisfatto, a fronte del 73% in Gran Bretagna, 57% in Francia, 50% in Svezia, 48% in Germania.

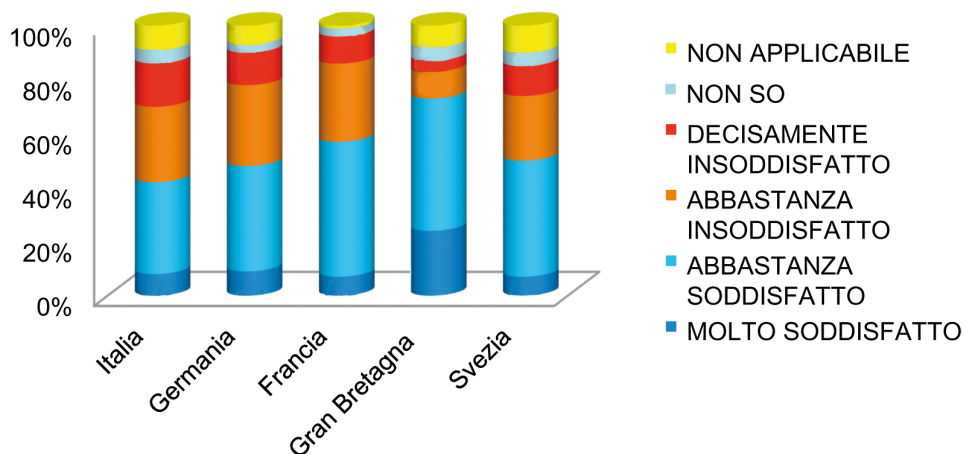


Figura 55 - Soddisfazione sull'affidabilità e puntualità dei treni. Fonte: elaborazione propria su dati Flash Eurobarometer 382a Europeans' Satisfaction With Rail Services Report 2013

Tali valori non sono del tutto allineati con quanto dichiarato dagli Stati stessi, in un questionario somministrato dalla Commissione UE riguardo all'affidabilità (misurata come percentuale di treni cancellati) e puntualità (misurata come percentuale di treni giunti a destinazione con meno di 5 min di ritardo) del servizio. L'affidabilità italiana del comparto regionale sembra addirittura migliore di quella britannica, così come accade nella lunga distanza, mentre il livello di puntualità nel 2013 è risultato pari al 93%.

ANNO 2012	Regionale e suburbano		Lunga distanza	
	Affidabilità	Puntualità	Affidabilità	Puntualità
Italia	1,30%	88,70%	0,10%	93,10%
Germania	N.A.	94,40%	N.A.	78,30%
Francia	2,04%	91,60%	0,30%	91,00%
Gran Bretagna	2,20%	91,50%	2,80%	91,70%
Svezia	N.A.	89,60%	N.A.	92,30%

Tabella 33 - European Commission, Report from the commission to the council and the European Parliament, 2014

3.4 Il settore interportuale

Gli interporti sono strutture logistiche localizzate in posizione nodale nell'ambito delle reti di trasporto e provviste di collegamenti funzionali stradali e ferroviari destinati a favorire l'intermodalità. Rientrano tra le infrastrutture rispetto alle quali rileva l'esercizio di funzioni regolatorie da parte delle Autorità in relazione all'accesso equo e non discriminatorio.

3.4.1 Quadro europeo

Sulla base dei dati raccolti da UIRR nel 2014, il trasporto combinato strada-ferrovia in Europa ha conosciuto nel 2013 un'espansione sia in termini di tonnellate-km, sia in termini di numero di spedizioni, rappresentando così un'importante segno di ripresa nel settore, anche se i livelli di crescita media annua sono ancora lontani da quelli pre-crisi.

In termini di spedizioni non accompagnate, la crescita rispetto al 2012 è stata del 3,7%, passan-

do da 2,4 a 2,49 milioni di spedizioni, un valore comunque inferiore ai livelli raggiunti nel 2011.

Il trasporto combinato accompagnato invece ha ottenuto nel 2013 una crescita del 6,5% in termini di spedizioni e 7% in termini di tonnellate-km.

I terminal di transhipment che collegano le varie modalità di trasporto appartenenti alla rete UIRR nel 2013 sono 30. Nella seguente tabella sono riportati i tassi di crescita di alcuni membri UIRR nel 2013.

Membri UIRR	Variazione '13-'12 ton-km	Variazione '13-'12 numero di spedizioni
Crokombi, HR	100%	16%
Polzug, PL	53%	37%
Bohemia Kombi, CZ	18%	11%
Combiberia, ES	16%	38%
Naviland Cargo, FR	14%	17%
RAAlpin, CH	13%	13%
Hupac, CH	10%	6,5%
Cemat, IT	5%	23%
Adria Kombi, SI	2%	1%
Rocombi, RO	0%	0%
Kombiverkehr, DE	0%	0%
Novatrans, FR	0%	0%
IFB, BE	-4%	-20%
Alpe Adria, IT	-25%	-13%

Tabella 34 - Crescita traffici membri UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

Nel complesso, nel 2013 sono state trasportate 40,74 tonnellate-km, una crescita del 4,25% rispetto alle 39,08 del 2012. Il numero di spedizioni è passato da 2.529.264 milioni a 2.626.293 milioni, con una crescita del 3,8%.

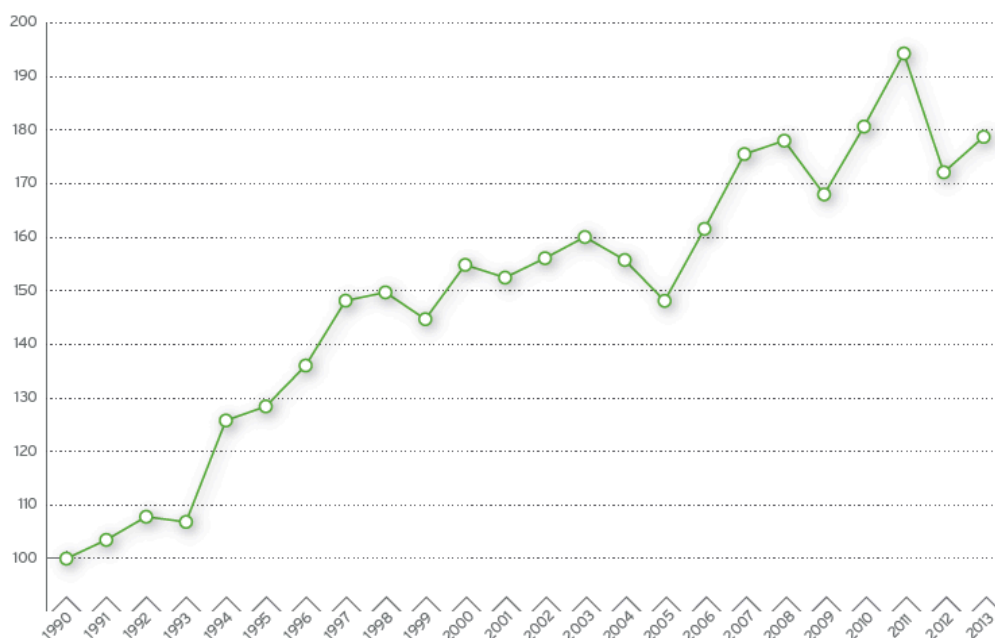


Figura 56 - Tasso di crescita del numero di consegne nel trasporto combinato UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

I principali terminal appartenenti al circuito UIRR sono descritti in tabella. In Italia sono presenti il terminal di Busto Arsizio, di notevoli dimensioni che connette le modalità stradali e ferroviaria, ed il terminal di Novara, specializzato nel trasporto combinato accompagnato (RoLa).

Nome del terminal	Città	Modalità connesse				Superficie	Numero binari
		ferrovia	strada	vie d'acqua interne	RoLa		
Hub Termianl Poznan	Gadki	x	x			320.000	5
Busto Arsizio Gallarate	Milano	x	x			242.800	11
Dabrowa Gornicza	Dabrowa Gornicza	x	x			225.000	5
Main HUB	Anversa	x	x			202.497	8
ATO	Anversa	x	x	x		93.598	2
Euroterminal	Genk	x	x			80.000	4
Zomerweg	Anversa	x	x			77.000	4
Noisy-Le-Sec	Parigi	x	x	x		72.500	10
Anversa HTA Quai 468	Anversa	x	x			53.000	5
Cirkeldijk	Anversa	x	x			52.000	4
Singen	Singen	x	x			50.000	5
Kontenerowy Wroclaw	Wroclaw	x	x			45.000	4
Avignone	Avignone	x	x	x		38.000	6
Valenton	Parigi	x	x	x		34.700	3
Kontenerowy Pruszkow	Pruszkow	x	x			33.000	3
Vénissieux	Lione	x	x			32.300	5
Tolosa	Tolosa	x	x			32.000	6
Aarau	Aarau	x	x			20.000	5
Basel Wolf	Basel	x	x			17.000	2
Marsiglia	Marsiglia	x	x			15.000	6
Bucuresti Sud Titan	Bucarest	x	x			10.000	4
Chiasso	Chiasso	x	x			7.000	2
Lugano Vedeggio	Lugano		x		x	2.000	2

Tabella 35 - Caratteristiche dei terminal nel circuito UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

3.4.2 La situazione italiana

3.4.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Nel 2012 gli interporti italiani operavano utilizzando complessivamente circa 22 mln di mq di aree infrastrutturate, una capacità produttiva che potrebbe essere aumentata di ulteriori 10 mln di mq nel medio-breve periodo (+47,5%). Infatti nel 2012 gli interporti avevano più di 32 mln di aree disponibili" (sulla base di diversi titoli giuridici), in buona parte ancora da infrastrutturare. Inoltre, gli strumenti urbanistici vigenti assegnano alle attività interportuali un'area pari a circa 38 milioni di mq, consentendo quindi un'espansione di circa il 17,7% delle aree attualmente disponibili (+6 mln di mq).

Strutture e capacità produttiva degli interporti italiani		
Aree destinate all'attività		37.905.092
Aree disponibili alle attività		32.186.151
Aree infrastrutturate per l'attività		21.810.499
Aree verdi		3.558.656
Aree terminalistiche ²		3.209.249
Aree logistiche ³		5.915.457
Potenza degli impianti fotovoltaici (kWp)		75.435
Traffico ferroviario		
	2011 ⁴	2012
TEU movimentati	1.739.625	1.834.397
Carri ferroviari	105.847	136.648
Coppie di treni intermodali	27.550	23.032

Tabella 36 - Il sistema degli interporti italiani (2012). Fonte: Rapporto UIR, "Il sistema degli interporti italiani nel 2012"

Nel 2012, i terminal interportuali hanno movimentato oltre 1,8 mln di TEU. Relativamente al traffico convenzionale, i terminal hanno movimentato 136.648 carri ferroviari (+29% sul 2011).

Riguardo alla localizzazione delle strutture, si può notare come la maggioranza delle strutture sia concentrata nel nord Italia (13 sulle 21 operative nel 2012) e sulle principali direttrici stradali e ferroviarie, e che vi sia una ridotta presenza in Lombardia e Lazio (una sola struttura per regione), nonostante esse rappresentino un'elevata domanda potenziale di servizi logistici.



Figura 57 - Localizzazione degli interporti operativi nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012

L'insieme degli interporti in Italia presenta una notevole eterogeneità in termini di dimensioni e ripartizione delle aree al loro interno. Le strutture di maggiori dimensioni si trovano nel Nord Italia (S.I.TO., Interporto di Rivalta Scrivia, CePIM – Interporto di Parma, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa e Interporto Padova), con eccezione di tre strutture nel Sud (Interporto D'Abruzzo, Interporto Sud Europa e Interporto Campano). Nel complesso, gli interporti localizzati al Nord rappresentano il 71% delle aree infrastrutturate totali, mentre le strutture del Centro il 9% e quelle del Sud il 20%.

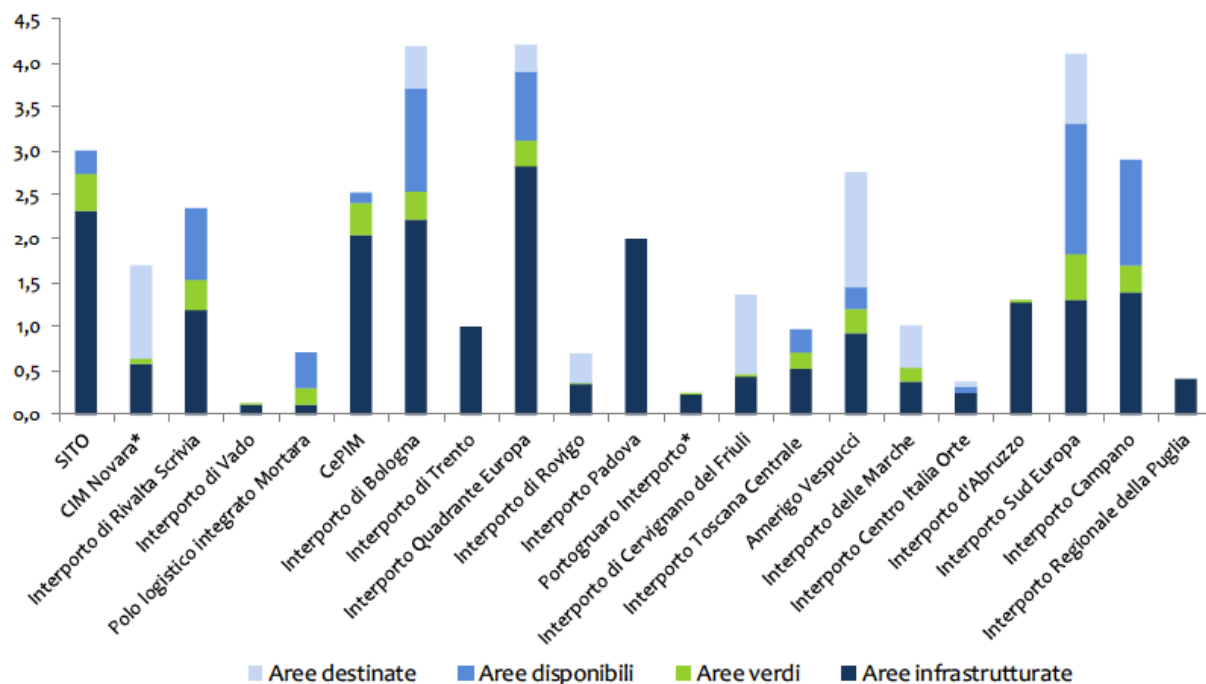


Figura 58 - Suddivisione delle aree all'interno degli interporti (mln di mq). Fonte: Rapporto UIR 2012

Osservando il rapporto tra aree infrastrutturate e aree disponibili, tra le strutture di maggiori dimensioni, gli interporti con la maggiore capacità di espansione nel breve periodo sono Interporto Campano (1.384.000 mq di espansione nel breve-medio periodo), Interporto Sud Europa (1.380.000 mq), Interporto di Bologna (1.183.000 mq), Interporto di Rivalta Scrivia (1.180.000 mq), Interporto Quadrante Europa (780.000 mq). Inoltre ci sono alcune strutture di piccole e medie dimensioni con un'ampia area di espansione come il Polo Logistico di Mortara (403.000 mq), Interporto della Toscana Centrale (252.000 mq) e Interporto Amerigo Vespucci (243.000 mq).

Confrontando invece il rapporto tra aree infrastrutturate e aree destinate dalla pianificazione urbanistica, gli interporti con maggiore capacità di espansione nel lungo periodo sono CIM Novara (con 1.060.000 mq di aree di potenziale espansione nel lungo periodo), Interporto di Cervignano del Friuli (900.000 mq), Interporto delle Marche (470.000 mq) e Interporto di Rovigo (335.000 mq). Inoltre molte strutture con vaste aree di espansione nel breve-medio periodo hanno ulteriori aree di espansione nel lungo periodo: Interporto Amerigo Vespucci (1.312.000 mq), Interporto Sud Europa (800.000 mq), Interporto di Bologna (481.000 mq), Interporto Quadrante Europa (300.000 mq) e Interporto Centro Italia Orte (60.000 mq).

In relazione al rapporto tra aree logistiche (occupate da magazzini, piazzali e parcheggi) e aree terminalistiche, in media (rappresentata dalla linea tratteggiata in figura) il 60% è occupato da aree logistiche, e il 40% da aree terminalistiche. In 11 interporti su 21 la percentuale di aree logistiche è compresa tra 50 e 70%. Va sottolineato come nel caso del Polo Logistico Integrato di Mortara non era presente, al momento della rilevazione, alcuna area logistica, mentre nel Centro Italia Orte non erano presenti terminal operativi. Tra gli altri interporti ci sono strutture

(SITO e CEPIM) che mostrano risultati particolarmente lontani dalla media, mostrando una percentuale della logistica superiore al 90% (91,3% e 92,4% rispettivamente). Al contrario, CIM Novara e Interporto Cervignano del Friuli mostrano valori inferiori al 40% (rispettivamente 30,9% e 13%).

Le principali caratteristiche infrastrutturali degli interporti finanziati dallo Stato al 31 dicembre 2013 sono riportate nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 pubblicato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

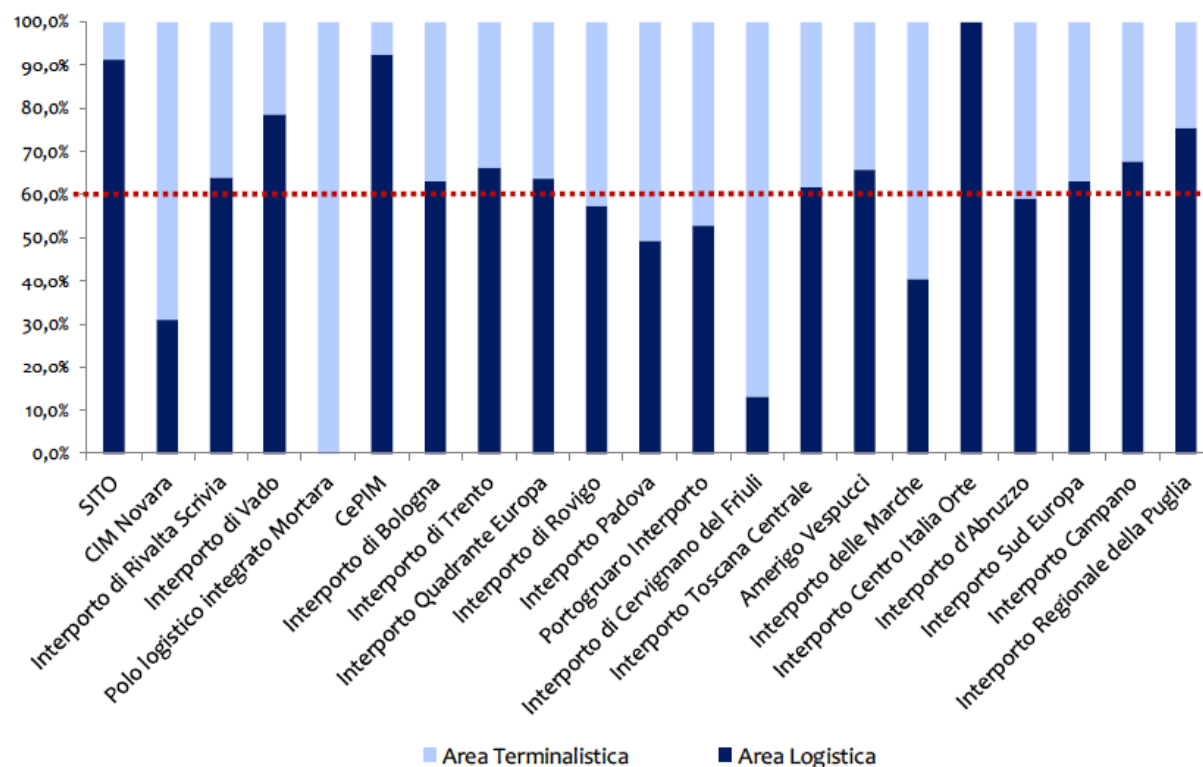


Figura 59 - Relazione esistente tra aree logistiche e aree terminalistiche. Fonte: Rapporto UIR 2012

3.4.2.2 Dati di traffico

Il numero totale di TEU movimentato dai terminal ferroviari nel 2012 è stato superiore a 1,8 mln, la maggior parte dei quali movimentata all'interno di Interporto Quadrante Europa (36%, 667000 TEU), CIM Novara (21%, 380000 TEU) e Interporto Padova (14%, 250000 TEU). Inoltre, quantità elevate di TEU sono state registrate per Interporto di Bologna (151000 TEU), Interporto di Trento (144000 TEU), Interporto di Rivalta Scrivia (105333 TEU), CePIM (55000 TEU) e Polo Logistico Integrato di Mortara (48000 TEU). Tre interporti non hanno invece presentato alcuna movimentazione nel 2012: Interporto di Vado, Interporto della Toscana Centrale e Interporto Centro Italia Orte (il cui terminal era in fase di completamento). Il numero di coppie di treni intermodali conferma quanto detto per i TEU.

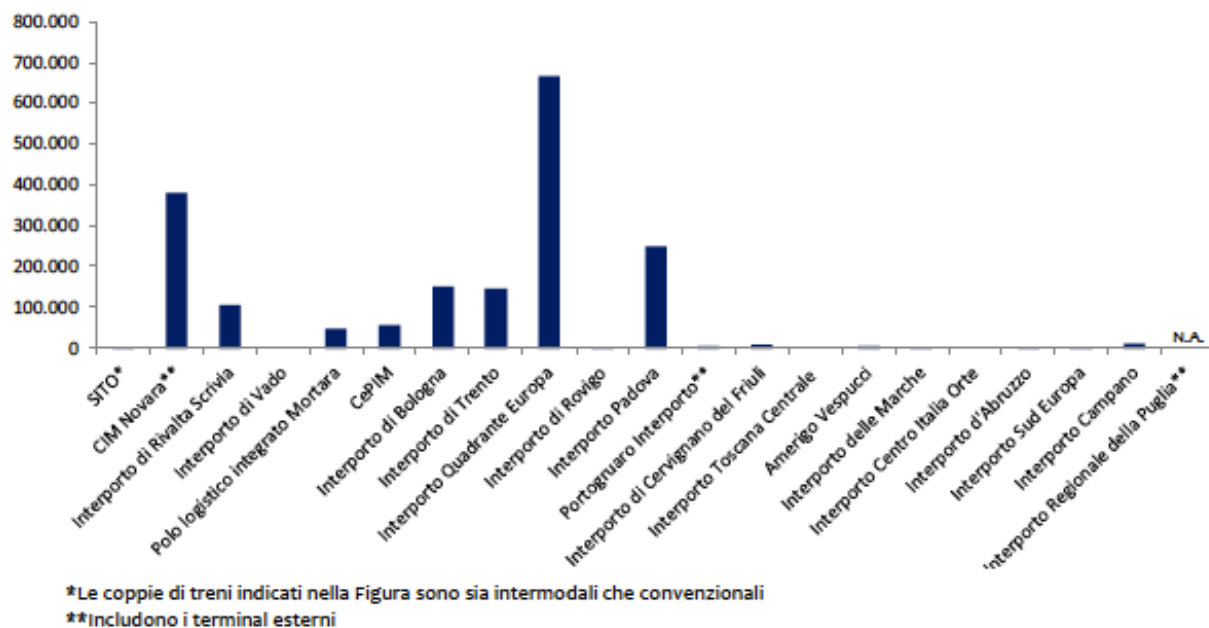


Figura 60 - Numero TEU movimentati nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012

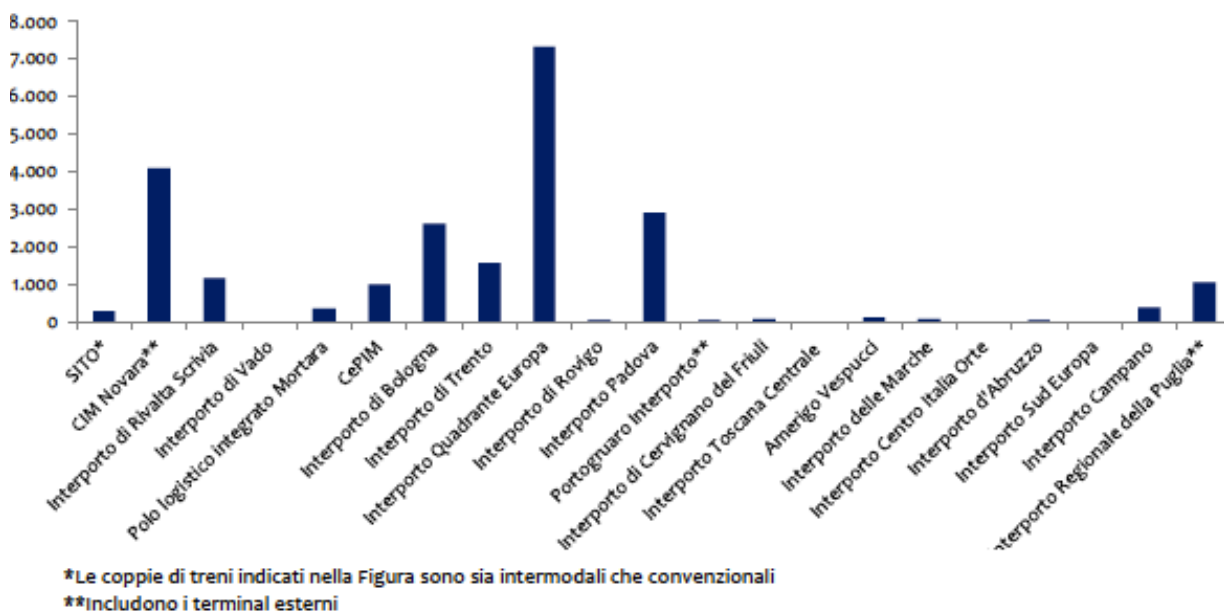


Figura 61 - Numero di coppie di treni intermodali nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012

In quanto a numero di operatori (operatori logistici, spedizionieri e spedizionieri doganali, imprese di autotrasporto e corrieri), si confermano gli ordini di grandezza rilevati per i volumi di traffico: le strutture con il maggior numero di operatori insediati sono SITO (203), Interporto Campano (138), Interporto di Trento (134), Interporto Quadrante Europa (130), CePIM (120), Interporto di Bologna (115) e Interporto Padova (90), che sono anche strutture con grandi volumi di traffico. Le eccezioni sono rappresentate da CIM Novara e Rivalta Scrivia, che hanno solo 23 e 8 operatori nonostante i grandi volumi, e SITO, che presenta un elevato numero di operatori nonostante ridotti traffici ferroviari.

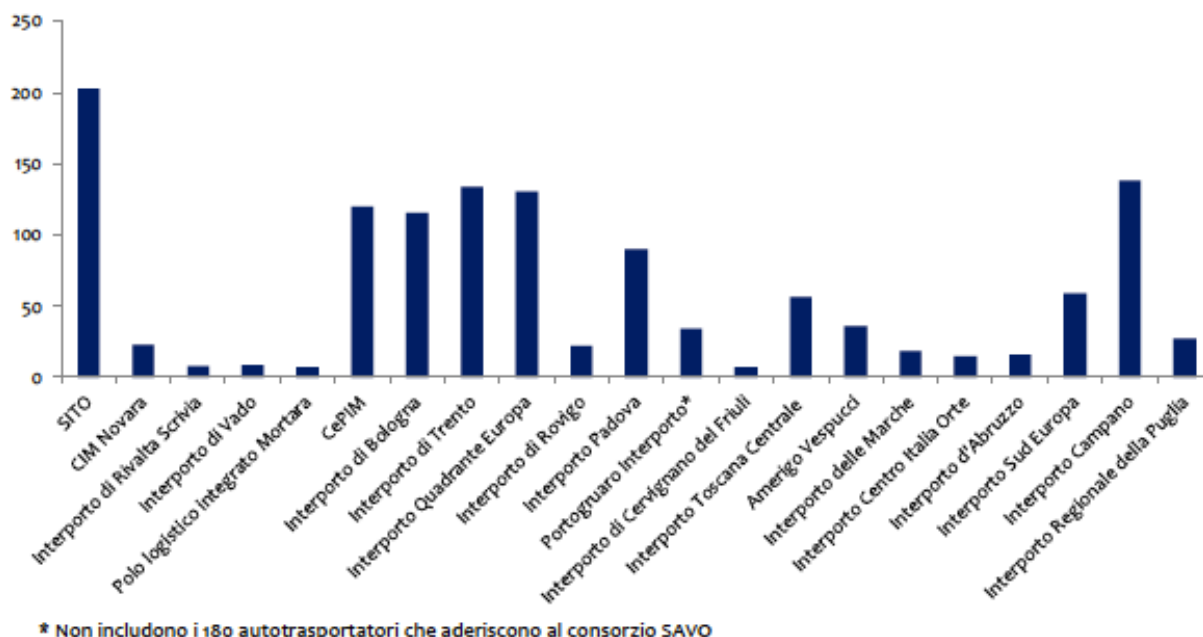


Figura 62 - Numero di operatori insediati all'interno degli interporti. Fonte: Rapporto UIR 2012

3.4.2.3 Contributi pubblici

Gli interventi finanziari dello Stato, ed in particolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono finalizzati alla realizzazione di un sistema di interporti razionalmente distribuito sul territorio, a servizio dei distretti industriali e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo, anche nell'ottica di una dinamica dei mercati fortemente orientati alla globalizzazione. I relativi importi, atti normativi di riferimento, i principali interventi convenzionati, nonché lo stato di attuazione dei medesimi sono da ultimo riportati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 pubblicato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3.5 Il settore portuale

I porti rientrano tra le infrastrutture oggetto di regolazione economica da parte dell'Autorità, in particolare in relazione all'esercizio delle competenze in materia di accesso equo e non discriminatorio da parte degli operatori.

Nel 2013 la crescita dell'attività economica mondiale e degli scambi internazionali è proseguita a ritmi moderati. Valutando il complesso di merci, container e passeggeri, il sistema italiano nell'insieme si attesta su livelli dell'anno precedente. In particolare, presenta una crescita dell'1,53% nel settore passeggeri, e di oltre il 5% per i TEU²², trainati dalla crescita del 13% di Gioia Tauro, ma una contrazione dello 0,53% delle merci. Inoltre, l'eccezionale performance di Trieste nel settore merci ha mutato la classifica europei dei maggiori porti, portando Trieste in decima posizione e sorpassando Genova.

3.5.1 Quadro europeo

In Figura 63 sono rappresentate le classifiche dei maggiori porti europei per quantità di merci e numero di container movimentati nel 2013. Nella movimentazione di TEU, Gioia Tauro è il

²² Twenty-foot equivalent unit, misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, corrisponde a circa 40 metri cubi.

settimo porto europeo con oltre 3 milioni di TEU, mentre Genova si posiziona in nona posizione (1,99 milioni di TEU). Peggior è invece la collocazione dei porti italiani per merci: Trieste e Genova si trovano rispettivamente decime (con 56 milioni di tonnellate) e undicesime (48 milioni di tonnellate) nella classifica europea. Rispetto al 2012, si è avuto un superamento di Trieste su Genova sulle merci, mentre per TEU il posizionamento italiano è immutato, nonostante un incremento dei volumi movimentati da Gioia Tauro da 2,7 a 3,09 milioni di TEU.

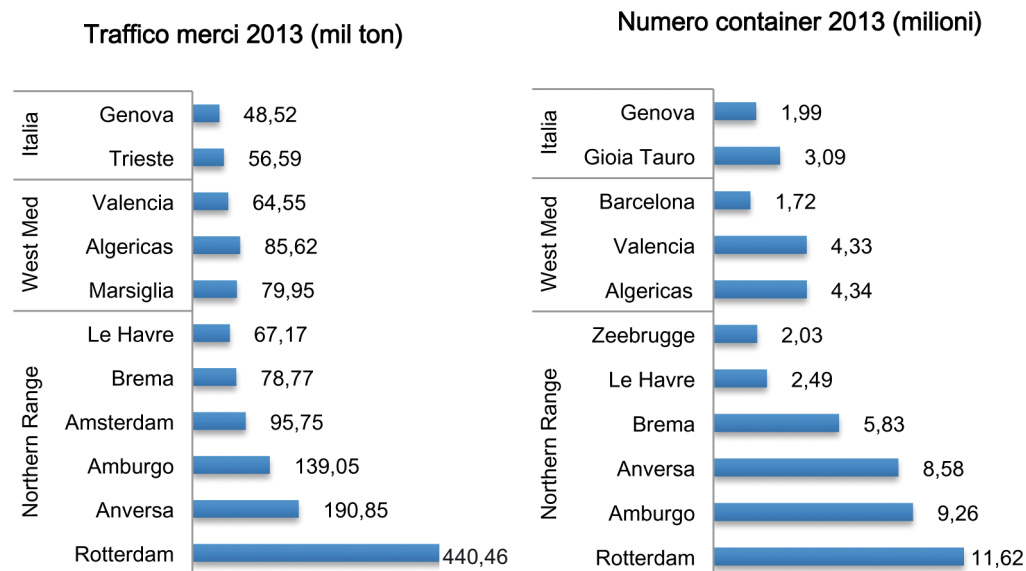


Figura 63 - Principali porti europei per traffico merci e container (2013). Fonte: elaborazione propria su dati Assoporti 2013

Continua a rimaner schiacciante il confronto con il nord Europa, e in particolar modo con il porto di Rotterdam, che con 11,6 milioni di TEU da solo ne movimentava più che l'intero sistema italiano nel 2013 (10,08 milioni). Anche rispetto ai più vicini concorrenti, i porti del West Med, l'Italia presenta una certa disparità.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, il complesso dei porti italiani ha trasportato nel 2013 quasi 41,5 milioni di passeggeri. Quattro porti italiani (Messina, Napoli, Civitavecchia, Olbia) si classificano nelle prime dieci posizioni in Europa per trasporto passeggeri.

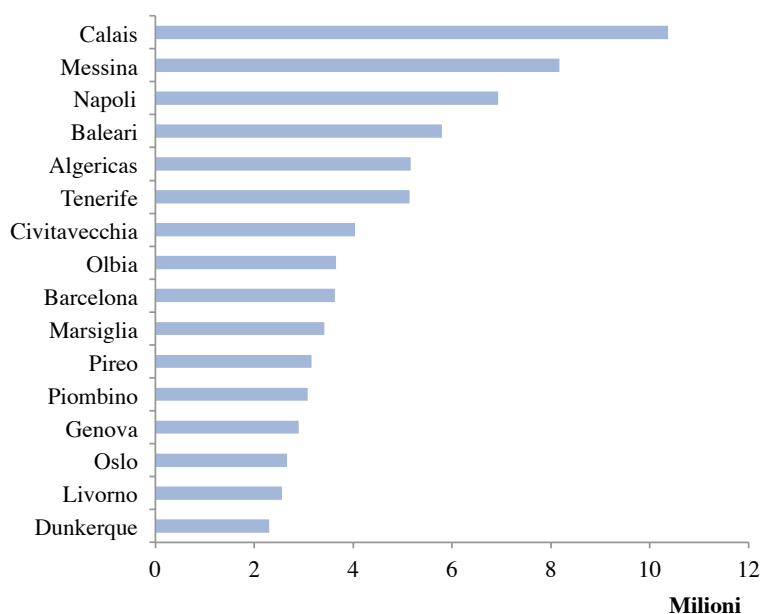


Figura 64 - Classifica porti europei per trasporto passeggeri. Fonte: Elaborazione propria su dati Assoporti 2013

3.5.2 Situazione italiana

3.5.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Il settore italiano nel 2013 si compone di 260 porti e circa 1900 accosti, la maggior parte concentrati nell'Italia meridionale e insulare.

	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e insulare
Numero di porti	263	-	-	56	35	172
Numero di accosti	1.899	-	7,22	545	415	939
Lunghezza complessiva accosti (metri)	460.394	242,44	1.750,55	150.399	103.122	206.873

Tabella 37 - Dati riepilogativi settore portuale marittimo nazionale (2013). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012-2013

Nel Settore Portuale Nazionale, costituito dall'insieme dei porti sedi di Autorità portuali, il complesso del traffico si attesta sostanzialmente sui livelli registrati nel 2012. Non si sono dunque recuperate le perdite, in termini di traffico merci, subite nell'anno precedente, in cui erano state movimentate circa 17 milioni di tonnellate in meno rispetto al 2011, ma la decrescita mostra segni di rallentamento, con alcune note positive provenienti dal settore dei contenitori.

3.5.2.2. Dati di traffico

Passeggeri

Il settore aveva subito una perdita di circa 7 milioni di unità nel biennio 2011-2012. Nel 2013 si osserva finalmente una inversione di tendenza con un dato, sia pur moderato, di crescita: +1,53% rispetto all'anno precedente, con un numero complessivo di passeggeri di 41.843.136. Di seguito una illustrazione dei dati relativi al transito nei porti italiani in cui esso è superiore ad un milione di passeggeri l'anno.

Autorità Portuali	passeggeri	%	Variazione sul 2012
Messina	8.175.725	19,54	13,58
Napoli	6.931.856	16,57	-6,83
Civitavecchia	4.035.446	9,64	-0,13
Olbia	3.660.136	8,75	-7,48
Piombino	3.062.652	7,32	1,90
Genova	2.899.193	6,93	4,59
Livorno	2.557.826	6,11	-8,85
Venezia	2.072.642	4,95	3,63
Palermo	2.000.450	4,78	16,05
Bari	1.700.756	4,06	-8,29
Savona	1.282.255	3,06	6,10
Ancona	1.174.054	2,81	0,13

Tabella 38 - Principali porti italiani per trasporto passeggeri (2013). Fonte: Assoporti 2013

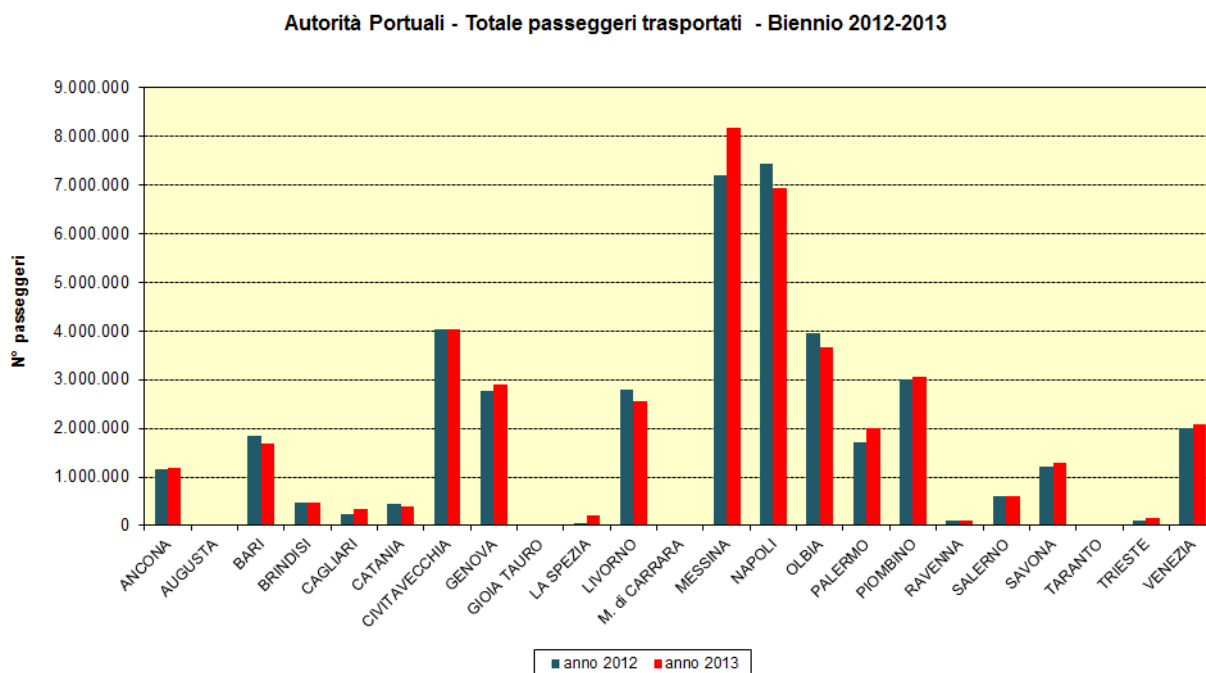


Figura 65 - Passeggeri trasportati, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Merchi

Nel 2013, con riferimento alle merci movimentate, si nota una certa stabilità rispetto a quanto registrato nel 2012. Il volume delle movimentazioni (453,614 milioni di tonnellate) registra una flessione molto lieve (-0,53%), che si traduce in una riduzione di circa 3,4 milioni di tonnellate rispetto all'anno precedente, quando il decremento era stato ben più consistente.

Gioia Tauro	33.753	7,44	19,65
Taranto	28.485	6,28	-18,48
Livorno	27.953	6,16	1,95
Augusta	26.946	5,94	-9,99
Venezia	24.412	5,38	-3,80
Messina	23.238	5,12	3,77
Ravenna	22.486	4,96	4,78
Napoli	20.391	4,50	1,76
Civitavecchia	15.790	3,48	-13,77
La Spezia	15.546	3,43	0,70
Savona	13.221	2,91	-0,68
Salerno	10.968	2,42	7,81
Brindisi	10.408	2,29	2,97
Olbia	7.300	1,61	-16,17
Ancona	6.974	1,54	-12,30
Palermo	6.507	1,43	-15,39
Catania	5.848	1,29	20,83
Bari	5.600	1,23	-0,55
Piombino	5.246	1,16	-12,67
Marina di Carrara	1.799	0,40	-45,04
TOTALE	453.614	100	-0,53

Tabella 39 - Principali porti italiani per merci trasportate (2013). Fonte: Assoporti 2013

Per quanto riguarda il volume totale di merci movimentate, Trieste, con 56,58 milioni di tonnellate movimentate (+15% rispetto al 2012), conquista il primato nazionale, mentre Genova, in flessione per il terzo anno consecutivo, passa in seconda posizione con 48,524 milioni di tonnellate (-3,35% sul 2012). Al terzo posto si conferma il porto di Cagliari che mantiene i livelli di traffico del 2012 (+0,72%) con movimentazioni per complessivi 35,633 milioni di tonnellate. Significativa la crescita del +19,65% del porto di Gioia Tauro, che sale quindi dal sesto posto del 2012 al quarto posto, movimentando un totale di 33,75 milioni di tonnellate. Scende invece dal quarto al quinto posto Taranto, che nel 2013 riduce i propri traffici del 18,48% (dopo il -14% del 2012), per un complesso di movimentazioni pari a 28,485 milioni di tonnellate.

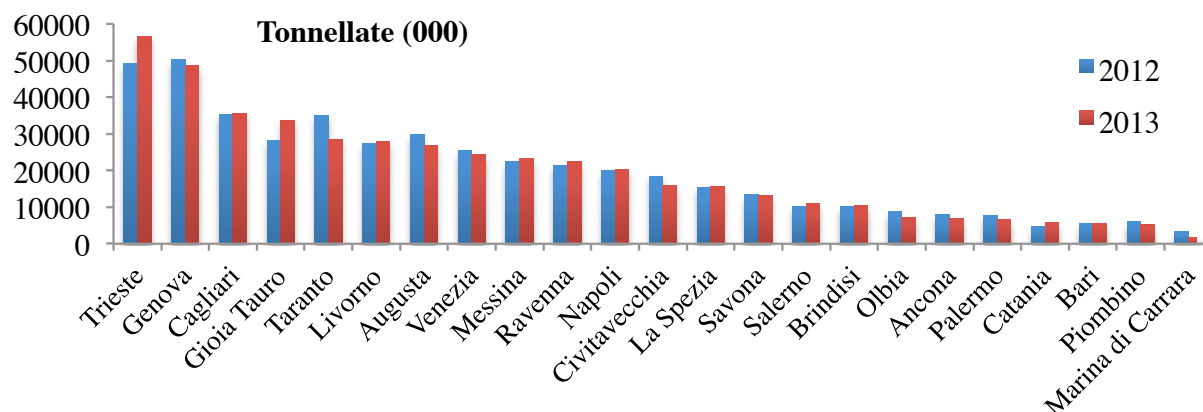


Figura 66 - Merci movimentate, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoport 2013

Il perdurare della crisi economica si riflette principalmente sui prodotti petroliferi, le cui movimentazioni (178,503 milioni di tonnellate nel 2013) calano complessivamente dell'1,8%.

Per contro, le merci solide (60% del totale delle merci movimentate), che nell'anno precedente erano diminuite di oltre quattro punti percentuali, mostrano segni di maggiore stabilità (-0,33%), totalizzando un traffico di 272,953 milioni di tonnellate.

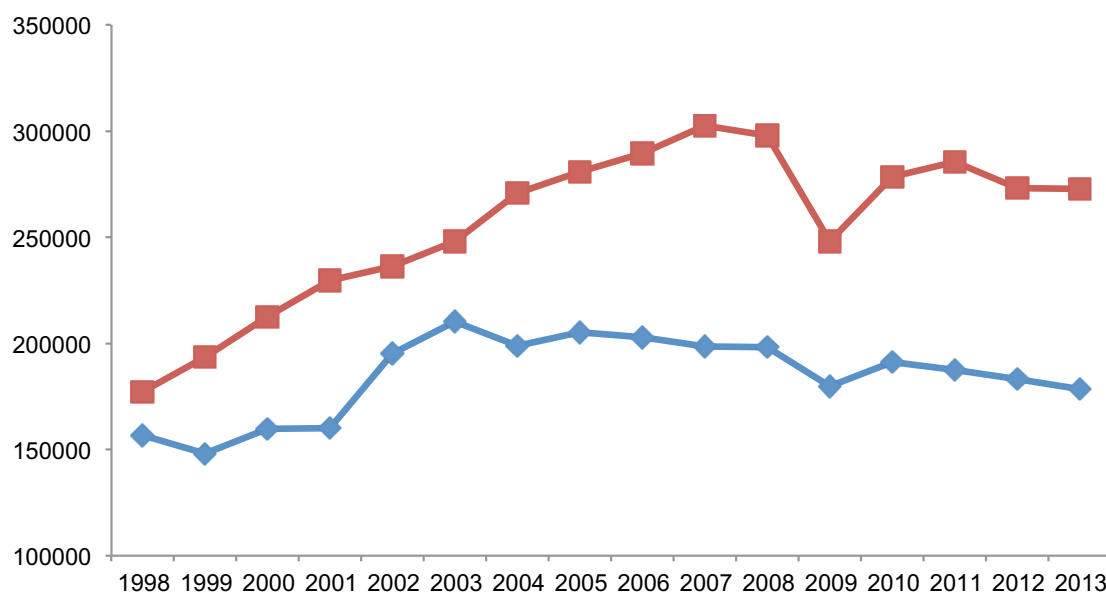


Figura 67 - Andamento settore portuale italiano per merci solide e liquide movimentate (tonn./1000). Fonte: Assoport 2013

Segnali positivi dal settore dei contenitori, che, dopo il +1,12% nel 2012, fa registrare nel 2013 un +5,07%, per un totale di movimentazioni di 10.077.574 TEU. Ne consegue un aumento del peso dei contenitori sul complesso del traffico, che passa dal 21% del 2012 al 24% del 2013.

Nel contempo, diminuisce di un punto percentuale il peso delle rinfuse solide e delle Ro-Ro²³ (dal 17% al 16%) e della categoria "altro" (dal 5% al 4%).

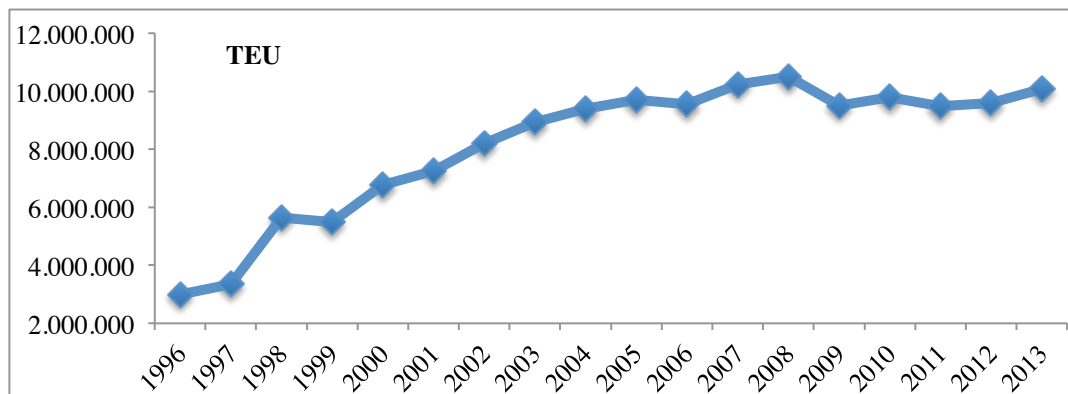


Figura 68 - Andamento settore portuale italiano per TEU movimentati. Fonte: Assoport 2013

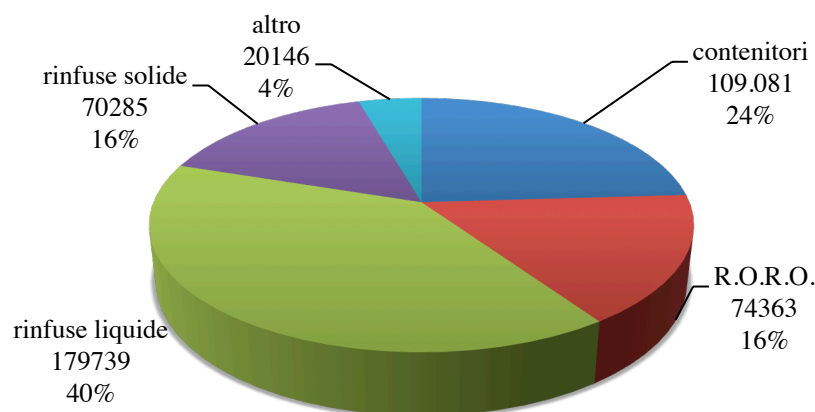


Figura 69 - Merci movimentate nel settore portuale italiano distinte per tipologia (2013) (tonn./1000). Fonte: Assoport 2013

23 Roll-on/roll-off, navi progettate per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote).

A livello di singoli porti, i volumi trasportati per tipologia di merce sono riportati in tabella.

	Merci solide			Merci liquide			Container		
	ton/1000	%	Var % su 2012	ton/1000	%	Var % su 2012	TEU	%	Var % su 2012
Gioia Tauro	33126	12,10	20,18	627	0,35	-2,94	3.094.254	30,70	13,71
Genova	31663	11,56	-4,07	16861	9,38	-1,97	1.988.013	19,73	-3,72
Taranto	24322	8,88	-18,08	4163	2,32	-20,75			
Livorno	19585	7,15	2,51	8368	4,66	0,66	559.180	5,55	7,01
Ravenna	18068	6,60	7,06	4418	2,46	-3,62	226.879	2,25	9,00
La Spezia	14738	5,38	5,58	808	0,45	-45,37	1.300.432	12,90	4,27
Trieste	14594	5,33	10,23	41992	23,36	16,75	458.597	4,55	12,39
Venezia	14466	5,28	1,42	9946	5,53	-10,50	446.591	4,43	3,91
Napoli	14452	5,28	-2,77	5939	3,30	14,79	477.020	4,73	-12,76
Cagliari	11332	4,14	11,80	24301	13,52	-3,73	702.143	6,97	11,88
Salerno	10968	4,00	7,81	0	0	-	263.405	2,61	26,28
Civitavecchia	10316	3,77	-7,05	5474	3,05	-24,12	54.019	0,54	5,99
Brindisi	7759	2,83	2,62	2649	1,47	4,00	566	0,01	483,51
Olbia	6735	2,46	-15,99	565	0,31	-18,23	0	-	-
Savona	6636	2,42	-0,52	6585	3,66	-0,83	74.080	0,74	-1,60
Messina	6002	2,19	13,83	17236	9,59	0,67	0	-	-
Catania	5827	2,13	20,82	21	0,01	-	30.255	0,30	36,98
Palermo	5796	2,12	-16,84	711	0,40	-1,39	20.647	0,20	-9,38
Piombino	5228	1,91	-12,19	18	0,01	-66,04	0	-	-
Bari	5160	1,88	-2,38	440	0,24	27,54	31.426	0,31	6,90
Ancona	3692	1,35	-6,70	3282	1,83	-17,85	152.394	1,51	7,16
Marina di Carrara	1799	0,66	-45,04	0	0	-	356	0	259,60
Augusta	1611	0,59	32,70	25335	14,10	-11,80	0	-	-
TOTALE	273875	100	0,33	179739	100	-1,80	10.077.574	100	5,07

Tabella 40 - Volumi di traffico per singoli porti e categoria merceologica. Fonte: Assoporti 2013

Nel 2013 il primo porto per volume di merci solide movimentate è Gioia Tauro (terzo nel 2012), che registra una eccellente crescita rispetto all'anno precedente, pari al 20,18%, con un traffico di 33,1 milioni di tonnellate (poco più del 12% del traffico nazionale), mentre retrocede al secondo posto, perdendo quindi, anche in questo settore, il primato italiano, il porto di Genova, le cui movimentazioni calano del 4,07% ed ammontano a 31,6 milioni di tonnellate (11,56% del totale nazionale). Come nel 2012 (-12,53%), anche nel 2013 subisce una considerevole flessione (-18,08%) il porto di Taranto.

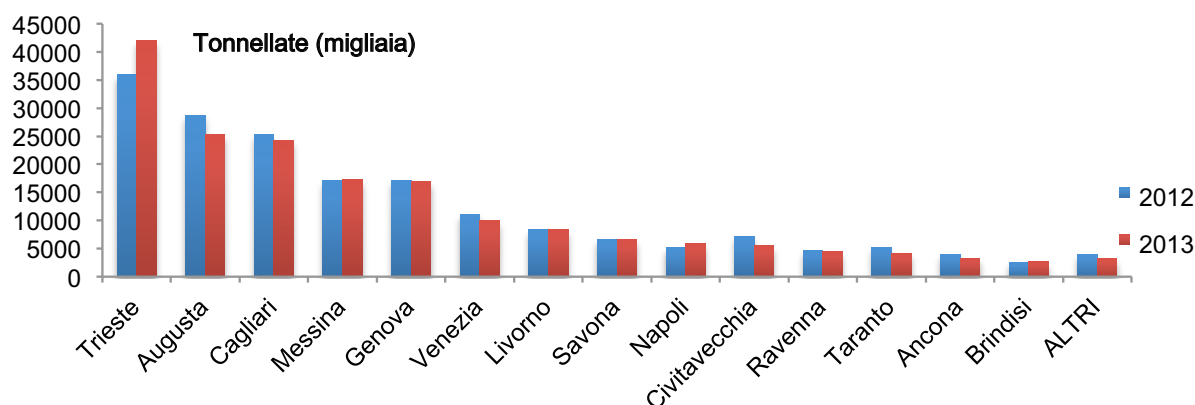


Figura 70 - Settore portuale italiano, merci solide. Confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Per volume di traffico di merci liquide, il porto di Trieste consolida il proprio primato in ambito nazionale. Lo scalo registra un eccellente dato di crescita pari al 16,75% rispetto al 2012, infatti nel 2013 vengono movimentate 41,9 milioni di tonnellate (23,36% del totale nazionale). Alle spalle di Trieste si conferma il porto di Augusta, pur perdendo l'11,8% rispetto al 2012. Nel porto siciliano le movimentazioni ammontano a 25,3 milioni di tonnellate. Al terzo posto, come nel 2012, il porto di Cagliari in cui si assiste ad una flessione del 3,73% con un totale di 24,3 milioni di rinfuse liquide movimentate.

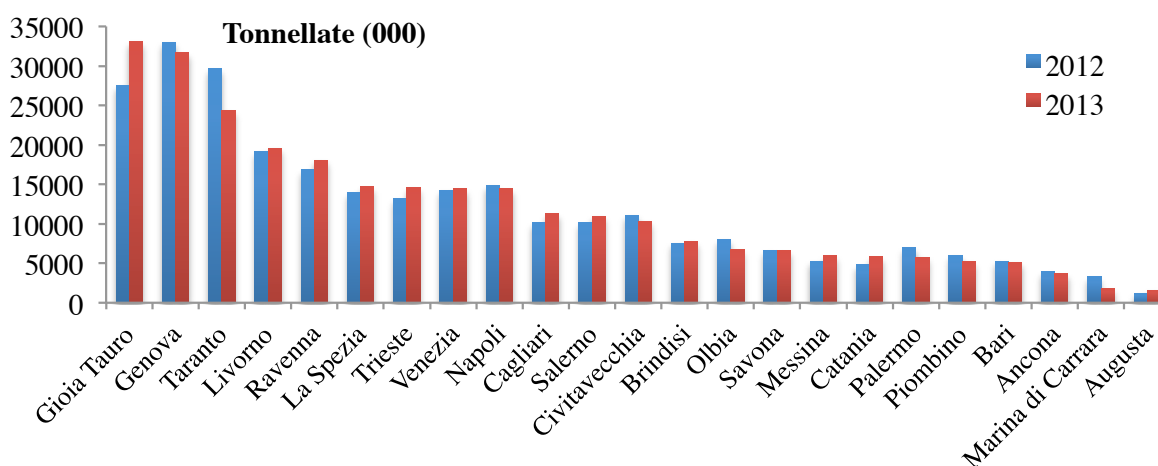


Figura 71 - Settore portuale italiano e merci liquide. Confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Se nel 2012 i contenitori erano stati l'unica tipologia di traffico a mostrare un segno positivo registrando un moderato incremento di poco più di un punto percentuale, nel 2013 questo settore mostra ulteriori ancor più decisi segni di crescita con un buon +5,07% rispetto all'anno precedente.

Analizzando la graduatoria dei porti nazionali, si confermano, come sempre, nelle prime tre posizioni i porti di Gioia Tauro, Genova e La Spezia in cui viene movimentato oltre il 63% del traffico italiano. Il porto calabrese, che è interessato dal 30,7% del complesso nazionale (28,37% nel 2012), dopo l'exploit dell'anno precedente, riporta un ulteriore considerevole incremento, pari al 13,71%, totalizzando 3.094.254 TEU movimentati. Lo scalo genovese, invece, pur mantenendo la seconda posizione, perde il 3,72%, con un totale di 1.988.013 TEU movimentati. Diminuisce, infatti, l'incidenza dei contenitori di Genova sul complesso nazionale, passando dal 21,53% del 2012 al 19,73% del 2013. Da parte sua, il porto della Spezia recupera la flessione subita nel 2012, riportando un aumento del 4,27% con 1300432 TEU (12,9% del complesso nazionale).

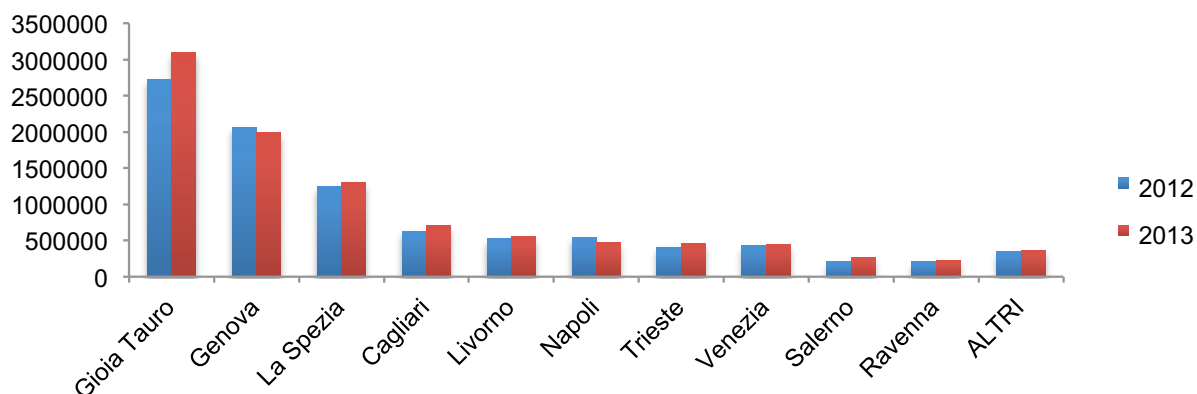


Figura 72 - TEU movimentati nei porti italiani, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

3.5.2.3 Principali risultati economici del settore

I dati relativi al rendiconto 2013 del Settore Portuale Nazionale (Assoporti, 2013), ottenuto mediante aggregazioni delle singole corrispondenti poste rilevate dai rendiconti finanziari di ciascuna Autorità Portuale, mostrano che il complesso delle entrate del Settore Portuale Nazionale è pari a circa 862 milioni di euro, in diminuzione del 13% rispetto al 2012, mentre il totale delle uscite è pari a 730 milioni di euro, con una diminuzione del 25%.

Nel 2013 il “Settore Portuale Nazionale” fa registrare complessivamente un avanzo di amministrazione di 1156,5 milioni di euro (+11,6% rispetto al 2012), un avanzo finanziario di competenza di 131,9 milioni di euro (+376,8%), un risultato d’esercizio di 191,1 milioni di euro (+88,9%) e un patrimonio netto pari a 1.895,4 milioni di euro (+11,2%).

3.5.2.4 Ricavi e costi operativi

Le entrate correnti del “Settore Portuale Nazionale” ammontano complessivamente a circa 512 milioni di euro, costituite per il 53% da tasse (272,1 mln €), per il 29,5% da canoni demaniali (151,2 mln €), per il 7% da entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi (38 mln €), per il 3,9% da altri redditi patrimoniali (19,8 mln €), per il 3,3% da “altre entrate correnti” (17 mln €), e per il 2,7% da contributi pubblici (13,9 mln €). Le entrate per tasse, le quali nel 2013 hanno avuto un aumento del 17%, incidono in maniera rilevante sul totale delle entrate correnti (53%). Sono leggermente diminuite le entrate per canoni demaniali (-3%). Negative rispetto all’anno precedente le entrate correnti derivanti dalla vendita di beni e servizi, -10%. I contributi pubblici di parte corrente registrano una diminuzione del 33%, in considerazione della circostanza che 16 Autorità portuali su 24 non hanno avuto contributi pubblici di parte corrente. Diminuiscono anche le entrate correnti derivanti da altri redditi e proventi, -28%. Circa il 61% del complesso delle entrate correnti è concentrato in otto porti: il 15% nel porto di Genova, il 9% a Civitavecchia e Venezia, l’8% a Trieste, il 6% a Cagliari, il 5% a Napoli, Taranto e Livorno.

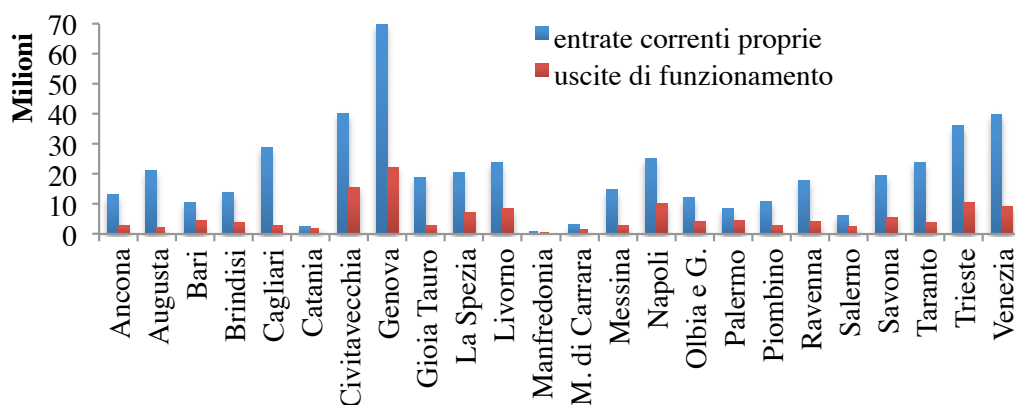


Figura 73 - Entrate proprie correnti e uscite di funzionamento (2013). Fonte: Assoporti 2013

Tra le singole Autorità portuali la composizione delle entrate correnti risulta alquanto variabile: i canoni demaniali incidono del 9% a Taranto, il 13% a La Spezia, il 14% a Cagliari fino al 43% a Manfredonia, il 49% a Napoli e il 50% a Venezia; il gettito delle tasse incide dal 10% di Palermo e Catania, il 14% di Olbia fino al 75% di Cagliari e Ravenna, il 76% di Gioia Tauro, l'80% di Augusta e l'86% di Taranto; l'incidenza delle entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi varia dallo 0% di Augusta, Genova, Marina di Carrara, Ravenna, Taranto e Venezia al 42% di Palermo, il 45% di Bari ed il 46% di Olbia.

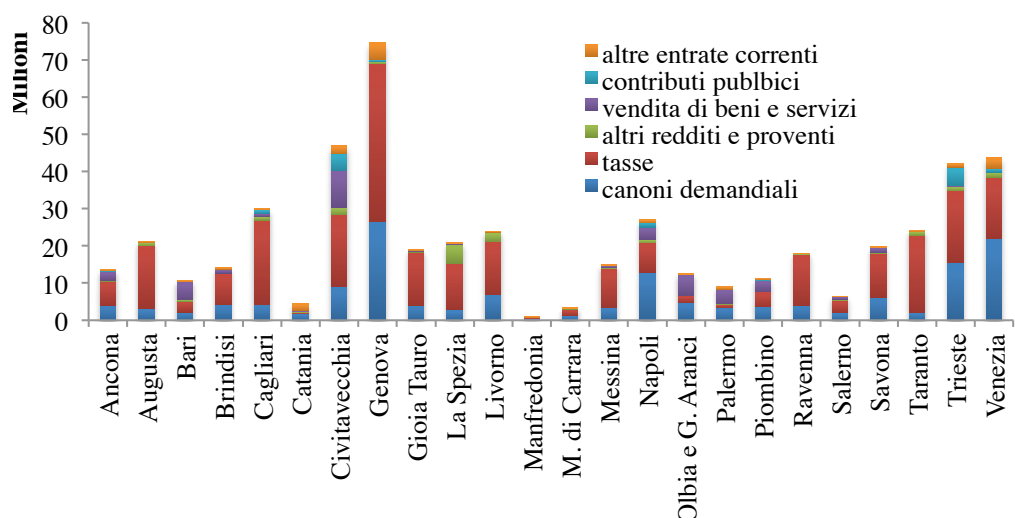


Figura 74 - Ammontare e composizione delle entrate correnti (2013). Fonte: Assoporti 2013

Il complesso delle uscite correnti nel 2013 ammonta a circa 276 milioni di euro, costituite per il 37% da uscite per il personale (101 mln €), per il 25% per prestazioni istituzionali (68 mln €), per il 21% da "altre uscite correnti" (58 mln €), per il 10% da uscite per l'acquisto di beni e servizi (27 mln €), per il 5% da uscite per gli oneri finanziari e tributari (14 mln €), ed infine per il 3% da uscite per gli organi dell'ente (7 mln €). L'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi risulta pressoché costante negli ultimi anni (2011, 2012, 2013). Aumenta dal 19% del 2012 al 21% del 2013 l'incidenza delle "altre uscite correnti".

Circa il 58% del complesso delle uscite correnti è concentrato in sette porti: il 13% nei porti di Civitavecchia e Genova, il 9% a Venezia, l'8% a Trieste, il 6% a Napoli, il 5% a Livorno e La Spezia.

Tra le singole Autorità portuali l'incidenza delle uscite per il personale varia tra il 21% di Cagliari e il 57% di Ravenna, mentre l'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi varia tra il 4% di Cagliari e Olbia ed il 25% di Catania.

Analizzando le singole voci delle uscite correnti notiamo che le uscite per il personale e per gli organi dell'Ente diminuiscono del 5%, le uscite per l'acquisto di beni e servizi del 2%, gli oneri finanziari del 4%. Aumentano, invece, le uscite per prestazioni istituzionali (+1%) e le "Altre uscite correnti" (+7%).

L'aumento delle entrate correnti (+4%) si è aggiunto alla diminuzione delle uscite correnti dell'1%, determinando così un miglioramento del saldo positivo di parte corrente (236 milioni di euro, +9,3% rispetto al 2012)

Migliora, ma in misura minore (+8,8%), il saldo tra le entrate proprie e le spese di funzionamento pari a 345 milioni di euro nel 2013 (317 milioni di euro nel 2012). A fronte di uscite di funzionamento per 136 milioni di euro, si sono prodotte entrate proprie derivanti dall'attività istituzionale delle Autorità portuali pari a 481 milioni di euro. Di conseguenza migliora leggermente l'indice di efficienza della gestione, ottenuto rapportando l'ammontare delle entrate proprie all'ammontare delle spese di funzionamento, che nel 2013 risulta pari a 3,54 (nel 2012 era pari a 3,23).

3.5.2.5 Investimenti e contributi pubblici

Per quanto concerne le entrate e le uscite di parte capitale, ad una diminuzione del 2011 era seguito un aumento nel 2012 sia delle entrate in conto capitale (+84%) che delle uscite (+35%). Nel 2013 si registra nuovamente una diminuzione che per entrambe le voci risulta essere del 43%.

In particolare, per quanto riguarda i contributi pubblici in conto capitale, sono passati da 361 milioni di euro nel 2012 a 197,8 milioni di euro nel 2013 (-45%); le entrate da prestiti da un importo di 71 milioni di euro nel 2012 sono passate a 46 milioni di euro nel 2013 (-35%). Per quanto invece riguarda le uscite per investimenti infrastrutturali, nel 2013 sono pari a 304,6 milioni di euro (-49% rispetto al 2012), e la maggior componente (con un peso del 63%) è quella relativa a uscite per opere, fabbricati e progettazioni (che da 539 milioni di euro nel 2012 sono passate a 223 milioni di euro nel 2013, ovvero -59%).

I 197,8 milioni di euro di contributi pubblici per la realizzazione di opere nel 2013 sono stati destinati principalmente a Genova (38%), Bari (12%), Venezia (10%), Livorno e Piombino (6%), Civitavecchia e Palermo (5%), Napoli, Olbia e Salerno (4%).

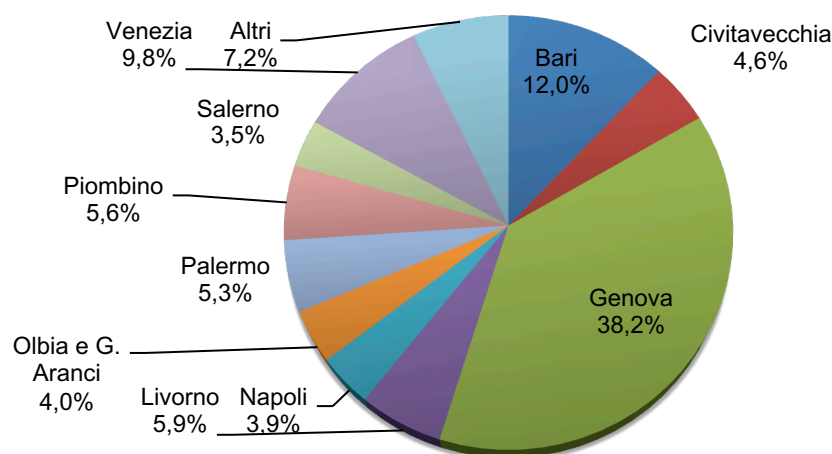


Figura 75 - (2013): Ripartizione contributi pubblici nel settore italiano (2013). Fonte: Assoporti 2013

Per investimenti effettuati, pari complessivamente a 304,6 milioni di euro sull'intero settore nazionale, spiccano Livorno (11% degli investimenti del settore), Civitavecchia e Venezia (10%

ciascuna), Messina e Piombino (9%), ad Augusta e Genova (8%), Trieste (7%), e La Spezia (5%).

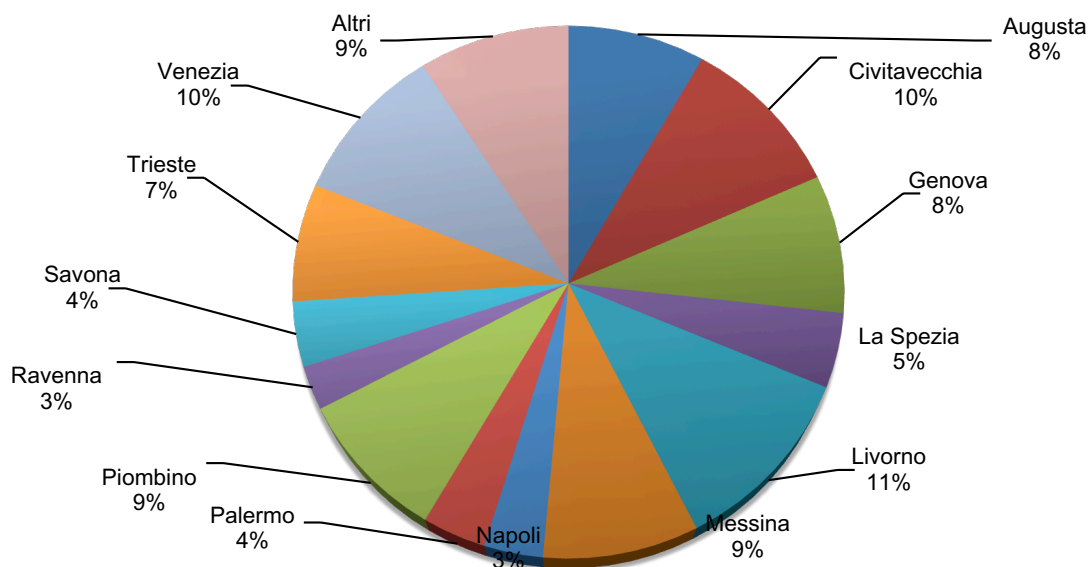


Figura 76 - Ripartizione investimenti nel settore portuale italiano (2013). Fonte: Assoporti 2013

3.6 Il trasporto pubblico locale e regionale di linea e non di linea

Si illustrano di seguito alcuni dati inerenti la domanda e l'offerta di mobilità di linea e non di linea. Essi descrivono il contesto nel quale si inseriscono sia le misure di regolazione in materia di gare per l'assegnazione di servizi di trasporto in esclusiva a livello locale che l'atto di regolazione in materia di taxi, ncc e piattaforme di servizi recentemente adottati dall'Autorità compiutamente ripercorsi nella seconda parte del presente Rapporto Annuale.

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste una fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del Paese. La riduzione della congestione urbana provocata dal traffico automobilistico, la garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini, la riduzione dei sinistri automobilistici e i conseguenti effetti positivi per l'economia, l'ambiente e, più in generale, lo sviluppo del paese, non possono prescindere da un buon livello di mobilità in ambito locale che può essere garantito potenziando e rendendo efficiente ed efficace il servizio di trasporto pubblico.

In Italia, il comparto del TPL conta approssimativamente circa un migliaio di aziende pubbliche e private (delle quali circa il 25% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 20% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi.

Il settore dà occupazione a circa 96000 addetti, trasporta oltre 36 miliardi di passeggeri-km/anno e utilizza 2 miliardi i vettture-km/anno²⁴. In base ai dati acquisiti in occasione delle istruttorie compiute per il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, il settore ha un "costo" annuale per la finanza pubblica di circa 7,2 miliardi di euro di cui circa 6,4 miliardi relativi ai servizi di TPL e ferroviari eserciti nelle Regioni a Statuto ordinario.

²⁴ Fonte: Studio Bain e Company 05/07/2014: "L'efficienza nel Trasporto Pubblico Locale in Italia".

3.6.1 Quadro europeo

La domanda di trasporto pubblico nelle principali città europee è in crescita. Nel 2011 ammontava a 244 viaggi per abitante, mentre nel 2013 a 262. Il mezzo di trasporto più usato è l'autobus (120 viaggi per abitante), seguito da metropolitana (83 viaggi per abitante)²⁵.

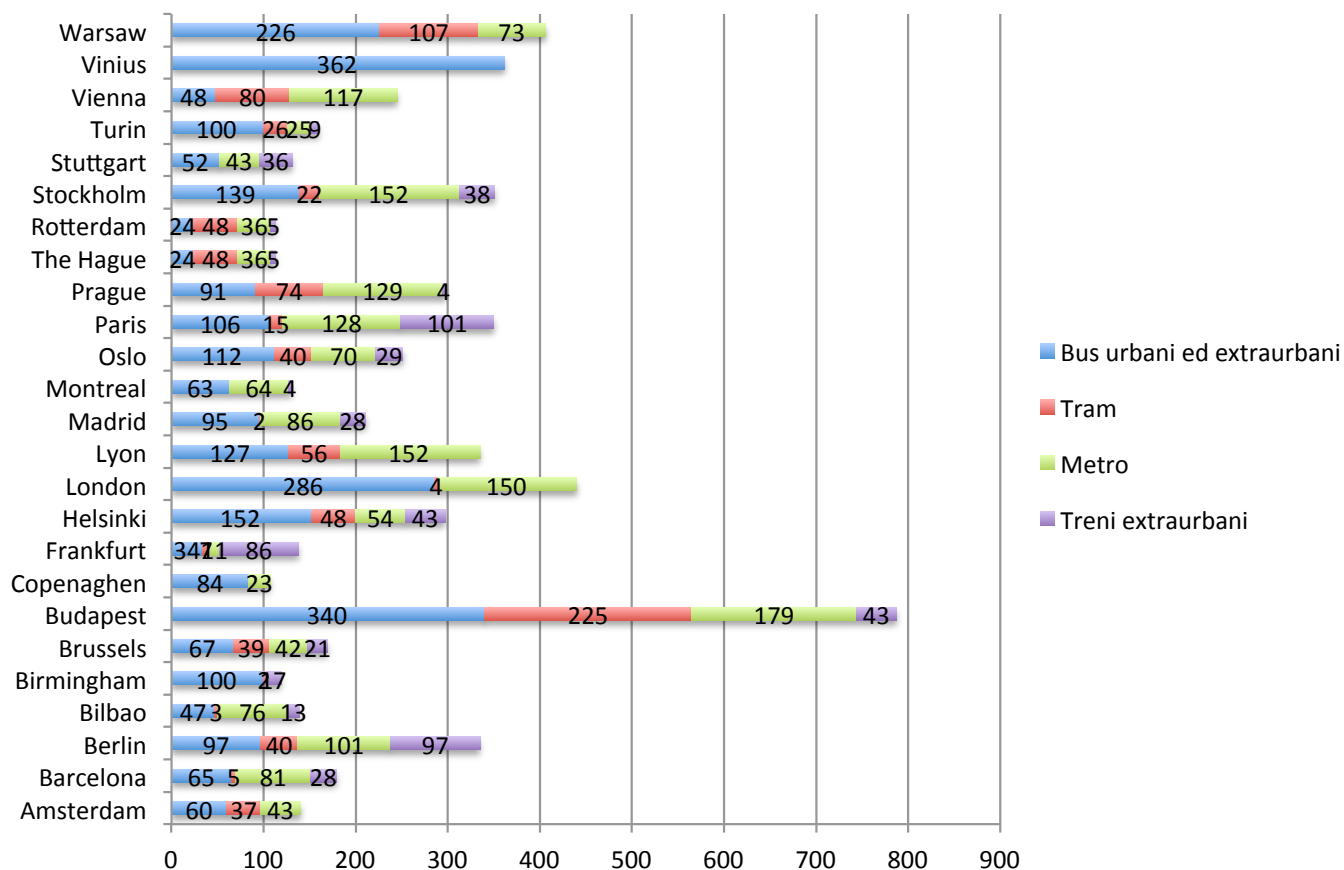


Figura 77 - Domanda di trasporto pubblico per abitante (2013). Fonte: EMTA Barometer 2013

Il prezzo medio per un biglietto singolo urbano è 2,1 €, 2,8 extraurbano. Gli abbonamenti mensili costano rispettivamente 69 e 85 €. Tuttavia, ben sette città però presentano un prezzo dell'abbonamento mensile extraurbano superiore a 150 €.

²⁵ Dati non disponibili per Roma.

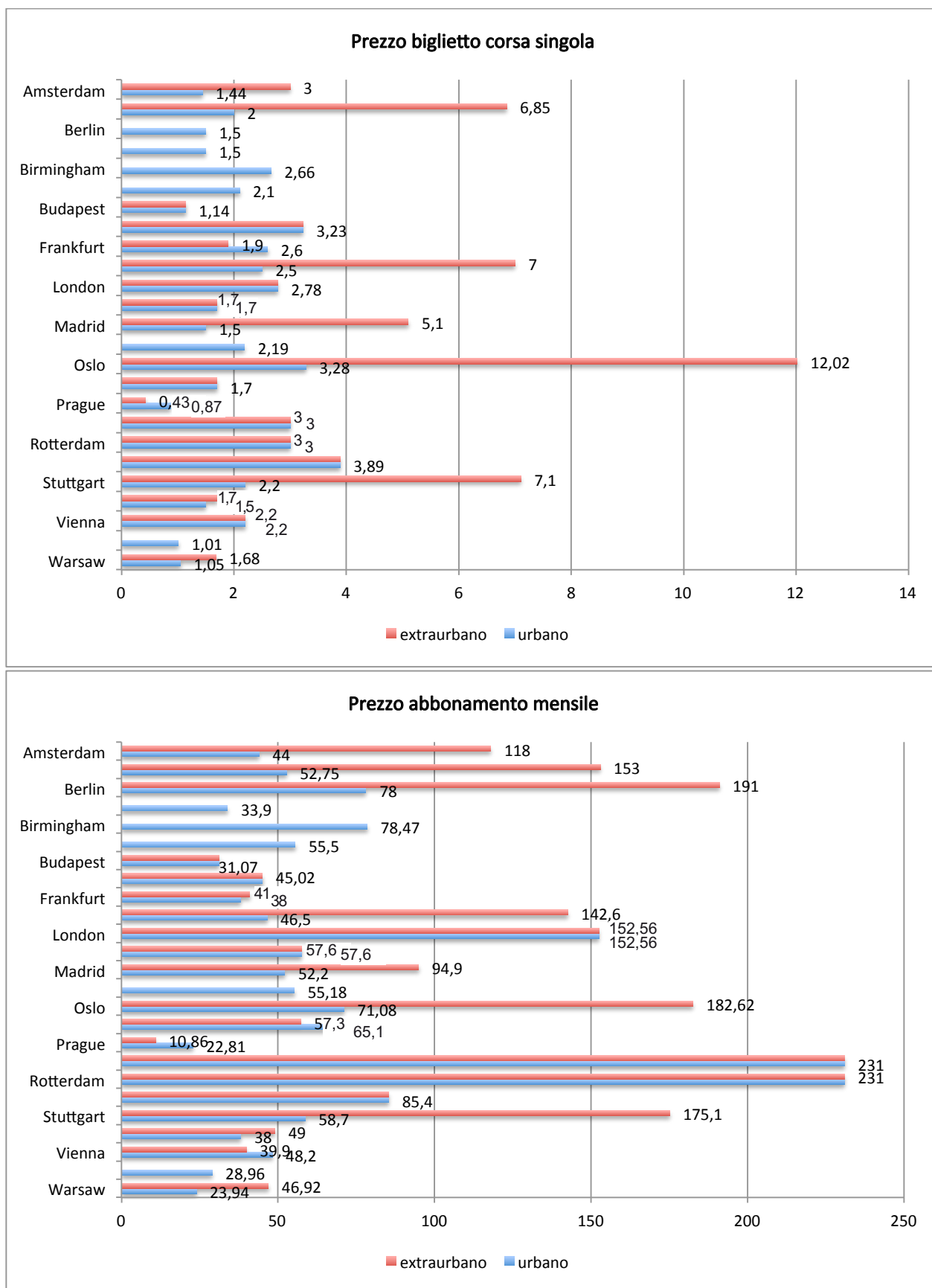


Figura 78 - Prezzi del trasporto pubblico nelle principali città europee (2013). Fonte: EMTA Barometer 2013

Per quanto riguarda la dotazione di mezzi, il numero medio di bus-km per abitante è 35,6, sette volte superiore al numero di tram-km per abitante (4,5). La metropolitana presenta una media di 6,8 veicoli-km per abitante.

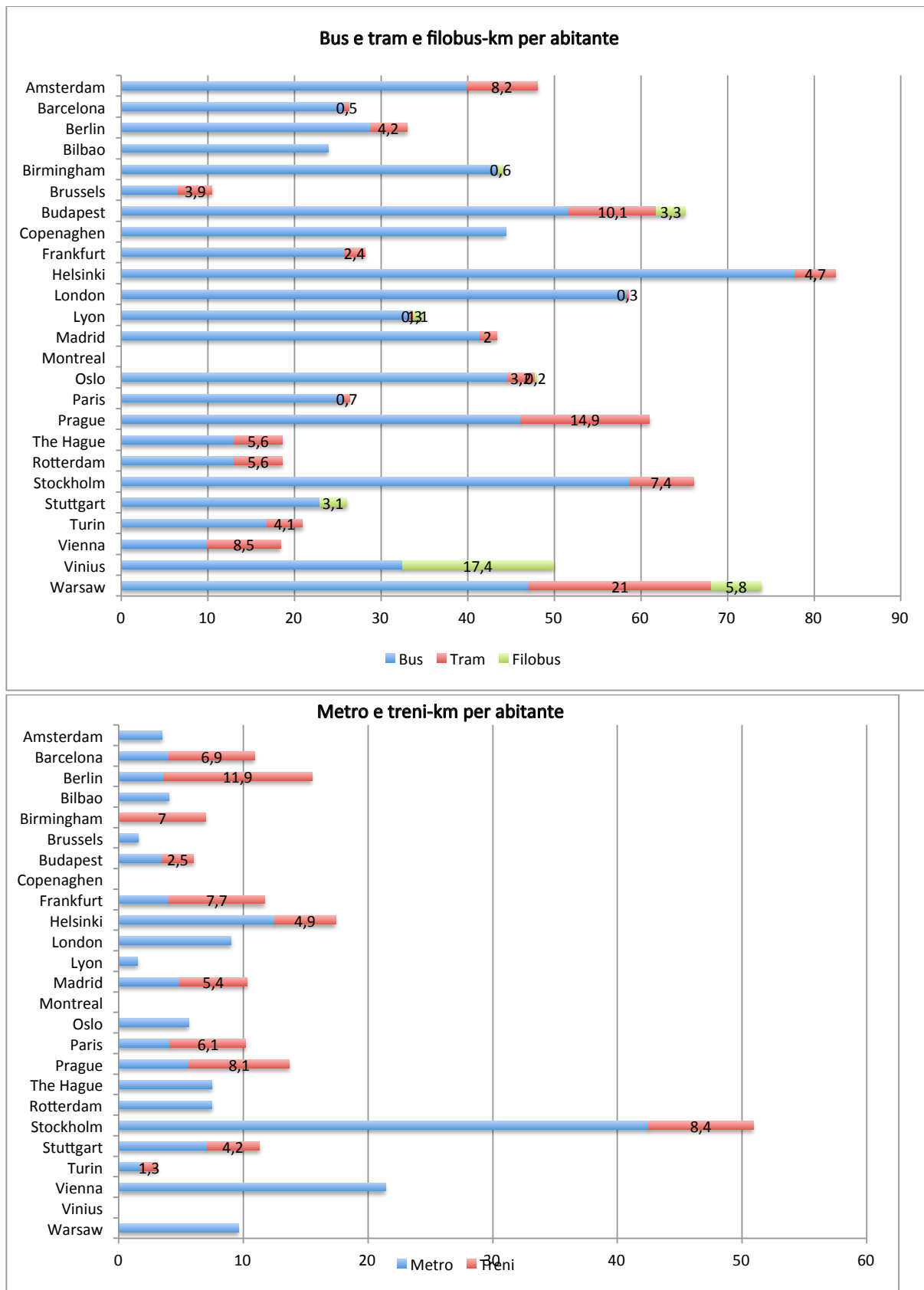


Figura 79 - Dotazione di mezzi per abitante nelle principali città europee. Fonte: EMTA Barometer 2013

I costi medi operativi del trasporto pubblico per abitante ammontano in media 380 €/abitante. Tale valore è più elevato per Parigi, Londra e Stoccolma (superiore a 700 €/abitante). Per la maggior parte delle città, i sussidi pubblici coprono circa il 40-50% del costo.

3.6.2 Situazione italiana

3.6.2.1 Dati di traffico

Secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort²⁶, nel 2013 la domanda complessiva di mobilità in Italia ha invertito il trend negativo dei precedenti quattro anni: +2,8% di spostamenti, +9,6% di passeggeri*km. In questo contesto, la quota del trasporto pubblico locale sulla domanda di mobilità complessiva si è ridotta nel 2013 del 4,9%. Peraltro, dal 2000 al 2013, solo nel biennio 2007-2008 il ha visto crescere la propria quota modale in una fase di espansione della domanda di mobilità. Negli altri anni, la quota di mercato del mezzo pubblico si espande quando il mercato della mobilità si restringe per effetto di minori consumi generali e minore disponibilità di reddito per le famiglie. Quando la domanda risale, i cittadini tornano a viaggiare in automobile, non essendo il TPL percepito come alternativa strutturale per soddisfare i bisogni di mobilità.

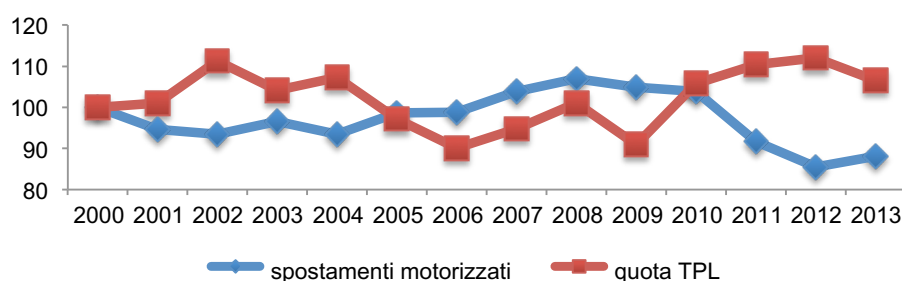


Figura 80 - Andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico. Fonte: EMTA Barometer 2013

Nel 2013, le scelte modali dei cittadini stanno dunque riallineandosi alla cifra stilistica pre-crisi, con un orientamento strutturale di preferenza per il mezzo individuale (auto). Nello specifico ambito urbano, il 2013 è stato un anno particolarmente negativo, con una diminuzione dello share modale del TPL di oltre due punti percentuali sul totale degli spostamenti motorizzati (dal 15,1% del 2012 al 12,8% del 2013). Il 2013 va così a interrompere un trend positivo che per la mobilità collettiva proseguiva quasi senza interruzione dal 2006 e riporta quindi la quota modale al livello del 2008.

La mobilità collettiva ha sofferto in particolar modo nei centri medi. Lo split modale nei comuni con oltre 250mila abitanti evidenzia nel 2013 una quota dei mezzi di trasporto pubblico al 31,2% (mezzo punto in meno rispetto al 2012),. Nel trasporto extra urbano, la quota modale del trasporto collettivo rispetto agli spostamenti motorizzati è salita nel 2013 di quasi un punto percentuale raggiungendo la soglia del 13,9%. È stata quindi in parte recuperata la caduta piuttosto significativa registrata nel 2012, riportando la quota di mercato dei mezzi pubblici extra-urbani al livello del 2010. L'analisi per ampiezza del contesto urbano mostra una certa omogeneità del peso del trasporto pubblico extra-urbano tra piccole, medie e grandi città.

La crescita della quota di utilizzo di un mezzo pubblico per gli spostamenti extra-urbani è più pronunciata tra chi si muove dalle città medie (dal 10,3% degli spostamenti nel 2008, all'11,3% nel 2012 e al 14,3% nel 2013), mentre appare altalenante la scelta del mezzo pubblico tra i residenti nelle grandi città. Per ciò che riguarda la ripartizione tra "gomma" e "ferro" (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) nel trasporto pubblico urbano, nel 2013 aumenta l'incidenza del "ferro", sia nelle grandi città, sia in quelle con oltre 100mila abitanti.

²⁶ 11esimo Rapporto Isfort sulla mobilità in Italia, 2014.

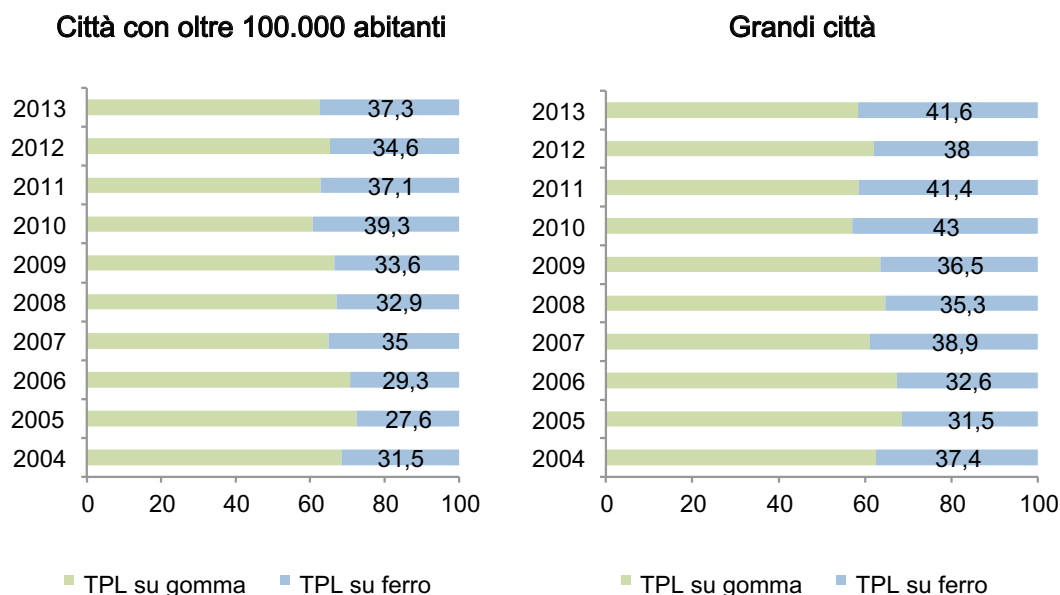


Figura 81 - Ripartizione del TPL urbano tra gomma e ferro. Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Anche in ambito extraurbano, la domanda di trasporto pubblico su "ferro" è cresciuta rispetto alla modalità "gomma", passando a una quota del 44,4% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi collettivi (41,8% nel 2012). Il peso del trasporto su rotaia è di conseguenza molto rilevante nelle direttrici extra-urbane. Dal lato dell'offerta (i dati si fermano al 2012) continua la progressiva erosione della quantità di servizi di trasporto pubblico erogati in ambito urbano in termini di vetture*km (-2,2% nel 2012, -4,4% nel triennio 2010-2012) e, contestualmente, continua la riduzione dei passeggeri trasportati (-3,2% nel 2012, -4,5% nel triennio 2010-2012). Un trend in riduzione è peraltro ravvisabile anche in ambito extraurbano. Per contro, nel 2013, dopo sette anni, si riduce leggermente l'età media degli autobus, passando a livello nazionale da 11,57 a 11,15 anni di età, anche se l'anzianità media del parco autobus registra dal 2006 (9,29 anni) al 2012 (11,57 anni) un trend in costante crescita con un enorme "gap" rispetto alla media Europea che si attesta intorno ai 7 anni. La leggera flessione nell'età media dei mezzi nel 2013 in Italia è confermata sia per i veicoli impiegati su tratte urbane (10,47 anni con un calo del -6%), sia in quelli destinati al trasporto extraurbano (11,82 anni con un calo del -1% circa).

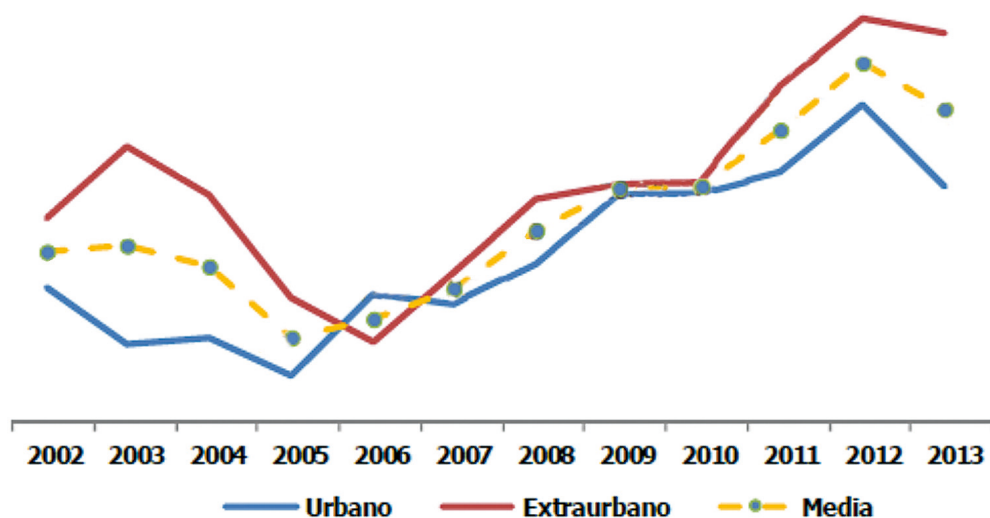


Figura 82 - Evoluzione età media autobus. Fonte: ASSTRA, Autobus e Investimenti 2013

Nelle autolinee, nel 2012, risultano attivi 985 operatori (1069 nel 2011) dei quali 247 svolgono esclusivamente servizio di trasporto passeggeri urbano (25,1%) e 521 esclusivamente servizio extraurbano (52,9%). 217 (22,0%) le aziende che svolgono entrambe le modalità di servizio.

	Totale aziende	Solo servizio urbano	Solo servizio extraurbano	Servizio misto
Italia Settentrionale	290	41	169	80
Italia Centrale	161	102	14	45
Italia Meridionale e Insulare	534	104	338	92
TOTALE	985	247	521	217

Tabella 41 - TPL, settore autolinee, aziende distinte per ripartizione geografica e tipo di servizio svolto (2012). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

Le società censite hanno dimensioni molto differenziate: il 60,3% appartengono alla fascia da 1 a 10 addetti (il 56,4% operative nel Sud ed isole); il 17,4% sono aziende con oltre 50 dipendenti; il 12,4% è di grandi dimensioni (oltre 100 addetti), prevalentemente dislocate nell'Italia Settentrionale. In quanto a distribuzione territoriale, il 29,4% delle aziende opera al Nord, il 16,3% al Centro ed il restante 54,2% al Sud e nelle Isole. A livello nazionale il 12,4% delle imprese ha oltre 100 addetti, mentre analizzando il Sud e le Isole si rileva che il 46,1% delle aziende è formata da non più di 5 addetti ed appena l'8,6% dispone di oltre 100 dipendenti.

	Totale aziende	Numero di addetti (classi)					
		1-5	6-10	11-20	21-50	51-100	oltre 100
Italia Settentrionale	290	116	56	18	25	18	57
Italia Centrale	161	62	25	23	23	8	20
Italia Meridionale e Insulare	534	246	89	76	55	22	46
	985	424	170	117	103	48	123

Tabella 42 - Distribuzione geografica del settore autolinee (2012). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

Gli indicatori esaminati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti evidenziano, tra l'altro, che nel 2012 l'ammontare degli autobus-km (ovvero dell'insieme delle percorrenze effettuate nell'anno da tutti i veicoli utilizzati) fa registrare una diminuzione del 1,2% per il servizio urbano e del 1,1% per quello extraurbano. In diminuzione (complessivamente del 1,1%) risulta anche il numero totale di posti-km che, derivato dalla sommatoria delle capienze di ciascun mezzo (posti omologati a sedere e in piedi) per la percorrenza annuale effettuata dagli stessi mezzi, esprime l'offerta effettiva di trasporto.

Nel 2012, per il totale dei Comuni analizzati, la disponibilità di autobus è 8,3 vetture per 10 mila abitanti, in diminuzione del 4,3% rispetto al 2011. La maggiore dotazione in rapporto alla popolazione si registra a Cagliari (17,5 per 10 mila abitanti), Bergamo (16,1), Siena (15,4), mentre valori più bassi si riscontrano in molte città del meridione (come ad esempio, Andria, Messina, Trani, Vibo Valentia, Carbonia e Siracusa), tutte con valori inferiori alle 2 vetture ogni 10 mila abitanti.

Guardando alle altre modalità di trasporto pubblico, per completare il quadro dei fattori che contribuiscono a formare l'offerta complessiva di attrezzature mobili nei Comuni Capoluogo di Provincia, emerge come Milano e Torino abbiano la maggior disponibilità di tram (rispettivamente 3,7 e 2,3 vetture ogni 10 mila abitanti), mentre Cagliari (2,5 per 10 mila abitanti), La Spezia, Parma e Bologna (con 1,5 vetture per 10 mila abitanti ciascuna) e Modena (1,4) sono le città con la maggiore dotazione di filobus. Milano, infine, è di gran lunga la città italiana col maggior numero di vetture della metropolitana in rapporto alla popolazione (7 per 10 mila abitanti), seguita a distanza da Roma (2 per 10 mila abitanti).

	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale (vetture ogni 10.000 abitanti)
Milano	10	3,7	1,1	7,0	21,8
Cagliari	17,5	0,6	2,5	-	20,6
Bergamo	16,1	1,2	-	-	17,3
La Spezia	15,4	-	1,5	-	16,9
Torino	12,9	2,3	-	0,6	15,8
Firenze	13,4	0,5	-	-	13,9
Trieste	13,3	0,3	-	-	13,6
Parma	11,5	-	1,5	-	13
Genova	11,7	-	0,5	0,3	12,5
Bologna	11	-	1,5	-	12,5
Roma	9,8	0,6	0,1	2,0	12,5
Catania	11,5	-	-	0,3	11,8
Ancona	11,2	-	0,4	-	11,6
Venezia	11,2	0,2	-	-	11,4
Napoli	8,5	0,5	0,9	0,6	10,5
Padova	9,7	0,7	-	-	10,4
Rimini	9,6	-	0,3	-	9,9
Sassari	8,2	0,3	-	-	8,5
Palermo	8	-	-	-	8
Bari	7,3	-	-	-	7,3
Verona	7	-	-	-	7
Modena	4,2	-	1,4	-	5,6
Messina	2	0,3	-	-	2,3

Tabella 43 - Consistenza del parco veicolare adibito a trasporto pubblico nei grandi comuni (vetture per 10.000 abitanti), 2012. Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 da Istat, "Dati ambientali nelle città"

Per quanto riguarda i posti-km, nel 2012 gli autobus, che coprono la quota più consistente dell'offerta di trasporto pubblico urbano, fanno registrare in termini assoluti i valori più elevati: Roma (12.812 milioni di posti-km), Torino (3.971 milioni), Milano (3.593 milioni), Genova (2.578 milioni) e Napoli (1.853 milioni). I livelli di offerta più bassi (inferiori ai 5 milioni) si rilevano, invece, a Tempio Pausania (4,4 milioni), Carbonia (3,9 milioni), Lanusei (1,7 milioni) e Fermo (0,3 milioni).

Milano eroga la maggior offerta per tram, filobus e metropolitana in termini di posti-km (rispettivamente 3.184, 615 e 10.567 milioni). Elevati valori di posti-km sono offerti anche dalle tramvie di Torino (1.012 milioni) e Roma (990 milioni); sempre nella Capitale e a Bologna si rileva in valore assoluto elevata offerta di posti-km delle filovie: rispettivamente 135 e 108 milioni.

Il servizio offerto dalla metropolitana, oltre che a Milano, fa registrare buona dotazione assoluta anche a Roma (7.967 milioni di posti-km), Torino (1.238 milioni) e Napoli (1.206 milioni). Considerando il complesso delle modalità di trasporto pubblico sono Biella e Parma le città dove l'offerta di posti-km è cresciuta di più: nell'intervallo 2011-2012: rispettivamente +26,3 e +19,7%, mentre rapportando l'offerta complessiva alla popolazione è ancora Milano in testa alla graduatoria (con oltre 13.200 posti-km per abitante), seguita da Cagliari (oltre 8.300).

	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale (milioni di posti-km)
Roma	12.812,00	989,6	135,4	7.966,70	21.903,70
Milano	3.592,80	3.183,80	615	10.567,30	17.958,90
Torino	3.971,00	1.012,00	-	1.238,00	6.221,00
Napoli	1.852,50	80,4	38,5	1.206,40	3.177,80
Genova	2.577,90	-	79,4	179	2.836,30
Firenze	1.848,90	300,1	-	-	2.149,00
Venezia	1.644,20	75,7	-	-	1.719,90
Bologna	1.406,50	-	108	-	1.514,50
Messina	1.464,00	-	-	-	1.464,00
Trieste	1.236,60	9,4	-	-	1.246,00
Bari	1.019,10	-	-	-	1.019,10
Sassari	903,4	-	-	54,2	957,6
Bergamo	692,8	132,1	-	-	824,9
Parma	701,1	-	78,8	-	779,9

Tabella 44 - Milioni di posti-km offerti per modalità di trasporto pubblico nei grandi comuni, 2012.
Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

Il trasporto non di linea - Taxi e NCC

Nel territorio di Roma la densità di taxi è di 2,9 vetture ogni mille abitanti, un valore che la pone al secondo posto tra le grandi città dopo Milano. Seguono Napoli (2,5), Firenze (1,8), Torino e Bologna (1,7) e Genova (1,5), mentre rimangono molto indietro Palermo e Bari (0,5). Tuttavia, tenendo conto dell'estensione delle aree metropolitane su cui si svolge il servizio, i taxi sono maggiormente concentrati a Milano (26,7 vetture per kmq) e Napoli (20,3), e in misura minore a Torino (11,6), dove i taxi sono quindi più facilmente reperibili rispetto a Roma (5,9 vetture per kmq, ma se si considera solo la superficie interna al GRA si arriva a 20,8) e alle altre città. Anche in rapporto con la rete stradale, i due comuni con il più alto numero di taxi per km sono ancora Milano e Napoli.

Città	Licenze	Densità (taxi per 1000 ab.)	Densità (taxi per kmq)	Densità (taxi per km strada)
Roma	7661	2,9	5,9	0,9
Milano	4855	3,8	26,7	2,9
Napoli	2376	2,5	20,3	2,2
Torino	1505	1,7	11,6	0,9
Palermo	321	0,5	2,0	0,2
Genova	869	1,5	3,6	1,0
Bologna	640	1,7	4,5	0,8
Firenze	654	1,8	6,4	0,7
Bari	153	0,5	1,3	0,1

Tabella 45 - Densità dei taxi nelle grandi città italiane (2014) Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni, Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

È utile altresì riportare un confronto tra la densità dei taxi in alcune città europee e a New York.

Città	Numero di taxi	Stima popolazione area metropolitana (migliaia)	Densità (taxi ogni 1000 pers.)	Densità (taxi per kmq urbana)
Roma	7661	3798	2,02	6,90
Amsterdam	2400	1600	1,50	4,75
Barcellona	10482	4656	2,25	9,75
Berlino	6936	4006	1,73	5,15
Bruxelles	1248	2072	0,60	1,55
Copenaghen	2016	1231	1,64	4,45
Dublino	11299	1158	9,76	24,94
Helsinki	1500	1203	1,25	2,34
Londra	22174	10149	2,18	12,76
Madrid	15646	6183	2,53	11,84
New York	13437	20661	0,65	1,15

Tabella 46 - Densità dei taxi nelle principali città europee e New York (2014). Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni (aggiornamento 2014). Demographia, Demographia World Urban Areas, 10 edizione annuale (2014)

L'accesso al mercato dei servizi taxi e noleggio con conducente (NCC) presenta in Italia barriere legate alla programmazione quantitativa di regioni e comuni (che stabiliscono il numero e tipo di veicoli), alla disciplina delle modalità di svolgimento del servizio, e infine all'ottenimento delle licenze e autorizzazioni. Nonostante i titoli autorizzatori siano rilasciati gratuitamente tramite bando di concorso pubblico, per i taxi non sono stati effettuati nuovi rilasci negli ultimi anni, e i trasferimenti delle licenze esistenti hanno avuto carattere privato, generalmente a prezzi elevati. Inoltre, come più ampiamente illustrato nell'Atto di segnalazione adottato dall'Autorità in materia, negli ultimi anni, il settore è stato interessato da un profondo processo di innovazione e dalla diffusione di nuove piattaforme tecnologiche, che hanno semplificato la ricerca dei una vettura da parte dei clienti permettendo di localizzare la vettura disponibile più vicina.

3.6.2.2. Contratti di servizio

Dal censimento effettuato dall'Osservatorio emerge un quadro frammentato dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale, differente da regione a regione; secondo i dati trasmessi dalle regioni, il numero totale di contratti nelle regioni a statuto ordinario è pari a circa 880, che diventano oltre 1000 considerando anche le regioni a statuto speciale ed alcuni servizi ancora a carico dello Stato centrale.

In alcune realtà territoriali, titolare del contratto di servizio è un raggruppamento d'impresе, come ad esempio nel caso della regione Calabria, dove affidatarie dei contratti regionali per TPL su gomma sono 6 società consortili che raggruppano 28 aziende. Per contro, in altri casi si verifica che alcune imprese sono titolari di più contratti di servizio, anche in regioni differenti; si cita al riguardo il caso di Trenitalia (16 contratti di servizio con altrettante regioni, oltre Stato).

Sicilia e Campania fanno registrare il più alto numero di contratti di servizio con oltre 100 imprese, seguite da Lazio a quota 97 e Lombardia a 77. Generalmente il numero dei contratti è sempre più alto del numero delle imprese (eccetto per il Piemonte) poiché un'impresa può avere stipulato più contratti con enti territoriali diversi nell'ambito della stessa regione. Si evidenzia, peraltro, anche la possibilità che un'impresa possa avere contratti differenti per tipologia di servizio (es. urbano-extraurbano; ferrogomma ecc.). In alcuni casi i comuni realizzano direttamente il servizio (13 su tutto il territorio nazionale). Si tratta dei comuni laziali di Fara in Sabina, Graffignano, Ladispoli, Moricone, Santa Marinella, quelli lombardi di Gaggiano, Gorgonzola, Monte Isola, Pigra, Vendrognò, quelli toscani di Badia Tedalda e Talia, e il comune abruzzese di Sulmona.

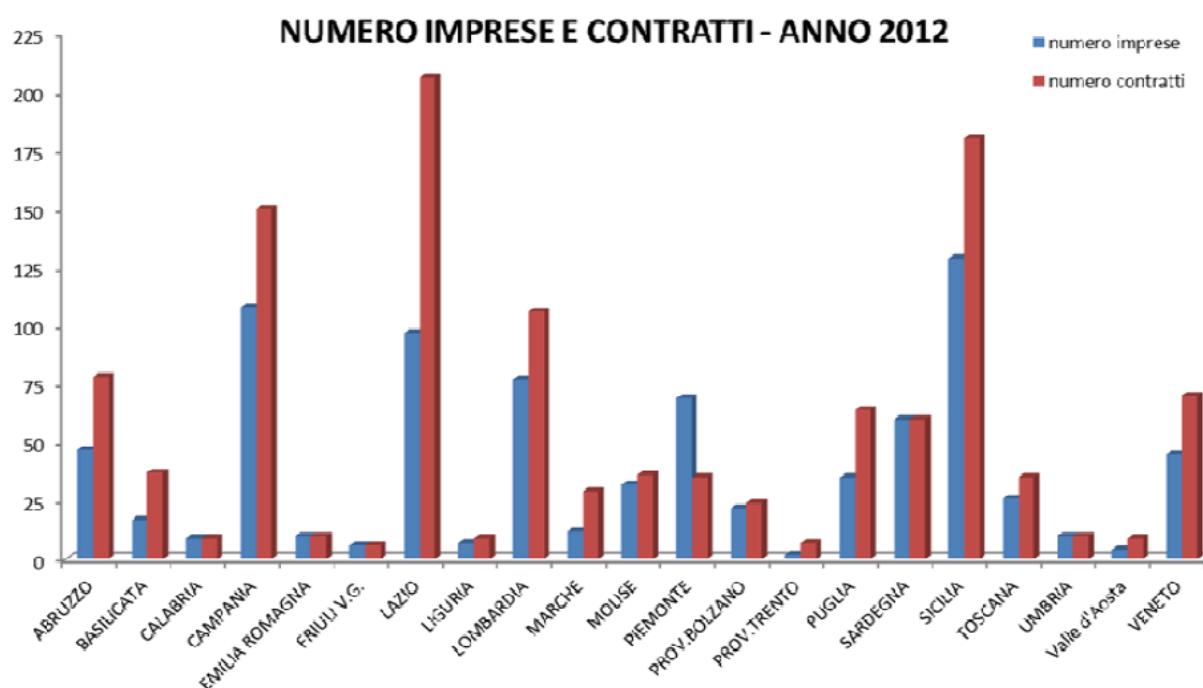


Figura 83 - Numero imprese e contratti per regione (2012). Fonte: Osservatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale. Relazione annuale al Parlamento 2014.

3.6.2.3 Contributi pubblici

L'ammontare totale del costo del servizio a carico dell'ente pubblico di riferimento, desunto dai prospetti inviati dalle Regioni a statuto ordinario, è pari a circa 6.400.000.000,00 euro, a cui vanno aggiunti i costi sostenuti dalle Regioni a statuto speciale ed i costi a carico dello Stato per un totale complessivo di circa 7.3 miliardi di Euro come evidenziato in tabella.

	Trasporto pubblico ferroviario					
	totale TPL (€)	Trenitalia	Altro ferroviario	gestore	Totale ferro	% ferro su TPL
Abruzzo	156.361.459	44.421.640	30.534.996		74.956.636	47,94
Basilicata	104.477.983	50.053.656	23.267.782		53.321.438	51,04
Calabria	251.936.131	95.521.395	28.864.865		124.386.261	49,37
Campania	674.681.822	152.215.274	150.056.298		302.269.572	44,80
Emilia Romagna	360.774.591		143.106.712		143.106.712	39,67
Lazio	1.152.956.428	219.000.000	94.000.000		313.000.000	27,15
Liguria	220.888.650	78.731.466	2.456.251		81.187.717	36,76
Lombardia	1.374.189.685		509.136.291		509.136.291	37,05
Marche	104.429.414	38.730.368			38.730.368	37,09
Molise	51.912.835	22.404.079			22.404.079	43,16
Piemonte	572.080.238	236.000.810	18.369.338		254.370.148	44,46
Puglia	411.981.528	60.008.000	193.335.855		253.341.855	61,49
Toscana	500.065.247	226.017.292	11.680.385		237.697.677	47,53
Umbria	98.806.805	36.496.638	7.016.042		43.512.680	44,04
Friuli Venezia Giulia	153.754.141	35.315.345	1.909.090		37.224.436	24,21
P.A di Bolzano	108.851.210	34.915.344	21.441.683		56.357.027	51,77
P.A. Trento	101.326.000	27.620.000	51.756.000		79.376.000	78,34
Veneto	388.122.263	127.548.376	7.723.887		134.822.263	34,74
Sardegna	193.522.716	40.467.450	27.688.260		68.155.710	35,22
Sicilia	357.598.732	111.535.920	25.500.000		137.035.920	38,32
Valle d'Aosta	41.955.000	23.000.000			23.000.000	54,82
TOTALE	7.380.672.887	1.464.997.685	1.294.203.480		2.827.356.876	38,31

Tabella 47 - Corrispettivi TPL contratti di servizio (2012). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

Nel grafico che segue sono riportati i valori totali dei corrispettivi dei contratti stipulati nell'ambito di ciascuna regione a statuto ordinario, posti a confronto con i dati di riparto del fondo TPL dell'anno 2013.

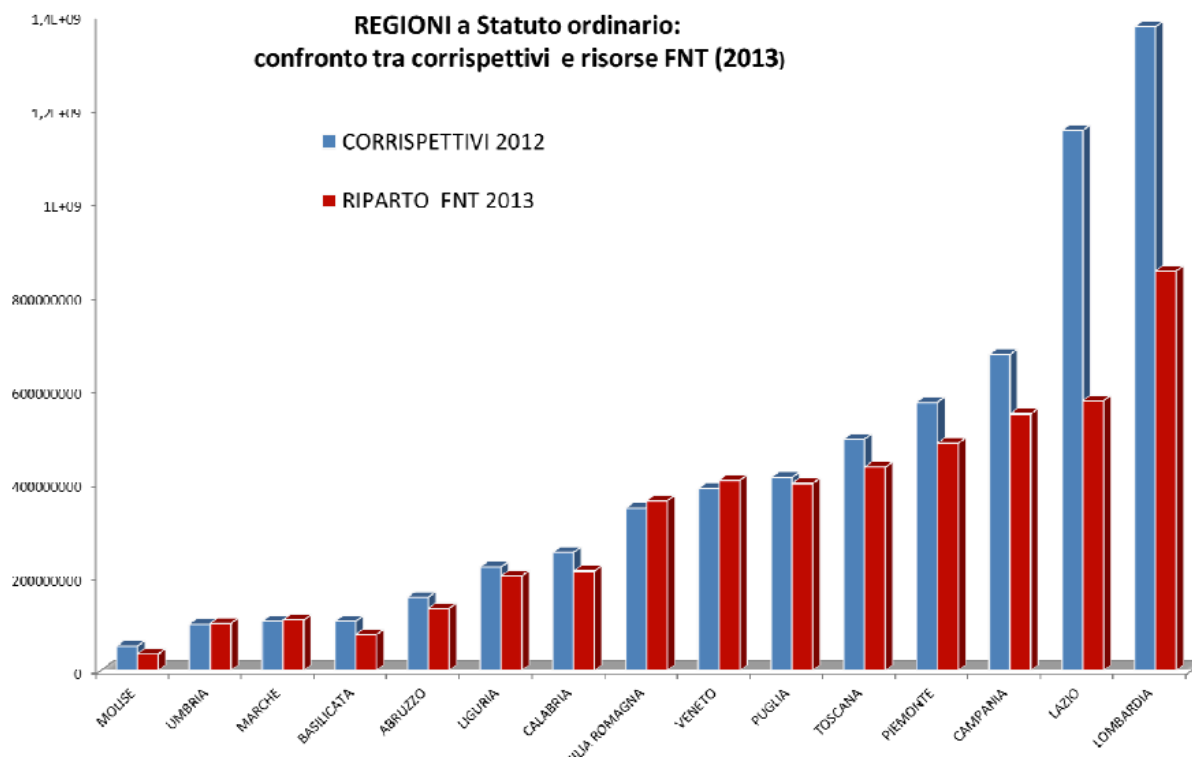


Figura 84 - Ammontare costo servizi TPL, regioni a statuto ordinario (2012). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

ANNO 2012	AMMONTARE CORRISPETTIVI	%	DM 382- RIPARTO ANNO 2013	%
ABRUZZO	156.361.459,00	2,43	132.577.053,68	2,69
BASILICATA	104.477.983,93	1,63	76.391.982,61	1,55
CALABRIA	251.936.131,58	3,92	212.418.996,80	4,31
CAMPANIA	674.681.822,63	10,50	547.558.017,26	11,11
EMILIA ROMAGNA	360.774.591,47	5,62	362.245.853,01	7,35
LAZIO	1.152.956.428,31	17,95	575.650.552,81	11,68
LIGURIA	220.888.650,81	3,44	201.576.263,78	4,09
LOMBARDIA	1.374.189.685,12	21,39	852.633.096,19	17,30
MARCHE	104.429.414,96	1,63	107.441.627,14	2,18
MOLISE	51.912.835,34	0,81	34.992.456,55	0,71
PIEMONTE	572.080.238,10	8,91	484.965.876,68	9,84
PUGLIA	411.981.528,19	6,41	399.209.715,56	8,10
TOSCANA	500.065.247,92	7,78	434.202.172,11	8,81
UMBRIA	98.806.805,61	1,54	100.048.854,63	2,03
VENETO	388.122.263,53	6,04	406.109.636,57	8,24
TOTALE	6.423.665.086,50	100	4.928.022.155,38	100

Tabella 48 - Ammontare importi TPL regioni a statuto ordinario (2012, confronto con riparto 2013). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

La Lombardia e il Lazio sono le Regioni con la spesa più alta; sono anche le Regioni che hanno al loro interno i contratti con gli importi singolarmente più elevati. Deve essere osservato, per quanto attiene la regione Lombardia, che il servizio svolto dalla ATM di Milano ha una peculiarità rispetto alla gran parte degli altri contratti, in quanto prevede un affidamento del servizio gross cost. Il Comune di Milano introita direttamente il costo dei biglietti ed eroga un contributo commisurato all'intero costo del servizio sostenuto dall'azienda per l'espletamento del servizio. Tale impostazione raffrontata a quelle seguite in altre regioni (contratti net-cost) comporta una ripartizione del fondo nazionale più o meno coerente in base al grado di copertura del fabbisogno (costi + ricavi).

La situazione complessiva dei contratti di servizio ferroviario è dettagliatamente riportata nella Relazione Annuale al Parlamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto pubblico locale (Relazione del 2014 per dati del 2012).

3.6.2.4 Ricavi e costi operativi

Costi di produzione

Nel 2012 rispetto al 2011 i costi totali sostenuti dagli operatori per la produzione fanno segnare un aumento del 3%. Tale trend è per lo più riconducibile un incremento del costo dei carburanti +7% e degli ammortamenti +10%. Il costo del personale, invece, si riduce del 2% a causa della riduzione della forza lavoro impiegata.

	2009	2010	2011	2012	Var.% 2011-12
Materie prime	100	108	114	123	7
Servizi	100	95	93	93	0
Ammortamenti	100	128	102	111	10
Costi operativi	100	101	100	102	2
Costo del personale	100	101	100	98	-2
Totale Costi della Produzione	100	101	100	103	3

Tabella 49 - Evoluzione costi della produzione. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

Ricavi da traffico

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale fa segnare a livello medio nazionale un miglioramento. Tale risultato va ricondotto ad un incremento delle tariffe (per compensare i tagli di trasferimenti pubblici) più sostenuto rispetto alla crescita fisiologica dei costi operativi di produzione.

In ogni caso, a livello medio nazionale, si è sempre molto al di sotto del valore obiettivo del 35, anche se è evidente la forte dispersione territoriale tra le aree settentrionali e le aree centro meridionali del Paese.

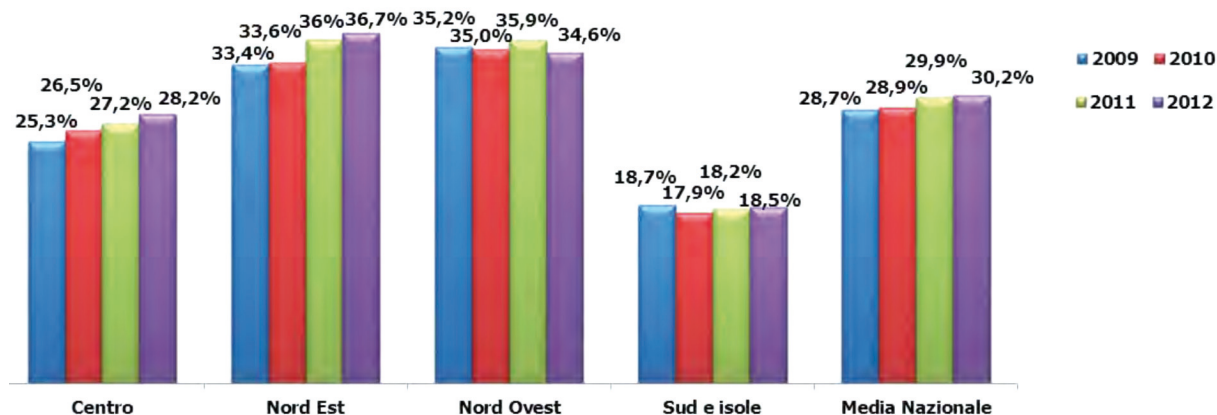


Figura 85 - Rapporto ricavi da traffico su costi operativi urbano + extraurbano. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

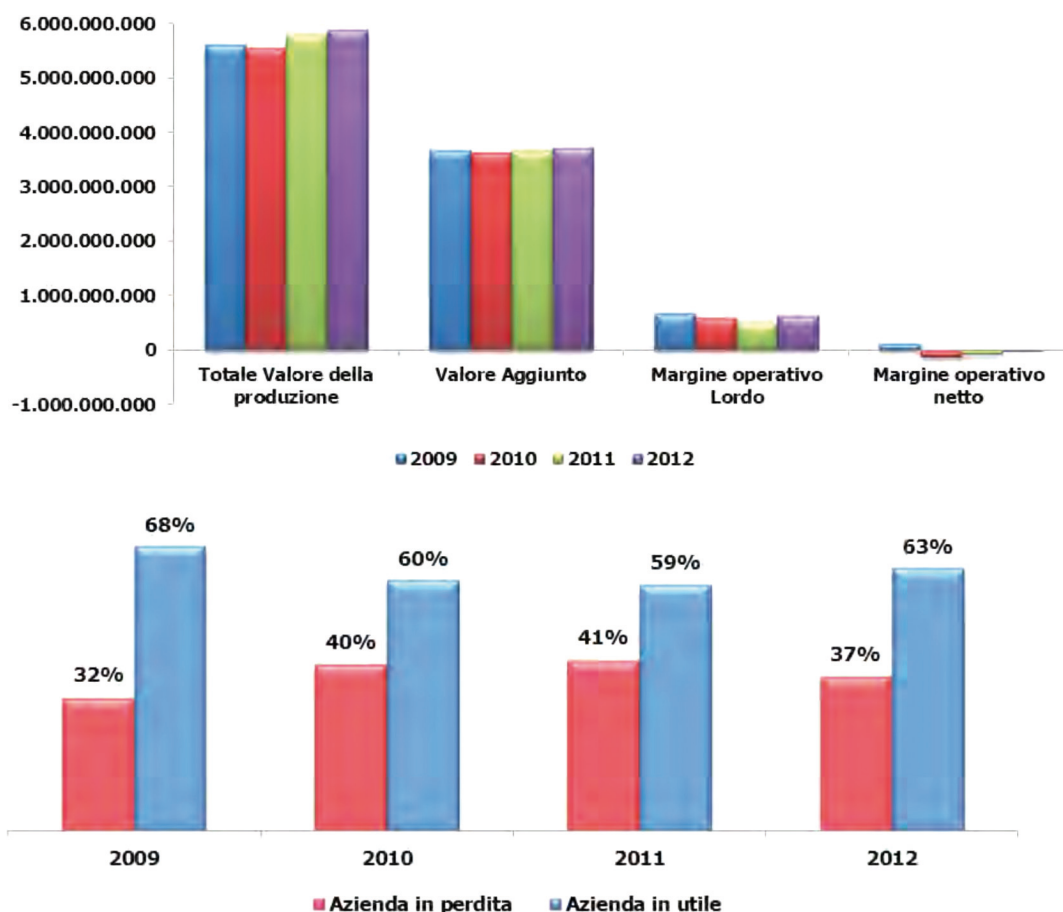


Figura 86 - Evoluzione indicatori gestionali e risultati d'esercizio. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

Nel 2012, rispetto ai tre anni precedenti, si registra un lieve miglioramento del valore aggiunto indicatore che esprime la capacità delle aziende di creare ricchezza ed è pari alla differenza tra ricavi totali (Totale valore della produzione) e costi sostenuti per l'acquisizione di risorse esterne (materie prime, semilavorati, servizi).

A cascata, quindi, si assiste anche ad un lieve incremento del margine operativo lordo (EBIT-DA). Tale indicatore, essendo espresso al lordo dei costi non monetari (ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni) rappresenta una prima misura dell'autofinanziamento operativo di un'azienda.

Si inverte, infine, il trend negativo relativo alla percentuale di aziende che chiudono i conti in rosso le quale passano, per la prima volta dopo vari anni dal 41 del 2011 al 37 del 2012.

3.6.2.5 Aspetti tariffari

Il tema delle tariffe, in un periodo di riduzione di trasferimenti pubblici e conseguentemente di servizio, ha perso il ruolo da protagonista assunto negli anni precedenti. L'aumento dei prezzi è stato spesso la risposta più immediata utilizzata da molte amministrazioni pubbliche che si sono trovate costrette a chiedere all'utenza un maggiore contributo per la copertura dei costi del servizio. Ciò ha avuto come effetto immediato un miglioramento sui flussi reddituali delle aziende anche se non interamente compensativo dei tagli subiti ma che è destinato a congelarsi se non alimentato da adeguate risorse. Nonostante il livello delle tariffe infatti sia comunque ben al di sotto dei livelli europei, i margini per ulteriori aumenti si sono drasticamente ridotti soprattutto perché non affiancati da miglioramenti nella qualità del servizio.

Nonostante le pubbliche amministrazioni tendano a privilegiare i viaggiatori abituali a dispetto di quelli occasionali applicando maggiori aumenti a quest'ultimi rispetto ai primi, per il primo anno l'aumento dell'abbonamento mensile risulta maggiore (2,6%) rispetto a quello del biglietto a tempo (1,9%). A livello territoriale si evidenzia che il Centro dopo un'impennata di aumento registrata lo scorso anno, dovuta principalmente all'aumento di Roma, ha registrato tra il 2013 e il 2014 una completa stabilità sia per quanto riguarda il biglietto a tempo che l'abbonamento mensile. Il Nord Ovest registra invece un aumento del biglietto a tempo sostenuto (0,7%) e un aumento significativo dell'abbonamento mensile dovuto principalmente all'aumento registrato a Milano. Il Nord Est e Sud e Isole tra il 2013-2014 registrano un andamento simile di aumento. Nel Nord Est il biglietto a tempo è aumentato del 4,1% mentre nel Sud e Isole del 3,6%, l'abbonamento mensile nel primo è aumentato dell'1,2% e nel secondo 1,8%.

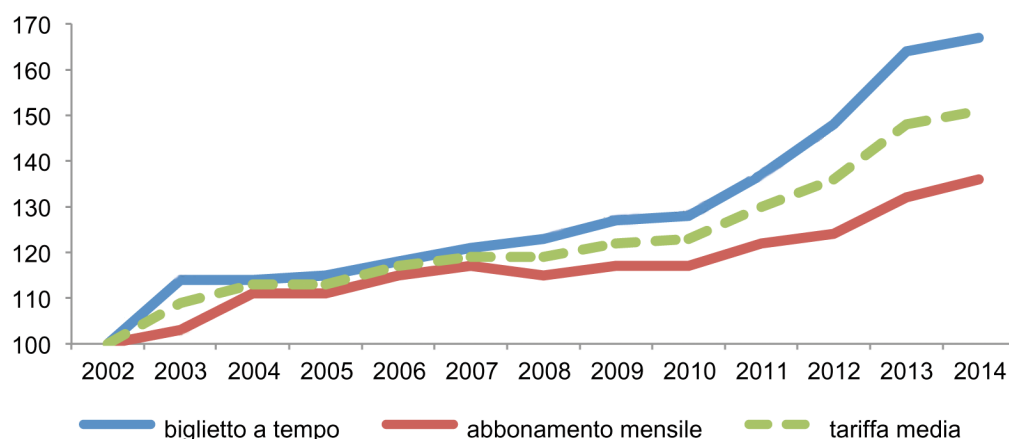


Figura 87 - Evoluzione tariffaria in ambito urbano. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su siti web aziendali

La tabella seguente mostra la media del biglietto per le diverse fasce chilometriche considerate. A livello nazionale la tariffa media risulta, per la fascia 1-6 km, pari a 1,30 euro registrando un aumento rispetto al 2013 pari al 4,8%. Per la fascia 20-30 km invece la tariffa media risulta pari a 2,77 euro mentre per la fascia 50-60 km pari a 4,43 euro. La variazione rispetto al 2013 è stata simile per le due fasce, il 5,3% per la prima e il 5,5% per la seconda. A livello territoriale non si riscontrano sostanziali differenze all'interno delle diverse fasce chilometriche.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2013	media 2014	media 2013	media 2014	media 2013	media 2014
Nord Ovest	9	1,34	1,38	2,61	2,72	4,36	4,52
Nord Est	16	1,19	1,28	2,89	2,97	4,18	4,54
Centro	8	1,19	1,29	2,66	3,00	4,42	4,77
Sud e Isole	11	1,27	1,27	2,25	2,35	3,96	4,00
Media Nazionale	44	1,24	1,30	2,63	2,77	4,20	4,43

Tabella 50 - Prezzo medio del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Per la fascia 1-6 km, il prezzo dell'abbonamento mensile è addirittura inferiore a quello del servizio urbano e pari a 31,97 euro superiore al valore del 2013 del 4,4%. Per la fascia 20-30 km invece l'abbonamento medio mensile risulta pari a 55,03 euro mentre per la fascia 50-60 km a 76,83 euro. La variazione rispetto al 2013 è stata rispettivamente del 2,8% per la fascia 20-30 km e 4,5% per quella 50-60 km.

Ripartizione territoriale	var % 2013-2014		
	Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	3,0	4,2	3,7
Nord Est	7,6	2,8	8,6
Centro	8,4	12,8	7,9
Sud e Isole	0,0	4,4	1,0
Media Nazionale	4,8	5,3	5,5

Tabella 51 - Variazione del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA

La sostanziale omogeneità dei prezzi a livello territoriale che si è riscontrata all'interno delle tariffe del biglietto non si verifica nell'abbonamento mensile. Soprattutto per la fascia più alta si osserva un abbonamento medio del Nord Ovest che raggiunge quasi i 100 euro (95,21 euro) contro un abbonamento del Nord Est pari a solo 63,63 euro.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2013	media 2014	media 2013	media 2014	media 2013	media 2014
Nord Ovest	9	31,94	32,75	61,50	61,63	84,25	95,21
Nord Est	16	29,99	31,11	51,16	52,46	61,42	63,63
Centro	8	31,16	34,88	50,30	54,44	71,18	76,43
Sud e Isole	11	30,21	30,46	59,41	59,98	85,86	86,76
Media Nazionale	44	30,62	31,97	55,03	56,55	73,52	76,83

Tabella 52 - Prezzo medio dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Ripartizione territoriale	var % 2013-2014		
	Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	2,5	0,2	13,0
Nord Est	3,7	2,5	3,6
Centro	11,9	8,2	7,4
Sud e Isole	0,8	1,0	1,0
Media Nazionale	4,4	2,8	4,5

Tabella 53 -Variazione dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Taxi

Il confronto delle componenti tariffarie del servizio taxi dovrebbe tenere presente le differenze strutturali tra le città (estensione territoriale, caratteristiche urbanistiche e di viabilità, livello di congestione ed offerta di Tpl. A fronte delle specificità di ogni città, si osserva che nelle città del sud le tariffe (sia chilometrica sia oraria) si attestano su valori mediamente inferiori; a Palermo si rileva il minor costo orario (16,90 euro) e il minor importo fisso alla partenza (2,54 euro), mentre il minor costo chilometrico iniziale è applicato a Napoli (0,77 euro/km). Roma si pone in linea con Milano (ove si registra il costo massimo orario 27,76 euro) e Torino. Il costo di una corsa standard (5 km di percorso con 5 minuti di sosta o di traffico) a Roma appare in linea con le città di Bologna e Milano, mentre risulta avere un costo lievemente inferiore alle città del nord-est e superiore alle città del sud considerate, con uno scarto superiore all'euro. Il confronto tariffario con le grandi città europee e New York permette di rilevare come il prezzo medio della corsa tipo ipotizzata presenti per Roma valori simili a Parigi e Dublino. I più alti prezzi si rilevano a Londra (14,34), Helsinki (16,45) e Copenaghen (16,68).

Città	Importo fisso alla partenza (€)	Tariffa a tempo iniziale (€/h)	Tariffa chilometrica iniziale (€/km)	Tariffa chilometrica extraurbana (€/km)	Supplementi (€)		Prezzo di una corsa standard (€) (5 km, 5 min) (a)
					Festivo	Notturmo	
Roma	3,00	27,00	1,10	-	1,50	3,50	10,70
Milano (b)	3,20	27,76	1,06	1,80	2,00	3,00	10,60
Napoli	3,50	18,00	0,77	1,54	2,50	2,50	8,65
Torino (b)	3,50	25,50	1,05	1,43	1,50	2,50	12,00
Palermo	2,54	16,90	0,84	1,49	1,58	1,91	8,00
Genova	5,00	24,00	0,90	1,50	2,00	2,50	11,50
Bologna (c)	3,00	24,00	1,13-1,15	1,40	1,70	2,60	10,61
Firenze (b)	3,30	24,00	0,91	1,64	2,00	3,30	11,20
Bari (b)	3,00	20,00	0,80	1,40	2,00	2,00	9,14

Tabella 54 - Confronto componenti tariffarie servizio taxi in diverse città. Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni (agosto 2013)

(a) Le corse standard sono simulate calcolando gli scatti in 5 km di viaggio e 5 minuti di sosta nel traffico o in attesa, con un taxi su piazza e tariffa diurna feriali urbana, tenendo conto delle tariffe progressive e ipotizzando che i minuti di sosta siano metà nella parte iniziale e metà nella parte finale del tragitto.

(b) Tariffa progressiva secondo i km percorsi; il costo extraurbano corrisponde (eccetto Firenze) alla tariffa praticata quando la vettura viaggia a oltre 50 km/h per più di 1 minuto.

(c) Tariffa progressiva secondo l'importo segnato dal tassametro; la tariffa chilometrica è 1,15 € nei primi 2 km e 1,13 nei successivi 2.

3.6.2.6 Indicatori di qualità

L'Osservatorio Audimob dell'Isfort rileva i livelli di soddisfazione nell'uso dei mezzi pubblici distinguendo utenti di autobus e treno, locali e regionali. Al riguardo, gli utenti abituali, ovvero che fanno ricorso al mezzo almeno 3 o 4 volte a settimana, sono di norma un po' meno soddisfatti rispetto agli utenti saltuari e nel 2013. La forbice si è leggermente allargata per la metropolitana, il treno locale e il pullman. Nel caso dell'autobus/tram i punteggi di soddisfazione restano invece allineati tra utenti saltuari e utenti sistematici.

Punteggi 1-10	2013	2012	2011
Autobus/Tram			
Utenti abituali	6,2	6,1	6,2
Utenti saltuari	6,2	6,1	6,1
Metropolitana			
Utenti abituali	7,3	7,4	7,4
Utenti saltuari	7,6	7,6	7,6
Treno locale/regionale			
Utenti abituali	5,5	5,4	5,6
Utenti saltuari	6,1	6,2	6,2
Pullman/Autobus extraurbano			
Utenti abituali	6,4	6,5	6,5
Utenti saltuari	6,7	6,6	6,6

Tabella 55 - Soddisfazione in base alla frequenza d'uso degli intervistati. Punteggi 1-10. Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

Per segmentazione è quello territoriale, guardando all'autobus, le differenze tra le aree del Paese sono piuttosto marcate, tuttavia nel 2013 i divari si sono un po' ridotti (a differenza di quanto era avvenuto nel 2012). Il Nord-Est resta l'area territoriale dove la qualità percepita del

trasporto urbano di superficie è più alta, con un punteggio medio pari a 7 (conferma il dato del 2012 e migliora quello del 2008). Sufficienza piena per l'autobus/tram nel Nord-Ovest (anche in questo caso una conferma sul 2012 e un significativo miglioramento rispetto al 2008). Le note dolenti riguardano il Centro Italia e soprattutto il Mezzogiorno, dove i valori medi scendono sotto la sufficienza, fermandosi rispettivamente a 5,9 e a 5,6 (valori comunque in leggera crescita rispetto sia al 2012 che al 2008).

Punteggi 1-10	Autobus e tram			Metropolitana		
	2013	2012	2008	2013	2012	2008
Nord-Ovest	6,6	6,6	6,3	8,2	8,0	7,6
Nord-Est	7,0	7,0	6,8	-	-	-
Centro	5,9	5,7	5,5	6,9	7,1	7,0
Sud e Isole	5,6	5,5	5,5	7,3	7,3	7,1
Totale	6,2	6,1	6,0	7,6	7,6	7,3

Tabella 56 - Soddisfazione di alcuni mezzi di trasporto pubblico urbano per circoscrizione territoriale. Punteggi 1-10. Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

Per la metropolitana, una riconosciuta eccellenza si registra nelle città del Nord- Ovest, dove il punteggio medio supera l'8 ed espone una significativa crescita rispetto al 2008 (da 7,6 a 8,2). Meno brillante la percezione di qualità della metropolitana nel Centro Italia (Roma) con uno scivolamento al voto medio di 6,9 (dal 7,1 del 2012) e anche al Sud (Napoli) dove tuttavia la valutazione media resta ben superiore al 7.

Per quanto riguarda la velocità media percepita dei diversi mezzi di trasporto, il tendenziale allungamento medio degli spostamenti, a fronte di un consumo di tempo di fatto stabilizzato, sta determinando un progressivo, seppure molto graduale, incremento delle velocità medie delle percorrenze. In particolare nel 2013 i dati relativi al trasporto urbano evidenziano un leggero aumento della velocità media dell'auto (29km/h) che si attesta al doppio di quella dei mezzi pubblici (15km/h, stabile rispetto al 2012), mentre un sorprendente decremento della velocità media in ambito urbano ha riguardato la moto (30km/h, riallineandosi ai livelli del 2011 dopo l'exploit del 2012). Per gli spostamenti extra-urbani la crescita della velocità media è più pronunciata per i mezzi di trasporto collettivo (da 39km/h del 2012 a 42km/h del 2013), con una distanza molto più ridotta rispetto all'auto (48km/h) e alla moto (43km/h). Si conferma quindi che la criticità competitiva sui tempi di percorrenza per i mezzi collettivi di trasporto si concentra nei perimetri urbani, mentre le relazioni extraurbane, sia per la componente ferroviaria che per quella su gomma, assicura tempi di spostamento assolutamente ragionevoli e competitivi rispetto a quelli dei mezzi privati.

Parte seconda – Attività dell'Autorità

1. Introduzione

Questa sezione del Rapporto presenta le principali attività svolte dalla Autorità di regolazione dei trasporti nel periodo di riferimento (1 luglio 2014 – 30 giugno 2015) in esecuzione di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni ed integrazioni (di seguito anche “legge istitutiva” o art. 37 dl 301/2011).

Ove ciò rilevi, si evidenziano i passaggi nei quali il Rapporto tiene luogo delle relazioni che l'Autorità è tenuta a presentare in esecuzione di specifiche ed ulteriori disposizioni normative. Nel descrivere le azioni intraprese e le misure adottate dall'Autorità si fa rinvio agli atti ed ai provvedimenti di cui si fornisce anche un separato elenco nella parte III del presente Rapporto.

2. Organizzazione, funzionamento, finanza e personale

2.1 Organizzazione e funzionamento

Nel periodo di riferimento sono proseguite le azioni necessarie ad integrare l'assetto organizzativo e ad assicurare il pieno funzionamento dell'Autorità. Tutti gli Uffici previsti dal Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento della Autorità sono stati costituiti e se ne è assicurata la continuità della gestione e del coordinamento mediante la preposizione agli stessi di un Segretario Generale, come previsto dalle norme istitutive.

Sul piano delle procedure a rilevanza esterna ed interna, l'Autorità ha adottato modifiche dei Regolamenti inerenti il trattamento giuridico ed economico del personale e la disciplina contabile. In quest'ultimo caso, in particolare, l'Autorità ha adeguato il testo al mutato quadro normativo in materia di acquisto di beni e servizi, precisato la disciplina in materia di procedimenti di spesa e di impegno ed integrato il regolamento con disposizioni in materia di trasferte e missioni del personale e del Consiglio. L'Autorità ha altresì adottato la disciplina dell'orario di lavoro e di servizio e del servizio sostitutivo di mensa e rideterminato la propria pianta organica per tener conto di quanto previsto dal decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 (v. *infra*).

In esecuzione dell'art. 27 del Regolamento di organizzazione e funzionamento, con Delibera n. 15/2015 del 19 febbraio 2015, l'Autorità ha nominato il Nucleo di valutazione incaricato di svolgere attività di “valutazione e controllo strategico finalizzata alla verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio”. Conseguentemente ha approvato il sistema di misurazione e valutazione della performance – *Performance Management* – destinato a tutto il personale dipendente ed ispirato a principi di meritocrazia e di miglioramento continuo della *performance*. Il sistema è finalizzato non soltanto all'erogazione del premio annuale di risultato ed agli eventuali avanzamenti di carriera del personale, ma anche e soprattutto a migliorare gli *skills* di tutte le persone coinvolte. Gli elementi caratterizzanti del sistema sono la addizionalità degli obiettivi rispetto ai compiti degli uffici e la misurabilità dei risultati attesi. Al momento della redazione del presente Rapporto si è conclusa la fase di assegnazione, per tutto il personale dell'Autorità, degli obiettivi relativi all'anno 2015.

Il 25 marzo 2015 il Consiglio dell'Autorità ha approvato, in via preliminare, il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015 – 2017 per la successiva acquisizione dell'avviso

delle Associazioni rappresentate nel Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti, così come previsto dall'art. 10 del Decreto legislativo 14 marzo 2013 n. 33, recante il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni". Conseguentemente, l'Autorità ha aggiornato ed implementato la sezione "Autorità trasparente" del proprio sito web istituzionale.

Il 7 maggio 2015, il Consiglio ha approvato in via preliminare il Codice Etico applicabile a tutti i soggetti che, a qualsiasi titolo, intrattengano rapporti con l'Autorità. Alla finalizzazione del Codice seguirà la designazione del Garante Etico, come previsto dal Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità.

Non ultimo, hanno preso pienamente avvio le attività dell'Advisory Board il cui primi elaborati saranno discussi in occasione di un convegno che si terrà in occasione del secondo anniversario dell'Autorità.

2.1.1 L'esecuzione delle misure di razionalizzazione delle Autorità indipendenti

Come noto, il decreto legge 26 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, ha dettato, tra l'altro, all'art. 22, una serie di obblighi finalizzati alla razionalizzazione delle autorità indipendenti. Dell'adempimento di tali obblighi da parte dell'Autorità si rende di seguito conto partitamente.

Più specificamente, il comma 4 dell'art. 22 prevede l'obbligo della gestione unitaria delle procedure di reclutamento del personale tra le Autorità. A tal riguardo, il 9 marzo del corrente anno è entrata in vigore una convenzione quadro tra tutte le Autorità indipendenti interessate dal provvedimento (Autorità garante della concorrenza e del mercato, Commissione nazionale per le società e la borsa, Autorità di regolazione dei trasporti, Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, Garante per la protezione dei dati personali, Autorità nazionale anticorruzione, Commissione di vigilanza sui fondi pensione e Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali) che disciplina, fra l'altro, le modalità concrete di svolgimento delle procedure di reclutamento oggetto di gestione unitaria, la comunicazione annuale da parte di ciascuna Autorità delle proprie esigenze di personale e l'individuazione del "Referente della Convenzione Quadro".

Per quanto riguarda il comma 5 dell'art. 22, che impone alle Autorità indipendenti di ridurre in misura non inferiore al 20% il trattamento accessorio del personale anche con qualifica dirigenziale, l'unico istituto al quale tale provvedimento risulta applicabile nel 2014, è il premio di risultato. A tale proposito, con decisione del 24 ottobre 2014, l'Autorità ha fissato al 15% dello stipendio lordo il valore massimo del premio di risultato riducendo, così, del 25% il valore massimo precedentemente previsto dall'art. 38 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale (20%), che è stato successivamente modificato a regime. Tale valore era originariamente previsto al 20%, inferiore del 25% al massimo previsto per l'annualità 2014. In fase di applicazione degli istituti ulteriori del lavoro straordinario e, ove disposta, dell'indennità di funzione si terrà conto delle prescrizioni di cui all'art.22, comma 5, del Decreto.

I commi 6 e 9, lettera f), dell'art. 22 impongono inoltre, di ridurre a decorrere dal 1 ottobre 2014 ed in misura non inferiore al 50% rispetto a quella complessivamente sostenuta nel 2013, la spesa per incarichi di consulenza, studio e ricerca e quella per gli organi collegiali non previsti dalla legge. Tale spesa non deve comunque eccedere il 2% di quella complessiva. In proposito, le spese dell'Autorità sono state pari al 1,92% del totale di quella complessiva e tutte impegnate entro il 30 settembre 2014. Rileva al riguardo la circostanza che l'Autorità è stata costituita il 17 settembre 2013 e che, pertanto, il 2013 non può essere considerato come base di riferimento per il contenimento della spesa. D'altra parte l'esercizio 2014 è stato anch'esso caratterizzato

da una struttura delle spese non ancora a pieno regime in quanto, sebbene questo abbia costituito il primo esercizio completo di gestione, l'operatività è stata limitata dalle tempistiche di completamento delle procedure di selezione del personale proveniente da pubbliche amministrazioni nonché dagli interventi normativi che hanno rallentato l'evolversi previsto delle attività. Tale effetto traslativo della spesa si riscontra dunque anche nel valore dell'indice sopra calcolato, in quanto la registrazione di un minor volume di spesa complessiva al termine dell'esercizio ha comportato la rilevazione di un maggior valore relativo dell'indice stesso.

Il comma 7 dell'art. 22 impone alle Autorità indipendenti di gestire in forma unitaria i propri servizi strumentali mediante la stipula di convenzioni o la costituzione di uffici comuni ad almeno due organismi indicando il termine del 31 dicembre 2014 per il relativo adempimento in relazione ad almeno tre dei seguenti servizi: affari generali, servizi finanziari e contabili, acquisti e appalti, amministrazione del personale, gestione del patrimonio, servizi tecnici e logistici, sistemi informativi ed informatici. Al riguardo, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato il proprio insediamento nei termini e con le modalità di cui al DPCM del 3 dicembre 2013 che ha fissato la sede presso gli uffici situati nel palazzo Lingotto di Torino e ritenuto congruo il termine di nove anni per la durata del contratto di comodato gratuito stipulato con il Politecnico di Torino nel maggio 2014 per il rimborso dei costi di gestione calcolati sulla base della superficie occupata e quelli delle utenze attive. Liberando gli spazi temporaneamente messi a disposizione dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato, in virtù di un analogo contratto di comodato gratuito e sulla base del medesimo DPCM, l'Autorità ha, altresì, completato l'insediamento di alcuni suoi uffici operativi nei locali di proprietà della attuale Agenzia delle dogane e dei monopoli a Roma, presso l'immobile sito in Piazza Mastai.

Sia nel caso della sede di Torino che in quello degli uffici di Roma, gli accordi intercorrenti, rispettivamente, con il Politecnico e l'Agenzia delle dogane e dei Monopoli contemplano, oltre all'uso dei locali a titolo gratuito, l'adesione dell'Autorità ad una serie di servizi in comune attinenti alla logistica ed alla gestione del patrimonio, alle reti ed ai servizi tecnici ed ai sistemi informativi ed informatici. Invero, tali accordi, conformi al sopracitato DPCM, precedono ed anticipano le prescrizioni derivanti dall'art. 22 del dl n. 90/2014 nella versione risultante dalla legge di conversione. Pur avendo, quindi, di fatto dato corso anticipatamente agli adempimenti previsti con finalità di contenimento della spesa e razionalizzazione, l'Autorità si propone di esplorare ulteriori forme di collaborazione per le medesime finalità anche con altre Autorità indipendenti ed, in particolare, per quanto concerne i servizi relativi agli appalti, alle assicurazioni, alle missioni e trasferte ed alla finanza.

In relazione ai vincoli previsti dal comma 8 dell'art. 22, che impone alle Autorità indipendenti l'uso delle convenzioni quadro (CONSIP) in materia di acquisto di beni e servizi, previsti dagli artt. 26 della legge 488/1999 e art. 58 della legge 388/2008, nel periodo di riferimento l'Autorità ha fatto uso della convenzione telefonia mobile e della convenzione SCR Piemonte per la telefonia fissa, la connettività e gli approvvigionamenti di carta e cancelleria. Inoltre è stata ampiamente utilizzata la piattaforma MEPA di CONSIP per l'acquisto di beni e servizi di valore inferiore alla soglia comunitaria, ai sensi dell'art. 1, comma 450 della legge 27.12.2006, n. 296.

Quanto poi ai vincoli previsti dal comma 9 dell'art. 22, lettere da a) a e), che impongono alle Autorità indipendenti di contenere le spese di funzionamento, premesso quanto sopra illustrato in ordine all'uso gratuito degli immobili di Torino e Roma, in conseguenza della sopravvenuta impossibilità di indire autonomamente procedure concorsuali, con le assunzioni avvenute nel corso del primo semestre del 2015 la percentuale di personale a tempo indeterminato impiegata presso la sede principale di Torino è stata del 70%, nel rispetto del limite minimo fissato dalla legge. Peraltro, la spesa sostenuta nell'anno 2014 per la gestione degli uffici di Roma è stata di € 1.697.854,57, pari a circa il 14% della spesa complessiva, inferiore al limite massimo del 20% di cui al citato D.L. 90/2014.

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 13 del D.L. 24 aprile 2014 n. 66, recante "Misure urgenti

per la competitività e la giustizia sociale”, il limite massimo retributivo riferito al primo presidente della Corte di cassazione previsto dagli artt. 23-bis e 23-ter del dl n. 201/2011, è fissato in € 240.000 annui al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico del dipendente. Pertanto il trattamento retributivo del Presidente e dei componenti del Collegio dell’Autorità e degli altri emolumenti che, sulla base del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico dell’Autorità è ad essi rapportato, è stato determinato in relazione alla normativa sopra citata.

2.2 Personale e Reclutamento

Al 30 giugno 2015, il personale a tempo indeterminato inserito nei ruoli dell’Autorità è di 46 unità (delle quali 5 di qualifica dirigenziale, 32 funzionari e 9 operativi), pari a poco più della metà di quello totale (90 unità) previsto nella pianta organica. Tale contingente è determinato sulla base della legge istitutiva, che prevede un organico a tempo indeterminato pari ad 80 unità, alle quali si aggiungono 10 ulteriori unità da destinare alle funzioni di cui al decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2014”. Come più dettagliatamente illustrato in prosieguo, il d. lgs. 169/2014, come già avvenuto sulla base del decreto legislativo n. 70/2014 in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, attribuisce all’Autorità funzioni ulteriori rispetto a quelle previste dalla legge istitutiva in materia di tutela dei diritti dei passeggeri via autobus.

Al reclutamento del personale si è proceduto con apposite procedure di selezione pubblica ai sensi dell’art. 37, comma 6 b-bis del dl. n. 201/2011 e, per quanto possibile, attingendo alle graduatorie degli idonei già formate in occasione di precedenti analoghe procedure. Con riferimento al contenzioso relativo alle predette procedure di selezione, di interesse le ordinanze del TAR Lazio, Roma, n. 11437/2014; n. 12958/2014 e n. 2897/2015, con le quali è stata affermata in materia la competenza del Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte. Di interesse, altresì, il primo pronunciamento di merito in primo grado sinora intervenuto al riguardo con il quale è stata dichiarata la inammissibilità del relativo ricorso.

L’Autorità ha, altresì, dato corso alle procedure per il reclutamento del personale ai sensi della legge 12 marzo 1999, n. 68 recante “Norme per il diritto al lavoro dei disabili” mediante la sottoscrizione di una apposita Convenzione con la Provincia di Torino in esecuzione della quale una unità di personale sarà reclutata nel mese di luglio 2015 ed una all’inizio del 2016. Gli inserimenti saranno effettuati tramite assunzioni nominative ai sensi dell’art. 11, comma 4, della l. n. 68/99.

Da ultimo (giugno 2015), l’Autorità ha adottato gli atti prodromici all’avvio delle procedure di reclutamento mediante concorso pubblico delle restanti unità di personale a tempo indeterminato come previsto dalla pianta organica. Al riguardo, atteso quanto disposto dall’art. 22 del citato dl n. 90/2014, l’avvio della procedura di concorso è preceduta da una fase di consultazione delle autorità indipendenti, che è in corso al momento della redazione del presente rapporto.

Al personale a tempo indeterminato in servizio si aggiungono, sempre alla data del 30 giugno, 3 unità di personale assegnato alla diretta collaborazione con il Presidente ed i Componenti, il responsabile della Comunicazione e Stampa e 5 esperti. È, altresì, in corso la formalizzazione dell’incarico al Chief Economist designato dal Consiglio.

Infine, il 12 marzo 2015 l’Autorità ha deliberato di attivare, presso la propria sede di Torino, tirocini formativi e di orientamento. I tirocini saranno di tipo curriculare (per studenti iscritti all’ultimo anno di un Master universitario di I o II livello avente ad oggetto tematiche attinenti all’attività istituzionale della Autorità) o extracurricolari (per tirocinanti che abbiano conseguito il diploma di laurea, o il dottorato di ricerca, o un Master universitario di I o II livello in discipline

inerenti materie di interesse dell'Autorità da non oltre un anno). Al momento della redazione del presente Rapporto nove Università e Istituti universitari hanno manifestato il proprio interesse a stipulare una convenzione con l'Autorità avente ad oggetto l'attivazione di entrambe o di una delle due tipologie di tirocinio sopra citate.

2.3 Autofinanziamento

A regwime, sulla base della legge istitutiva, l'Autorità è interamente finanziata con il contributo da parte dei soggetti regolati essendosi esaurita la fase del contributo una tantum anticipato dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato. Sotto il profilo procedurale, il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità e sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze. Riguardo alla misura del contributo, in base alle norme istitutive, essa non può eccedere l'uno per mille del fatturato riferito all'ultimo esercizio dell'impresa.

Nel 2015, con la Delibera n. 78/2014, si è provveduto alla individuazione dei soggetti sottoposti all'obbligo contributivo di cui all'art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011, convertito con legge n. 214/2011. Al riguardo, oltre alla classificazione ATECO, si è tenuto conto delle attività effettivamente svolta dalle imprese, verificata tramite l'utilizzo di visure camerali e banche dati e di approfondimenti specifici avvenuti durante incontri con le associazioni di categoria. Ciò al fine anche di escludere le imprese che, pur avendo un codice ATECO concernente i settori dei trasporti, non svolgono attività ricomprese tra quelle oggetto di regolazione dell'Autorità. Inoltre il versamento del contributo attualmente previsto consente alle stesse imprese, salvo verifica dell'Autorità, di escludere dal fatturato "rilevante" ai fini contributivi i ricavi eventualmente realizzati nell'esercizio di attività non pertinenti.

Riguardo alle aliquote, per il 2015 è stata mantenuta l'aliquota ordinaria dello 0,4 per mille già stabilita nel 2014 ed è stata introdotta l'aliquota ridotta dello 0,2 per mille per il settore della logistica e autotrasporto, sia in considerazione del rilevante numero di operatori presenti in tale mercato, che comporta un elevato numero di soggetti tenuti al contributo, sia a causa della diversità di esigenza regolatoria in questi due settori. Inoltre è stata eliminata la soglia di Euro 80 milioni - stabilita nel 2014 - al fine di evitare che la contribuzione al finanziamento gravi su un ridotto numero di soggetti ed è stato previsto che il versamento non sia dovuto per importi contributivi pari od inferiori ad Euro 6.000. In considerazione dell'aliquota del contributo sopra esposto pari allo 0,2 e 0,4 per mille del fatturato, il versamento del contributo non sarà quindi dovuto per quelle imprese con un fatturato pari o inferiore rispettivamente ad Euro 30 milioni (per le imprese nel settore della logistica ed autotrasporto con aliquota 0,2 per mille) ed Euro 15 milioni (per le imprese degli altri settori con aliquota 0,4 per mille).

La materia dell'autofinanziamento è oggetto di ricorsi, in particolare in merito al perimetro dei soggetti tenuti al versamento del contributo all'autofinanziamento dell'Autorità. La situazione richiede interventi legislativi urgenti al fine di assicurare la certezza delle fonti di finanziamento delle attività.

2.4 ICT

L'Autorità utilizza una propria rete per i servizi di accesso ad Internet e la fonia in modalità VoIP. Tuttavia, il sistema è stato progettato e realizzato in stretta collaborazione e grazie al supporto assicurato in fase progettuale dal Politecnico di Torino, che ha consentito di produrre in tempi brevi l'intero progetto di revisione dei sistemi di rete, sicurezza, connettività e cablag-

gio dell'Autorità. Sede di Torino e uffici di Roma sono connessi da una rete fisica a 100 MBit in grado di ospitare traffico dati e voce. Il traffico Internet e la sicurezza sono gestite centralmente da Torino con una protezione ulteriore in termini di rete e sicurezza anche su Roma. Gli utenti dell'Autorità possono operare indipendentemente dalla dislocazione geografica avendo a disposizione sempre tutti i servizi aziendali. In termini di allestimento dei servizi informatici si è optato per un piano a più fasi mirato a garantire la disponibilità dei servizi infrastrutturali e delle postazioni di lavoro in tempo utile al progressivo ingresso del personale.

Nell'ambito delle attività di progettazione, grande rilievo è stato dato alle componenti di sicurezza. Al riguardo, la sicurezza perimetrale consente di ridurre in misura significativa il livello dei rischi ai quali è esposto il sistema informativo. In tal senso, oltre a garantire delle regole di comunicazione tra aree di servizio omogenee per tipologie di utenza, esso deve essere in grado di rispondere in maniera adeguata al mutare dei tentativi di attacco e di intrusione, garantire riservatezza, integrità e disponibilità delle informazioni; garantire continuità dei servizi e impedire la fruizione non autorizzata. Per poter rispondere a questa esigenza sono state adottate una serie di misure tra le quali Firewall e VPN, sistemi di rilevazione e prevenzione delle intrusioni IPS e sistemi di analisi dei contenuti (Web Filtering; Antispam; Antivirus; Anti-spyware). Potranno nel prossimo futuro essere previsti sistemi di autenticazione forte (One-Time Password; Smart Card & PKI).

Riguardo ai servizi IP-based, l'Autorità ha provveduto alla acquisizione di un unico sistema di FONIA IP a servizio sia della sede principale di Torino che degli uffici di Roma. Gli uffici di Roma costituiscono di fatto un branch office della sede di Torino e l'uscita telefonica è unica ed attestata su Torino (numerazione 011) a conferma della centralità della sede torinese. Il passaggio alla numerazione unica basata su IP ha, tra l'altro, consentito all'Autorità di procedere sulla strada dell'efficientamento dei costi di gestione, attraverso l'abbattimento dei costi di chiamata interni, indipendentemente dalla disposizione fisica dei dipendenti ed attraverso i profili di servizio, assegnando a ogni dipendente il profilo necessario ma non eccedente il corretto uso lavorativo. Tra i servizi VoIP rientra quello di instant messaging che consente comunicazioni brevi e asincrone tra uno più colleghi. Il servizio IP based, non ha costi di comunicazione e sostituisce i tipici sms o email, talvolta troppo formali per comunicazioni estemporanee ma utili per una maggiore efficienza lavorativa.

È stato altresì attivato un sistema di videoconferenza che, tra l'altro, consente di realizzare connessioni multi-punto in audio o videoconferenza con soggetti esterni, ottimizzando ulteriormente tempi e capacità di comunicazione e riducendo considerevolmente i costi.

3. Attività e procedimenti

3.1 Provvedimenti di regolazione e misure di esecuzione

3.1.1 I modelli tariffari aeroportuali

Come riferito nel primo Rapporto sulla attività dell'Autorità del 2014, con la Delibera n. 31/2014 del 7 maggio 2014 il Consiglio ha disposto l'avvio di una consultazione sui modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. La consultazione ha riflesso l'orientamento teso a modulare l'intensità della regolazione in funzione della dimensione degli aeroporti, riducendone progressivamente l'impatto al diminuire dei volumi di traffico (superiore ai 5 milioni, tra i tre ed i cinque e sotto i tre milioni di passeggeri). I modelli sono stati quindi elaborati con l'obiettivo di fornire ai gestori adeguati margini di flessibilità e, allo stesso tempo, garantire la trasparenza sui costi e sul processo di determinazione dei diritti aeroportuali. Tutto ciò, in linea con il quadro normativo delineato dalla Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, come recepita in Italia dagli articoli da 71 a 81 del decreto legge 27 gennaio 2012, n. 1 convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012 n. 27, nonché dall'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successivamente ulteriormente modificato, istitutivo della Autorità di Regolazione dei Trasporti.

In tutti i tre modelli sottoposti a consultazione è stato introdotto il metodo di determinazione dei diritti sancito dalla Direttiva 2009/12/CE, la quale prevede che tale fissazione avvenga nel contesto e all'esito di una consultazione obbligatoria nel cui ambito gestore aeroportuale e utenti sono soggetti attivi, con possibilità per ciascuna parte di ricorrere all'Autorità di vigilanza indipendente in caso di mancato accordo. L'Autorità ha infatti ritenuto appropriato applicare questi principi, che la Direttiva rende obbligatori per gli aeroporti con volumi di traffico superiori a cinque milioni di passeggeri per anno, anche per la determinazione dei diritti in aeroporti con volumi di traffico inferiori a tale soglia. I modelli sono stati predisposti tenendo altresì presenti gli orientamenti del Governo presentati in vista della adozione del Piano nazionale degli aeroporti. Nel redigerne i testi si è inoltre tenuto conto della necessità di mantenere la continuità operativa con la situazione esistente e con la consultazione svolta dall'ENAC sulla materia. L'Autorità ha prefigurato l'applicazione dei modelli per un periodo transitorio di quattro anni riservandosi di rivalutarne l'impianto alla luce di apposite analisi del mercato degli aeroporti alle quali intende dare corso.

Nell'ambito della consultazione, il 19 giugno 2014 si è svolta a Torino una audizione dell'Autorità con i gestori aeroportuali ed i vettori aerei. Nel corso dell'audizione, cui hanno preso parte circa 50 fra rappresentanti di compagnie aeree (italiane ed estere, compresi i vettori *low cost*) e società di gestione aeroportuale, gli intervenuti hanno rappresentato le proprie osservazioni sui documenti posti in consultazione dall'Autorità. I temi di maggior interesse per compagnie aeree e gestori sono risultati l'ambito di applicazione dei nuovi modelli tariffari, il regime di *dual till* o *single till* relativo al margine commerciale, l'incentivazione per una maggior efficienza nella gestione degli scali, i criteri e le formule per la fissazione delle tariffe. La consultazione si è chiusa con l'invio all'Autorità da parte di imprese ed associazioni di una serie di osservazioni scritte, che sono state approfonditamente analizzate da parte degli Uffici con lo scopo di redigere il testo finale dei modelli. A seguito della chiusura della consultazione, e sulla base dell'analisi dei contributi offerti dai soggetti partecipanti, con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014, l'Autorità ha definitivamente approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Sulla base dei modelli adottati, l'iter procedimentale per la definizione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali si articola per fasi e prevede:

- l'avvio della consultazione da parte del Gestore, con un anticipo di almeno quattro mesi rispetto alla data di effettiva entrata in vigore del nuovo sistema tariffario; l'avvio della consultazione deve essere preceduto (di almeno 7 giorni) dalla notifica all'Autorità, che provvede a darne avviso sul proprio sito web. Con l'avvio della consultazione il gestore è tenuto a mettere a disposizione dell'utenza aeroportuale una serie di documenti ed informazioni, illustrativi della proposta;
- almeno una pubblica audizione dell'utenza aeroportuale, da tenersi dopo 30 giorni dall'avvio della consultazione, in cui trattare tutte le tematiche correlate alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali. Se necessario, possono essere accordate dal Gestore ulteriori audizioni, entro i successivi 30 giorni;
- la ricerca, fra il Gestore e gli Utenti, attraverso il confronto durante la fase di consultazione, "per quanto possibile di un accordo a fronte della proposta di aggiornamento dei Diritti e dei correlati livelli di qualità, in relazione agli impegni proposti dal Gestore nel documento di Consultazione";
- ove sia raggiunta l'intesa sostanziale, o in assenza di ricorso di una delle parti, "l'entrata in vigore del livello dei diritti pubblicato dal Gestore, e degli accordi correlati, alla data prevista quale dichiarata in sede di apertura della consultazione, e comunque non prima di 60gg dalla pubblicazione della intesa sul sito web del Gestore, assolti gli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA";
- in caso di mancato accordo, ciascuna delle parti in Consultazione può rivolgersi all'Autorità, secondo tempi e modalità definiti. L'Autorità esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali.

L'Autorità dunque, nella fase di revisione dei diritti aeroportuali:

- dà pubblicità sul proprio sito della notifica, inviata dal gestore, di avvio della procedura di consultazione degli utenti;
- vigila sul corretto svolgimento della procedura di consultazione e sul rispetto della tempistica prevista;
- può partecipare direttamente alla consultazione o promuovere la discussione su specifiche tematiche;
- può invalidare la consultazione nel caso emergano significative irregolarità procedurali o grave non veridicità delle informazioni rese dal gestore nel corso della consultazione;
- esamina la proposta definitiva elaborata dal gestore al termine della consultazione e, in caso di intesa espressa o tacita, pubblica entro 40 giorni sul proprio sito web gli esiti della verifica effettuata con possibilità di imporre eventuali correttivi "*a protezione dell'intesa raggiunta tra le parti*";
- adotta azioni ritenute adeguate al ripristino delle relazioni che devono intercorrere tra gestore ed utenti;
- in caso di controversia, adotta una decisione provvisoria entro quattro settimane circa l'entrata in vigore dei diritti, e una decisione definitiva entro il termine di quattro mesi, prorogabile di due mesi per motivate esigenze istruttorie, dalla data di ricevimento dell'istanza di definizione della controversia.

3.1.1.1 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Pisa

La Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. (SAT), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Galileo Galilei" di Pisa è stato il primo gestore ad applicare il modello. Il 21 Novembre 2014 ha notificato all'Autorità l'avvenuto avvio della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2015-2018. Contestualmente, la Società SAT ha messo a disposizione degli utenti aeroportuali il relativo documento di consultazione in

lingua italiana e, successivamente, in inglese. In data 13 gennaio 2015 si è tenuta, presso l'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa, l'audizione da parte del gestore degli utenti dell'aeroporto, alla presenza degli uffici dell'Autorità. Nel corso dell'audizione SAT ha presentato la proposta di revisione dei diritti, che prevede per il 2015 un complessivo aumento medio dell'1.1%, e dopo avere risposto alle osservazioni ed alle richieste di approfondimento dei presenti, ne ha raccolto il consenso. Occorre tuttavia considerare che la partecipazione all'assemblea non è stata particolarmente numerosa, risultando rappresentato con diritto di voto soltanto il 10% circa del traffico aereo dell'aeroporto.

La documentazione prodotta da SAT ai fini della consultazione è stata oggetto di approfondita valutazione da parte degli Uffici dell'Autorità, per verificarne la coerenza con il modello tariffario adottato, tenuto conto anche delle osservazioni e delle richieste di approfondimento avanzate nel corso dell'audizione dagli Utenti aeroportuali. Nel merito, si è ritenuto di segnalare al gestore alcune tematiche emerse nel corso dell'istruttoria e meritevoli di ulteriore approfondimento. Successivamente, con nota del 12 febbraio 2015, SAT ha dichiarato la chiusura delle consultazioni sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali e pubblicato le tariffe per l'anno 2015, dichiarando altresì la loro entrata in vigore, salvo diverso avviso dell'Autorità, a partire da giovedì 16 aprile 2015. Le tariffe che sono state pubblicate con quest'ultimo atto, per il 2015, sono quelle emerse dalla consultazione con gli utenti dell'aeroporto e sulle quali si è acquisito il consenso degli utenti stessi nel corso dell'audizione del 13 gennaio.

Preso atto che non sono pervenute da parte dei soggetti interessati istanze di revisione della proposta definitiva entro i termini a tal fine previsti, l'Autorità, con Delibera n. 22/2015 del 12 marzo 2015, ha dichiarato la conformità al pertinente Modello tariffario di riferimento della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali, presentata da SAT a seguito della consultazione, salvo che per alcuni aspetti di dettaglio e integrazioni richieste dall'Autorità, a cui SAT ha replicato entro i termini dei 90 giorni previsti. È stato prescritto, quindi, a SAT: di applicare, con entrata in vigore a partire dal 16 aprile 2015, ed in via temporanea fino al 31 dicembre 2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione; di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata da SAT, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 1 gennaio 2016 e per il resto del periodo tariffario; di effettuare entro il 31 dicembre 2016 - così come previsto dal Modello - l'eventuale recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo), conseguente all'applicazione dei correttivi imposti dall'Autorità al calcolo del livello dei diritti, per il periodo intercorrente fra la loro entrata in vigore ed il 31 dicembre 2015.

Con la stessa delibera è stato inoltre prescritto a SAT, in occasione della prima consultazione annuale utile successiva all'atto della pubblicazione da parte dell'Autorità degli Indici di Rivalutazione (Investimenti Fissi Lordi) previsto dal Modello, l'adeguamento del modello di calcolo del proprio sistema tariffario a tale nuovo indice, modificando di conseguenza la struttura tariffaria, con decorrenza a partire dal primo gennaio dell'anno successivo a detta consultazione annuale.

3.1.1.2 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Firenze

Lo scorso 30 dicembre 2014 la Società Aeroporto di Firenze S.p.A. (AdF), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Firenze, ha notificato all'Autorità l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2015-2018, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 7 gennaio 2015. Di tale notifica l'Autorità, dopo avere verificato la completezza della documentazione a supporto della proposta, ha dato notizia sul proprio portale web in data 5 gennaio 2015. Al fine di consentire all'Autorità l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del modello tariffario adottato, gli

Uffici hanno richiesto ad AdF una integrazione documentale, che AdF ha reso immediatamente disponibile insieme ad una nota di spiegazione e presentazione.

In data 13 febbraio 2015, presso l'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze, si è tenuta la prima audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione da parte del Gestore della proposta di revisione dei diritti in consultazione. L'Autorità, presente con un proprio rappresentante, ha potuto testimoniare una presenza massiccia dell'utenza aeroportuale, in quanto risultavano rappresentate, direttamente o con delega, più del 75% delle WLU (*work load unit*) 2013. Dopo una approfondita presentazione della proposta, in cui si sono affrontati i temi dell'evoluzione del traffico, degli investimenti, sia pregressi che previsti nel periodo tariffario, del Piano della qualità e della tutela ambientale, dell'applicazione della metodologia del modello per la determinazione dei diritti, AdF ha annunciato il livello dei diritti previsto per il periodo tariffario, che prevede, rispetto al periodo precedente, un incremento medio annuo del 4% circa. A ciò ha fatto seguito una richiesta da parte degli utenti di rivedere il piano della qualità e dei *Service Level Agreements*, tanto da richiedere la convocazione di una seconda audizione.

Nella successiva audizione del 3 marzo 2015, gli utenti hanno richiesto che venisse accolta la possibilità di presentare una ulteriore proposta avente ad oggetto una modifica degli indicatori analitici di qualità contenuti nel Piano approvato da ENAC nonché un elenco sintetico di parametri da inserire nell'ambito di uno SLA (*Service Level Agreement*). Dopo un lungo dibattito tra le parti, però, la consultazione si è conclusa con un mancato accordo. In data 26 marzo 2015 AdF ha pubblicato la proposta di revisione dei diritti aeroportuali, che salvo diverso avviso dell'Autorità, ha manifestato l'intenzione di applicare a partire dal 26 maggio 2015. La documentazione prodotta da AdF è stata oggetto di approfondita valutazione da parte degli Uffici di dell'Autorità, al fine di verificarne la coerenza con i modelli tariffari in vigore, tenuto conto anche delle osservazioni e delle richieste di approfondimento avanzate nel corso dell'audizione dagli Utenti aeroportuali.

Si osserva che, entro i 20 giorni dalla data di pubblicazione della revisione delle tariffe aeroportuali sono pervenute tre distinte istanze di ricorso, da parte di soggetti partecipanti alla consultazione: Assaereo (Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo), IATA (*International Air Transport Association*), e IBAR (*Italian Board Airline Representatives*).

I tre ricorsi, sostanzialmente analoghi nei contenuti evidenziavano il mancato accordo sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Firenze *"per presa d'atto dell'indisponibilità della società AdF di ricercare un accordo, prima dell'entrata in vigore dei nuovi livelli tariffari, sulla base della proposta di SLA riformulata dagli Utenti"*. Tutti i ricorsi rivolgevano istanza all'Autorità al fine di *"di rendere esigibili i nuovi livelli tariffari proposti dalla Società di gestione solo dopo il raggiungimento di un accordo con gli Utenti sui livelli di servizio (Service Level Agreement)"*.

Con la Delibera n. 31/2015 del 23 aprile 2015, l'Autorità, ritenuta la necessità di esperire un tentativo per il raggiungimento di una intesa sulla materia oggetto di istanza di ricorso ha avviato il procedimento per la risoluzione della controversia, come previsto dal Modello, relativamente alle istanze di ricorso pervenute all'Autorità da parte di Assaereo, IATA e IBAR.

Contestualmente, al fine di esperire un tentativo per il raggiungimento di una intesa sulla materia oggetto di istanza di ricorso, ha invitato il gestore a predisporre, partendo dalle considerazioni emerse nel corso delle audizioni del 13 febbraio e del 3 marzo 2015, una proposta di accordo sul livello dei servizi (SLA), ed inviarla agli Utenti aeroportuali, alle Associazioni ricorrenti ed all'Autorità entro il 30 aprile 2015. Tale proposta avrebbe dovuto conformarsi ai seguenti principi: *"per ciascuno dei servizi contemplati nella proposta, il valore obiettivo dell'indicatore di qualità prescelto per l'applicazione di penali dovrà prevedere un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario, improntato a criteri di competitività e sostenibilità, rispetto alle*

attuali prestazioni del Gestore aeroportuale. Tale valore obiettivo dovrà essere espresso in termini percentuali e non potrà, di norma, essere pari al 100%; l'eventuale liquidazione degli importi delle penali dovute dal Gestore ai singoli Utenti aeroportuali in dipendenza dell'accordo sul livello dei servizi, dovrà essere svincolato e indipendente dalla liquidazione dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore per la fruizione dei servizi stessi; l'accordo dovrà definire le modalità di monitoraggio degli indicatori di qualità contenuti nell'accordo secondo criteri di trasparenza ed oggettività, con avvio immediato; l'accordo dovrà prevedere la possibilità di revisione dei contenuti entro un anno dalla loro entrata in vigore, alla luce delle migliori pratiche emergenti".

Al fine di esperire il tentativo di raggiungimento dell'intesa di cui al punto precedente, l'Autorità ha così convocato gestore e gli utenti aeroportuali, nonché le Associazioni ricorrenti, in uno specifico incontro presso la sede dell'Autorità a Torino, il giorno 5 maggio 2015, per discutere ed eventualmente emendare la proposta di cui al punto precedente, al fine di sottoscrivere l'accordo, da recepire in apposito verbale. Nel corso dell'incontro, alla presenza di gestore, utenti (rappresentanti complessivamente oltre il 70% del traffico dell'aeroporto) ed Associazioni ricorrenti, è stata discussa la proposta di accordo sul livello dei servizi aeroportuali, presentata da AdF in data 30 aprile 2015. A conclusione della discussione, gli Uffici dell'Autorità hanno preso atto dell'accordo fra il gestore e gli utenti dell'aeroporto di Firenze, nonché le Associazioni ricorrenti, sulla proposta di SLA presentata da AdF, così come finalizzata in alcuni termini applicativi nel corso dell'audizione stessa. Le Associazioni ricorrenti hanno contestualmente dichiarato, con il raggiungimento dell'accordo, il venir meno dell'interesse alla prosecuzione del procedimento di cui alle istanze di ricorso, riguardo il tema del livello dei servizi (SLA) dell'Aeroporto di Firenze.

In data 7 maggio 2015, con la Delibera n. 35/2015, l'Autorità ha quindi dichiarato la conformità al pertinente Modello tariffario di riferimento della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali pervenuta da AdF, salvo richiedere comunque specifiche integrazioni e revisioni accolte dal gestore entro i 90 giorni previsti. È stato prescritto, quindi, ad AdF:

- di applicare, con entrata in vigore in data 26 maggio 2015, ed in via temporanea fino al 31/12/2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione;
- di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata da AdF, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 01/01/2016 e per il resto del periodo tariffario;
- di effettuare entro il 31/12/2016 - così come previsto dal Modello - l'eventuale recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo), conseguente all'applicazione dei correttivi imposti dall'Autorità al calcolo del livello dei diritti per il periodo intercorrente fra la loro entrata in vigore ed il 31/12/2015;
- di fornire all'utenza dell'aeroporto, in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi del Modello, e nell'ambito del Documento informativo annuale, un'ampia e documentata informazione riguardo all'aggiornamento della proposta, alle modalità di recupero tariffario ed alle fonti di finanziamento per gli investimenti programmati;
- in occasione della prima consultazione annuale utile successiva all'atto della pubblicazione da parte dell'Autorità degli indici di rivalutazione (Investimenti Fissi Lordi) previsto al paragrafo 8.5 del Modello, l'adeguamento del modello di calcolo del proprio sistema tariffario a tale nuovo indice, modificando di conseguenza la struttura tariffaria, con decorrenza a partire dal primo gennaio dell'anno successivo a detta consultazione annuale;
- di dare attuazione all'accordo con gli Utenti aeroportuali sui livelli di servizio conseguito in data 5 maggio 2015 presso la sede dell'Autorità, con decorrenza a partire dalla data di entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali.

Con la stessa delibera, l'Autorità ha dichiarato concluso il procedimento di risoluzione delle controversie avviato con la Delibera n.31/2015, relativamente alle istanze di ricorso pervenute da Assaereo, IATA, IBAR.

3.1.1.1 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Bologna

In data 8 maggio 2015, la Società Aeroporto di Bologna S.p.A. (SAB), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Bologna, ha notificato all'Autorità la volontà di avviare in data 15 maggio 2015 la consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali relativi all'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, fissando al 17 giugno 2015 la data dell'audizione degli utenti dell'aeroporto. Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, i primi adempimenti dell'Autorità relativamente alla notifica pervenuta hanno riguardato: l'avvio del procedimento di valutazione della proposta, in funzione della sua entrata in vigore; la pubblicazione sul proprio sito web delle informazioni sull'avvio della consultazione.

3.1.1.2 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Olbia

La Società Geasar S.p.A. (GEASAR), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Olbia, ha notificato in data 14 maggio 2015 l'apertura della procedura di consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2015/2018, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 21 maggio 2015. La GEASAR ha presentato all'ART il documento di consultazione, che è stato messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese. Come per gli altri casi, verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione, e pubblicato sul proprio sito web le informazioni sull'avvio della consultazione.

3.1.2 L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali

Nell'ambito della disciplina di valutazione del Capitale Investito Netto e della sua remunerazione, nonché della valutazione dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, in analogia a quanto già previsto nelle Linee Guida ENAC di applicazione della Direttiva CIPE n. 38/2007, i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati dall'Autorità prevedono per i Gestori Aeroportuali la possibilità di optare per una valutazione "a valori correnti", con la conseguente necessità di rivalutare il valore delle immobilizzazioni entrate in esercizio nel corso del tempo. I modelli prevedono a tale scopo la pubblicazione annuale, da parte dell'Autorità, di un indice di rivalutazione delle immobilizzazioni autofinanziate, basato sull'Indice ISTAT relativo agli Investimenti Fissi Lordi.

L'Autorità ha dunque approntato le procedure ed i flussi informativi necessari al fine di tale pubblicazione, acquisendo tutte le informazioni necessarie per la pubblicazione di un dato caratterizzato da adeguata robustezza giuridica e di conseguenza elaborato sulla base di informazioni ufficiali e certificate, trattate con metodologie condivise. A tal fine gli Uffici hanno avviato una attività di verifica delle fonti disponibili, attraverso il confronto con le istituzioni che, nei precedenti sopra descritti, sono state oggetto di citazione e fonte di informazioni (in particolare AEEGSI ed ISTAT) al fine di verificare i meccanismi di stima ed elaborazione degli indici a partire dai dati pubblicati.

Dal lavoro istruttorio svolto è emersa una proposta di metodologia per la costruzione e la pubblicazione annuale di un indice di rivalutazione, basato sull'edizione relativa ai dati annuali pubblicata da ISTAT sul proprio portale web, nella sezione Conti nazionali, Conti e aggregati economici nazionali annuali, alla voce Investimenti Fissi Lordi. Facendo seguito ai colloqui intercorsi con ENAC, considerata l'esigenza di individuare un unico deflatore da applicare all'in-

tero settore aeroportuale per la rivalutazione a fini tariffari del capitale immobilizzato in opere ed impianti, gli Uffici dell'Autorità hanno avviato un canale comunicativo con i corrispondenti uffici ENAC, al fine di condividere i dati raccolti e le possibili ipotesi di lavoro elaborate

3.1.3 Il settore ferroviario

3.1.3.1 Misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie: la delibera 70/2014

Come riferito nel primo Rapporto dell'Autorità, con la Delibera n. 16 del 6 marzo 2014 è stato avviato il procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie. Nell'ambito di tale procedimento, con Delibera n. 24/2014 l'Autorità, a seguito di un primo periodo di osservazione del settore, ha individuato le questioni e le specifiche problematiche da affrontare con maggiore urgenza con la finalità di incentivare la concorrenza, l'efficienza ed il contenimento dei costi a beneficio di utenti, imprese e consumatori e dare certezze agli investitori. Con la stessa Delibera inoltre l'Autorità ha invitato tutti i soggetti interessati (imprese ferroviarie, associazioni di settore, Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, Regioni etc.) a presentare le proprie osservazioni ed eventuali proposte su tali questioni. Sono pervenute osservazioni da parte di 15 soggetti interessati (Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, 7 Imprese ferroviarie, 4 Regioni e 2 associazioni rappresentative di settore). Le osservazioni pervenute sono state oggetto di analisi dettagliata; esse hanno fornito un contributo fondamentale, per il loro contenuto sia informativo che argomentativo, alla elaborazione da parte dell'Autorità delle misure di regolazione. Ciò emerge anche dalla lettura della delibera adottata al termine della consultazione, ove per ciascuna area tematica, dopo il richiamo ai principali riferimenti normativi ed alle problematiche poste in consultazione, è fornita evidenza dell'analisi delle risposte pervenute.

Con delibera n. 70 del 31 ottobre 2014, dunque, l'Autorità ha adottato una serie di misure di regolazione, comprendenti: accesso alla rete ferroviaria nazionale e programmazione dell'esercizio del trasporto; accordi quadro; assegnazione di capacità; penalità in caso di violazione degli obblighi contrattuali; criteri e modalità per la gestione della capacità della rete: gestione delle interruzioni del servizio e delle perturbazioni della circolazione; accesso ai servizi ed agli impianti accessori, ed in particolare: ai servizi di biglietteria, informazione ed assistenza passeggeri; ai servizi di manovra per il trasporto merci; ripartizione dei costi tra gestore e imprese ferroviarie per l'assistenza delle persone a mobilità ridotta; criteri per la determinazione dei pedaggi sulle tratte della Alta Velocità. In esecuzione di questo dispositivo, il gestore ha fissato il pedaggio per l'AV a 8,2 Euro per treno*km.

Contestualmente, l'Autorità ha disposto la rivisitazione complessiva dei criteri di determinazione dei pedaggi per l'uso delle infrastrutture ferroviarie, sia sulla rete tradizionale che su quella ad alta velocità. Principali destinatari delle misure adottate sono il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie. A favore di queste ultime, e di un utilizzo più ampio e concorrenziale dell'infrastruttura ferroviaria, la delibera prevede, fra l'altro, la riduzione degli oneri per i servizi alle persone a mobilità ridotta (misure 9.6.1 e 9.6.2), la riduzione dei costi per lo sgombero della rete (misura 4.6.1) e dei servizi di manovra nel settore merci (misure 11.6.1 e 11.6.2). Le misure di regolazione mirano, in particolare, a stimolare la concorrenza nei settori già liberalizzati – trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza e trasporto di merci via ferrovia – incentivando il permanere sul mercato delle imprese efficienti, con il fine ultimo di contribuire a mantenere livelli di prezzi all'utenza finale commisurati alla qualità dei servizi offerti ed ai costi effettivamente sostenuti dalle imprese per la gestione e gli investimenti, al netto dei contributi pubblici.

Rimandando alla lettura della delibera per una descrizione analitica delle 28 misure di regolazione ivi contenute è, tuttavia, possibile individuare alcuni temi ricorrenti. Diverse misure han-

no in comune l'obiettivo di rafforzare i meccanismi di mercato e gli incentivi a comportamenti efficienti nel rapporto tra imprese ferroviarie e Gestore dell'infrastruttura. Un esempio di questo tipo è rappresentato dalla misura 7.6.1, che intende rendere più incisivo il sistema di sanzioni (c.d. *performance regime*) nei confronti di coloro (imprese ferroviarie o gestore dell'infrastruttura) che provocano perturbazione del traffico e quindi ritardi rispetto agli orari programmati di partenza e arrivo dei treni, sia in aspetti qualitativi del servizio come il rispetto dell'orario di partenza e arrivo dei treni. Possono rientrare in questa prospettiva anche le misure che mirano a introdurre dimensione qualitative del servizio nei contratti pluriennali per l'acquisto di capacità di infrastruttura (misura 1.6.4), nei contratti che regolano i servizi di stazione (misura 10.6.3) e i servizi di manovra per il trasporto merci (misura 11.6.1).

Altro tema ricorrente in diverse misure è quello della trasparenza nei rapporti tra Gestore dell'infrastruttura e soggetti che possono richiedere capacità di infrastruttura, siano essi imprese ferroviarie oppure committenti di servizi di trasporto (Regioni, Province autonome etc.). In quest'ottica possono essere letti i molteplici obblighi imposti al Gestore di pubblicare informazioni riguardanti la capacità di infrastruttura disponibile e quella già assegnata (misura 1.6.1), di comunicare specifiche informazioni alle imprese ferroviarie le cui richieste di tracce confliggono con quelle presentate da altre imprese (misura 2.6.5), di pubblicare il cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi cinque anni volti alleviare "colli di bottiglia" infrastrutturali (3.6.1), di pubblicare in un unico documento tutte le informazioni circa l'offerta di tutti gli impianti e servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria (misura 8.6.1).

Altre misure appaiono intese a ridurre le barriere all'ingresso nel settore del trasporto ferroviario al fine di favorire l'ingresso di nuove imprese (misura 10.6.1 di in tema di accesso agli spazi pubblicitari, desk informativi e biglietterie) operando un delicato temperamento con l'obiettivo di favorire una cornice stabile di regole e di incoraggiare in questo modo gli investimenti da parte degli operatori già presenti sul mercato (1.6.2 lettera d)). Infine la delibera n. 70 rivolge un'attenzione particolare all'esigenza di potenziare il trasporto merci su ferrovia (misure 11.6.1, 11.6.2 e 11.6.3) e di agevolare la programmazione da parte delle Regioni dei servizi di trasporto pubblico locale, prevedendo un percorso dedicato per acquisire la capacità di rete necessaria (misura 1.6.4).

3.1.3.2 Prescrizioni e indicazioni relative al Prospetto Informativo della Rete: la delibera 76/2014

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è il documento, predisposto dal gestore dell'infrastruttura secondo quanto previsto dall'art. 27, paragrafo 2, della Direttiva 2012/34/UE, che "(...) *descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi (...).*" Al riguardo, l'art. 13 del D.Lgs. 188/2003 – in vigore al momento dell'avvio delle attività in questo ambito – prevede che "Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37".

Sulla base di tali disposizioni, le misure di regolazione introdotte dalla delibera n. 70/2014 sopra descritte prevedono una serie di obblighi per il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che si riflettono in modifiche al testo del PIR. Con delibera n. 76 del 27 novembre 2014, l'Autorità ha prescritto a Rete Ferroviaria Italiana di modificare o integrare il PIR per recepire le misure di regolazione descritte nel paragrafo precedente. Essa inoltre ha formulato alcune ulteriori indicazioni e prescrizioni volte a rendere più chiare e coerenti le disposizioni contenute nel

Prospetto informativo della rete e ad arricchirne i contenuti con ulteriori informazioni utili per le imprese ferroviarie e per le pubbliche amministrazioni cui è affidata la programmazione del trasporto pubblico locale.

3.1.3.3 *Procedimenti sanzionatori*

Le misure di regolazione contenute nelle delibere n. 70 e n. 76 del 2014 impongono degli obblighi principalmente al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Avendo riscontrato la mancata esecuzione di alcune di tali misure, con le delibere n. 24 e n. 25 del 2015, l'Autorità ha ritenuto di avviare al riguardo due distinti procedimenti sanzionatori.

Più specificamente, con la delibera n. 24/2015 sono state contestate violazioni di misure concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, per ciascuna delle quali potrà essere irrogata, in esito al procedimento, una sanzione amministrativa pecuniaria il cui ammontare massimo è pari ad euro 154.937.069,73. Le violazioni più significative riguardano le seguenti materie:

- condizioni di accesso agli impianti e ai relativi servizi;
- determinazione delle tariffe per servizi relativi alle persone a mobilità ridotta;
- assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per servizi automatizzati alla clientela;
- criteri per i contratti tra imprese ferroviarie e gestore della stazione, concernenti l'individuazione di individuazione di *Service Level Agreements* (SLA), canoni orientati ai costi, durata pluriennale.

Con la Delibera n. 25/2015 è stata contestata la violazione di prescrizioni e indicazioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2015 (PIR), predisposto dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI. Per ciascuna violazione potrà essere irrogata, in esito al procedimento avviato con la Delibera in questione, una sanzione amministrativa pecuniaria il cui ammontare massimo è pari ad euro 500.000,00. In questo caso, le violazioni più significative riguardano l'omesso adempimento delle prescrizioni e indicazioni concernenti i seguenti aspetti:

- inserimento nel PIR del riferimento all'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti;
- inserimento nel PIR dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni;
- trasmissione all'Autorità entro il 31/12/2014 della documentazione riguardante accordi e convenzioni relativi all'interconnessione delle reti tra RFI ed i gestori regionali;
- obbligo per il gestore dell'infrastruttura di fornire informazioni tramite tabelloni arrivi e partenze e, in luoghi prossimi alle biglietterie, nonché quadri orario;
- comunicazione all'Autorità della simulazione di calcolo che evidenzia l'impatto sulle imprese ferroviarie del meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato *performance regime*, basato sui ritardi registrati da parte dei treni;
- orientamento a criteri di equità delle tariffe relative ai servizi non rientranti nel perimetro delineato dal regolamento (CE) n. 1371/2007, quali i servizi forniti presso stazioni prive di personale del gestore delle stesse.

Nell'ambito della fase istruttoria disciplinata dall'articolo 5 del *Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità*, approvato con Delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014, in data 26 marzo 2015, presso gli Uffici dell'Autorità si è svolta l'audizione di RFI, richiesta dalla stessa al fine di rappresentare la propria posizione relativamente alle violazioni contestate con le delibere di avvio dei procedimenti sanzionatori. Successivamente, avvalendosi dell'istituto previsto dall'art. 37, comma 3, lett. f), del decreto-legge n. 201/2011,

RFI ha proposto impegni diretti a rimuovere le contestazioni mosse dall'Autorità. Quattro di essi sono relativi alla Delibera n. 24/2014, sette attengono alla Delibera n. 25/2015.

A norma dell'art. 8, comma 2, del predetto regolamento, la proposta di impegni deve contenere, a pena di irricevibilità: la descrizione in dettaglio degli obblighi che l'operatore si dichiara disposto ad assumere, i costi previsti ed i tempi di attuazione. Ad ulteriore garanzia della serietà della proposta, l'art. 9, comma 2, del regolamento sanzionatorio prescrive che la stessa non possa essere dichiarata ammissibile dall'Autorità qualora risulti priva di particolari caratteristiche di adeguatezza, tra le quali rileva, in particolare, l'utilità al più efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle disposizioni che si assumono violate.

In esito alle verifiche richieste dalla suddetta norma, l'Autorità ha dichiarato ammissibili le proposte di impegno di RFI. Con provvedimenti del 7 maggio 2015, l'Autorità ha pertanto disposto la pubblicazione degli impegni ammissibili sul sito internet dell'Autorità ai fini dello svolgimento del c.d. *market test* e delle successive fasi previste dagli artt. 8 e 9 del regolamento medesimo, con particolare riguardo alla possibilità per i terzi interessati di presentare osservazioni in merito agli impegni proposti da RFI e alla facoltà di quest'ultima di rappresentare le proprie controdeduzioni al riguardo ed eventualmente introdurre modifiche accessorie agli impegni. Conclusa l'istruttoria sugli impegni, l'Autorità provvederà in ordine all'approvazione o meno degli stessi, nella loro formulazione definitiva. In caso positivo, li renderà obbligatori per il proponente RFI, chiudendo il procedimento senza accertare infrazioni né irrogare sanzioni ma vigilando sul rispetto degli impegni assunti; diversamente, l'iter già avviato avrà ulteriore corso, potendo sfociare nell'adozione di provvedimenti sanzionatori ovvero di archiviazione.

3.1.3.4 Contenzioso

Le delibere 70/2014 e 76/2014 dell'Autorità, in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, sono state oggetto di ricorsi presso il TAR Lazio. Non vi è al momento nessun pronunciamento al riguardo. In sintesi, Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. e Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a. contestano i criteri indicati dall'Autorità per la determinazione del pedaggio per l'accesso alla rete ad Alta Velocità/Alta Capacità e il procedimento utilizzato con argomentazioni sostanzialmente contrapposte. Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a. contesta principalmente l'inclusione quale voce di costo ammissibile ai fini della determinazione del canone di accesso alla rete AV/AC degli oneri finanziari relativi ai costi a lungo termine legati agli investimenti in corso o già realizzati per lo sviluppo della rete, per la quota non coperta da contributi pubblici. Oggetto di contestazione sono anche state le misure in tema di gestione equa e non discriminatoria degli spazi nelle stazioni a favore delle imprese ferroviarie finalizzate a garantire a tutte le imprese ferroviarie presenti in stazione pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori. Grandi Stazioni S.p.a. e Centostazioni S.p.a., con ricorsi distinti, contestano l'ambito dei servizi suscettibili di regolazione, affermando che la vendita di spazi pubblicitari, la locazione di spazi per lo svolgimento di servizi commerciali nelle stazioni (ad esempio le biglietterie) e l'inclusione nei contratti siglati con le imprese ferroviarie di SLA che garantiscano la qualità dei servizi resi (ad esempio nelle informazioni all'utenza) non rientrerebbero negli ambiti di intervento del regolatore.

3.1.3.5 Avvio del procedimento per la definizione dei criteri di determinazione del pedaggio

La Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 ha previsto altresì all'art. 2 comma 1 di avviare uno specifico procedimento, da concludersi entro il 30 settembre 2015, finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio (canone) per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici, orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione e separazione contabile, e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione.

Il procedimento riguarda non soltanto i criteri per la determinazione del canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie, su rete convenzionale e su rete Alta Velocità/Alta Capacità (servizi del c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso"), ma anche i criteri per la determinazione delle tariffe per l'accesso, da parte delle imprese ferroviarie, ad ulteriori impianti e servizi quali quelli delle stazioni passeggeri e dei terminali per il trasporto delle merci. Dunque esso coinvolge, oltre alle imprese ferroviarie e al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, anche i c.d. "operatori di impianto" definiti dalla Direttiva 2012/34 UE come qualsiasi entità pubblica o privata responsabile della gestione di impianti di servizio o della prestazione di servizi ritenuti necessari o comunque strettamente connessi all'esercizio del trasporto ferroviario.

Con la successiva Delibera n. 86 del 23 dicembre 2014 l'Autorità ha stabilito che, stante la complessità della tematica, le misure di regolazione vengano emanate all'esito delle seguenti fasi istruttorie:

- indizione di una "Call for Inputs", al fine di acquisire preliminarmente utili informazioni, osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati in particolare sulla valutazione dei costi e gli aspetti di contabilità regolatoria; la possibile differenziazione del canone di accesso per tipologie di infrastruttura di rete e/o per "segmenti di trasporto" ed in merito all'articolazione del canone in specifiche componenti; il livello di concorrenza nei servizi funzionali o correlati all'accesso all'infrastruttura ferroviaria; i criteri di tariffazione da applicare ai suddetti servizi, qualora non offerti in regime di concorrenza;
- analisi delle risposte fornite dai diversi stakeholders alla "Call for Inputs";
- possibili ulteriori consultazioni con i soggetti interessati;
- raccolta di dati economici/quantitativi, al fine di effettuare simulazioni degli impatti derivanti da possibili alternative di regolamentazione sugli operatori del settore;
- elaborazione di uno Schema di provvedimento da sottoporre a consultazione pubblica.

Al momento della redazione del presente Rapporto, lo Schema di provvedimento da sottoporre a consultazione pubblica è all'esame del Consiglio.

3.1.3.6 Autorizzazione di SNCF allo svolgimento di servizi di 'cabotaggio' nell'ambito del servizio internazionale di trasporto passeggeri Milano-Parigi

L'operatore francese SNCF (Société Nationale de Chemin de Fer) esercita, attraverso una propria controllata, il collegamento Parigi-Lione-Torino-Milano (TGV), assicurato da 3 coppie di treni diurni e quotidiani. Già autorizzata ad effettuare servizi di "cabotaggio" (cioè a consentire la salita e discesa di passeggeri all'interno del territorio nazionale) da Milano, Novara, Vercelli verso Oulx, Bardonecchia e viceversa, SNCF ha richiesto l'autorizzazione ad estendere tale facoltà al cabotaggio tra le fermate di Torino, Vercelli, Novara, Milano.

Come previsto dall'art. 59 della legge n. 99 del 23 luglio 2009, l'Autorità ha informato tutti i soggetti potenzialmente interessati (Trenitalia, Regioni Piemonte e Lombardia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, RFI) della richiesta di autorizzazione presentata da SNCF, e ha chiesto di fornire le informazioni necessarie a motivare l'avvio della verifica del rispetto delle condizioni normative, ovvero: che *"la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi"* (L. 99/2009 art. 59 comma 1), e che il servizio non comprometta *"l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico"* eventualmente esistente (comma 2).

Uno dei soggetti interessati ha successivamente chiesto all'Autorità di verificare il rispetto della prima condizione (ovvero che *"la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi"*), mentre nessuno degli interessati ha sottoposto all'Autorità richiesta formale di verifica che il servizio non comprometta *"l'equilibrio economico di un"*

contratto di servizio pubblico” eventualmente esistente (L. 99/2009 art. 59 comma 2). Conseguentemente l’Autorità si è limitata a verificare la finalità principale del servizio, in linea con quanto previsto dalla Comunicazione interpretativa della Commissione Europea n. 353/2010 sopra citata, la quale in più punti ribadisce che gli Organismi di regolazione non dovrebbero effettuare le valutazioni in questione di propria iniziativa, ma solo su richiesta di una delle parti interessate indicate dalla direttiva.

Con Delibera n. 19 del 5 marzo 2015, l’Autorità ha valutato che la finalità principale del servizio ferroviario in questione è il trasporto internazionale, ed ha conseguentemente autorizzato SNCF a svolgere il servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto, sulla tratta Parigi – Milano, con il diritto di far salire e scendere i passeggeri alle fermate di Milano – Novara – Vercelli e Torino.

3.1.4 Il settore autostradale

3.1.4.1 Affidamento della concessione di costruzione e gestione dell’autostrada del Brennero A22

A seguito della sentenza del Consiglio di Stato, sez. IV^a del 13 marzo 2014, n.1243, con la quale è stato annullato il bando di gara emanato da ANAS S.p.A. relativo all’affidamento della concessione di costruzione e gestione dell’Autostrada del Brennero A22, dovendosi riavviare il procedimento per il riaffidamento della concessione, scaduta in data 30 aprile 2014, con la Delibera n. 23 dell’11 aprile 2014, è stata avviata dall’Autorità una consultazione su quesiti di natura regolatoria, in vista della predisposizione dello schema di bando di gara per l’affidamento della suddetta concessione.

La Delibera ha prescritto un termine di trenta giorni, decorrenti dalla data di pubblicazione sul sito web, entro il quale i soggetti interessati hanno potuto presentare le proprie osservazioni. Entro il termine suddetto sono pervenuti, da parte di soggetti interessati a vario titolo (Regioni, Enti locali, Imprese di costruzione, concessionari autostradali, soggetti privati), 62 documenti contenenti osservazioni sui singoli quesiti regolatori della consultazione. In data 4 giugno 2014 si è svolta presso la sede dell’Autorità un’audizione pubblica, nel corso della quale è stato consentito ai soggetti che hanno formulato osservazioni di fornire ulteriori elementi in ordine ai singoli quesiti.

L’entrata in vigore dell’art. 5 del decreto legge 12 settembre 2014, n.133, ha introdotto nuove disposizioni in materia di concessioni autostradali, aventi diretta incidenza sul procedimento in questione. La disposizione normativa prevede che i concessionari possano proporre la modifica di elementi essenziali delle convenzioni in essere quali i soggetti, l’oggetto, la durata, ed il valore economico delle stesse. In sede di conversione del citato decreto legge, è stato inserito nell’art. 5 il comma 4-bis, in base al quale l’attuazione delle disposizioni è subordinata al preventivo assenso dei competenti organi della Commissione europea.

Nelle more della attuazione di quanto previsto dalle disposizioni sopra citate, l’Autorità ha ritenuto di concludere il proprio procedimento, adottando un atto contenente *“Prescrizioni ed indirizzi per la predisposizione dello schema di concessione da inserire nel bando di gara per l’affidamento della concessione di costruzione e gestione dell’autostrada A22”*.

3.1.4.2 Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali

L’art. 37, comma 2, del d.l. 201/2011 e s.m.i., alla lettera g), individua le funzioni attribuite all’Autorità nel settore delle concessioni autostradali. In particolare, il penultimo periodo della citata lettera g), attribuisce all’Autorità il compito di *“(…) definire gli ambiti ottimali di gestione*

delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto; (...)”. La disposizione in esame è funzionale, nel quadro dei più ampi poteri di regolazione attribuiti all’Autorità, alla definizione ex ante di nuovi assetti gestionali nell’attuale configurazione delle concessioni autostradali.

Al fine di ottemperare al dettato normativo, l’Autorità, nel marzo 2014, ha avviato un primo confronto con i vertici dell’associazione rappresentativa dei concessionari autostradali AISCAT. Nel corso dell’incontro è stata illustrata la necessità di costruire una base dati relativa a ciascuna società concessionaria. È stata pertanto avviata una ricognizione dei principali dati tecnico-economici dell’ultimo decennio (recentemente aggiornata con dati di preconsuntivo relativi al 2014).

Obiettivo della raccolta dei dati è stato di costruire un sistema di *benchmarking* di tipo parametrico per verificare l’efficienza delle singole imprese a confronto con gli altri operatori del mercato e definire interventi regolatori sui prezzi e – appunto – sugli ambiti ottimali di gestione. Nell’analisi dei dati è stato applicato il metodo delle frontiere stocastiche di analisi, sinora non utilizzato nella regolazione delle autostrade.

Il procedimento avviato al riguardo dall’Autorità si concluderà nel corso del 2015. Le prime evidenze sembrerebbero suggerire l’esistenza di economie di scala, sia pur non molto marcate, talché il sistema potrebbe – in talune condizioni – beneficiare di aggregazioni tra concessionari.

3.1.5 Il settore portuale

I porti rientrano tra le infrastrutture per le quali l’art. 37 comma 2 lett a) dispone che l’Autorità garantisca condizioni di accesso eque e non discriminatorie anche in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci. Manca, tuttavia, una espressa armonizzazione di queste disposizioni con quelle contenute nel Codice della navigazione e nella legge n. 84 del 1994 di riordino del sistema portuale, con conseguenti rischi di sovrapposizione di compiti con altri soggetti pubblici, quali in particolare le Autorità portuali.

In materia di concessioni portuali, regolate dall’art. 18 della legge n. 84/1994, l’Autorità ha espresso la propria contrarietà a provvedimenti di rinnovo o proroga senza gara che alterano la concorrenza nel mercato, secondo i principi già affermati nella giurisprudenza comunitaria e nella Comunicazione sui porti del 2007 della Commissione Europea. Altra area in cui l’Autorità può svolgere un ruolo importante è quello dei servizi di interesse generale (illuminazione, pulizia, raccolta rifiuti, manutenzione e riparazione, servizi informatici e telematici, servizi di manovra ferroviari, etc.) di cui alla legge 84/1994 art. 6 comma 1 lett. b). Con riferimento ad alcuni di tali servizi, quale quelli di manovra ferroviaria e di traghettamento, può configurarsi (nel caso siano assegnati in esclusiva) una competenza dell’Autorità in ordine alla definizione degli schemi dei bandi di gara, ai sensi del D.L. 201/2011 art. 37, comma 2, lett. f). Anche nel settore dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio), che costituiscono servizi spesso indispensabili per l’accesso alle infrastrutture portuali, l’Autorità potrebbe svolgere un ruolo importante attraverso la definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe, sulla base del decreto legge 201/2011 art. 37 comma 2 lett. b). Occorre tuttavia ricordare tale previsione normativa, riferita a tutte le modalità di trasporto, con la precedente disposizione (legge 84/1994 art. 14 comma 1-bis) che assegna al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la specifica competenza in materia di definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici.

In conclusione le prerogative dell’Autorità in ambito portuale sono molteplici, seppur non tutte espresse in modo esplicito dal legislatore eppure ricavabili da un raccordo sistematico del quadro legislativo. Risulta comunque indispensabile, al fine di evitare sovrapposizioni funzionali

con gli altri soggetti operanti nel settore, raccordare in modo sistematico il riparto delle competenze dell'Autorità. È auspicabile che ciò avvenga nell'ambito della riforma del settore portuale preannunciata dal Governo per i prossimi mesi.

L'Autorità segue, inoltre, con attenzione la proposta di un Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti. A quest'ultimo proposito, auspica che le tariffe per l'accesso ai servizi portuali rispondano a criteri di efficienza economica e che sia mantenuta la proposta della Commissione in ordine alla istituzione da parte degli Stati membri di organismi nazionali indipendenti di vigilanza.

3.1.6 I diritti degli utenti e dei passeggeri

3.1.6.1 Le competenze previste dalla legge istitutiva e le norme europee

L'efficacia della tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri costituisce una delle priorità dell'Autorità, che si è data l'obiettivo di riscontrare ciascuna delle istanze nelle quali è invocato il suo intervento da parte di coloro che fruiscono di servizi di trasporto. Come più diffusamente illustrato in prosieguo, nel periodo di riferimento sono pervenuti circa 180 tra reclami e segnalazioni inerenti il trasporto ferroviario e circa 40 inerenti il trasporto via autobus. 14 sono le preistruttorie avviate d'ufficio in relazione a fatti venuti in evidenza dalla cronaca e 74 le segnalazioni pervenute in relazione a settori di trasporto che ad oggi non rientrano nelle competenze attribuite all'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri (in particolare, trasporto aereo e marittimo). Peraltro, le competenze dell'Autorità in questo ambito hanno subito una evoluzione nel pur breve arco temporale intercorso dalla sua entrata in operatività.

Come noto, rientra tra le funzioni ad essa attribuite dall'art. 37 della legge istitutiva quella di definire, in relazione ai diversi tipi di servizio ed alle diverse infrastrutture, i contenuti minimi degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto. Sono fatte salve, al riguardo, le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi (comma 2, lett. e). Inoltre, l'Autorità valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze (comma 3, lett. g) e favorisce l'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti (comma, 3 lett. h).

A queste competenze si aggiungono quelle in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto previste in esecuzione della relativa disciplina di derivazione europea. In particolare, al momento della redazione del presente Rapporto, sono attribuite alla competenza dell'Autorità le funzioni di "organismo di controllo" ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, di attuazione del Regolamento (UE) n. 1371/2007 in materia di tutela dei passeggeri nel trasporto su ferrovia e del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, di esecuzione del Regolamento (UE) n. 181/2011 in materia di tutela dei diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus. Tali disposizioni prevedono specifici poteri di accertamento delle violazioni e di irrogazione di sanzioni a carico degli operatori dei servizi in relazione ai quali il legislatore europeo ha individuato specifici diritti. Significativamente, il perimetro di esercizio dei poteri dell'Autorità in esecuzione di tali disposizioni è, in alcuni casi, più ampio di quello previsto dall'art. 37 della legge istitutiva estendendosi, in casi determinati, al trasporto di passeggeri indipendentemente dalla sussistenza di obblighi di servizio pubblico.

Con riferimento alle altre modalità di trasporto oggetto di disciplina europea, con la attesa prossima adozione delle disposizioni nazionali di esecuzione del Regolamento (UE) n. 1177/2010, verrà attribuita all'Autorità anche la competenza in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne. La tutela dei passeggeri e della qualità dei

servizi del trasporto aereo risulta invece, allo stato, assegnata all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), al quale l'Autorità rimette per competenza le segnalazioni da essa ricevute al riguardo.

Con l'entrata in vigore dei decreti legislativi n. 70 e n. 169, si è avuto un innalzamento del livello di tutela offerto agli utenti dei servizi di trasporto su ferrovia e su autobus. In forza dei decreti n. 70 e n. 169 del 2014 l'Autorità dispone, infatti, del potere di monitorare, vigilare ed eventualmente sanzionare la violazione dei diritti dei passeggeri ricondotti ai livelli essenziali delle prestazioni di cui all'articolo 117, comma 2, lett. m) della Costituzione. Entrambi gli interventi normativi di recepimento si pongono, difatti, come obiettivo primario il potenziamento dei diritti dei passeggeri, in quanto parte "debole" del rapporto di trasporto, ed il miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi. Specifiche misure sono, in particolare, previste da entrambi i decreti per garantire il diritto alla mobilità e l'accessibilità ai servizi di trasporto anche alle persone con disabilità e con mobilità ridotta affinché esse non subiscano discriminazioni in conseguenza della loro condizione.

Nell'esercizio dei suoi poteri l'Autorità, da un lato, garantisce livelli uniformi di tutela dei diritti dei passeggeri su tutto il territorio nazionale, indipendentemente dalla tipologia e dall'ambito territoriale in cui è effettuato il servizio di trasporto e, dall'altro, per quanto attiene ai servizi di competenza regionale e locale, raccorda il suo intervento con quello delle apposite strutture regionali che, mensilmente, in veste ausiliaria, ricevono e trasmettono all'Autorità i reclami dei passeggeri. A quest'ultimo riguardo, per quanto riguarda il settore ferroviario, un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato il 29 maggio 2015 individua le strutture regionali deputate a ricevere i reclami a seguito di presunte infrazioni accertate in relazione ai servizi ferroviari di competenza regionale e locale. Con riferimento al trasporto via autobus, d'altra parte, è attesa l'adozione del decreto ministeriale con il quale saranno individuati, sentite la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, i criteri e le modalità per la designazione delle stazioni che forniscono assistenza alle persone disabili e a mobilità ridotta. In proposito, il Ministero ha trasmesso all'Autorità lo schema definitivo di decreto ministeriale per l'individuazione di dette strutture.

Ai sensi di quanto previsto dai Regolamenti n. 1371 e n. 181 i passeggeri su ferrovia e su autobus hanno diritto, nel complesso, ad ottenere informazioni complete e tempestive - prima e durante il viaggio - su tutte le possibili evenienze (es. ritardi, soppressioni), ad acquistare agevolmente i biglietti di trasporto, ad ottenere un adeguato ristoro ed assistenza sia in caso di cancellazione del viaggio che di ritardo, a condizioni contrattuali o tariffarie non discriminatorie, ad un trattamento non discriminatorio dei disabili e delle persone a mobilità ridotta, ad informazioni di carattere generale sui loro diritti. Seguono una serie di obblighi puntuali a carico delle imprese, quali quello di dotarsi di una copertura assicurativa minima in relazione ai passeggeri ferroviari ed ai loro bagagli, di riconoscere una compensazione per i ritardi, le coincidenze perse e ed i servizi soppressi, di garantire la sicurezza personale dei passeggeri, di implementare un sistema di trattamento dei reclami e di norme per la qualità dei servizi.

A tal fine, gli strumenti di intervento di cui dispone l'Autorità ai sensi dei decreti legislativi n. 70 e n. 169 del 2014 comprendono poteri di svolgere monitoraggi e indagini conoscitive, adottare provvedimenti inibitori, misure cautelari nei casi di necessità ed urgenza e di irrogare sanzioni nei confronti delle imprese che violano i diritti dei passeggeri. A tal fine, l'Autorità valuta ed istruisce i reclami presentati dai passeggeri, anche mediante associazioni rappresentative dei loro interessi, fermo restando il potere dell'Autorità di attivarsi d'ufficio. L'Autorità può inoltre accogliere e rendere obbligatori gli impegni presentati dalle imprese nei confronti delle quali è stata contestata la violazione dei diritti degli utenti, concludendo il procedimento sanzionatorio senza accertare alcuna infrazione. Nell'esercizio delle proprie competenze l'Autorità può, inoltre, acquisire dalle imprese ferroviarie, dal gestore dell'infrastruttura, nonché dai vettori, dagli enti di gestione delle stazioni o da qualsiasi altro soggetto interessato o coinvolto, informazioni e documentazione. Presso i medesimi soggetti l'Autorità può, inoltre, effettuare verifiche e ispezioni.

Quanto allo specifico impianto sanzionatorio previsto dai due decreti (impostato sul regime della legge n. 689/81), lo stesso prevede l'irrogazione da parte dell'Autorità di ammende tra un minimo ed un massimo edittale, prestabiliti in funzione dell'infrazione accertata, e commisurati non solo alla gravità e alla durata della violazione e alla presenza di circostanze aggravanti e attenuanti (quali la reiterazione della condotta e le azioni intraprese per attenuare o eliminarne gli effetti), ma anche del rapporto percentuale tra passeggeri coinvolti dalla violazione e percentuali trasportati. Per il settore ferroviario l'importo delle sanzioni irrogabili va da un minimo di 200 euro ad un massimo edittale di 20.000 euro. Per il trasporto passeggeri su autobus, la forcella è invece compresa tra 150 euro e 40.000 euro.

Con riguardo alla destinazione delle sanzioni pecuniarie irrogate dall'Autorità, tanto il d.lgs. n. 70 quanto il d.lgs. n. 169 del 2014 prevedono, ciascuno per il proprio settore di riferimento, l'istituzione di uno specifico fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti. Allo stato, detti fondi non sono ancora stati istituiti. Tuttavia, tenuto conto degli importi massimi previsti per la violazione dei diritti dei passeggeri e nell'ottica di individuare progetti più significativi parrebbe peraltro ragionevole prevedere l'unificazione dei due fondi.

In materia di trasporto su autobus, l'Autorità è stata, infine, designata dal decreto legislativo n. 169/2014 quale organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) 2006/2004 sulla cooperazione tra autorità nazionali per la tutela dei consumatori, relativamente alla materia disciplinata dal Regolamento n. 181/2011.

Nei paragrafi che seguono si forniscono, ai sensi dell'art. 4, comma 3, del d.lgs. n. 74/2014 e dell'art. 3, comma, 4 del d.lgs. n. 169/2014, alcuni dati di sintesi sull'attività concretamente svolta dall'Autorità in materia di tutela dei passeggeri nel trasporto su ferrovia e su autobus nel corso di questo primo anno di applicazione.

3.1.6.2 L'esecuzione delle norme nazionali di attuazione dei Regolamenti UE

In esecuzione dei d. lgs. n. 70 e 169, l'Autorità ha adottato – previo esperimento di apposite consultazioni dei portatori di interessi – i previsti Regolamenti di attuazione ed avviato le prime istruttorie d'ufficio o su istanza dei passeggeri, rispettivamente, in data 4 luglio 2014 e 20 gennaio 2015. I due regolamenti disciplinano nel dettaglio lo svolgimento delle singole fasi del procedimento sanzionatorio e le modalità di presentazione dei reclamo. Dal punto di vista testuale, i due regolamenti presentano alcuni elementi di disomogeneità su cui l'Autorità si propone di intervenire in occasione della prossima entrata in vigore del decreto legislativo di recepimento del Regolamento n. 1177/2010 sul trasporto marittimo.

È importante sottolineare, al riguardo che, sulla base di tali disposizioni, i passeggeri sono tenuti a rivolgersi all'Autorità in seconda istanza, ossia, dopo aver esperito l'azione di reclamo diretto nei confronti dell'operatore e decorso un determinato periodo di tempo (pari a trenta giorni dalla presentazione del reclamo nel trasporto ferroviario; a novanta giorni per il trasporto su autobus). Questa modalità di rappresentazione delle doglianze dei passeggeri, prevista dalle disposizioni europee, consente, fra l'altro, di mettere in condizione l'operatore di porre rimedio all'eventuale disservizio o disagio subito dal passeggero prima che venga dato corso ad eventuali azioni sanzionatorie.

La struttura procedimentale scandita da ciascuno dei due Regolamenti nei relativi ambiti è ispirata al principio della piena conoscenza degli atti istruttori da parte dei soggetti interessati, al principio del contraddittorio scritto e orale e al principio della separazione tra funzioni istruttorie (svolte dagli Uffici dell'Autorità) e funzioni decisorie attribuite, invece, al Consiglio. Contestualmente all'adozione dei due Regolamenti procedurali l'Autorità ha inoltre predisposto, per ognuno dei due settori, un apposito "Modulo" (disponibile sul sito internet istituzionale <http://www.autorita-trasporti.it/>) per la presentazione dei reclami. Nella predisposizione dei moduli, si è tenuto conto dei suggerimenti rappresentati dalla Commissione europea e da altri Stati

membri nel corso delle riunioni periodiche dei competenti gruppi di lavoro in sede UE. Al fine di semplificare la comunicazione tra Istituzione e cittadini, inoltre, con riguardo al trasporto su autobus è stata attivata una casella di posta elettronica dedicata per l'invio dei reclami. Analoga previsione di semplificazione sarà introdotta, in sede di revisione del regolamento procedurale, per il trasporto ferroviario.

3.1.6.3 Il trasporto via ferrovia

Ad un anno dall'avvio della applicazione del d. lgs. n. 70/2014 e del relativo Regolamento dell'Autorità sulle procedure sanzionatorie del 4 luglio 2014, sono pervenuti all'Autorità 22 reclami in seconda istanza e circa altre 150 ulteriori segnalazioni di disservizi. Sei casi hanno trovato soluzione ed in numerosi altri si è ritenuto che la rilevanza dei fatti portati all'attenzione dell'Autorità giustificasse un chiarimento da parte degli operatori del settore, anche nell'ottica di un eventuale futuro intervento regolatorio. Inoltre, in 13 casi si è ritenuto di agire d'ufficio sulla scorta di informazioni segnalate dalla stampa nazionale e dai mezzi di informazione inviando puntuali richieste di chiarimenti alle imprese ferroviarie ed ai gestori delle infrastrutture.

Informazioni pre-istruttorie sono state richieste, ad esempio, in merito alla soppressione senza preavviso di una fermata presso la stazione di Orvieto, alle condizioni disagiate nelle quali viaggiano i pendolari sulle linee Torino–Milano, Mariano Comense–Milano Rogoredo, Napoli–Foggia, Poggio Mirteto–Fiumicino a causa del sovraffollamento, della vetustà dei convogli e dell'assenza di un coordinamento tra viaggiatori dotati di una prenotazione e abbonati, ai frequenti ritardi nell'arrivo dei treni alla stazione di Frattamaggiore–Grumo Nevano ed alla diffusione di informazioni errate a bordo dei treni lungo la tratta Malpensa–Milano. Inoltre, anche a seguito delle numerose richieste di intervento pervenute dai cittadini e da comitati di pendolari, l'Autorità ha “acceso il suo faro” sulle ricadute, nel settore dell'alta velocità (AV), dell'obbligo di prenotazione anche per i possessori di abbonamento.

I diritti rispetto ai quali si sono riscontrate le maggiori criticità riguardano la soppressione dei servizi e la mancanza di informazioni tempestive da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori di stazione, la perdita di coincidenze tra treni dovuta all'assenza di un coordinamento degli orari programmati dalle diverse imprese ferroviarie ed ai ritardi, la mancata predisposizione di sistemi di assistenza ai viaggiatori adeguati a fronte di disservizi lungo il tragitto, il mancato adeguamento dei convogli e delle stazioni alle esigenze delle persone con disabilità o con ridotta mobilità, la difficoltà incontrata dai passeggeri ad ottenere rimborsi dalle imprese ferroviarie in ragione delle modalità con cui le stesse calcolano i ritardi maturati e nei casi in cui la soppressione dei treni sia dovuta a scioperi. In molti casi la difficoltà ad ottenere il rimborso del biglietto è stata ricollegata alle stesse procedure di reclamo previste dalle imprese, di cui si lamenta l'eccessiva complessità ed onerosità per gli utenti. Tuttora problematico risulta, inoltre, il mancato riconoscimento, da parte delle imprese ferroviarie, di una compensazione pecuniaria da ritardo nel caso in cui il tragitto richieda l'utilizzazione di servizi ferroviari successivi (ad esempio un treno regionale ed un treno ad alta velocità) operati da imprese ferroviarie diverse.

Alla data di redazione del presente Rapporto, a fronte delle segnalazioni e delle iniziative d'ufficio, tenuto conto anche dell'atteggiamento collaborativo manifestato dalle imprese ferroviarie nel fornire riscontro a richieste di chiarimenti dell'Autorità, non sono stati avviati procedimenti sanzionatori per violazione dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario.

Con riguardo al settore del trasporto ferroviario l'Autorità sta, inoltre, tuttora verificando l'effettivo adempimento da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori di stazione e del gestore dell'infrastruttura degli obblighi (di carattere informativo e/o comportamentale) previsti dal d.lgs. n. 70/2014. All'art. 16, comma 1, del decreto è previsto, infatti, che le imprese ferroviarie ed i gestori di stazione comunichino all'Autorità le disposizioni adottate per garantire il diritto di trasporto alle persone con disabilità ed alle persone a ridotta mobilità. Analogo obbligo informativo è previsto dall'art. 19, comma 1, in relazione alle norme adottate dalle imprese

ferroviarie in materia di qualità del servizio. L'art. 18 del decreto prevede, poi, al comma 1 - pur senza introdurre un corrispondente onere informativo nei confronti dell'Autorità - l'obbligo delle imprese ferroviarie di regolare e di implementare sistemi di raccolta e di trattamento dei reclami dei passeggeri. Un preciso obbligo di *disclosure*, mediante apposita informativa pubblica, è inoltre previsto a carico delle imprese ferroviarie al comma 3 del medesimo articolo 18 e dal comma 2 dell'art. 19 del decreto con riguardo, rispettivamente, alle procedure adottate e alla tempestività di gestione dei reclami ed alle prestazioni rese sulla qualità del servizio. Il mancato adempimento di detti obblighi comporta l'irrogazione da parte dell'Autorità di sanzioni pecuniarie di importo compreso tra 200 e 20.000 euro. L'art. 18, comma 3, del d.lgs. n. 70/2014 prevede, altresì, l'obbligo per le imprese di dar conto, nella propria relazione annuale sulla qualità del servizio, di informazioni sui reclami ricevuti e trattati, ai tempi di risposta e sulle misure adottate per migliorare eventualmente le procedure. L'art. 19, comma 2, del medesimo decreto obbliga invece le stesse imprese a pubblicare sul proprio sito internet (e a mettere a disposizione sul sito internet dell'Agenzia ferroviaria europea) una relazione annuale sulle prestazioni in materia di qualità del servizio. Ad un primo esame della documentazione trasmessa all'Autorità, sembra, invero, che ad oggi - e nonostante l'avvenuta scadenza dei termini di legge - solo alcuni degli operatori interessati abbiano effettivamente adempiuto agli obblighi appena descritti.

3.1.6.4 Il trasporto con autobus

Il Regolamento n. 181/2011, nel codificare i diritti dei passeggeri che viaggiano su autobus, opera una distinzione tra servizi a lunga percorrenza (tratte pari o superiori a 250 km) e servizi a breve percorrenza (inferiori a 250 km). Analoga distinzione caratterizza i poteri di vigilanza e sanzionatori attribuiti all'Autorità dal d.lgs. n. 169/2014.

Con riferimento ai servizi di lunga percorrenza, l'Autorità è competente a sanzionare la violazione del diritto ad un'adeguata assistenza in caso di cancellazione o di ritardo superiore a 90 minuti per viaggi di durata superiore alle tre ore, al rimborso o alla riprotezione in caso di overbooking, cancellazione o di ritardo alla partenza superiore ai 120 minuti, ad un indennizzo pari al 50% del prezzo del biglietto in caso di ritardo alla partenza superiore ai 120 minuti, di cancellazione del viaggio e di mancata riprotezione o rimborso, ad un'adeguata e tempestiva informativa in caso di cancellazioni o di partenze ritardate, ad un'adeguata tutela in caso di incidente.

Si estendono ai viaggi su autobus per distanze inferiori ai 250 km il diritto a condizioni contrattuali o tariffarie non discriminatorie, al trattamento non discriminatorio dei disabili e delle persone a mobilità ridotta e risarcimento in caso di perdita o danneggiamento dei dispositivi che ne agevolano la mobilità in caso di incidente, ad informazioni tempestive e complete prima e durante il viaggio, ad informazioni facilmente accessibili sui loro diritti e sulle modalità di gestione e di risoluzione dei reclami.

Nel tempo intercorso dalla entrata in vigore del d. lgs. 169/04 al momento della redazione del presente Rapporto, sono pervenuti all'Autorità 10 reclami presentati ai sensi del Regolamento che ne prevede l'inoltro all'Autorità in seconda istanza e 28 segnalazioni. Uno dei casi sollevati ha trovato soluzione. In un ulteriore caso, l'Autorità ha ritenuto opportuno aprire un fascicolo d'ufficio in relazione alla partenza anticipata rispetto agli orari programmati degli autobus di una nota azienda di trasporto, venuta in evidenza dalla stampa.

Sul piano sostanziale le fattispecie portate all'attenzione dell'Autorità riguardano principalmente la soppressione di corse, l'interruzione senza preavviso del servizio di trasporto, i ritardi (o le partenze in anticipo) rispetto agli orari programmati, l'assenza di informazioni e la mancata predisposizione da parte delle aziende di trasporto di sistemi di trattamento dei reclami e di servizi sostitutivi in caso di rottura dei mezzi di trasporto.

Ad oggi non sono stati avviati procedimenti sanzionatori per violazione dei diritti dei passeg-

geri del trasporto tramite autobus. L'Autorità sta comunque valutando se alcune aziende di trasporto su autobus non abbiano conformato le proprie condizioni generali di trasporto a quanto previsto dal Regolamento n. 181/2011, in particolare per quanto attiene alla diffusione di informazioni complete e tempestive sul viaggio, alla predisposizione di un adeguato e trasparente sistema di gestione dei reclami e all'osservanza dei diritti dei disabili e delle persone a mobilità ridotta.

3.1.6.5 Il trasporto via mare e vie navigabili interne

In continuità con i precedenti Regolamenti in materia di tutela dei diritti dei passeggeri, anche il Regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per le vie navigabili interne si pone come obiettivo di tutelare la parte più debole del rapporto di trasporto, di garantire a tutti, senza discriminazioni, l'accessibilità dei terminali portuali e delle navi, di migliorare sul piano informativo e qualitativo l'offerta dei servizi anche ove questi non siano connotati da obblighi di servizio pubblico e di assicurare ai passeggeri una tutela effettiva a fronte di disservizi, in tempi adeguati e con procedure certe. Con l'attuazione a livello nazionale del Regolamento n. 1177/2010, pertanto, anche nel trasporto marittimo verrà rinforzato il livello di protezione dei passeggeri, similmente a quanto accade per il trasporto ferroviario e a quello su autobus.

Al momento della redazione del presente Rapporto l'iter per la adozione delle misure di esecuzione del Regolamento è ancora in corso ed il provvedimento, approvato dal Consiglio dei Ministri il 26 giugno 2015, non è ancora pubblicato. In assenza di modifiche, il relativo schema di decreto legislativo individua l'Autorità di regolazione dei trasporti quale organismo di controllo competente per la tutela dei diritti degli utenti del trasporto marittimo. Il provvedimento consente, fra l'altro, al legislatore di porre rimedio alla procedura di infrazione n. 2013/2258 avviata dalla Commissione nei confronti del nostro Paese per il mancato rispetto dell'obbligo di notificare alla Commissione europea le misure nazionali di attuazione richieste dal citato Regolamento.

3.1.7 Il trasporto pubblico locale di linea

3.1.7.1 Misure relative alla redazione dei bandi e delle convenzioni e ai criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici nel settore del trasporto pubblico locale

Con Delibera n. 6 del 16 gennaio 2014 l'Autorità ha avviato una indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale, per l'identificazione delle aree prioritarie per l'introduzione di misure regolatorie di esecuzione dell'articolo 37 del decreto legge 6 giugno 2011, n. 201. Nell'ambito della predetta indagine conoscitiva, con Delibera n. 46 del 19 giugno 2014 è stato avviato un procedimento per l'adozione, ai sensi del citato articolo 37, comma 2, lettera f), di misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri nonché dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici. Con la medesima Delibera è stato pubblicato altresì un documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale. Alla Consultazione hanno partecipato numerosi portatori di interessi ivi comprese istituzioni pubbliche, imprese e loro associazioni rappresentative, e Associazioni di Consumatori e Organizzazioni sindacali.

Anche sulla base di quanto emerso dall'analisi dei contributi pervenuti in occasione della consultazione sul menzionato documento, l'Autorità ha predisposto lo schema di atto di regolazione approvato con la Delibera n. 26 del 12 marzo 2015. Tale schema reca un primo set di misure per la disciplina uniforme di aspetti regolatori delle procedure di gara bandite dai competenti Enti territoriali (o dagli enti delegati) per l'affidamento in esclusiva dei contratti di

servizio di trasporto pubblico di passeggeri di cui al decreto legislativo n. 422/1997 e al Regolamento (CE) n. 1370/2007, che trovano il loro fondamento nella norma istitutiva dell'Autorità.

Al fine di rendere possibile la massima partecipazione dei portatori di interesse, anche in relazione alla complessità e rilevanza degli aspetti regolatori affrontati, l'Autorità ha inteso acquisire puntuali osservazioni sullo schema di provvedimento nella sua ulteriore redazione e prima della sua definitiva adozione. Quindi, con Delibera n. 49 del 17 giugno 2015, a conclusione del procedimento, l'Autorità ha adottato l'atto di regolazione che si compone di ventuno disposizioni in materia di: beni strumentali per l'effettuazione del servizio e personale, propedeutiche alla redazione dei bandi; equa e non discriminatoria partecipazione alle gare; presentazione delle offerte, piano economico-finanziario e incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive; criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale; trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse, attraverso la disciplina della nomina delle commissioni aggiudicatrici.

Alcune misure riguardano anche i contratti di servizio aggiudicati con modalità differenti dalla gara (*in house providing*, affidamento a società a partecipazione mista pubblica e privata con selezione del socio privato mediante procedure competitive ad evidenza pubblica e affidamento diretto nei casi ammessi dall'ordinamento). Le misure costituiscono la prima parte della "cornice di regolazione" all'interno della quale, per le nuove procedure di affidamento ad evidenza pubblica, le Regioni e gli Enti locali esercitano le competenze a loro attribuite dalla Costituzione in materia di trasporto pubblico, così come sancito dalla Corte costituzionale con sentenza dell'11 marzo 2013, n. 41.

3.1.7.2 Monitoraggio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale

Nel corso dell'anno, l'Autorità ha svolto una proficua attività di ricognizione con alcuni Enti affidanti in relazione a singole procedure di gara già bandite, o in fase di predisposizione per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale. L'intervento dell'Autorità è stato richiesto dagli stessi Enti affidanti oppure, in alcuni casi, da qualche operatore che, a vario titolo, ha ritenuto la documentazione di gara non pienamente in linea con i principi europei e nazionali in materia.

3.1.7.3 Partecipazione alle attività dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Nel corso del periodo di riferimento, l'Autorità ha partecipato, tra l'altro, alle attività del Gruppo di Lavoro operante presso l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale e istituito al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali nonché di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. La partecipazione ha riguardato, tra l'altro, le seguenti tematiche: impostazione della ricognizione della normativa vigente ai diversi livelli comunitario, nazionale, regionale e locale nei diversi ambiti del trasporto pubblico; strutturazione di schemi per facilitare il confronto nell'applicazione della disciplina declinata nelle diverse normative, relativa alla indizione ed effettuazione delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale; individuazione ed evidenziazione dei rilevanti aspetti contenuti nelle singole normative a livello regionale e locale, al fine di un successivo confronto nelle diverse realtà.

3.1.7.4 Partecipazione all'attività di market monitoring del settore ferroviario

L'articolo 15 della Direttiva 2012/34/UE (c.d. Direttiva *Recast*) prevede che la Commissione europea svolga compiti di monitoraggio sulle condizioni tecniche ed economiche e gli sviluppi

di mercato del trasporto ferroviario dell'Unione (attività di *market monitoring*). Specificamente, ai sensi del paragrafo 5 del citato articolo, gli Stati membri trasmettono annualmente alla Commissione le informazioni necessarie sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario. Per l'Italia, l'assolvimento dell'attività è assegnata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che opera attraverso la Direzione generale per i sistemi informativi e statistici. Quest'ultima ha istituito un apposito Gruppo di lavoro sulle statistiche ferroviarie, al quale partecipa anche l'Autorità, per l'analisi e la raccolta dei dati richiesti.

Nell'anno di riferimento, l'attività svolta dal Gruppo di lavoro si è focalizzata sulla definizione della nuova struttura del questionario *Railways Market Monitoring Statistics* (RMMS), che sarà utilizzato per la rilevazione dei dati sul mercato del trasporto ferroviario dell'Unione dal 1 gennaio 2016. Specificatamente, l'attività ha consentito la modifica dell'originario questionario proposto dalla Commissione con l'inserimento, tra l'altro, di nuovi indicatori o nuovi algoritmi di calcolo. L'attività svolta assume rilevanza anche per le funzioni di monitoraggio dei mercati regolati, proprie dell'Autorità in ambito nazionale, per le quali è essenziale disporre di statistiche aggiornate, raccolte sulla base di metodologie condivise e rigorose. L'attività in oggetto è peraltro di interesse anche dei gruppi di lavoro nell'ambito dell'*Independent Regulators Group* (IRG) e del *Network dei regolatori ferroviari* (ENRRB), cui l'Autorità aderisce.

3.1.8. Il trasporto pubblico locale non di linea e le piattaforme di servizi

3.1.8.1 Il servizio di taxi

Nell'anno di riferimento, l'Autorità ha avviato le attività relative al servizio di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, con particolare riferimento al servizio taxi e al servizio di noleggio auto con conducente ("Ncc"). Al riguardo, il comma 2, lettera m), della norma istitutiva attribuisce all'Autorità il compito di monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. I Comuni e le Regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei principi stabiliti dalla menzionata disposizione. In caso di inadeguata implementazione di siffatti principi da parte degli Enti territoriali, il comma n) della norma istituiva attribuisce all'Autorità il potere di proporre ricorso presso il TAR del Lazio avverso gli atti adottati dai medesimi.

Nello svolgimento dell'attività in parola, l'Autorità è stata destinataria di numerose richieste di intervento provenienti da parte degli enti locali in ordine alle condizioni di organizzazione e svolgimento del servizio. Sono altresì pervenute da parte di singoli soggetti esercenti il servizio taxi segnalazioni di contestazioni in corso con gli enti locali, in relazione ai rapporti con le cooperative radio taxi e con altri soggetti esercenti il servizio ma in ambiti territoriali diversi. L'Autorità, riscontrando dette richieste di intervento, ha avuto modo di sollecitare le amministrazioni competenti ad adottare iniziative funzionali ad assicurare che il servizio taxi potesse essere svolto in linea con i principi della concorrenza e al rafforzamento del diritto alla mobilità dei cittadini-utenti, coerentemente a quanto indicato dai principi presenti nel citato articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge n. 201/2011.

3.1.8.2 Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo sugli autoservizi di trasporto di persone non di linea (taxi, NCC, piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità)

L'Autorità ha adottato una segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità con l'obiettivo di fare emergere nuovi e distinti mercati, promuovere la concorrenza e garantire adeguati livelli di qualità ed efficienza dei servizi di autotrasporto di persone non di linea. Nell'atto di segnalazione vengono esaminate le differenze tra i servizi taxi e noleggio con conducente soffermandosi in particolare sul diverso regime di accesso al mercato, sulla connotazione territoriale dell'organizzazione dei servizi, sulla presenza di obblighi di servizio pubblico e sul modo in cui le nuove piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità incidono sui mercati più tradizionali.

Il recente diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo alla mobilità delle persone, infatti, incide sia sulla domanda e sui comportamenti degli utenti, che sull'offerta dei servizi di trasporto locale non di linea. In questo contesto l'Autorità ha avviato nei primi mesi del 2015 una indagine finalizzata ad approfondire la conoscenza e la comprensione dei fenomeni sopra richiamati, delle loro tendenze evolutive e delle implicazioni sotto il profilo della regolazione economica. Nella indagine sono stati coinvolti tutti i principali portatori di interesse: le associazioni rappresentative degli operatori dei servizi di taxi e NCC, le nuove piattaforme tecnologiche che in vario modo operano nel settore, le associazioni dei consumatori, l'ANCI e la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome.

I fenomeni esaminati nell'ambito dell'indagine hanno posto in evidenza l'opportunità di proporre modifiche alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante "*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*". La disciplina quadro dei servizi taxi e NCC sopra citata, unitamente alle discipline regionali e degli enti locali, infatti, non sembrano più adeguate al perseguimento dei principi di concorrenza e di tutela dell'utenza del settore. Ove le proposte dell'Autorità – che sono allegate all'atto di segnalazione – venissero accolte, occorrerebbe assicurarne il raccordo con altri complessi normativi collegati.

3.1.8.3 Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del Codice del consumo

L'articolo 27, comma 1-bis, del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante il Codice del consumo, prevede che "Anche nei settori regolati, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, la competenza ad intervenire nei confronti delle condotte dei professionisti che integrano una pratica commerciale scorretta, fermo restando il rispetto della regolazione vigente, spetta, in via esclusiva, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che la esercita in base ai poteri di cui al presente articolo, acquisito il parere dell'Autorità di regolazione competente (...)". In tale contesto l'Autorità, anche in attuazione del Protocollo di intesa siglato in data 27 agosto 2014, ha formulato all'Autorità garante della concorrenza e del mercato il proprio parere nell'ambito del procedimento AS4848, avviato in data 5 marzo 2014, in materia di pratiche commerciali scorrette nel settore del trasporto ferroviario di persone, avviato nei confronti di Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A. Il parere dell'Autorità ha avuto ad oggetto la proposta di impegni presentata da Trenitalia ai fini della rimozione dei profili di scorrettezza contestati dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nella comunicazione di avvio del procedimento in vista della chiusura definitiva dello stesso senza accertamento dell'infrazione. Il procedimento si è concluso con l'accettazione degli impegni determinando una variazione della policy di Trenitalia, a partire da marzo del corrente anno, riguardo all'effettuazione dei rimborsi ai passeggeri.

4. Rapporti istituzionali ed internazionali

4.1 Livello nazionale

4.1.1 Le audizioni dell'Autorità dinanzi alle Commissioni parlamentari

L'Autorità trova nelle Commissioni parlamentari un punto di riferimento e partecipa attivamente ai processi di formazione delle leggi intervenendo con audizioni sulle materie di interesse e competenza.

Nel periodo di riferimento, l'Autorità è stata audita nell'ambito dei procedimenti per la adozione degli schemi di decreto legislativo in materia di tutela dei diritti dei passeggeri (v. supra), di recepimento della direttiva Recast nel settore ferroviario (v. infra), del d.l. n. 133/2014 c.d. Sbloccaitalia, nonché nell'ambito della indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali e della conversione in legge del d.l. n. 90/2014 relativo alla semplificazione ed alla trasparenza amministrativa.

Le audizioni hanno costituito la sede in cui l'Autorità ha rappresentato, motivandole, le proprie osservazioni, anche critiche, sui provvedimenti in esame.

4.1.2 Le amministrazioni centrali

L'Autorità ha instaurato rapporti di collaborazione con diverse amministrazioni centrali.

Tra i profili di collaborazione con la Presidenza del Consiglio si richiama il supporto ricevuto in occasione del convegno organizzato – anche in collaborazione con la Città di Torino – in occasione del primo anniversario dalla costituzione della Autorità su alcune tematiche del quarto pacchetto ferroviario, che è stato inserito nel calendario del programma della Presidenza italiana dell'Unione Europea del secondo semestre 2014. Si richiama, altresì, il coinvolgimento dell'Autorità nei lavori del Gruppo di esperti in materia di appalti pubblici, nel cui ambito l'Autorità è stata richiesta di partecipare con particolare riferimento al tema delle concessioni.

Con riferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come accennato (v. supra) l'Autorità è stata invitata a partecipare al gruppo di lavoro che si occupa della raccolta dei dati in materia di monitoraggio del mercato ai sensi dell'articolo 15 della Direttiva 2012/34/UE cosiddetta *Recast*, e all'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale. Inoltre, il Ministero ha consultato l'Autorità in merito agli atti di esecuzione della Direttiva *Recast* (in particolare in materia di costi diretti e *services facilities*) posti in essere dalla Commissione europea veicolandone le osservazioni.

Quanto al Ministero dell'economia e delle finanze, ed in particolare, alla Direzione analisi economico-finanziaria del Dipartimento del tesoro, l'Autorità ha contribuito alla predisposizione degli elementi di risposta alla Raccomandazioni della Commissione europea sul Programma Nazionale di Riforme per il 2014. L'Autorità è stata inoltre coinvolta nelle elaborazione delle risposte al questionario dell'OCSE in vista dell'Economy Survey - Italia del 2015.

Quanto al Ministero degli affari esteri, l'Ufficio del Contenzioso Diplomatico coinvolge sistematicamente l'Autorità nell'esame dei casi di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia europea nelle materie di sua competenza.

L'Autorità ha inoltre contatti con la Rappresentanza italiana presso l'Unione europea e quella presso l'OCSE.

Dal canto suo, la Conferenza Stato Regioni ha coinvolto l'Autorità nelle riunioni concernenti gli schemi di decreti legislativi in materia di tutela dei passeggeri nel trasporto via autobus e nel trasporto marittimo e vie navigabili interne. In tale contesto l'Autorità ha avuto modo di confrontarsi con i rappresentanti delle regioni e di apprezzarne le osservazioni.

4.2 Livello europeo ed internazionale

4.2.1 Le attività nelle sedi europee

4.2.1.1 I Network dei regolatori indipendenti nei settori ferroviario ed aeroportuale e dei diritti dei passeggeri

Data la dimensione transnazionale dei trasporti l'efficacia degli interventi presume un'intensa cooperazione tra i Paesi dell'UE. A tal fine, la Commissione europea ha istituito reti di organismi che si riuniscono periodicamente per scambiarsi informazioni e migliori prassi. In particolare, la Commissione europea ha ritenuto di creare il Network degli organismi di regolazione nel settore ferroviario (ENRRB) e, più di recente, il Forum degli organismi di regolazione nel settore aeroportuale (c.d. Forum di Salonicco). Una volta l'anno si riuniscono anche i Network degli organismi di regolazione competenti in materia di diritti dei passeggeri nei diversi modi di trasporto. L'Autorità è presente in modo assiduo su tutti i tavoli europei ed ha avviato attività di collaborazione con gli altri organismi di regolazione anche sul piano bilaterale, in particolare con ARAF e con l'ORR, rispettivamente organismi di regolazione ferroviaria della Francia e del Regno Unito.

4.2.1.2 I corridoi ferroviari

I corridoi ferroviari costituiscono parte della rete TEN-T. L'Italia è interessata da quattro dei 9 corridoi e l'Autorità assolve alle funzioni di coordinamento per il corridoio n. 6 "Mediterraneo" che congiunge la Spagna con l'Ucraina attraversando anche l'Italia del Nord. In questa veste partecipa alle riunioni convocate dall'Executive board e dalla Commissione europea ed è incaricata della risoluzione di eventuali controversie. Nell'anno 2014 non si sono ricevuti reclami in merito all'accesso al corridoio e alle procedure di attribuzione della capacità.

4.2.2 Il gruppo IRG-Rail

Come riferito nel primo Rapporto, l'Italia è divenuta membro del Network dei regolatori indipendenti IRG-rail nel marzo 2014. IRG-Rail contribuisce alla definizione delle policies europee in materia ferroviaria attraverso un dialogo trasparente e aperto con la Commissione europea e il Parlamento europeo e le principali parti interessate. In particolare, nel periodo di riferimento, oltre a partecipare ai diversi sottogruppi nei quali si svolge l'attività del network, l'Autorità ha aderito ai *papers* approvati dall'assemblea plenaria aventi ad oggetto il quarto pacchetto ferroviario e le procedure di affidamento diverse dalle gare.

4.2.3 I lavori in sede OCSE

Nel corso del 2015 l'Autorità ha partecipato per la prima volta ai lavori del Network dei regolatori economici - NER presieduto da un componente del Consiglio dell'Autorità italiana per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico, al quale partecipano anche rappresentanti dell'AGCOM. Attualmente i lavori del gruppo si concentrano sul grado di indipendenza effettivo dei diversi organismi di regolazione.

5. Attività di comunicazione

Le attività di comunicazione si sono progressivamente sviluppate a partire dal processo di costituzione ed entrata in operatività dell'Autorità, sostenendone l'azione e rafforzandone la conoscenza delle funzioni da parte degli interlocutori istituzionali, delle imprese regolate, degli altri *stakeholders* ed dell'opinione pubblica.

L'attività di comunicazione è stata rivolta soprattutto verso i media nazionali ed esteri, offrendo ai giornalisti un costante supporto informativo, in grado di migliorare la conoscenza e la comprensione delle decisioni assunte dall'Autorità, di aumentare il livello di trasparenza dei suoi atti e di diffondere una maggiore consapevolezza dei propri diritti tra gli utenti dei trasporti. Tale azione si è articolata nella diffusione di comunicati stampa, nella organizzazione del rilascio di interviste da parte del Presidente dell'Autorità, nella organizzazione di conferenze stampa, e nella pubblicazione di documenti informativi.

Alla comunicazione verso i media l'Autorità ha costantemente affiancato lo strumento del sito web, che costituisce mezzo di relazione con soggetti regolati ed utenti dei servizi grazie alle sue essenziali caratteristiche di velocità, connettività universale ed interattività. Affiancandosi alle modalità più tradizionali di informazione e comunicazione, il sito costituisce altresì lo strumento informativo *on-line* in grado di dare pubblicità ai documenti ed assicurare trasparenza ai processi, come previsto dalla disciplina vigente. Nel realizzare il sito, l'Autorità ha inteso rafforzare la conoscenza della sua azione amministrativa attraverso la pubblicazione di notizie aggiornate in tempo reale sulle principali iniziative intraprese.

Sono stati, altresì, attivati i primi servizi nell'area dei diritti degli utenti, creando una specifica area dedicata dalla quale è possibile accedere alla normativa europea, agli atti regolatori dell'Autorità nei vari settori del trasporto ed alla modulistica per l'inoltro di segnalazioni e reclami.

È stata, inoltre, attivata un'area delle Consultazioni *on-line* contenente le osservazioni dei soggetti interessati ai provvedimenti dell'Autorità.

In prospettiva, l'Autorità intende valorizzare le tecnologie disponibili facendo evolvere il proprio sito da mezzo di comunicazione e di informazione in sportello virtuale, incrementando la componente di servizi interattivi per favorire il dialogo con i cittadini e con i soggetti regolati.

Parte terza – Atti e provvedimenti

Nel periodo di riferimento (1 luglio 2014 – 30 giugno 2015), l'Autorità ha adottato circa cento delibere ed assai più numerose sono state le decisioni.

Considerando la corrispondenza di tale periodo con una fase di avvio delle proprie attività, le delibere attinenti alla organizzazione e funzionamento dell'Autorità sono state ampiamente prevalenti (circa il 70%) rispetto a quelle di contenuto regolatorio (circa il 30%).

Di seguito si fornisce un elenco dei principali atti e provvedimenti adottati articolato per tipologia ed anno, il cui contenuto integrale è pubblicato sul sito internet dell'Autorità alla pagina www.autorita-trasporti.it.

1. Attività regolatoria dell'Autorità

1.1 Anno 2014

Delibera n. 52 – Adozione del regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 64 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 65 – Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in merito al procedimento avviato nei confronti della Società Trenitalia S.p.A. e Rete Ferroviaria S.p.A. (PS 4848).

Delibera n. 70 – Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Delibera n. 76 – Indicazioni e prescrizioni relative al prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.

Delibera n. 79 – Consultazione concernente l'esecuzione delle sanzioni per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) 2006/2004.

Delibera n. 86 – Definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014) – "Call for Inputs".

1.2 Anno 2015

Delibera n. 4 – Adozione del Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) 2006/2004.

Delibera n. 19 – Richiesta di autorizzazione avanzata dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l. allo svolgimento del servizio di cabotaggio nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla tratta Parigi – Milano.

Delibera n. 22 – Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffari 2015-2018. Conformità ai modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64 2014.

Delibera n. 24 – Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014.

Delibera n. 25 – Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.a.

Delibera n. 26 – Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.

Delibera n. 32 – Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Delibera n. 35 – Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze per il periodo tariffario 2015 – 2018: conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con il Delibera ART n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con Delibera n. 31 del 2015.

Delibera n. 36 – Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015 – 2017 dell'Autorità di Regolazione e dei Trasporti. Approvazione preliminare.

Delibera n. 37 – Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativa al procedimento avviato con delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015.

Delibera n. 38 – Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativa al procedimento avviato con delibera n. 25/2015 del 12 marzo 2015.

Delibera n. 39 – Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna per il periodo tariffario 2016 – 2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con il Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 40 – Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 49 – Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento.

2. Organizzazione e funzionamento dell'Autorità

2.1 Anno 2014

Delibera n. 66 – Bilancio di previsione 2014 Pluriennale 2014 – 2016. Quinta variazione.

Delibera n. 74 – Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa.

Delibera n. 77 – Bilancio di previsione 2015 Pluriennale 2015-2017 – Approvazione.

Delibera n. 78 – Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2015._

Delibera n. 82 – Pianta organica dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Rideterminazione.

2.2 Anno 2015

Delibera n. 13 – Assegnazione delle funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Delibera n. 14 – Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica.

Delibera n. 15 – Nomina del Nucleo di valutazione

Delibera n. 21 – Adempimento da parte dell'Autorità degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999 n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili". Convenzione con la città metropolitana di Torino

Delibera n. 27 – Pubblicazione sul sito internet dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'avviso di attivazione di tirocini formativi e di orientamento curriculari ed extracurriculari

Delibera n. 30 – Performance Management

