



ART Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

Quarto Rapporto Annuale al Parlamento

Camera dei Deputati
12 luglio 2017

ART

Sommario

Indice.....	2
Indice delle figure.....	5
Indice delle tabelle	8
Indice delle abbreviazioni	9
Premessa	11
Parte prima – La competizione per confronto nei trasporti.....	12
Parte seconda – Attività e procedimenti	26
Parte terza – Dati economici.....	88
Parte quarta – Atti e provvedimenti	148

Indice

Indice delle figure.....	5
Indice delle tabelle	8
Indice delle abbreviazioni	9
Premessa	11
Parte prima – La competizione per confronto nei trasporti.....	12
1. Perché la competizione per confronto.....	12
2. Cos’è la competizione per confronto	13
3. Obiettivi e finalità di <i>policy</i>	14
4. Potenziali limiti applicativi.....	15
5. Alcuni cenni sugli aspetti metodologici.....	16
6. Studi economici in materia di competizione per confronto nei trasporti.....	17
7. Prime applicazioni da parte dell’Autorità.....	20
Parte seconda – Attività e procedimenti	26
1. Il contesto.....	26
2. L’AIR dell’Autorità.....	36
3. La regolazione dell’accesso alle infrastrutture.....	37
3.1. L’accesso alle infrastrutture aeroportuali.....	37
3.1.1. L’applicazione dei Modelli vigenti: quadro d’insieme	37
3.1.2. L’applicazione dei Modelli (giugno 2016-giugno 2017).....	37
3.1.3. La <i>mid-term review</i> dei Modelli.....	39
3.1.4. L’indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali	39
3.1.5. Le incentivazioni per l’avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori.....	39
3.1.6. Le reti aeroportuali.....	40
3.2. L’accesso alle infrastrutture ferroviarie.....	40
3.2.1. I criteri per la determinazione dei canoni	40
3.2.2. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete.....	45
3.2.3. La regolazione dei servizi di manovra ferroviaria.....	47
3.2.4. Corridoi ferroviari.....	48
3.2.5. L’accesso agli spazi in stazione	49
3.2.6. Applicazione del sistema penali franchigie nell’orario di servizio 2014-2015.....	49
3.2.7. Conclusione del procedimento sanzionatorio in materia di <i>performance regime</i>	50
3.2.8. Richiesta di esame dell’impatto economico del progetto di AW Rail S.r.l.	50
3.2.9. Modalità innovative d’esercizio dei treni del segmento <i>Open Access Premium</i>	50
3.2.10. Pareri sullo Schema di Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021 e aggiornamento 2016 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-2016 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI	51

3.3. L'accesso alle infrastrutture autostradali	53
3.3.1. Gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali	53
3.3.2. La concessione autostradale Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A. (A.T.I.V.A.)	53
3.4. L'accesso alle infrastrutture portuali.....	54
3.4.1. Procedimenti su specifiche segnalazioni	54
3.4.2. Il procedimento generale di regolazione dei porti	55
4. La regolazione dei servizi di trasporto.....	55
4.1. Gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, regionale e nazionale	55
4.1.1. Il settore ferroviario	55
4.1.2. Il settore marittimo	56
4.2. La definizione dell'ambito di servizio pubblico.....	57
4.3. Le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto per ferrovia e via mare gravati da obblighi di servizio pubblico	59
4.4. Il servizio di taxi ed il trasporto pubblico locale non di linea.....	60
4.5. Il trasporto via autobus media e lunga distanza in regime di libera concorrenza	62
4.5.1. L'indagine conoscitiva	62
4.5.2. Il parere dell'Autorità sullo schema di decreto ministeriale in materia di autorizzazioni per l'esercizio dei servizi di linea di competenza statale.....	64
5. I diritti dei passeggeri e degli utenti.....	65
5.1. I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.....	65
5.1.1. Contenuto minimo dei diritti dei passeggeri titolari di abbonamenti nel trasporto via ferrovia ad Alta Velocità	69
5.2. I diritti dei passeggeri nel trasporto via autobus	70
5.3. I diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne	73
6. Pareri in materia di pratiche commerciali scorrette e/o illecite ai sensi del Codice del Consumo.....	77
7. Altri rapporti internazionali.....	77
8. Procedure e garanzie nei procedimenti sanzionatori	79
8.1. Il regolamento concernente le procedure per lo svolgimento delle attività ispettive dell'Autorità	79
8.2. Le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità	79
9. Organizzazione e funzionamento dell'Autorità.....	80
9.1. Finanziamento	80
9.1.1. Il giudizio di costituzionalità e la delibera ricognitiva delle attività concretamente svolte	81
9.2. Bilancio e acquisti	81
9.3. Personale	82
9.3.1. Valutazione della <i>performance</i> e progressioni di carriera	82
9.3.2. Il dialogo con le rappresentanze sindacali	82
9.3.3. Formazione e tirocini.....	82
9.4. Organizzazione.....	83
9.4.1. Sede ed Uffici.....	83
9.4.2. Organi collegiali e Garante Etico	83
9.4.3. L' <i>Advisory Board</i>	83
9.5. Esecuzione delle disposizioni di legge in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione.....	84
9.6. Rapporti con altre istituzioni nazionali	84
9.6.1. Le Autorità indipendenti	84
9.6.2. Protocolli d'intesa e altri rapporti di collaborazione istituzionale	84
9.7. L'Autorità a portata di <i>click</i>	85
9.7.1. Il sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri (SiTe)	85

9.7.2. Monitoraggio sul mercato dei servizi di autotrasporto passeggeri non di linea	86
9.7.3. Servizio telematico per le procedure di autofinanziamento	86
9.8. Il Transport Hackathon	87
Parte terza – Dati economici.....	88
1. Introduzione	88
2. Le infrastrutture aeroportuali	88
2.1. Situazione europea	88
2.2. Situazione italiana: domanda e offerta	89
2.3. Situazione italiana: conti economici delle imprese di settore	95
3. Le infrastrutture stradali	99
3.1. Situazione europea	99
3.2. Situazione italiana (autostrade): offerta.....	100
3.3. Situazione italiana (autostrade): domanda	102
4. Le infrastrutture ed i servizi ferroviari.....	107
4.1. Situazione europea	107
3.4. Situazione italiana: offerta.....	113
3.5. Situazione italiana: domanda	115
3.6. Situazione italiana: conti economici delle imprese del settore	116
5. Le infrastrutture ed i servizi portuali e marittimi.....	119
5.1. Situazione internazionale ed europea	119
3.7. Situazione italiana: offerta.....	121
3.8. Situazione italiana: domanda	121
3.9. Situazione italiana: conti economici delle imprese del settore	129
6. Interporti e logistica delle merci	132
6.1. Situazione europea	132
7. I servizi di trasporto pubblico locale di linea e non di linea	135
7.1. Situazione europea	135
7.2. Situazione italiana: domanda	138
7.3. Situazione italiana: offerta.....	139
7.4. Situazione italiana: conti economici delle imprese del settore	140
7.5. Taxi e NCC	141
8. I servizi di trasporto di linea di media e lunga percorrenza	145
8.1. Situazione italiana.....	145
Parte quarta – Atti e provvedimenti.....	148
1. Quadro d'insieme	148
2. Elenco delle delibere	150
2.1. Attività di regolazione.....	150
2.2. Procedimenti sanzionatori.....	155
2.2.1. Conseguenti a procedimenti di regolazione.....	155
2.2.2. Conseguenti a provvedimenti in materia di tutela dei diritti dei passeggeri	156
2.3. Organizzazione e funzionamento	161

Indice delle figure

Figura 1. Segmenti del mercato al fine della determinazione dei canoni.....	42
Figura 2. <i>Work-flow</i> del procedimento di individuazione degli ambiti di servizio pubblico.....	58
Figura 3. La mobilità collettiva a media e lunga percorrenza	62
Figura 4. Andamento dei reclami e segnalazioni in ingresso settore ferroviario	65
Figura 5. Crescita annuale dei reclami e segnalazioni in ambito ferroviario	66
Figura 6. Andamento dei reclami e segnalazioni in ingresso settore autobus	70
Figura 7. Reclami e segnalazioni. Trasporto via autobus (2014-2017)	71
Figura 8. Andamento dei reclami e segnalazioni in ingresso settore mare e vie navigabili interne.....	75
Figura 9. Reclami e segnalazioni. Trasporto via mare e vie navigabili interne (2014-2017).....	75
Figura 10. Modalità di acquisizione dei reclami degli utenti (gennaio-aprile 2017).....	86
Figura 11. Andamento traffico passeggeri per singoli paesi europei nel 2016.....	88
Figura 12. Classifica dei principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati nel 2016 e nel 2015	89
Figura 13. Il sistema aeroportuale italiano nel 2016	89
Figura 14. Andamento del mercato passeggeri in Italia	90
Figura 15. Andamento dei movimenti in Italia	90
Figura 16. Classifica aeroporti italiani con un traffico passeggeri superiore ai 2 milioni nel 2016.....	91
Figura 17. Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti nel 2016	91
Figura 18. Andamento passeggeri per aeroporti tra 2 e 8 mln di passeggeri.....	92
Figura 19. Andamento passeggeri internazionali ed europei negli aeroporti italiani.....	92
Figura 20. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2016	93
Figura 21. Classifica degli aeroporti italiani con più di 2 milioni di passeggeri nel 2016 per transiti con paesi dell'UE ...	93
Figura 22. Traffico aereo nazionale e internazionale: vettori tradizionali e <i>low cost</i> nel 2016	94
Figura 23. Andamento traffico aereo merci, al netto della posta	94
Figura 24. Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci nel 2016.....	95
Figura 25. Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non per gli aeroporti presi in esame, anno 2015.....	95
Figura 26. Composizione dei ricavi per l'insieme degli aeroporti considerati, anno 2015	96
Figura 27. Totale del valore e costi della produzione per l'insieme degli aeroporti considerati, anno 2015.....	96
Figura 28. Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, anno 2015.....	97
Figura 29. Utili totali e utili medi per passeggero per l'insieme degli aeroporti considerati.....	97
Figura 30. Tempo di attesa medio al <i>check-in</i> negli aeroporti italiani.....	98
Figura 31. Tempo di attesa medio al controllo sicurezza negli aeroporti italiani.....	98
Figura 32. Estensione della rete stradale nei primi 15 paesi europei nel 2014.....	99
Figura 33. Panoramica internazionale in termini ricavi per km di rete a pedaggio e intensità di traffico.....	100
Figura 34. Il settore autostradale italiano in cifre nel 2015.....	100
Figura 35. Dotazione di rete autostradale nel 2015 in termini di km ogni 10.000 autovetture	102
Figura 36. Numero di km percorsi nelle autostrade a pedaggio italiane.....	102
Figura 37. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane per tipologia di veicolo	103
Figura 38. Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane	103
Figura 39. Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane.....	104
Figura 40. Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane.....	104
Figura 41. Statistiche per regione del numero di morti in incidenti stradali per milioni di abitanti nel 2015	105
Figura 42. Evoluzione dell'indicatore di qualità relativo all'automatizzazione dei caselli autostradali.....	105
Figura 43. Evoluzione dell'indicatore di qualità relativo alla pavimentazione drenante fonoassorbente	106
Figura 44. Introiti da pedaggio nel 2015 in Italia e loro andamento nel periodo 2008-2015	106
Figura 45. Estensione della rete ferroviaria nel 2015 dei principali paesi UE.....	107
Figura 46. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non nel 2015	107
Figura 47. Intensità di utilizzo della rete nel 2015 in treni-km per km percorsi al giorno	108
Figura 48. Numero di imprese ferroviarie nel 2015.....	108
Figura 49. Numero di imprese ferroviarie nel settore merci e passeggeri nel 2015	109
Figura 50. Traffico totale in milioni di treni-km nel 2015	109

Figura 51. Utilizzo percentuale della rete tra merci e passeggeri nel 2015	111
Figura 52. Ripartizione del mercato passeggeri in passeggeri-km tra impresa dominante ed altre nel 2015	111
Figura 53. Ripartizione del mercato merci in tonnellate-km tra impresa dominante ed altre nel 2015	112
Figura 54. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana, anno 2014	113
Figura 55. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale in macrozone, anno 2014	114
Figura 56. Andamento indicizzato del traffico passeggeri (indice 2004=100)	115
Figura 57. Andamento indicizzato traffico merci (indice 2004=100)	116
Figura 58. Andamento ricavi e costi operativi di RFI, anni 2010-2015	116
Figura 59. Ripartizione produzione RFI in treni*km nelle varie tipologie di servizio, anno 2015	117
Figura 60. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI nelle varie tipologie di servizio, anno 2015	117
Figura 61. Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia, anni 2010 – 2015	118
Figura 62. Andamento ricavi e costi operativi NTV 2010 – 2015	118
Figura 63. Traffici nei principali porti europei per tonnellate di merci e numero di container nel 2015	120
Figura 64. Confronto tra i principali porti italiani e spagnoli nel 2015	120
Figura 65. Trasporti marittimi per tipologia	121
Figura 66. Transiti nei porti italiani con traffico superiore ad un milione di passeggeri l'anno*	122
Figura 67. Variazione di traffico passeggeri 2015-2016	122
Figura 68. Quota di mercato del settore passeggeri dei porti italiani	123
Figura 69. Andamento del mercato delle crociere in Italia	124
Figura 70. Traffico passeggeri nel settore delle crociere nei maggiori porti	124
Figura 71. Merci movimentate nel settore portuale italiano, distinte per tipologia	125
Figura 72. Classifica dei porti italiani per volume di merci trasportate	125
Figura 73. Classifica dei primi cinque porti italiani per tipologia di merce, anno 2016	126
Figura 74. Volumi di TEU movimentati per i 10 porti italiani con traffico superiore alle 200 mila movimentazioni	126
Figura 75. Ripartizione traffico merci e TEU, anno 2016	127
Figura 76. Andamento traffico merci in Italia	128
Figura 77. Andamento traffico merci in TEU in Italia	128
Figura 78. Andamento del settore portuale italiano per tipologia di merci	128
Figura 79. Rendiconto generale del settore portuale nazionale: composizione entrate correnti, anno 2015	129
Figura 80. Rendiconto generale del settore portuale nazionale	130
Figura 81. Rendiconto generale del settore portuale nazionale	130
Figura 82. Andamento di entrate correnti e uscite di funzionamento nei porti italiani	131
Figura 83. Entrate correnti e uscite correnti totali per i principali porti nel 2015	131
Figura 84. Ripartizione investimenti e contributi in conto capitale del settore portuale nazionale nel 2015	132
Figura 85. Confronto in termini di numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del Trasporto combinato europeo	133
Figura 86. Caratteristiche del TC nel 2015: composizione delle consegne in termini di destinazione (nazionale o internazionale), tipologia e distanza media	133
Figura 87. Domanda di trasporto pubblico (viaggi/abitante) per tipologia di mezzo in alcune città europee	135
Figura 88. Dotazione di bus, tram e filobus (veicoli/abitante) in alcune città europee	136
Figura 89. Dotazione di metro e treno (veicoli/abitante) in alcune città europee	136
Figura 90. Prezzi del biglietto di corsa semplice per il trasporto pubblico in alcune città europee	137
Figura 91. Prezzi dell'abbonamento mensile al trasporto pubblico in alcune città europee	137
Figura 92. Variazioni in percentuale del numero di spostamenti	138
Figura 93. Ripartizione del TPL urbano tra gomma e ferro nel 2016	138
Figura 94. Numero di imprese operanti nel TPL per regione, anno 2015	139
Figura 95. Offerta dei servizi TPL nei comuni capoluogo di provincia per modalità, ripartizione geografica ed ampiezza demografica, Anno 2014 posti-km per abitante	139
Figura 96. Ammontare importi TPL Regioni a statuto ordinario (2014 e 2015)	140
Figura 97. Simulazione costo corsa <i>standard</i> pesata sull'indice dei prezzi (anno 2016)	144
Figura 98. Quota modale del trasporto passeggeri via autobus sul totale dei passeggeri-km trasportati tramite mezzi terrestri, anno 2014	145
Figura 99. Nazionalità operatore per le autolinee a lunga percorrenza	145
Figura 100. Tipologia di itinerario per le autolinee a lunga percorrenza	146

Figura 101. Distribuzione del traffico per tipologia di itinerario per le autolinee a lunga percorrenza	146
Figura 102. Evoluzione del prezzo medio dei viaggi in autobus	147
Figura 103. Delibere adottate dall'Autorità	148
Figura 104. Oggetto delle delibere	148
Figura 105. Delibere per ambito di attività (2013-2017)	149
Figura 106. Delibere per ambito di attività (giugno 2016 - giugno 2017).....	149

Indice delle tabelle

Tabella 1. Analisi empiriche per la stima dei costi di imprese di trasporto ferroviario	22
Tabella 2. Analisi empiriche per la stima dei costi di imprese di trasporto pubblico locale	23
Tabella 3. Analisi empiriche per la stima dei costi di concessionarie autostradali	24
Tabella 4. Analisi empiriche per la stima di frontiere di costo e produzione di gestori aeroportuali	25
Tabella 5. Fonti normative che compongono lo Statuto dell'Autorità	27
Tabella 6. Funzioni e poteri dell'Autorità (Allegato A alla delibera n. 75/2017)	28
Tabella 7. Matrice per l'analisi dell'impatto della regolazione	36
Tabella 8. L'applicazione dei Modelli di regolazione aeroportuale dell'Autorità (giugno 2016-giugno 2017)	38
Tabella 9. Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei in km	99
Tabella 10. Rete autostradale italiana a pedaggio (dati 2015)	101
Tabella 11. Andamento indicizzato del traffico ferroviario (indice 2010=100)	110
Tabella 12. Andamento del traffico passeggeri in passeggeri-km (indice 2010=100)	112
Tabella 13. Andamento del traffico merci in tonnellate-km (indice 2010=100)	113
Tabella 14. Ripartizione linea RFI, anno 2016	114
Tabella 15. Dati di traffico passeggeri, 2010-2015	115
Tabella 16. Dati di traffico passeggeri, 2014-2015	115
Tabella 17. Risultati economico-finanziari di RFI	119
Tabella 18. Risultati economico-finanziari di Trenitalia	119
Tabella 19. Risultati economico-finanziari di NTV	119
Tabella 20. Panoramica internazionale	119
Tabella 21. Settore portuale nazionale nel 2015	121
Tabella 22. Dati riepilogativi del settore portuale marittimo nazionale	121
Tabella 23. Dati economici dell'economia del mare, anno 2015	129
Tabella 24. Trasporto combinato (TC) in Europa	132
Tabella 25. Evoluzione del volume di TEU in termini di numero di consegne e tonnellate-km per i membri UIRR (anno di riferimento: 1990=100)	134
Tabella 26. Evoluzione costi e proventi della produzione per le autolinee	140
Tabella 27. Variazione percentuale tra il 2005 e il 2015 dei costi totali, dei proventi totali e del rapporto tra costi e proventi della produzione per le autolinee	140
Tabella 28. Numero di licenze taxi attive nei principali comuni italiani (per anno, al 31/12/2016)	141
Tabella 29. Numero di autorizzazioni NCC attive nei principali comuni italiani (per anno, al 31/12/2016)	141
Tabella 30. Numero licenze taxi attive per 1000 abitanti e per superficie nei principali comuni italiani al 31/12/2016	142
Tabella 31. Supplementi tariffari	143
Tabella 32. Disponibilità di sconti e tariffe fisse	144

Indice delle abbreviazioni

AAMS	<i>Azienda Autonoma Monopoli di Stato</i>
AEEGSI	<i>Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas ed il Sistema Idrico</i>
AGCM	<i>Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato</i>
AIR	<i>Analisi di Impatto della Regolazione</i>
AISCAT	<i>Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafoni</i>
ANAC	<i>Autorità Nazionale Anticorruzione</i>
ANSF	<i>Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie</i>
ARAFER	<i>Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières</i>
ART	<i>Autorità di Regolazione dei Trasporti</i>
AV/AC	<i>Alta Velocità/Alta Capacità</i>
CE	<i>Comunità Europea</i>
CIPE	<i>Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica</i>
CSR	<i>Conferenza Stato Regioni</i>
DPE	<i>Dipartimento Politiche Europee</i>
ENAC	<i>Ente Nazionale per l'Aviazione Civile</i>
ENAV	<i>Ente Nazionale di Assistenza al Volo</i>
ENRRB	<i>European Network of Rail Regulatory Bodies</i>
ERTMS	<i>European Rail Traffic Management System</i>
ETCS	<i>European Train Control System</i>
GUUE	<i>Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
IBAR	<i>Italian Board Airline Representatives</i>
ICT	<i>Information and Communication Technology</i>
IF	<i>Imprese Ferroviarie</i>
IRG-rail	<i>Independent Regulators' Group – rail</i>
ISA	<i>Independent Supervisory Authority</i>
MAE	<i>Ministero degli Affari Esteri</i>
MEF	<i>Ministero dell'Economia e delle Finanze</i>
MISE	<i>Ministero dello Sviluppo Economico</i>
MIT	<i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>
MLP	<i>Trasporto Passeggeri Media-Lunga Percorrenza</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 Economico</i>
ORR	<i>Office of Rail and Road (Autorità inglese di regolazione ferroviaria e stradale)</i>
OSP	<i>Obblighi di Servizio Pubblico</i>
OSS	<i>One Stop Shop</i>
PCM	<i>Presidenza del Consiglio dei Ministri</i>
PEF	<i>Piano Economico Finanziario</i>
PIR	<i>Prospetto Informativo della Rete</i>
PMdA	<i>Pacchetto Minimo di Accesso</i>
PMR	<i>Persone a Mobilità Ridotta</i>
PNR	<i>Piano Nazionale di Riforma</i>
RCS	<i>Raccomandazioni Specifiche della Commissione europea</i>
RFC	<i>Rail Freight Corridor</i>
RFI	<i>Rete Ferroviaria Italiana</i>
RMMS	<i>Railways Market Monitoring Scheme</i>
RNE	<i>RailNetEurope</i>
ROLA	<i>Rollende Landstraße (strade viaggianti)</i>
RoRo	<i>Roll-on/Roll-off</i>
RPCT	<i>Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza</i>
SAB	<i>Società Aeroporto di Bologna</i>
SAT	<i>Società Aeroporto Toscano</i>
SCNF	<i>Société Nationale des Chemins de fer Français</i>
SERA	<i>Single European Railway Area - spazio ferroviario unico europeo</i>
SERAC	<i>Single European Railway Area Committee</i>
SLA	<i>Service Level Agreement</i>
TEN-T	<i>Rete Transeuropea dei Trasporti</i>
TGV	<i>Train à Grande Vitesse</i>
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit (container da 20x12x8 piedi)</i>
TOC	<i>Train Operating Companies</i>
UE	<i>Unione Europea</i>
WACC	<i>Weighted average cost of capital (costo medio ponderato del capitale)</i>
WLU	<i>Work Load Unit</i>

Premessa

Il quarto Rapporto dell'Autorità di regolazione dei trasporti presenta una struttura innovativa rispetto ai precedenti.

Articolato in quattro parti, il Rapporto si apre con un saggio tematico sulla “Competizione per confronto”: un metodo di comparazione delle performance delle imprese studiato in teoria ed applicato nella regolazione dei trasporti, anche in Italia. Al riguardo, il saggio fornisce una rassegna della letteratura, una presentazione dei contesti nei quali essa particolarmente rileva ed una illustrazione degli ambiti nei quali l'Autorità vi ha sin qui fatto ricorso.

Segue la descrizione delle attività svolte dall'Autorità nel periodo compreso tra il 1 giugno 2016 ed il 30 giugno 2017. Questa parte del Rapporto è presentata ai sensi dell'art. 37 comma 5 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo della Autorità ed illustra anche le attività poste in essere in relazione a quanto previsto dall'art. 37 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 sul tema della efficienza dei diversi gradi di separazione tra imprese ferroviarie e gestore dell'infrastruttura. La descrizione delle attività svolte è presentata, altresì, ai sensi delle disposizioni di esecuzione della disciplina europea in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, effettuato con autobus e per mare e vie navigabili interne di cui, rispettivamente, ai decreti legislativi 17 aprile 2014, n. 70, 4 novembre 2014, n. 169 e 29 luglio 2015, n. 129. Tali ultimi provvedimenti attribuiscono all'Autorità le funzioni di Organismo responsabile della vigilanza e della esecuzione dei diritti dei passeggeri e prescrivono che essa riferisca annualmente al Parlamento sulle attività svolte nell'ambito del presente Rapporto.

La terza parte del Rapporto contiene i dati economici inerenti alle diverse modalità di trasporto e relativi servizi ed infrastrutture.

La parte conclusiva elenca i principali provvedimenti adottati dall'Autorità sin dal suo primo insediamento e sulla base delle competenze come da ultimo censite nel quadro della delibera ricognitiva del 31 maggio 2017 n. 75.

30 giugno 2017

Parte prima – La competizione per confronto nei trasporti

La competizione per confronto consente di orientare le imprese regolate a tenere comportamenti in linea con quello concorrenziale anche nei mercati in cui la concorrenza effettiva non è in grado di svilupparsi (Baumol, 1997). Tale condizione ricorre di frequente nel settore dei trasporti nel quale i mercati rilevanti sono spesso caratterizzati dalla presenza di un numero ridotto di imprese operanti in condizioni di monopolio naturale su specifici segmenti di mercato o aree geografiche. Questo metodo di regolazione, che riceve crescente attenzione nella letteratura economica, ha trovato applicazione nel settore dei trasporti, anche in Italia. In particolare, l'Autorità lo ha applicato per la definizione degli ambiti di gestione ottimale nel settore autostradale ed ha in corso attività ed analisi in vista della sua possibile ulteriore applicazione in altri settori, a partire da quello del trasporto ferroviario regionale. Nel prosieguo si presentano sinteticamente i caratteri del metodo unitamente ad una rassegna della letteratura economica di riferimento e ad una illustrazione degli ambiti nei quali l'Autorità vi ha sin qui fatto ricorso.

1. Perché la competizione per confronto

L'assenza strutturale di meccanismi concorrenziali all'interno di un mercato non genera necessariamente una perdita di benessere per la società nel suo insieme. La possibilità che una impresa - tra quelle operanti, ad esempio, in segmenti o aree geografiche diverse - contenda il mercato al monopolista incombente consente, infatti, di ottenere risultati analoghi a quelli della concorrenza c.d. "nel mercato". Ricorre, in questo caso, la fattispecie della "concorrenza per il mercato" utilizzata, ad esempio, per l'affidamento con gara dei servizi nel trasporto pubblico locale su gomma o via ferrovia e delle concessioni autostradali. Una gara, se ben strutturata, consente di assicurare la partecipazione dei concorrenti potenziali e impedisce che si realizzino livelli di profitto eccessivi da parte del vincitore, futuro monopolista.

Ma anche nel caso in cui entrambe le forme di concorrenza, sia quella di tipo "strutturale", nel mercato, sia quella attivata attraverso meccanismi competitivi "per il mercato", non si verifichino, la regolazione economica può intervenire per correggere le distorsioni ed indurre le imprese ad un comportamento in linea con quello concorrenziale anche in quei mercati in cui non vi sono le condizioni effettive per lo sviluppo della concorrenza (Baumol, 1997). Questi obiettivi possono essere perseguiti attraverso la "competizione per confronto".

In generale, la regolazione può svolgere diverse funzioni, tra le quali quella di garantire il dispiegarsi delle dinamiche concorrenziali anche tramite l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture esistenti, promuovere l'efficienza produttiva nella gestione dei servizi, il miglioramento della qualità dei servizi medesimi ed il contenimento dei costi per l'utenza finale. Ove la legislazione preveda che sia, in ogni caso, assicurato l'equilibrio economico-finanziario del soggetto regolato e che vi sia un intervento del regolatore, quest'ultimo è orientato a far sì che l'impresa eroghi il livello di servizio richiesto ad un costo efficiente e ad un prezzo, inclusivo di eventuali sussidi pubblici, allineato a tale costo, così ripristinando anche in questi casi condizioni di efficienza e di equità dei benefici dello scambio propri della concorrenza perfetta.

Ciò premesso, i monopoli naturali sono in effetti generalmente soggetti a regolamentazione "al costo di servizio". In questi casi, il regolatore definisce i criteri per la fissazione dei prezzi in modo da rendere – appunto – possibile che il flusso dei ricavi (comprensivi di possibili sussidi pubblici) risulti in linea con quello dei costi effettivamente sostenuti nella fornitura del servizio ai consumatori. In questo modo, l'intervento del regolatore limita ciò che la teoria economica individua come perdita di benessere dovuta, ad esempio, alla generazione di extraprofitti.

Tuttavia un tale schema di tariffazione "al costo di servizio" presenta alcune criticità che ne rendono l'implementazione complessa e talvolta non efficace. In primo luogo, i costi effettivi sostenuti dall'impresa possono essere non pienamente osservabili dal regolatore a causa di asimmetrie informative che intervengono a livello di impresa, conferendo a quest'ultima un vantaggio informativo. In secondo luogo, la tariffazione al costo di servizio non affronta adeguatamente il problema della riduzione efficiente dei costi da parte dell'impresa regolamentata. Se, infatti, i prezzi sono determinati

in modo da riflettere i costi, l'impresa ha scarso incentivo al contenimento dei costi stessi, soprattutto qualora le funzioni di costo e il loro potenziale di riduzione non siano noti od osservabili da parte di un decisore pubblico.

Qualora gli obiettivi delle politiche pubbliche integrino le finalità di contenimento dei costi e promozione dell'innovazione, pertanto, la regolamentazione al costo può risultare inadeguata ed il regolatore ha necessità di disporre di un "punto di riferimento" (o *benchmark*) per valutare la *performance* dell'impresa ulteriore rispetto ai livelli delle prestazioni presenti e passati. Il *benchmark* dovrebbe poi consentire di determinare i costi efficienti dell'impresa ed impostare conseguentemente il prezzo, o una "dinamica temporale" del prezzo. Appropriate e solide metodologie quantitative possono consentire al regolatore di individuare tale "punto di riferimento" tramite confronti tra le *performance* delle diverse imprese operanti in un settore.

2. Cos'è la competizione per confronto

Emerge dalle considerazioni che precedono che la competizione per confronto costituisce uno strumento per introdurre meccanismi di incentivazione all'efficienza nei mercati in cui tali incentivi manchino per l'assenza di concorrenza diretta. Essa si configura pertanto come una terza forma di concorrenza, ovvero come una concorrenza indiretta o simulata, che va ad affiancarsi alla concorrenza all'interno del mercato e a quella per il mercato.

Come sopra accennato la competizione per confronto si realizza attraverso l'analisi delle *performance* delle varie imprese ed il confronto delle *performance* della singola impresa con quelle di altre imprese operanti nello stesso settore, allo scopo ultimo di migliorare l'efficienza produttiva di tutte le imprese operanti in un mercato (*yardstick competition*). Analogamente a quanto avviene nelle politiche di concorrenza per il mercato, questa forma virtuale o indiretta di concorrenza non introduce una competizione sul piano del posizionamento o successo nel mercato, ma svolge una funzione di incentivo al miglioramento delle proprie prestazioni.

Applicando questo metodo, il regolatore individua, ad esempio, una tariffa o un sussidio per una certa impresa che non dipende direttamente dai suoi costi, bensì dai costi efficienti stimati per quel settore e/o per imprese simili operanti nello stesso settore. Tali costi efficienti sono determinati dall'analisi quantitativa dei costi di tutte le imprese che operano all'interno di un settore e che, quindi, non solo utilizzano la medesima tecnologia di produzione, ma forniscono servizi simili a condizioni, quindi, che dovrebbero risultare analoghe a quelle delle altre imprese. Gli obiettivi di efficientamento che il regolatore definisce per una impresa sono, così, legati alla *performance* relativa dell'impresa stessa rispetto a quella delle altre con le quali viene confrontata. Ne consegue che la *performance* di un'impresa viene collegata alla sua posizione rispetto al livello dei costi efficienti calcolato dal regolatore.

Va sottolineato come le imprese tra cui viene effettuato il confronto non debbano necessariamente essere in concorrenza diretta tra di loro. È infatti sufficiente che esercitino la stessa attività, in modo tale da rendere il confronto significativo. Di conseguenza, i confronti competitivi possono essere effettuati sia a livello domestico, ossia tra imprese operanti nello stesso territorio e nello stesso settore industriale, sia a livello internazionale, tra imprese che, pur operando in mercati geograficamente differenti, sono analoghe da un punto di vista strettamente merceologico, ossia forniscono beni o servizi simili. In quest'ultimo caso il confronto deve naturalmente essere effettuato con i dovuti accorgimenti, tenendo cioè conto delle specificità istituzionali, di mercato e di struttura (ad esempio, il diverso grado di contribuzione pubblica o i diversi vincoli regolatori a cui sono soggette le imprese considerate). Nel settore ferroviario, ad esempio, i paesi Europei differiscono notevolmente per grado di estensione dell'infrastruttura e di integrazione verticale, livello di contribuzione pubblica, quota di mercato del principale operatore, sviluppo della rete ad alta velocità, volumi di traffico passeggeri e merci e ripartizione tra i due. Ciò nonostante, come vedremo più avanti, la competizione per confronto può essere comunque condotta, a patto che tali differenze strutturali, geografiche o istituzionali siano opportunamente tenute in considerazione.

Un notevole vantaggio della regolazione per confronto consiste nella circostanza che la sua implementazione non presuppone che il regolatore conosca le modalità tecniche con le quali un'impresa intende portare avanti politiche di riduzione dei costi. A tale fine, infatti, sono sufficienti dati tecnico-economici forniti dalle imprese del settore, che riguardano sia dati contabili, sia dati di contabilità regolatoria sia dati tecnici relativi al tipo di settore in esame.

I benefici più rilevanti della regolazione per confronto si ottengono infatti soprattutto in contesti affetti da forte asimmetria informativa, in cui sorgono difficoltà di misurazione dei costi effettivi. In questi casi risulta difficile applicare una tariffazione al costo, in quanto non può svolgersi un'esatta imputazione dei costi ai prezzi, né risulta possibile

raggiungere gli obiettivi di efficienza interna per la difficoltà da parte del regolatore a determinare l'esatto livello di costi efficienti. La regolazione per confronto permette di superare tali criticità grazie al fatto che la tariffa applicata a un'impresa non dipende dal suo effettivo livello di costi, ma solo da quello delle altre imprese, e l'impresa regolata così sarà spinta a ricercare gli obiettivi di efficienza in modo da raggiungere costi allineati a quelli efficienti del settore.

La regolazione per confronto presenta un ulteriore e non trascurabile vantaggio, legato alla sua capacità di neutralizzare gli effetti di errori cosiddetti "idiosincratici", ossia connessi a variazioni di costo dovute a fenomeni non controllabili dall'impresa quali, ad esempio, un improvviso aumento dei costi legati all'aumento del prezzo del petrolio o ad una contrazione del PIL nazionale che porta ad un drastico abbassamento della domanda di un servizio da parte degli utenti finali. Infatti, se eventi esterni influenzano trasversalmente l'intera industria e determinano un aumento dei costi di tutte le imprese, o parimenti un abbassamento della domanda, uno schema tariffario che implementa la regolazione per confronto costituirà per l'impresa una sorta di assicurazione, in quanto riconoscerebbe un aumento tariffario pari all'innalzamento dei costi efficienti di settore che comunque tengono conto di tali variazioni, evitando così che l'impresa sia penalizzata per eventi non dipendenti dal suo operato. In questo senso, la regolazione per confronto riduce il rischio della singola impresa in quanto limita la sua vulnerabilità a tali errori di misurazione.

3. Obiettivi e finalità di policy

Gli obiettivi di *policy* realizzabili dall'utilizzo della competizione per confronto sono molteplici, a partire da obiettivi di incentivazione all'efficienza produttiva, a quelli di natura informativa per il decisore pubblico, sino a quelli di definizione di ambiti ottimali di servizi e di analisi dei *trend* di produttività di un settore. Andiamo ora a valutare più nel dettaglio ogni singolo aspetto citato.

La concorrenza per confronto si caratterizza per un elevato potere incentivante nell'indurre comportamenti efficienti da parte delle imprese. Infatti, mettendo in relazione le tariffe o i sussidi all'impresa con i costi di imprese simili, il regolatore può indurre imprese che servono in mercati geograficamente diversi ma operanti nello stesso settore a essere soggetti ad una sorta di concorrenza indiretta: infatti se un'impresa è in grado di ridurre i propri costi in misura maggiore rispetto alle altre imprese, ne trarrà immediato beneficio dal momento che il prezzo o sussidio che le verrà riconosciuto rifletterà i maggiori costi di queste ultime.

Tale schema fornisce, quindi, all'impresa l'incentivo a cercare di ridurre i propri costi al di sotto di un certo livello preso a riferimento (ad esempio, la media del settore), in modo da ritagliarsi un maggior margine di profitto. Dal momento che tale obiettivo è condiviso da tutte le imprese del settore, lo sforzo collettivo teso alla ricerca di una maggiore efficienza rispetto alle imprese analoghe porta in ultima istanza alla riduzione dei costi medi del settore nel lungo termine. Se le imprese sono molto simili, o l'eventuale eterogeneità è tenuta in opportuna considerazione, la competizione per confronto risulta essere più efficace della regolazione al costo di servizio grazie al forte incentivo di efficienza produttiva insito nello schema.

Accanto alla finalità di incentivazione, il confronto tra più imprese consente però anche notevoli vantaggi di natura informativa sia da un punto di vista regolatorio, sia da quello di un decisore pubblico. In particolare, una diretta conseguenza dell'incentivo all'efficienza insito negli schemi di concorrenza per confronto è che esso permette di valutare i guadagni di efficienza di una singola impresa rispetto a quella media di settore. Infatti, il confronto tra le *performance* di un'impresa e quelle di imprese simili e l'evoluzione di tale *performance* relativa nel tempo, contiene una misura della capacità dell'impresa in esame di ridurre i propri costi o migliorare il proprio livello di servizio. Tali informazioni non solo costituiscono un importante strumento su cui fondare gli interventi di regolazione, aumentandone l'efficacia, ma ha anche notevole valore per un decisore pubblico, consentendone in ultima analisi un uso più efficiente dei fondi pubblici laddove il servizio finale sia in qualche modo sussidiato dal decisore pubblico. Tale informazione possiede peraltro un elevato valore anche per le singole imprese perché fornisce a ciascuna un punto di riferimento di settore e offre un'indicazione del proprio posizionamento rispetto ad esso, permettendo al contempo di identificare le migliori pratiche di settore attraverso l'osservazione delle tecnologie e dei processi delle imprese maggiormente efficienti.

All'interno della concorrenza per confronto si possono poi individuare altre due distinte finalità di *policy*. In primo luogo, il confronto tra le imprese operanti all'interno dello stesso settore consente di stimare la dimensione ottimale del servizio, di individuare l'eventuale presenza di economie di scala e di stimarne l'entità. I risultati di tali analisi consentono

di identificare i risparmi potenziali che potrebbero essere ottenuti attraverso una ridefinizione del livello di integrazione del settore. La presenza, ad esempio, di economie di scala non interamente sfruttate potrebbe indurre il decisore pubblico ad aumentare, favorendo successive aggregazioni e fusioni, la dimensione delle imprese operanti in un determinato settore per conseguire ulteriori risparmi di costo.

In secondo luogo, l'analisi temporale della *performance* delle varie imprese restituisce precise indicazioni riguardo all'andamento dell'efficienza storica del settore considerato. In questo senso, la concorrenza per confronto si configura come un utile strumento di monitoraggio dei livelli di *performance* raggiunti dall'industria nel suo complesso. Peraltro, l'efficienza dell'impresa non è l'unico strumento su cui focalizzare l'attenzione, e considerazioni di costo sempre più frequentemente sono affiancate da altre maggiormente incentrate sulla dimensione della qualità del servizio. Analisi per confronto che tengano opportunamente conto della qualità del servizio, tra le altre variabili più prettamente economiche, permettono di definire un livello di costo efficiente inclusivo del livello di qualità del servizio. Questo è chiaramente un obiettivo prioritario quando la competizione per confronto è applicata a settori in cui la qualità del servizio è rilevante e allo stesso tempo impatta significativamente sui costi per l'erogazione di un servizio finale.

4. Potenziali limiti applicativi

Sul piano della concreta attuazione, la competizione per confronto può presentare alcune criticità. Uno dei principali problemi consiste nella possibilità che le imprese considerate siano di natura eterogenea. In termini di dimensioni e costi o in relazione alla domanda o al contesto istituzionale o geografico in cui esse operano. Le imprese possono, ad esempio, avere specificità connesse alla posizione geografica, alle caratteristiche demografiche, economiche e sociali dei rispettivi mercati di riferimento (in termini, ad esempio, di densità abitativa, livello di reddito dei cittadini, tasso di disoccupazione, dotazione infrastrutturale) o alle istituzioni politiche e regolatorie che possono direttamente o indirettamente influenzare le *performance* dell'attività di impresa.

Tali fattori ambientali e politico-regolatori hanno naturalmente un impatto sui costi, con la conseguenza che imprese operanti in situazioni diverse, per quanto appartenenti allo stesso settore, a parità di efficienza possono presentare una struttura di costi notevolmente dissimile. Di conseguenza, come già osservato in letteratura (Shleifer, 1985), un semplice confronto basato sui costi unitari potrebbe risultare insufficiente e inadeguato, in quanto attribuirebbe l'elevata varianza osservata all'inefficienza di alcune imprese piuttosto che alle intrinseche differenze di contesto. Appare dunque indispensabile assicurarsi che l'implementazione di schemi di regolazione per confronto preveda meccanismi di correzione dell'eterogeneità dovuta a fattori esterni. In altre parole, è necessario tener conto di tali specificità (istituzionali, geografiche o strutturali) nel modello di analisi dei costi così da definire un costo efficiente che risulti opportunamente valutato anche su tali fattori esogeni. In assenza di ciò, l'eterogeneità causerebbe una distorsione nei risultati della comparazione, rendendo inefficiente il meccanismo di regolazione implementato. Il problema di *policy* per il regolatore è dunque quello di assicurare alle procedure di comparazione un adeguato grado di significatività, sia rispetto alle variabili da considerare come fonti dirette di costo, sia rispetto alle variabili di contesto.

Un secondo aspetto riguarda la possibilità delle imprese regolate di stabilire tra di loro accordi di tipo collusivo volto a fornire informazioni non corrette e tali da condurre le analisi su livelli di costo ben superiori a quelli realmente efficienti (Tangeras, 2000). Un accordo collusivo è generalmente definito come un comportamento cooperativo tra imprese che, invece di competere le une contro le altre, si scambiano informazioni e coordinano le rispettive azioni. Affinché gli schemi di regolazione per confronto siano efficaci, è necessario che le imprese agiscano in maniera non cooperativa, determinando le rispettive *performance* indipendentemente le une dalle altre. Se tutte le imprese si accordassero su un basso livello di sforzo, la regolazione per confronto risulterebbe inefficace ai fini di indurre una maggiore efficienza produttiva. In quest'ottica, appare evidente l'importanza di un'azione di monitoraggio di eventuali scambi di informazioni tra le imprese. L'attività di monitoraggio è tanto più importante in quanto la regolazione per confronto genera un forte incentivo alla collusione: le imprese, anticipando che il meccanismo di confronto delle rispettive *performance* estrarrà i loro profitti, possono infatti essere indotte a coordinarsi in modo da contrapporsi all'effetto della regolazione.

La competizione per confronto, rispetto ad altre forme di regolazione, si caratterizza per un'elevata efficacia anche in contesti affetti da asimmetria informativa, consentendo di ottenere risultati superiori in termini di benessere sociale grazie alla sua elevata capacità di stimolare gli investimenti. È però opportuno precisare che l'entità dell'incentivo a investire dipende in realtà dalla natura dell'investimento stesso. In presenza di una competizione per confronto, infatti,

le imprese regolate rivolgeranno i propri sforzi principalmente verso quegli investimenti diretti ad aumentare l'efficienza e la produttività dell'impresa stessa ed i cui benefici sono pertanto pienamente appropriabili (Guthrie, 2006).

L'efficacia della concorrenza per confronto è invece minore rispetto ad investimenti caratterizzati da esternalità positive sulle altre imprese del settore. In particolare, le imprese manifestano scarso interesse a realizzare investimenti di cui beneficia l'intera industria e che hanno ricadute positive sulle tecnologie adottate da tutte le imprese, quali ad esempio gli investimenti in ricerca e sviluppo. La ragione è da ricercarsi nel fatto che tali investimenti, riducendo nel medio-lungo periodo i costi medi di settore, potrebbero non essere adeguatamente remunerati nel caso in cui il regolatore implementi una regolazione tale da disincentivarne la realizzazione. Da questo punto di vista, il settore dei trasporti è caratterizzato da un interessante sviluppo tecnologico per quanto apparentemente meno pronunciato di quello che caratterizza altre industrie a rete, come le telecomunicazioni e l'energia.

5. Alcuni cenni sugli aspetti metodologici

Lo scopo principale di un'analisi di competizione per confronto, o *benchmarking*, a fini regolatori è quello di comparare la *performance* di imprese operanti in uno stesso settore, ossia di identificare le imprese che risultano più efficienti e, con riferimento a quest'ultime, fornire un *ranking* tra imprese. Il *benchmarking* sulle *performance* serve dunque a verificare se un'impresa è efficiente in confronto con i suoi *peer* di mercato.

Diversi metodi sono utilizzati in letteratura per analizzare la *performance* e l'efficienza in genere di imprese di pubblica utilità (ad esempio, Coelli e Lawrence, 2006). Tra questi, vi sono i metodi non parametrici, principalmente basati sul metodo *Data Envelopment Analysis* (DEA) ed i metodi parametrici, che applicano principalmente l'analisi di frontiere stocastiche (*Stochastic Frontier Analysis* - SFA).

Il metodo DEA confronta la *performance* di imprese diverse tramite diversi rapporti *input/output* non legati tra loro da una specifica forma funzionale. Il pregio di questo metodo è quello di essere più flessibile rispetto ai metodi parametrici, che utilizzano invece forme funzionali predefinite, ma l'efficacia di questo metodo dipende strettamente da una corretta scelta del *mix* di variabili *input/output*. Peraltro questo metodo non permette di considerare in modo diretto eventuali variabili (istituzionali, geografiche o strutturali) che hanno un significativo impatto sulla struttura dei costi di un'impresa regolata, né di determinare stime dei costi efficienti di settore.

Per studiare la *performance* e l'efficienza di imprese di pubblica utilità si ricorre anche al *benchmarking* con metodi parametrici tramite l'analisi di frontiere stocastiche (SFA). Anche se questo metodo assume come ipotesi di fondo una specifica struttura della tecnologia, che è sempre difficile poter definire a livello funzionale, esso, oltre ad essere il più utilizzato nella prassi economico-regolatoria, permette realisticamente di tener conto di possibili *shock* esogeni (ossia al di fuori del controllo delle imprese) che possono originarsi in un certo intervallo di tempo. A livello operativo, un'analisi dell'efficienza di un'impresa regolata è condotta tramite una stima di una funzione di costo, totale o operativo a seconda dei contesti in esame. Questi metodi possono anche essere utilizzati parallelamente, al fine di testare la robustezza dell'analisi e dei risultati dell'applicazione di uno specifico metodo.

Per realizzare uno studio di questo genere sono necessari alcuni *step* procedurali di fondamentale importanza per garantire la validità dell'analisi.

In primo luogo, la stima di frontiere parametriche richiede dati dettagliati per quanto riguarda sia le voci di costo relative ai fattori della produzione sia le unità fisiche riferite a tali fattori. Tali dati derivano tipicamente dai bilanci degli operatori o da dati di contabilità regolatoria, per quanto concerne le variabili di tipo economico. I dati di contabilità regolatoria per loro natura sono ovviamente più disaggregati e, quindi, più adeguati alla realizzazione di analisi di *benchmarking*, ma in assenza di essi anche i dati contabili rappresentano comunque una base utile di riferimento. A questi dati di natura economica è poi necessario affiancare dati tecnico-produttivi per meglio tener conto degli aspetti tecnologici di fornitura dei servizi negli specifici settori industriali in esame. La raccolta di dati di dettaglio, come quelli di contabilità regolatoria, è particolarmente importante quando l'analisi di *benchmarking* viene svolta in contesti in cui si ha un campione di imprese molto eterogeneo, in cui ad esempio un'impresa da sola rappresenta una quota consistente dell'intero mercato di riferimento. In tal caso, dati disaggregati per aree territoriali o per tipologia di contratto, ad esempio, possono comunque permettere di realizzare analisi significative.

In secondo luogo, si individuano tutti i fattori – le “variabili di controllo” – che influenzano i costi di un’impresa regolata e possono risultare esogeni al suo comportamento. Ad esempio, in un’analisi riferita alla gestione di infrastrutture ferroviarie in un campione internazionale, si deve tener conto del diverso grado di integrazione verticale e di sussidio delle imprese; nell’ambito di un’analisi sui servizi *retail* di trasporto ferroviario o su gomma rilevano la morfologia del territorio e la densità abitativa della popolazione servita; in un’analisi del settore autostradale, è necessario considerare la presenza di grandi opere il cui mantenimento genera costi addizionali in capo al concessionario. Occorre quindi individuare *ex ante* i principali fattori, economici e non economici, che tendono ad influenzare i costi di un’impresa, dare una misurazione a ciascuno di essi ed incorporarli nell’analisi dei costi in modo da tenere opportunamente conto dell’eterogeneità del campione e, allo stesso tempo, determinare un livello di costo efficiente che rappresenti tali fattori di diversità. In ogni caso, occorre evitare di generare una duplicazione delle variabili volte a misurare un medesimo effetto.

In terzo luogo, si determina la forma funzionale che si intende utilizzare per lo studio dei costi di un’impresa. Nella prassi regolatoria due sono le tipologie di funzioni utilizzate. Impiegando la funzione Cobb-Douglas si assume che i diversi fattori produttivi si possano combinare con una elasticità di sostituzione costante. Questa costituisce la forma funzionale più semplice e intuitiva dal punto di vista dell’interpretazione dei coefficienti sui cui valori essa impone, tuttavia, maggiori restrizioni. La funzione translogaritmica, d’altra parte, rappresenta la forma funzionale più flessibile, soprattutto in riferimento alle economie di scala che possono variare con l’output, ma richiede un ampio numero di osservazioni. Ancora: la prima è tipicamente utilizzata quando si intende studiare l’andamento della produttività nel tempo e per effettuare un confronto tra le *performance* di più imprese, mentre la seconda è più adeguata quando si intende studiare la dimensione ottimale di un servizio, ossia la presenza di eventuali economie di scala nell’erogazione dello stesso.

Si definisce, poi, la metodologia di stima. Le analisi quantitative, fondate su un database ampio di più imprese osservate su più anni (i cosiddetti *panel* di dati) si possono realizzare con diverse metodologie a seconda delle ipotesi che si fanno sulla funzione di costo e, in particolare, di come è ipotizzata la distribuzione statistica dell’errore di misurazione. Tra i metodi principali si ricordano le stime a effetti fissi (*fixed effects*) (Lee and Smith, 1993), la *Generalized Least Squares* (GLS), la *Maximum Likelihoods Estimations* (MLE) (Pitt and Lee, 191; Battese e Coelli, 1988 e 1995) e le stime con *True Random Effects* (Greene, 2005). La tendenza operativa è comunque quella di utilizzare diverse metodologie e compararne il risultato per avere una misura della robustezza dei risultati.

6. Studi economici in materia di competizione per confronto nei trasporti

In questo paragrafo si fornisce una sintesi di alcuni studi relativi alla competizione per confronto applicata a diversi sistemi di trasporto e in particolare ai servizi di trasporto ferroviario e di trasporto pubblico locale su gomma, nonché alle concessioni autostradali e alle gestioni aeroportuali. Saranno così presentati recenti lavori basati sul metodo delle frontiere stocastiche sia a livello internazionale sia, laddove possibile, a livello nazionale. L’obiettivo non è di fornire una descrizione di dettaglio di ogni singolo lavoro, bensì di descrivere i risultati di tali studi e soprattutto presentare le variabili utilizzate nelle stime quantitative. La finalità è di analizzare in modo astratto quali dovrebbero essere le variabili principali da utilizzare nello studio di una funzione di costo di un’impresa che fornisce uno dei servizi presi in esame.

Le imprese ferroviarie

Con riferimento al trasporto su ferrovia, i principali contributi della letteratura sono sintetizzati nella Tabella 1. In questo ambito, molti degli studi esistenti hanno una finalità diversa da quella di analizzare l’efficienza comparata delle imprese di trasporto ferroviario. L’obiettivo di questi lavori è infatti tipicamente quello di confrontare le *performance* a livello internazionale tra le diverse imprese ferroviarie (verticalmente integrate e non) e valutare l’opportunità di specifici interventi di *policy*, in particolare la preferibilità, dal lato dell’efficienza di costo, di un sistema d’integrazione o di separazione verticale.

In particolare, il lavoro di Mizutani e Uranishi (2013) presenta una stima di una funzione di costo totale per valutare se una separazione verticale (gestore e impresa ferroviaria) o orizzontale (servizi passeggeri e merci) riduca o meno i costi e, quindi, genera maggiore o minore efficienza. Studi simili sono stati effettuati anche da Oum e Yu (1994). Altri studi internazionali che hanno utilizzato le stime di funzioni di costo parametriche sono Sanchez e Villarroya (2000), Cantos Sánchez (2001), Jensen e Stelling (2007), Friebel *et al.* (2010), Smith and Wheat (2011) e Smith (2012). Gli autori

utilizzano un campione di 30 “organizzazioni” ferroviarie operanti in 23 Paesi OCSE (sia Europei sia Est-Asiatici) su un periodo di 14 anni (1994-2007). L’analisi è particolarmente interessante perché è uno dei pochi studi a carattere internazionale che utilizza un numero considerevole di variabili di contesto e non nella stima della funzione di costo. I risultati mostrano che una separazione orizzontale tra diversi *business* di trasporto genera risparmi di costo, mentre la separazione verticale può generare maggiore efficienza in relazione alla densità del servizio ferroviario, ossia al rapporto tra treni*km/km totali della rete al giorno. La separazione verticale appare preferibile quando tale densità è relativamente bassa, mentre per alti livelli di densità appare preferibile l’integrazione verticale.

Gli studi che invece si focalizzano specificatamente sui costi di imprese di trasporto passeggeri ferroviario sono molto limitati (Leveque, 2004; Farsi, Filippini e Greene, 2005; Wheat e Smith, 2015; Boitani, 2016 e Thiebaud, 2016).

Il lavoro di Leveque (2004) è il primo studio che presenta una stima di una funzione di frontiera di costo nell’ottica di implementare una sorta di *yardstick competition* tra unità regionali gestite dal medesimo operatore ferroviario, nel caso di specie, la francese SNCF. I dati riguardano il solo biennio 1997-1998 per un totale di 22 Regioni. Lo studio mostra una forte eterogeneità nelle *performance* operanti nelle diverse Regioni e, quindi, da un punto di vista di *policy* evidenzia che l’implementazione di meccanismi di concorrenza per confronto può portare a ulteriori miglioramenti in termini di riduzione dei costi operativi.

Il lavoro di Farsi, Filippini e Greene (2005) considera 50 imprese di trasporto svizzere analizzate nel periodo 1985-1997. Si osservi che il lavoro mette insieme sia imprese che forniscono servizi passeggeri sia servizi merci, mentre vengono escluse quelle che offrono servizi di trasporto locale. Talune di queste imprese, peraltro, sono integrate anche nel trasporto su gomma, ma i dati di costo non sono dati di contabilità regolatoria e, quindi, non sono depurati da tali costi. In termini di risultati, il lavoro evidenzia la presenza di ampie economie di densità e sostanziali economie di scala.

Il lavoro di Wheat e Smith (2015) si focalizza invece sul mercato anglosassone e in particolare sulla *performance* delle imprese di trasporto ferroviario inglese, le cosiddette *Train Operating Companies* (TOC). L’obiettivo del lavoro è quello di verificare come l’analisi dei rendimenti di scala non sia sufficiente per definire la dimensione ottimale del servizio, mentre sia necessario integrare le misure di scala con misure in grado di tener conto dell’eterogeneità del servizio finale offerto. Si osservi, infatti, che le TOC inglesi svolgono talvolta servizi molto differenziati, alcuni focalizzati solo su tratte interregionali o con treni specifici (Intercity a medio-alta velocità). Gli autori stimano una funzione di costo utilizzando dati di 28 TOCs su un periodo di 11 anni (2000-2010), per un totale di 244 osservazioni. I risultati comunque mostrano come l’eterogeneità del servizio (in particolare, la differenziazione tra servizi nell’area Londinese, gli Intercity e i servizi nell’area Nord e Ovest) porti a livelli delle economie di densità e scala del servizio differenziati.

Il lavoro di Boitani (2016) effettua una stima di una funzione di costo (e quindi non di frontiera) per “posto chilometro” utilizzando dati riguardanti il 95% dei servizi contrattualizzati in Italia. L’obiettivo del lavoro è quello di determinare un costo standard del servizio e la dimensione ottimale dello stesso, tramite un’analisi delle economie di scala presenti in Italia. L’analisi mostra che le economie di scala appaiono rilevanti e che i bacini ottimali di servizio sembrano risultare talvolta superiori ai bacini regionali oggi esistenti.

Il lavoro di Thiebaud (2016) è invece relativo al caso francese e volto ad analizzare l’efficacia del meccanismo di aggiudicazione del servizio di trasporto regionale in 20 Regioni francesi osservate nel periodo 2009-2012. I risultati mostrano che l’operatore storico francese sembra attuare comportamenti opportunistici spostando alcune categorie di costo verso la fine della concessione, e che più alta è la quota dei costi non rientranti tra quelli efficientabili dal regolatore, maggiore è l’inefficienza di costo dell’impresa.

Il trasporto pubblico locale

A differenza del settore ferroviario, gli studi sul trasporto pubblico locale su gomma sono più numerosi, così come numerosi sono gli studi riguardanti il contesto Italiano. In questa rassegna, ci soffermiamo unicamente su questi ultimi, sintetizzati nella Tabella 2. Per una ampia sintesi degli studi internazionali si rinvia invece a Cambini *et al.* (2007). Al riguardo, alcuni studi (Fazioli *et al.*, 1993; Levaggi, 1994) evidenziano l’esistenza di economie di scala e densità nella fornitura del servizio, ma la loro importanza decresce all’aumentare della dimensione delle imprese. Studi più recenti sono stati condotti da Fraquelli *et al.* (2001, 2004) su un campione di 45 imprese pubbliche che operano nel trasporto urbano ed extraurbano negli anni dal 1996 al 1998. Gli autori evidenziano che la scala operativa dell’impresa, valutata in termini di numero medio di addetti, è una variabile rilevante nella valutazione delle economie di scala presenti nel settore. Lo studio di Fraquelli *et al.* (2001) evidenzia un vantaggio di costo per gli operatori di dimensione media, con

un andamento ad \cup della curva del costo medio unitario. Ciò rifletterebbe la presenza iniziale di economie e di successive diseconomie di scala. Infatti, il costo medio unitario passa da circa 0,43 euro per le piccole imprese a 0,38 euro per quelle di dimensione media, per poi risalire ad un valore prossimo a 0,51 euro per i grandi operatori. La scala ottima minima corrispondente a tale *trend* sembra potersi individuare nell'intervallo compreso tra 638 e 1.500 milioni di posti-km offerti.

Cambini, Paniccia, Piacenza e Vannoni (2007) e Cambini *et al.* (2007) si focalizzano invece sui i fattori che influiscono sulla struttura di costo degli operatori che offrono il servizio di trasporto pubblico locale nelle grandi realtà urbane e metropolitane e trovano la presenza di economie di scala e di densità, indipendentemente dal tipo di servizio offerto (urbano e misto).

Altri studi confrontano imprese italiane con imprese estere fornitrice di servizi di trasporto locale in ambito europeo. Cambini e Filippini (2003) e Fazioli *et al.* (2003) effettuano uno studio sulla valutazione dell'efficienza delle compagnie di bus italiane e svizzere. I risultati rilevano una situazione d'inefficienza di costo in tutte le tipologie di compagnie di trasporto, ma anche una presenza di economie di densità e di scala per tutte le classi dimensionali prese in considerazione. Più recentemente, invece Boitani *et al.* (2013) confrontano la produttività (e quindi non i costi) di 77 imprese di trasporto operanti in grandi città europee EU15 (tra cui 14 imprese italiane) e trovano non solo che laddove si utilizzano procedure competitive per l'affidamento del servizio i costi medi unitari sono più bassi ma anche che si ravvedono, oltre a una certa soglia, diseconomie di scala nella fornitura del servizio.

I concessionari stradali e autostradali

Gli studi in ambito europeo e italiano relativi alla struttura dei costi di concessionari stradali o autostradali sono invece molto più ridotti. Gli studi che di seguito riportiamo – sintetizzati in Tabella 3 – sono relativi al contesto italiano o norvegese. Il lavoro di Amdal *et al.* (2007) presenta uno studio di una funzione di costo di ventisei gestori di strade a pedaggio osservate nel periodo 1998-2004. L'analisi mira a stimare una funzione di costo operativo medio e, quindi, non è volta a determinare il costo medio efficiente del servizio per la cui analisi è necessario l'utilizzo delle frontiere di efficienza. L'obiettivo del lavoro è quello di verificare se esistono economie di scala non sfruttate e se vi sono potenziali guadagni di efficienza raggiungibili tramite l'adozione di procedure competitive per l'affidamento della gestione delle tratte stradali a pagamento da parte del decisore pubblico. I risultati mostrano che i costi medi operativi raggiungono il loro valore minimo intorno ai 190 milioni di veicoli paganti l'anno, per poi appiattirsi dopo tale valore. I costi operativi unitari si abbassano di circa il 24% in presenza di affidamenti con procedure competitive. Sempre sul contesto Norvegese, Welde e Odeck (2011) effettuano invece una stima di frontiera di costo su un campione di 20 gestori di tratte stradali a pagamento osservate dal 2003 al 2008. In linea con i precedenti risultati, gli autori mostrano la possibilità di ampi guadagni di efficienza e che tali guadagni sono più che proporzionali al traffico gestito.

Due interessanti studi sull'Italia invece sono quelli di Massiani e Ragazzi (2008) e Benfratello *et al.* (2009). Il primo effettua una stima di una frontiera di efficienza usando i dati di 18 concessionari autostradali italiani osservati per l'anno 2006. La variabile di riferimento sono i costi operativi dei concessionari osservati. I risultati mostrano che vi è una forte eterogeneità nei livelli di produttività tra concessionari e che l'utilizzo della competizione per confronto può essere utilmente implementata per aumentare l'efficienza complessiva del sistema.

Lo studio di Benfratello *et al.* (2009) effettua una analisi di tipo *panel* utilizzando un campione di 20 concessionarie autostradali osservate nel periodo 1992-2004. Gli autori stimano una funzione di costo medio (e non una stima di frontiera) con l'obiettivo di verificare se il settore è caratterizzato o meno da economie di scala. In particolare, gli autori mostrano che le economie di scala sembrano esaurirsi per concessioni con estese chilometriche superiori a 300 km.

Le gestioni aeroportuali

Per quanto riguarda la gestione aeroportuale, la letteratura economica che effettua il *benchmark* tra più imprese si sofferma maggiormente sul confronto tra l'efficienza produttiva degli aeroporti piuttosto che su quella di costo. Una sintesi di questi studi è riportata in Tabella 4.

Pels *et al.* (2003), utilizzando un campione di 34 aeroporti europei osservati per il periodo 1995-1997, stimano varie frontiere stocastiche di produzione (e non di costo) con riferimento sia al traffico aereo che ai movimenti dei passeggeri e mostrano che gli aeroporti europei presentano livelli più o meno elevati di inefficienza produttiva e che esistono

incrementi di scala crescenti per aeroporti di dimensioni pari ad almeno 12,5 milioni/anno in termini di traffico passeggeri, mentre i rendimenti di scala risultano costanti per i movimenti merci.

Oum, Yan e Yu (2008) studiano gli effetti delle forme proprietarie sull'efficienza dei costi aeroportuali su un campione costituito dai maggiori aeroporti al mondo e mostrano che gli aeroporti controllati e gestiti da società a maggioranza privata raggiungono livelli di efficienza maggiori rispetto a quelli gestiti da imprese miste con maggioranza in mano allo Stato. Barros (2008a e 2008b) invece effettua degli studi di frontiera sui costi operativi degli aeroporti inglesi e portoghesi, rispettivamente, trovando in entrambi i casi un *ranking* tra i diversi aeroporti dei paesi analizzati e livelli di inefficienza di costo sostanziali.

Martín *et al.* (2009) analizzano l'efficienza degli aeroporti spagnoli gestiti da un unico operatore (AENA). Gli autori effettuano una stima di frontiera di costo totale di lungo periodo. Il campione utilizzato include 37 aeroporti tra il 1991 e il 1997. I risultati ottenuti indicano che le inefficienze dal lato dei costi variano mediamente tra il 15% ed il 26% e che gli aeroporti di dimensioni maggiori sono tipicamente i più efficienti dal punto di vista dei costi.

Nel lavoro di Scotti *et al.* (2012), gli autori studiano una frontiera di produzione (e non di costo) per gli aeroporti italiani utilizzando un campione di 38 aeroporti osservati tra il 2005 ed il 2008. In particolare, il lavoro analizza il livello di efficienza nella gestione di uno scalo in relazione a quello di concorrenza tra aeroporti, misurato con un indice dato dal rapporto tra il numero di posti disponibili per ogni rotta in un aeroporto ed il numero totale di posti disponibili nello stesso, ossia un indicatore di domanda potenziale in un aeroporto.

7. Prime applicazioni da parte dell'Autorità

L'Autorità ha utilizzato il metodo della competizione per confronto per definire, secondo quanto previsto dalle norme istitutive, “gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto” (art. 37, comma 2, lett. a), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214). A tale fine, l'Autorità, a partire dai primi mesi del 2014, ha avviato un'analisi dell'andamento dei costi di produzione delle concessionarie autostradali (sia di piccola, che di medio-grande dimensione), in modo da permettere la costruzione di una c.d. “frontiera di costo efficiente”. Tale “frontiera” è costituita dall'insieme dei punti che identificano il costo minimo di produzione per ogni livello di *output* (ad es. i volumi di traffico o la lunghezza della tratta in concessione), dati i prezzi dei fattori produttivi e le caratteristiche qualitative/quantitative della tecnologia esistente. La curva costituita da detti punti è stata utilizzata per determinare la minima dimensione ottimale di produzione (ovvero quella al di sotto della quale si presentano in maniera evidente significative “diseconomie di scala”).

L'analisi delle economie di scala, in particolare, consente di verificare se il costo totale aumenta in misura proporzionalmente maggiore o minore rispetto all'aumento sia dell'output (volumi di traffico) sia della dimensione geografica della rete. Le economie di scala servono dunque per verificare se il costo totale di produzione diminuisce espandendo l'attività produttiva, sia in termini di volumi di traffico, sia in termini di chilometri di rete. In un'industria autostradale che è stata caratterizzata da una notevole varietà in termini di dimensioni delle concessioni assentite, questi risultati sono di notevole interesse regolatorio, in quanto forniscono indicazioni riguardo la dimensione ottimale di una concessione di rete.

L'Autorità, ispirandosi agli studi esistenti in letteratura prima citati, ed in particolare allo studio di Benfratello *et al.* (2009), ha provveduto a definire una metodologia per studiare i costi dei concessionari autostradali italiani introducendo alcune novità rispetto agli studi esistenti. In particolare, sono state studiate funzioni di costo sia variabile (con i soli costi operativi delle concessionarie) sia totale (inclusivi anche di una stima dei costi di capitale). Inoltre, sono state inserite un numero maggiore di variabili di controllo per meglio catturare le diversità tra concessionari, ad esempio legate alle diverse politiche di ammortamento in relazione alla durata residua della concessione, alla qualità del servizio (in relazione al manto stradale) e alla struttura finanziaria del concessionario. L'Autorità ha utilizzato sia la funzione Cobb-Douglas, sia quella Translog precedentemente richiamate ed applicato diversi metodi di stima (sia frontiere che funzioni di costo) per testare la validità e robustezza dei risultati.

I risultati dell'analisi, trasfusi nella delibera n. 70/2016, mostrano che, indipendentemente dal metodo utilizzato (stima di frontiera o di funzione di costo) e dal tipo di costo stimato (totale o variabile), il valore di 180 km (corrispondente al 75° percentile della distribuzione nel campione esaminato) rappresenta il valore di soglia minima per l'estesa

chilometrica ottimale dell'infrastruttura autostradale oggetto di singola concessione. Quanto alla soglia massima, pur variando tale soglia in relazione al modello ed al campione utilizzato, essa è stata stimata nell'intorno di 315 km, mentre per estese chilometriche superiori non sembrano emergere ulteriori guadagni di efficienza legati ad aspetti industriali e strutturali delle concessionarie autostradali. Tali risultati fanno salve eventuali ulteriori valutazioni riconducibili alle prerogative di indirizzo politico.

Successivamente, l'Autorità ha avviato analisi prodromiche alla eventuale applicazione della competizione per confronto in altri ambiti della regolazione economica di sua competenza. In particolare, con la delibera n. 69 del 18 maggio 2017, ha avviato un procedimento per l'individuazione di metodologie e criteri per definire obiettivi di efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri connotato da obblighi di servizio pubblico.

Tabella 1. Analisi empiriche per la stima dei costi di imprese di trasporto ferroviario

Autori	Dati	Variabile dipendente	Output	Input	Variabili ambientali o di contesto	Forma Funzionale
Leveque (2004)	22 Regioni periodo: 1997-1998	Costi operativi	Treni*Km totali	- Lunghezza della rete regionale in Km - Prezzo degli <i>input</i> (assunti costanti) e quindi non inseriti	- Tasso di delinquenza - <i>Load factor</i> medio - Velocità media dei treni - # <i>rolling stock</i>	Cobb-Douglas
Farsi, Filippini, Greene (2005)	50 imprese periodo: 1985-1997	Costi totali	Passeggeri*km tonn*km	- Prezzo del lavoro: costo del lavoro / # dipendenti totali - Prezzo dell'energia: costi di energia/consumo di energia (in kWh) - Prezzo del capitale (costi totali - costi del lavoro - costi dell'energia) / # totale dei posti offerti	- Lunghezza della rete in Km - <i>Dummies</i> temporali	Cobb-Douglas
Wheat e Smith (2015)	28 imprese periodo: 2000-2010	Costi totali - costi pedaggio	- Km lunghezze delle linee - Ore treno complessive - # stazioni servite	- Prezzo del lavoro: costo del lavoro/# dipendenti totali; - Non <i>payroll price</i> : (costi di affitto del materiale rotabile, costi di manutenzione, costi dell'energia e altri costi) / # <i>rolling stock</i>	- Lunghezza media dei treni: veicoli*km/treni*km - Velocità media (treni*km/ora treno) - <i>Load factor</i> : passeggeri*km/treni*km - # <i>rolling stock</i> operati - # stazioni operate - <i>Dummy</i> per Intercity TOC - <i>Dummy</i> per treni operanti nel London & South Eastern	Translog (con variabili edoniche)
Boitani (2016)	29 contratti di servizio anno: 2014	Costi totali	- Posto*km - Treni*km	- Prezzo degli <i>input</i> (assunti costanti) e quindi non inseriti - Velocità commerciale	- Produttività in servizio dei treni = treni*km/quantità treni utilizzati - Ore di condotta - Posti a sedere per corsa	Cobb-Douglas
Thiebaud (2016)	20 Regioni periodo: 2009-2012	Costi netti = costi totali – ricavi tariffari = corrispettivi da contratto	Veicoli*Km totali	- <i>Load factor</i> - Prezzo degli <i>input</i> (assunti costanti) e quindi non inseriti	- Complessità della rete/esistenza di grandi nodi - # stazioni per area servita - # stazioni per lunghezza della rete - # anni residui alla fine della concessione	Cobb-Douglas

Tabella 2. Analisi empiriche per la stima dei costi di imprese di trasporto pubblico locale

Autori	Dati	Variabile dipendente	Output	Input	Variabili ambientali o di contesto	Forma Funzionale
Faziooli et al. (1993)	40 imprese di trasporto in Emilia Romagna periodo: 1986-1990	Costi totali	Bus*km	- Prezzo del lavoro: costo del lavoro/# addetti - Prezzo del capitale: costo bus/# veicoli	Lunghezza della rete	Translog
Levaggi (1994)	55 imprese anno: 1989	Costi variabili	Passeggeri*km	- Prezzo del lavoro: costo del lavoro/# addetti - Prezzo del capitale: costo bus/# veicoli	- Lunghezza della rete - Velocità commerciale	Translog
Faziooli et al. (2003).	58 imprese periodo: 1991-1997	Costi totali	Bus*km	- Prezzo del lavoro: costo del lavoro/# addetti - Prezzo del capitale: costo bus/# veicoli	- Lunghezza della rete - Trend temporale	Translog
Fraquelli et al. (2001, 2004)	45 imprese periodo: 1996-1998	Costi variabili	Posti*km	- Prezzo del lavoro: costo del lavoro/# addetti - Prezzo del capitale: costo bus/# veicoli - Prezzo della benzina = costo benzina/# litri carburante	Velocità commerciale	Translog
Cambini, Paniella, Piacenza e Vannoni (2007)	33 imprese periodo: 1993-2002	Costi variabili	Posti*km Bus*km Posti Totali*km	- Prezzo del capitale: costo bus/# veicoli - Prezzo della benzina = costo benzina/# litri carburante - Prezzo dei materiali e altri servizi - Misura fisica del capitale impiegato (inclusa età media del parco mezzi)	- Lunghezza della rete - Velocità commerciale - Trend temporale - Dummy urbano/extraurbano	Translog
Cambini, Piacenza e Vannoni (2007)	33 imprese periodo: 1993-1999	Costi variabili	Posti*km	- Prezzo del capitale: costo bus/# veicoli - Prezzo della benzina = costo benzina/# litri carburante - Prezzo dei materiali e altri servizi - Misura fisica del capitale impiegato (inclusa età media del parco mezzi)	- Lunghezza della rete - Velocità commerciale - Trend temporale	Translog

Tabella 3. Analisi empiriche per la stima dei costi di concessione autostradali

Autori	Dati	Variabile dipendente	Output	Input	Variabili ambientali o di contesto	Forma Funzionale
Amdal, Bardsen, Johansen e Welde (2007)	26 gestori stradali periodo: 1998-2004	Costi operativi	# totale di veicoli paganti	- Prezzo degli input (assunti costanti) e quindi non inseriti - # linee alle stazioni di pagamento a distanza - Dummy per l'affidamento con procedure competitive	- Debiti finanziari del Gestore - Tipologia di sistemi di pagamento (elettronico, manuale ...) - Veicoli dotati di sistemi di pagamento a distanza	Cobb-Douglas
Massiani e Ragazzi (2009)	18 concessionari anno: 2006	Costi operativi	Veicoli*km	Indicatore di capacità media della rete	- Lunghezza della rete (in km) - # opere maggiori (ponti, viadotti ...) % rete a 3 o più corsie - Dummy di proprietà (pubblico/privata) - Dummy di regime regolatorio (Price cap/rate of return) - Trend temporale	Cobb-Douglas e Translog
Benfratello, Iozzi e Valbonesi (2009)	20 concessionari periodo: 1992-2004	Costi operativi (di lungo periodo)	Volumi di traffico	- Prezzo del lavoro: costo del lavoro / # dipendenti medi anni - Prezzo della manutenzione: costi di manutenzione/volumi di traffico - Prezzo degli altri costi (costi operativi totali - costi del lavoro - costi di manutenzione) /km rete	- Lunghezza della rete (in km) - # opere maggiori (ponti, viadotti ...) % rete a 3 o più corsie - Dummy di proprietà (pubblico/privata) - Dummy di regime regolatorio (Price cap/rate of return)	Translog (con variabili edoniche)
Odecke e Welde (2011)	20 gestori stradali periodo: 2003-2008	Costi operativi + costi amministrativi	# totale di veicoli paganti / # tratte	- Prezzo degli input (assunti costanti) e quindi non inseriti	- Anni di attività del Gestore - Tipologia di sistemi di pagamento (elettronico, manuale ...) - Veicoli dotati di sistemi di pagamento a distanza - Dummy per l'affidamento con procedure competitive	Translog

Tabella 4. Analisi empiriche per la stima di frontiere di costo e produzione di gestori aeroportuali

Autori	Dati	Variabile dipendente	Output	Input	Variabili ambientali o di contesto	Forma Funzionale
Pels et al. (2003)	33 aeroporti europei periodo: 1995-1997	Funzione di produzione, 2 modelli: (i) <i>Air Transport Movements</i> - # totale di movimenti (ii) <i>Air Passenger Movements</i> - # totale di passeggeri		<i>Air Transport Movements</i> - # di piste - # di terminal (dimensioni) - # di parcheggi degli aereomobili		Translog
Oum et al. (2007)	109 aeroporti in Asia, Australia, Nuova Zelanda, Europa, Nord-America periodo: 2001-2004	Costi totali	- # di passeggeri - # di movimenti - Ricavi non aeronautici (divisi per potere di acquisto)	- Prezzo del lavoro: costo lavoro / # addetti - Prezzo degli altri fattori	- # piste - Dimensioni terminal - % passeggeri internazionali - % cargo - Variabili di proprietà	Translog
Barros (2008a)	27 aeroporti del Regno Unito periodo: 2000-2005	Costi totali	- # di passeggeri - # di movimenti	- Prezzo del lavoro: costo del lavoro/# dipendenti - Prezzo del capitale (locali): ammortamento / valore totale degli asset fissi - Prezzo del capitale (investimenti): valore degli investimenti / debiti a medio-lungo termine		Translog
Martin et al. (2009)	37 aeroporti periodo: 1991-1997	Costi totali	# di movimenti WLU	- Prezzo del lavoro - Prezzo del capitale - Prezzo altri input	<i>Trend temporale</i>	Translog
Malignetti et al. (2012)	38 aeroporti italiani periodo: 2005-2008	Funzione di distanza da frontiera di produzione	- # annuale voli - movimenti passeggeri - movimenti merci	- Capacità piste - Superficie terminal - # banchi check-in - # nastri ritiro bagagli - # parcheggi aereomobili - # dipendenti full time	- Presenza di <i>Hub</i> - Dummy di stagionalità - Indice di concorrenza: # posti disponibili per tratta / # posti disponibili per tutte le tratte in un aeroporto - Dummy di proprietà (al 50% e 25%) - Indice di dominanza di un vettore in un aeroporto: % posti offerti da vettore con la più ampia quota di mercato in un aeroporto	Translog

Parte seconda – Attività e procedimenti

1. Il contesto

Il quarto anno di esercizio delle attività dell’Autorità è caratterizzato da un contesto in cui intermodalità ed integrazione (anche tecnologica ed infrastrutturale) dei trasporti caratterizzano sempre più diffusamente le strategie industriali delle imprese del settore ed i bisogni di mobilità dei cittadini.

Queste tendenze, che si manifestano anche in Italia, unite a concomitanti necessità di equilibrio modale in ragione di interessi pubblici prevalenti (di sostenibilità e tutela ambientale, in particolare), pongono importanti sfide sia nella definizione delle politiche pubbliche che nella regolazione economica *ex ante*. La regolazione economica, in particolare, opera con modalità che variano a seconda della natura delle industrie interessate e che, tuttavia, soprattutto in ragione dell’evoluzione sopra descritta, richiedono una visione ampia e, pur con le necessarie differenziazioni, coerente.

Tale contesto fa emergere la validità dell’impostazione secondo la quale, nel 2011, nel prevedere la istituzione dell’Autorità di regolazione dei trasporti, il legislatore italiano ha ritenuto di caratterizzare l’istituzione attribuendole funzioni che investono il settore dei trasporti nel suo complesso. Come evidenziato già nel precedente Rapporto annuale, la scelta del legislatore italiano ha preceduto di alcuni anni analoghe configurazioni della regolazione economica del settore dei trasporti in altri Paesi europei quali Regno Unito, Francia, Spagna, Portogallo, Belgio e Paesi Bassi.

In ambito UE, la Commissione ha intitolato il 2018 alla multimodalità. Alla multimodalità sono, altresì, orientate le più recenti iniziative di *policy* dell’esecutivo comunitario, quali quella dedicata alla mobilità dei passeggeri confluì nella Comunicazione del 31 maggio 2017 [COM(2017)283 final], intitolata “Europe on the move”. In tale contesto, nel tracciare “l’agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e connessa a favore di tutti”, la Commissione evidenzia, fra l’altro, l’interazione e contestuale evoluzione di nuovi bisogni di mobilità e di quella che viene definita la “rivoluzione della mobilità digitale”, enunciando il binomio multimodalità-digitalizzazione che caratterizzerà tale agenda negli anni a venire.

Anche in sede plurilaterale, nell’ambito del *network* degli organismi di regolazione denominato IRG-rail (*Independent Regulators’ Group*), il binomio multimodalità-digitalizzazione è stato integrato nella strategia del prossimo triennio tra le principali sfide ed opportunità per il regolatore. IRG-rail, in particolare, riunisce i regolatori del settore ferroviario di 30 tra paesi UE e non-UE che, come detto, nel periodo intercorso dalla prima istituzione del *network*, nel 2011, hanno assunto in un numero crescente di casi competenze in ambiti ulteriori rispetto a quello ferroviario.

Anche per questi, quindi, entrambe le tendenze richiamate rilevano. Conseguentemente, anche in sede IRG-rail, nella quale l’Autorità è nell’anno 2017 investita della vice-presidenza che prelude alla presidenza del 2018, troverà espressione l’esperienza acquisita nella regolazione del settore dei trasporti nel suo complesso. Quest’ultima si ritiene possa alimentare e contribuire ad un migliore e più competitivo funzionamento dei mercati europei di riferimento a beneficio di operatori e cittadini.

A livello nazionale, non ultimo, l’attribuzione all’Autorità di competenze trasversali si è ulteriormente arricchita nel periodo di riferimento di due ulteriori tasselli, rispettivamente, in materia di regolazione economica in ambito portuale (in particolare, con il decreto legislativo 6 luglio 2016, n. 169), e di trasporto pubblico locale (in particolare, con l’art. 48 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50), dei quali si dirà più oltre, che hanno ulteriormente integrato lo “statuto” originario dell’Autorità di cui all’art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con legge 22 dicembre 2011, n. 214, e sue successive modificazioni ed integrazioni (un elenco delle fonti che ad oggi costituiscono statuto è contenuto nella Tabella 5).

A tale carattere l’Autorità ha, sin dall’inizio, conformato la propria organizzazione interna strutturandola, come già rappresentato nei precedenti Rapporti annuali, sulla base delle principali aree di competenza e attività – accesso alle infrastrutture, regolazione dei servizi e garanzia dei diritti di passeggeri ed utenti – piuttosto che sulla base delle singole modalità di trasporto. La rappresentazione che segue (Tabella 6), tratta da una delibera ricognitiva adottata dall’Autorità il 31 maggio 2017 (n. 75/2017), elenca partitamente tali aree.

Al quadro evolutivo cui si è fatto cenno ed al contesto interistituzionale sopra richiamato si riconduce, quindi, l’attività svolta dall’Autorità nel periodo di riferimento. I profili principali sono illustrati nel prosieguo di questa sezione del Rapporto a partire dalla più compiuta integrazione, nel corso del periodo di riferimento, dell’Analisi dell’Impatto della Regolazione (AIR).

Tabella 5. Fonti normative che compongono lo Statuto dell'Autorità

Norma istitutiva
Articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come successivamente modificato.
Altre fonti (in ordine cronologico e come modificate successivamente alla entrata in vigore della norma istitutiva)
Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante "Nuovo codice della strada".
Legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale", come modificata dall'articolo 10, comma 3, lettera n), del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124".
Legge 14 novembre 1995, n. 481 recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità".
Decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, recante "Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo", convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148.
Decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.
Decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, recante "Interventi urgenti di avvio del piano 'Destinazione Italia', per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015", convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9.
Decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".
Decreto legge 24 giugno 2014, n. 91, recante "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea", convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116.
Decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, recante "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive", convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.
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. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".
Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".
Decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".
Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica".
Decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo".
Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.
Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.
Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.
Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004.
Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004.
Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).
Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE.
Regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014 della Commissione, dell'11 agosto 2014, relativo a nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri.

Tabella 6. Funzioni e poteri dell'Autorità (Allegato A alla delibera n. 75/2017)

Descrizione	Ambito oggettivo	Art. 37 d.l. 201/11	Altri riferimenti normativi
1. Regola i diritti di accesso a condizioni eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti.	Infrastrutture elencate ¹ e mobilità delle merci e dei passeggeri ²	37.2.a)	
2. Definisce i criteri per la fissazione delle tariffe, dei canoni e dei pedaggi.	Tutti i mercati dei servizi dei trasporti	37.2.b)	
3. Verifica la corretta applicazione dei criteri fissati per la determinazione di tariffe, canoni e pedaggi.	Tutti i mercati dei servizi dei trasporti	37.2.c)	
4. Stabilisce condizioni minime di qualità dei servizi connotati da oneri di servizio pubblico.	Tutte le modalità di trasporto	37.2.d)	
5. Definisce il contenuto minimo dei diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.2.e)	
6. Definisce gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati e fissa i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.	Tutte le modalità di trasporto ³	37.2.f)	
7. Definisce i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione.	Tutte le modalità di trasporto	37.2.f)	Art. 48 d.l. 24 aprile 2017, n. 50
8. Definisce gli schemi dei contratti di servizio per quelli esercitati <i>in house</i> da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica, nonché per quelli affidati direttamente.	Tutte le modalità di trasporto	37.2.f)	Art. 48 d.l. 24 aprile 2017, n. 50
9. Determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario, che il gestore deve rispettare, sia per i contratti di servizio <i>in house</i> che per quelli affidati tramite gara o direttamente.	Tutte le modalità di trasporto	37.2.f)	Art. 48 d.l. 24 aprile 2017, n. 50
10. Detta regole generali in materia di svolgimento di procedure che prevedano la riscossione diretta dei proventi tariffari da parte dell'impresa affidataria.	Tutte le modalità di trasporto	37.2.f)	Art. 48 d.l. 24 aprile 2017, n. 50
11. Disciplina il possesso obbligatorio, da parte di coloro che intendano partecipare alle procedure di gara, dei requisiti di idoneità economico-finanziaria, nonché dei requisiti di cui all'art. 18 del d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422.	Tutte le modalità di trasporto	37.2.f)	Art. 48 d.l. 24 aprile 2017, n. 50
12. Introduce misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio.	Tutte le modalità di trasporto	37.2.f)	Art. 48 d.l. 24 aprile 2017, n. 50
13. Detta regole generali in relazione alla facoltà per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari a capitale privato o pubblico-privato specializzati nell'acquisto e locazione degli stessi a gestori di trasporto pubblico locale e regionale.	Trasporto ferroviario	37.2.f)	Art. 48 d.l. 24 aprile 2017, n. 50
14. Detta regole generali riguardanti la previsione nei bandi di gara del trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, con l'esclusione dei dirigenti e nel rispetto della normativa europea in materia.	Tutte le modalità di trasporto	37.2.f)	Art. 48 d.l. 24 aprile 2017, n. 50

¹ Ferroviarie, portuali, aeroportuali, reti autostradali.² Comprende, quindi, autotrasporto e logistica (piattaforme logistiche, interporti, ecc.).³ V. *infra* norme speciali in materia di trasporto ferroviario regionale.

15.	Sollecita e coadiuva le amministrazioni competenti ad individuare gli ambiti di servizio pubblico ed i modi più efficienti per finanziarli.	Tutte le modalità di trasporto ⁴	37.3.a)
16.	Determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.b)
17.	Valuta reclami, istanze e segnalazioni sul rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.g)
18.	Favorisce la istituzione di procedure per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.h)
19.	Riferisce annualmente alle Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire. Rende pubblici i provvedimenti di regolazione adottati.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.5
20.	Può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.2. I)
21.	Propone al MIT il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori finanziati con i proventi delle sanzioni.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.2. I)
22.	Può imporre la separazione contabile e societaria delle imprese integrate.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.b)
23.	Propone all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca di concessioni, convenzioni, contratti di servizio pubblico, contratti di programma e ogni altro assimilabile atto comunque denominato.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.c)
24.	Richiede informazioni e documenti e raccoglie dichiarazioni per l'esercizio delle sue funzioni.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.d)
25.	Svolge ispezioni, anche avvalendosi di altri organi dello Stato, può apporre sigilli.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.e)
26.	Può accogliere e rendere obbligatori impegni delle imprese; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto sui cui sono stati assunti gli impegni. Può ordinare la cessazione di condotte in contrasto con atti di regolazione ed impegni e disporre il ripristino. Può adottare misure cautelari.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.f)
27.	Irroga una sanzione fino al 10% del fatturato nei casi di <ol style="list-style-type: none"> inosservanza dei criteri <ul style="list-style-type: none"> - per le tariffe, canoni e pedaggi - per la separazione contabile - per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti al servizio pubblico 	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.i)

⁴ V. *infra* norme speciali in materia di trasporto ferroviario regionale.

	b. violazione della disciplina di accesso alle reti e infrastrutture o delle condizioni imposte dall'Autorità c. inottemperanza a ordini e misure dell'Autorità.			
28.	Applica una sanzione amministrativa fino all'1% del fatturato in caso siano fornite (anche nel corso di una ispezione) informazioni inesatte, fuorvianti, incomplete o fuori termine.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.i)	
29.	Applica una sanzione fino all'10% del fatturato nel caso di mancato rispetto degli impegni assunti dalle imprese.	Tutte le infrastrutture e le modalità di trasporto	37.3.m)	
30.	Predisponde modelli tariffari relativi ai diritti aeroportuali ⁵ .	Trasporto aereo	37.2.h)	Artt. 71.2, 76 e 80 d.l. 1/2012 ⁶
31.	Approva la conformità dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti ai modelli tariffari predisposti.	Trasporto aereo	37.2.h)	Artt. 71.2, 71.3 e 80 d.l. 1/2012
32.	In materia di diritti aeroportuali, vigila sulla corretta applicazione dei principi di: a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza; b) consultazione degli utenti aeroportuali; c) non discriminazione; d) orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla lettera a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso. In caso di violazione dei principi e di inosservanza delle linee di politica economica e tariffaria di settore, sospende il regime tariffario.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 80 d.l. 1/2012
33.	Gestisce procedimento consultazione tra vettori aerei e gestore.	Trasporto aereo	37.2.h)	Artt. 76.2 e 77 d.l. 1/2012
34.	Può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 74.2 d.l. 1/2012
35.	Può consentire al gestore aeroportuale di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano informandone la Commissione europea, il MIT e il MEF.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 74.3 d.l. 1/2012
36.	Modula i diritti aeroportuali tra gli utenti dell'aeroporto per motivi di interesse pubblico e generale, compresi i motivi ambientali.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 75 d.l. 1/2012
37.	Adotta le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale e agli utenti dell'aeroporto interessati di procedere a negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 78 d.l. 1/2012
38.	Autorizza il gestore aeroportuale alla differenziazione dei servizi e all'ammontare dei relativi diritti aeroportuali.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 79 d.l. 1/2012
39.	Pubblica relazioni annuali sull'attività svolta relativa ai diritti aeroportuali.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 76.5 d.l. 1/2012
40.	Svolge attività istruttoria, che trasmette al MIT, su relazione annuale per la Commissione europea sullo stato di attuazione della normativa diritti aeroportuali.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 71.4 d.l. 1/2012
41.	Valuta i ricorsi presentati dalle parti in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal gestore aeroportuale, dirime la controversia assumendo la decisione finale.	Trasporto aereo	37.2.h)	Art. 71.2 d.l. 1/2012; art. 6 Dir. 2009/12/CE
42.	Svolge la funzione di organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007.	Trasporto ferroviario		Art. 3.1 d.lgs. 70/2014; art. 30 Reg. (CE) n. 1371/2007

⁵ L'art. 22, d.l. 9 febbraio 2012, n. 5, ha fatto salve le procedure allora in corso volte alla stipula dei contratti di programma con i gestori aeroportuali. Di conseguenza, con riferimento ai contratti di programma in vigore, l'ENAC è competente per gli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino, Milano Linate e Malpensa, Venezia.

⁶ Il decreto-legge n. 1 del 2012 è adottato in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

43.	Vigila sulla corretta applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.	Trasporto ferroviario		Art. 4.1 d.lgs. 70/2014
44.	Svolge monitoraggi e indagini conoscitive sui servizi di cui al Regolamento (CE) n. 1371/2007.	Trasporto ferroviario		Art. 4.1 d.lgs. 70/2014
45.	Accerta le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, anche previo reclamo del passeggero.	Trasporto ferroviario		Artt. 4.1 e 4.4 d.lgs. 70/2014
46.	Riferisce al Parlamento, all'interno della Relazione annuale, in ordine all'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 ed all'attività espletata e, quando ritenuto opportuno, avanza proposte di modifica normativa al Parlamento e al Governo.	Trasporto ferroviario	37.5	Art. 4.3 d.lgs. 70/2014
47.	Effettua proposta al MIT di assegnazione del fondo sanzioni per il finanziamento a progetti a vantaggio dei consumatori.	Trasporto ferroviario		Art. 5.4 d.lgs. 70/2014
48.	Disciplina i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni e le modalità tecniche di valutazione dei reclami.	Trasporto ferroviario		Artt. 5.1 e 4.4 d.lgs. 70/2014
49.	Informa altre PP.AA. (quali l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Garante per la protezione dei dati personali) su profili di loro competenza.	Trasporto ferroviario		Artt. 5.5 e 11.2 d.lgs. 70/2014
50.	Svolge la funzione di organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) n. 181/2011.	Trasporto autobus		Art. 3.1 d.lgs. 169/2014; art. 28 Regolamento (CE) n. 181/2011
51.	Vigila sulla corretta applicazione del Regolamento (CE) n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.	Trasporto autobus		Art. 3.1.a) d.lgs. 169/2014
52.	Svolge monitoraggi e indagini conoscitive sui servizi di cui al Regolamento (CE) n. 181/2011.	Trasporto autobus		Art. 3.1.a) d.lgs. 169/2014
53.	Accerta le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 181/2011, anche previo reclamo del passeggero.	Trasporto autobus		Art. 3.1.b) e c), d.lgs. 169/2014
54.	Riferisce al Parlamento, all'interno della Relazione annuale, in ordine all'applicazione del Regolamento (CE) n. 181/2011 ed all'attività espletata e, quando ritenuto opportuno, avanza proposte di modifica normativa al Parlamento e al Governo.	Trasporto autobus	37.5	Art. 3.4 d.lgs. 169/2014
55.	Effettua proposta al MIT di assegnazione del fondo sanzioni per il finanziamento a progetti a vantaggio dei consumatori.	Trasporto autobus		Art. 4.5 d.lgs. 169/2014
56.	Disciplina i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni e le modalità tecniche di valutazione dei reclami.	Trasporto autobus		Artt. 4.1 e 3.5 d.lgs. 169/2014
57.	Svolge la funzione di organismo responsabile dell'esecuzione del Regolamento (CE) n. 1177/2010.	Trasporto marittimo		Art. 3.1 d.lgs. 129/2015; art. 25 Reg. (CE) n. 1177/2010
58.	Vigila sulla corretta applicazione del Regolamento (CE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.	Trasporto marittimo		Art. 3.1.a) d.lgs. 129/2015
59.	Svolge monitoraggi e indagini conoscitive sui servizi di cui al Regolamento (CE) n. 1177/2010.	Trasporto marittimo		Art. 3.1.a) d.lgs. 129/2015
60.	Accerta le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1177/2010, anche previo reclamo del passeggero.	Trasporto marittimo		Art. 3.1.b) e c), d.lgs. 129/2015
61.	Riferisce al Parlamento, all'interno della Relazione annuale, in ordine all'applicazione del Regolamento (CE) n. 1177/2010 ed all'attività espletata e, quando ritenuto opportuno, avanza proposte di modifica normativa al Parlamento e al Governo.	Trasporto marittimo	37.5	Art. 3.4 d.lgs. 129/2015
62.	Effettua proposta al MIT di assegnazione del fondo sanzioni per il finanziamento a progetti a vantaggio dei consumatori.	Trasporto marittimo		Art. 4.5 d.lgs. 129/2015

63.	Disciplina i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni e le modalità tecniche di valutazione dei reclami.	Trasporto marittimo	Artt. 4.1 e 3.5 d.lgs. 129/2015
64.	Applica il Regolamento (CE) 2006/2004 sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori.	Trasporto bus e marittimo	Art. 3.2 d.lgs. 169/2014, art. 3.2 d.lgs. 129/2015
65.	Esprime un parere al MIT in relazione alle Linee guida relative alle modalità di scelta del vettore aereo beneficiario di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento.	Trasporto aereo	37.2.h) Art. 13.14 d.l. 145/2013, conv. mod. l. 9/2014
66.	Esprime un parere al MISE sulla definizione delle modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'attuazione del regime tariffario elettrico speciale al consumo di RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 29.1 d.l. 91/2014, conv. mod. l. 116/2014
67.	Esprime un parere, su richiesta del MIT, nell'ambito della procedura per l'adozione del livello minimo di copertura assicurativa richiesta alle imprese ferroviarie.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 8.14 d.lgs. 112/2015 ⁷
68.	Esprime un parere, su richiesta del MIT, nell'ambito della procedura per l'accertamento della compatibilità di eventuali garanzie a condizioni di mercato, in possesso delle imprese ferroviarie, con il livello minimo di copertura assicurativa.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 9.4 d.lgs. 112/2015
69.	Stabilisce se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 12.4 d.lgs. 112/2015 e Reg. esec. (UE) n. 869/2014
70.	Valuta l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico determinata da un nuovo servizio ferroviario internazionale di trasporto passeggeri.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Reg. esec. (UE) n. 869/2014
71.	In riferimento ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, può stabilire limitazioni nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico, nei casi in cui il loro esercizio comprometta l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in esame.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 12.5 d.lgs. 112/2015
72.	Esprime un parere all'Autorità competente sulla determinazione di opportuni, trasparenti e non discriminatori diritti di compensazione che l'impresa ferroviaria deve pagare quando viene accertata la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 12.10 d.lgs. 112/2015
73.	Stabilisce limiti ragionevoli di tempo entro i quali gli operatori degli impianti di servizio di cui all'art. 13, comma 2, d.lgs. 112/2015, rispondono alle richieste di accesso agli impianti e alla fornitura dei servizi formulate dalle imprese ferroviarie.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 13.6 d.lgs. 112/2015
74.	Esamina i reclami delle imprese ferroviarie le cui richieste di accesso agli impianti di servizio ex art. 13, comma 2, d.lgs. 112/2015, non sono state soddisfatte. Se opportuno interviene per assicurare che al richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 13.7 d.lgs. 112/2015
75.	Definisce procedure e criteri per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'art. 13, comma 2, ai servizi complementari di cui all'art. 13, comma 9, e ai servizi ausiliari di cui all'art. 13, comma 11, d.lgs. 112/2015.	Trasporto ferroviario	37.2.a) Art. 13.13 d.lgs. 112/2015
76.	Formula prescrizioni e indicazioni al gestore dell'infrastruttura sul prospetto informativo della rete.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 14.1 e art. 18.6 d.lgs. 112/2015
77.	Definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13 d.lgs. 112/2015.	Trasporto ferroviario	37.2.i) Art. 17.1 d.lgs. 112/2015

⁷ Il d.lgs. 15-7-2015 n. 112 recepisce la direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

78.	Controlla i criteri individuati dal gestore dell'infrastruttura per determinare il canone per mancato uso della capacità assegnata all'impresa ferroviaria ma non utilizzata.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 17.9 d.lgs. 112/2015
79.	Verifica: la sostenibilità per il mercato dell'applicazione dei coefficienti di maggiorazione; che tali coefficienti siano applicati in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione; che tali coefficienti siano applicati in modo da garantire la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario; che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. Comunica al MIT e al MEF gli esiti della verifica. Verifica che le riduzioni dei canoni rispettino le prescrizioni di cui ai commi 11, 12 e 13 dell'art. 18 d.lgs. n. 112/2015.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 18.4 d.lgs. 112/2015
80.	Si esprime, su richiesta del MIT, sull'istituzione di sistemi di compensazione, di durata limitata nel tempo, a favore del modo di trasporto ferroviario, laddove sia dimostrabile la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti e nei limiti della differenza tra tali costi rispetto ai costi equivalenti imputabili alla modalità di trasporto ferroviario.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 19.1 d.lgs. 112/2015
81.	Definisce procedure e criteri per la stipulazione di accordi quadro tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e richiedenti.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 23.1 d.lgs. 112/2015
82.	Autorizza il rinnovo degli accordi quadro sottoscritti a partire dal 1° gennaio 2010, per un periodo iniziale di cinque anni.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 23.8 d.lgs. 112/2015
83.	Stabilisce i criteri di assegnazione della capacità di infrastruttura che vengono pubblicati nel PIR.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 26.1 d.lgs. 112/2015
84.	Approva la decisione del gestore dell'infrastruttura di continuare ad esigere il pagamento della componente del canone legata alla densità di circolazione su infrastrutture e tratti infrastrutturali saturati, nelle ipotesi previste dalla legge.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 33.5 d.lgs. 112/2015
85.	Detta prescrizioni sulle misure necessarie per il ripristino della normalità, nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 36.1 d.lgs. 112/2015
86.	Esamina le vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.2 d.lgs. 112/2015
87.	Monitora la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari, in particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.3 d.lgs. 112/2015
88.	Collabora con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e con l'autorità preposta al rilascio della licenza.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.4 d.lgs. 112/2015
89.	Garantisce che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 13, fissati dall'operatore di impianto, siano conformi a quanto previsto dal decreto n. 112/2015 e non siano discriminatori.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.6 d.lgs. 112/2015
90.	Supervisiona le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.6 d.lgs. 112/2015
91.	Esamina i reclami e decide in merito agli stessi, adottando le misure necessarie per rimediare alla situazione. Informa le parti interessate della sua decisione motivata.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.9 d.lgs. 112/2015
92.	Pubblica le decisioni sui reclami.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.12 d.lgs. 112/2015

93.	Consulta regolarmente i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.7 d.lgs. 112/2015
94.	Al fine di coordinare i processi decisionali con i propri omologhi europei, scambia informazioni sulla propria attività e sui criteri e le prassi decisionali adottate anche in riferimento ai problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 38.1 d.lgs. 112/2015
95.	Coopera coi propri omologhi europei a fini di assistenza reciproca nello svolgimento delle funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 38.2 d.lgs. 112/2015
96.	Riesamina le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura, relative ai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi e all'assegnazione della capacità di infrastruttura, che attuano le disposizioni del d.lgs. 112/2015 o facilitano il trasporto ferroviario internazionale.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 38.9 d.lgs. 112/2015
97.	Definisce, sentiti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.1 d.l. 1/2012
98.	Analizza l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'UE e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare del servizio ferroviario regionale. In esito all'analisi predispone una relazione da trasmettere al Governo e al Parlamento.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 37.1 d.l. 1/2012
99.	Svolge la funzione di organismo preposto all'esame dei reclami riguardanti la gestione/allocazione delle tracce in relazione alle competenze assegnate dal Regolamento (CE) n. 913/2010 sul Corridoio Ferroviario Merci Mediterraneo.	Trasporto ferroviario	37.2.i)	Art. 20 Reg. (CE) n. 913/2010 Artt. 56 e 57 Dir. 2012/34/UE Art. 3.2 "Accordo di cooperazione tra gli organismi di regolamentazione competenti per il monitoraggio della concorrenza nel Corridoio Mediterraneo"
100.	Verifica che nei bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o limitative dell'accesso al mercato.	Trasporto ferroviario regionale	37.2.f)	
101.	Regola l'accesso equo e non discriminatorio agli impianti di servizio di cui all'art. 13, comma 2, del d. lgs. 112/2015 tra i quali: scali merci, scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra; aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci; infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari.	Piattaforme logistiche, interporti, terminali merci ⁸	37.2.a)	Artt. 13 e 37 d.lgs. 112/2015
102.	Assicura condizioni di accesso non discriminatorie e l'applicazione di tariffe trasparenti alle piattaforme logistiche ed ai terminali merci, che rientrano nelle infrastrutture dei trasporti ⁹ .	Piattaforme logistiche e interporti, terminali merci	37.2.a)	Reg. (UE) 1315/2013
103.	Effettua la verifica della sussistenza delle condizioni richieste «ai sensi dell'articolo 143, comma 8, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni».	Trasporto pubblico locale e regionale di persone		Art. 3-bis.2-bis d.l. 138/2011, conv. mod. l. 148/2011

⁸ L'art. 61-bis della l. 27/2012 recante "Piattaforma della rete logistica nazionale" definisce la rete logistica nazionale come comprensiva di interporti, centri merci, porti e piastre logistiche.

⁹ Reg. (UE) n. 1315/2013 del PE e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, in tema di rete transeuropea dei trasporti, che attraversa l'Italia mediante diversi "corridoi", tra cui il Corridoio Mediterraneo (RFC 6) per il quale l'Autorità riveste il ruolo di coordinatore. Cfr. artt. 15, par. 2, 22, par. 1, lett. b), e 25, par. 1) che evocano la necessità di un presidio regolatore sull'accesso ai terminali merci presenti all'interno di porti (interni e marittimi) e aeroporti, prescrivendo che sia consentito a tutti gli utenti/operatori in modo non discriminatorio e con l'applicazione di tariffe trasparenti; funzione assicurata, nel nostro ordinamento, dall'Autorità nell'esercizio delle proprie competenze. Le "piattaforme logistiche" ed i "terminali merci", definiti dall'art. 3, alle lett. r) e s) del predetto regolamento, sono espressamente ricompresi nelle infrastrutture del trasporto ferroviario e stradale, ai sensi degli artt. 11, par. 1, lett. b), e 17, par. 1, lett. e); analoga previsione è recata dall'art. 21, par. 1, lett. b), in relazione alle Autostrade del mare.

104.	Attesta l'efficienza gestionale e la qualità del servizio dei gestori sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa al fine dell'attribuzione di finanziamenti a qualsiasi titolo concessi a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'art. 119, quinto comma, della Costituzione.	Trasporto pubblico locale e regionale di persone	37.2.d) 37.2.b)	Art. 3-bis d.l. 138/2011, conv. mod. l. 148/2011
105.	Monitora e verifica la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.	Taxi	37.2.m)	
106.	Fornisce a Comuni e Regioni un parere preventivo sul servizio dei taxi sulla base di quanto disposto dalla legge.	Taxi	37.2.m)	
107.	Con riferimento alla disciplina di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) d.l. 201/2011, può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.	Taxi	37.2.n)	
108.	Stabilisce per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del <i>price cap</i> .	Trasporto autostradale	37.2.g)	
109.	Definisce gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione.	Trasporto autostradale	37.2.g)	
110.	Definisce gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le sub-concessioni.	Trasporto autostradale	37.2.g)	
111.	Definisce gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.	Trasporto autostradale	37.2.g)	
112.	Rilascia un parere su schemi di convenzione autostradale da sottoscrivere.	Trasporto autostradale	37.2.g)	Art. 178.8 d.lgs. 50/2016
113.	Fissa le modalità per la previsione delle pertinenze di servizio relative alle autostrade, per esigenze di sicurezza della circolazione connesse alla congruenza del progetto autostradale.	Trasporto autostradale e autotrasporto	37.2.g)	Art. 24.5-bis Cod. strada (d.lgs. 285/1992)
114.	Esprime un parere al MIT sugli schemi di atto aggiuntivo o di convenzione e i relativi piani economico-finanziari presentati dai concessionari di tratte autostradali nazionali.	Trasporto autostradale		Art. 5.1 l. 164/2014
115.	Garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali in relazione alle operazioni portuali di cui all'art. 16 l. 84/1994 (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale).	Infrastrutture portuali Mobilità delle merci	37.2.a)	Ar. 8.3.n) e 16 l. 84/1994:
116.	Garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali in relazione alla fornitura del lavoro portuale temporaneo di cui all'art. 17 l. 84/1994.	Infrastrutture portuali Mobilità delle merci	37.2.a)	Ar. 8.3.n) e 17 l. 84/1994
117.	Garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali in relazione alle concessioni di aree e banchine di cui all'art. 18 l. 84/1994.	Infrastrutture portuali Mobilità delle merci e dei passeggeri	37.2.a)	Ar. 8.3.n) e 18 l. 84/1994
118.	Approva il piano di risanamento delle società a partecipazione pubblica in crisi, che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni.	Tutte le modalità	37.2	Art. 14.5 d.lgs. 175/2016

2. L'AIR dell'Autorità

Sin dall'inizio delle proprie attività, l'Autorità ha esaminato gli effetti delle proprie misure regolatorie e fatto emergere, anche attraverso la consultazione dei soggetti interessati, eventuali opzioni alternative.

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato gli approfondimenti metodologici preliminari alla introduzione a regime dell'analisi di impatto della regolamentazione (AIR) di cui all'art. 12 della legge 29 luglio 2003, n. 29, all'art. 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, alla legge 11 novembre 2011, n. 180 e al d.l. 5 febbraio 2012, n. 5 convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 2012, n. 35), in linea con le indicazioni fornite dal Dipartimento per gli affari giuridici della Presidenza del Consiglio dei Ministri (Dpcm 11 settembre 2008, n. 170, Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 gennaio 2013, e documento "Strumenti per il ciclo della regolazione", aprile 2013).

Attraverso la più recente integrazione della metodologia (delibera n. 136 del 24 novembre 2016) l'Autorità intende alimentare in modo più puntuale ed efficace l'esercizio della propria discrezionalità tecnica in vista del corretto perseguitamento delle finalità istituzionali.

Come noto, il fulcro dell'analisi di impatto della regolamentazione consiste nell'esame delle opzioni disponibili e delle relative motivazioni di natura primaria (connessa all'esercizio di competenze) o secondaria (relativa ad elementi di fatto o contingenti) ed obiettivi, in ordine alla individuazione delle misure regolatorie da adottare.

Tali opzioni vanno dal mantenimento dello *status quo* fino all'imposizione di nuove prescrizioni ed oneri previsti dalla normativa di riferimento. Questi ultimi si articolano in funzione della onerosità imposta ai destinatari, cittadini ed imprese.

L'organizzazione graduale del set di misure regolamentari permette di costruire più scenari, tra loro confrontabili, caratterizzati da una minore o maggiore incisività dei vincoli comportamentali imposti ai soggetti destinatari della regolamentazione. Questa impostazione facilita la individuazione dell'opzione che, da un lato, minimizza gli oneri per i soggetti destinatari delle misure regolamentari e, dall'altro, massimizza i benefici per le imprese e gli utenti finali.

L'approccio sviluppato dall'Autorità, è rappresentato in una matrice a doppia entrata che mette in relazione il *mix* di ipotesi di intervento con ciascuna delle misure regolamentari incluse nel set.

L'applicazione dell'analisi di impatto è destinata ad una selezione di interventi individuata su base, di norma, annuale e nell'ambito di una apposita attività di programmazione, avendo a mente quelli maggiormente suscettibili di produrre effetti rilevanti sui mercati.

Tabella 7. Matrice per l'analisi dell'impatto della regolazione

		A	B
		Ipotesi di mantenimento dello <i>status quo</i>	Ipotesi di modifica e introduzione delle misure regolamentari
1	Trasparenza		
2	Non discriminazione		
3	Accesso a specifiche risorse		
4	Condizioni minime di qualità		
5	Contenuto degli schemi di bando e convenzioni		
6	Redazione della contabilità regolatoria		
7	Separazione contabile		
8	Separazione societaria		
9	Contenuto del servizio pubblico		
10	Efficienza produttiva		
11	Controllo dei prezzi		
12	Contenuto minimo degli specifici diritti		

3. La regolazione dell'accesso alle infrastrutture

3.1. L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

Tra i procedimenti che saranno, in prosieguo, sottoposti ad Analisi di impatto della regolazione rientra quello relativo alla revisione dei Modelli per la definizione dei diritti aeroportuali, adottati con la delibera n. 64 del 17 settembre 2014, in applicazione dei quali i gestori delle infrastrutture aeroportuali determinano i diritti al cui versamento sono tenuti i vettori (utenti) in esito ad un apposito procedimento di consultazione. Il periodo regolatorio interessato da tali Modelli terminerà nel 2019. Ancor prima di tale scadenza, tuttavia, l'Autorità ha ritenuto di procedere ad una *mid-term review* dei Modelli vigenti, della quale si dirà oltre.

3.1.1. L'applicazione dei Modelli vigenti: quadro d'insieme

L'Autorità ha sin qui completato il procedimento relativo all'approvazione dei nuovi diritti in quindici aeroporti: in undici casi (Pisa, Firenze, Bologna, Olbia, Napoli, Torino, Genova, Palermo, Trieste, Cagliari, Verona), le proposte tariffarie del gestore aeroportuale sono risultate conformi ai Modelli e, pertanto, le rispettive tariffe risultano regolarmente in vigore; in due casi (Lamezia Terme, Bergamo), la dichiarazione di conformità è stata condizionata all'applicazione di correttivi alla proposta iniziale del gestore e, conseguentemente, sottoposta ad una nuova verifica da parte dell'Autorità. In ulteriori due casi, i procedimenti di approvazione sono stati archiviati per improcedibilità (Catania e Aeroporti di Puglia). Al momento della redazione del presente Rapporto, un nuovo procedimento per la revisione dei diritti aeroportuali è stato avviato con riferimento all'aeroporto di Catania.

In termini di volumi di traffico, nel corso delle annualità 2015, 2016 e 2017, l'Autorità ha verificato la conformità ai modelli di scali aeroportuali che rappresentano, rispettivamente, il 31, oltre il 17 e quasi il 23% (e, quindi, complessivamente, più del 70%) del traffico aeroportuale negli aeroporti ai quali è stato applicato il modello di regolazione dell'Autorità. Quest'ultimo non comprende gli aeroporti allo stato regolati sulla base di contratti di programma c.d. "in deroga". La percentuale indicata, inoltre, non comprende gli aeroporti per i quali è intervenuta l'archiviazione della procedura, che rappresentano il 18,1% del traffico complessivo di quelli regolati dall'Autorità.

Per quanto concerne i tempi dell'iter procedimentale per la revisione dei diritti aeroportuali, nel corso dell'ultimo anno, l'Autorità ha impiegato in media 129 giorni per condurre l'istruttoria (dalla data di trasmissione all'Autorità della proposta definitiva da parte del gestore alla data di emanazione della delibera dell'Autorità in ordine alla conformità). Tale media è peraltro condizionata dai casi in cui l'Autorità ha provveduto a definire procedure di risoluzione delle controversie, che hanno richiesto tempi più lunghi. Escludendo tali casi, l'istruttoria ha richiesto all'Autorità una media di 35-40 giorni. Per l'entrata in vigore delle tariffe, il loro tempo medio di attuazione è di 136 giorni; per tutti i procedimenti (con l'eccezione di un solo caso di archiviazione), l'Autorità ha richiesto dei correttivi a tali tariffe imponendo prescrizioni che determinano l'individuazione di tariffe definitive in un termine medio di circa 294 giorni.

3.1.2. L'applicazione dei Modelli (giugno 2016-giugno 2017)

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato cinque procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali. Più specificamente, l'Autorità ha deliberato la conformità delle proposte di revisione tariffaria al pertinente modello di riferimento per quanto riguarda gli aeroporti di Verona, Cagliari e Bergamo, mentre ha ritenuto non esservi i presupposti per procedere alla verifica di conformità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali relativamente allo scalo di Catania Fontanarossa. Con riferimento all'aeroporto internazionale di Lamezia Terme, il procedimento di risoluzione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali si è concluso con la delibera n. 42/2017. Nel caso di Catania, come accennato, un nuovo procedimento è stato avviato al momento della redazione del presente Rapporto.

In particolare, con riferimento alla proposta di revisione del livello dei diritti aeroportuali per il periodo 2016-2019 presentata dalla Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., il procedimento è stato avviato con delibera n. 71 del 23 giugno 2016. Come di consueto, l'Autorità ha partecipato in qualità di osservatore/facilitatore all'audizione pubblica tenutasi alla presenza di utenti aeroportuali che rappresentavano circa il 68% delle WLU (*Work Load Unit*) relative all'anno base 2014. Nel corso della seduta, il gestore ha illustrato i contenuti di una nuova proposta tariffaria, aggiornata in base all'esito della discussione e delle richieste espresse dalla maggioranza degli utenti intervenuti, nonché di una proposta di *Service Level Agreement (SLA)*, formulata anch'essa in esito al dibattito. L'audizione si è conclusa con il raggiungimento di una intesa sostanziale sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali con il voto favorevole dell'88,3% delle WLU totali. In riferimento alla consultazione, la società Ryanair Ltd.

ha presentato istanza di ricorso all'Autorità che ne ha disposto l'archiviazione con propria delibera n. 101 del 2 settembre 2016 per inammissibilità, in quanto riferito ad una proposta di revisione tariffaria sulla quale è stato raggiunto l'accordo tra gestore aeroportuale ed utenti in linea con quanto previsto dai Modelli. Il procedimento si è quindi concluso con la delibera n. 110 del 14 settembre 2016 con la quale l'Autorità ha accertato la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali al pertinente modello tariffario di riferimento, condizionata all'applicazione di alcuni correttivi inerenti il tasso di remunerazione del capitale investito, le procedure di determinazione del Capitale Investito Netto, nonché alla costruzione tariffaria per il prodotto "imbarco passeggeri".

Tabella 8. L'applicazione dei Modelli di regolazione aeroportuale dell'Autorità (giugno 2016-giugno 2017)

REVISIONE DIRITTI AEROPORTUALI	MEDIA	Verona	Catania*	Cagliari	Lamezia Terme	Bergamo Orio al Serio	TOTALE
Durata consultazione	56,5	42		78	43	63	
Tempi istruttoria ART	129	40		216	225	35	
Tempi di attivazione tariffe provvisorie	136,25	103		142	103	197	
Tempi di attivazione tariffe definitive	294,25	275		368	337	197	
WLU 2016 (in milioni)	9,6	2,7	7,8	3,7	2,5	12,2	28,9
Peso percentuale WLU 2016/ Totale WLU 2016	12%	3,4%	9,8%	4,6%	3,1%	15,2%	36,1%

*Il procedimento di Catania è stato archiviato per improcedibilità del provvedimento. Un nuovo procedimento è stato avviato al momento della redazione del presente Rapporto.

Con riferimento alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2016-2019 presentata dalla Società So.G.Aer. S.p.A. (SOGAER), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas, l'Autorità ha avviato il procedimento con delibera n. 55 dell'11 maggio 2016. L'Autorità ha partecipato alle due audizioni pubbliche delle quali la prima si è conclusa con un mancato accordo tra gestore e utenti ed il voto contrario del 93,93% delle WLU totali all'anno base 2014. Al riguardo, sono pervenuti all'Autorità ricorsi da parte di alcune associazioni di categoria e della società Ryanair Ltd, riuniti in un unico procedimento avviato dall'Autorità con la delibera n. 100 del 1° settembre 2016. Successivamente con delibera n. 144 del 2 dicembre 2016, l'Autorità ha disposto la proroga del termine di conclusione del procedimento per la risoluzione della controversia e richiesto a SOGAER di formulare una proposta tariffaria emendata che tenesse conto di alcuni correttivi da essa indicati. Tale proroga ha consentito di effettuare gli opportuni approfondimenti in merito all'esatto inquadramento giuridico/fiscale degli interventi derivanti dall'accordo tecnico definito, nel 2009, tra Ministero della Difesa, ENAC e SOGAER, per l'attribuzione in concessione a quest'ultima di aree, immobili e infrastrutture, che avrebbe avuto ripercussioni sull'ammissibilità dei relativi costi ai prodotti regolati. Con la successiva delibera n. 31 del 3 marzo 2017, l'Autorità ha concluso la risoluzione della controversia, e ha prescritto a SOGAER l'applicazione, con entrata in vigore il 15 maggio 2017, dei diritti aeroportuali proposti dalla stessa il 13 febbraio 2017, e il recupero del saldo (positivo o negativo) a partire dal 1° ottobre 2016 e fino al 14 maggio 2017, della differenza tra i ricavi già maturati nel periodo transitorio, come risultanti dall'applicazione al traffico effettivo del livello provvisorio dei diritti, ed i ricavi effettivamente spettanti, come risultanti dall'applicazione al medesimo traffico del livello definitivo dei diritti.

Con riferimento alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2016-2019 presentata dalla Società Aeroporto di Catania S.p.A. (SAC), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto internazionale di Catania-Fontanarossa, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento con delibera n. 60 del 23 maggio 2016. A valle delle due audizioni pubbliche, alle quali l'Autorità ha partecipato, è sorta la necessità di procedere ad una rimodulazione del piano degli investimenti da sottoporre ad ENAC per le valutazioni di competenza; SAC ha pertanto formulato all'Autorità, istanza di sospensione dei termini del procedimento. Peraltra, nel dicembre 2016, il gestore ha richiesto la chiusura del procedimento in corso, manifestando l'intendimento di avviare, nel corso del 2017, un nuovo procedimento per l'aggiornamento dei diritti per il periodo 2017-2019. L'Autorità, di conseguenza, ha archiviato il procedimento con delibera n. 151 del 21 dicembre 2016.

L'Autorità ha avviato con delibera n. 73/2016 del 29 giugno 2016, il procedimento di verifica della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2016-2019 presentata dalla Società Aeroportuale Calabrese S.p.A., (di seguito: SACAL), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto di Lamezia Terme. L'audizione degli utenti, alla

quale ha partecipato l'Autorità, si è conclusa con un mancato accordo sulla proposta di revisione con il voto contrario degli utenti rappresentanti il 54,72% delle WLU totali, misurate con riferimento all'anno base 2014. A seguito dell'istanza di ricorso da parte di Ryanair Ltd, l'Autorità, con delibera n. 102/2016 del 1° settembre 2016, ha avviato il procedimento per la risoluzione della controversia per mancato accordo sui diritti aeroportuali poi concluso con delibera n. 42/2017 prescrivendo l'applicazione del nuovo livello concordato dei diritti relativi con entrata in vigore in data 1° giugno 2017.

L'Autorità ha avviato con delibera n. 149 del 15 dicembre 2016 il procedimento di verifica della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2017-2020 presentata dalla Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo - Orio al Serio S.p.A. (SACBO) affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto di Bergamo - Orio al Serio. L'Autorità ha partecipato a tre audizioni pubbliche e riscontrato il mancato accordo tra gestore e utenti sulla proposta di revisione del gestore con il voto contrario del 75,80% delle WLU totali, misurate con riferimento all'anno base 2015. Non è pervenuta all'Autorità alcuna istanza di riesame; conseguentemente, in linea con quanto previsto dal Modello di riferimento, l'Autorità ha considerato raggiunto di fatto l'accordo. Con delibera n. 41 del 24 marzo 2017 ha accertato la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali presentata dalla SACBO, al pertinente Modello tariffario di riferimento, condizionata all'applicazione di correttivi inerenti le corrette componenti di costo da considerare tra gli oneri diversi di gestione e la valorizzazione del capitale di rischio. A seguito del pieno recepimento di tali correttivi il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali si è concluso con la delibera n. 73 del 18 maggio 2017 di asseverazione della conformità della proposta di revisione tariffaria al modello aeroportuale di riferimento.

3.1.3. La *mid-term review* dei Modelli

Come accennato, ancor prima di procedere alla elaborazione di nuovi Modelli alla fine del corrente periodo regolatorio, l'Autorità ha ritenuto di avviare, sulla base della esperienza sin qui acquisita, una *mid-term review* di quelli correnti orientata a migliorare, ove possibile anche per la residua parte del corrente periodo regolatorio, i criteri di costruzione delle tariffe e le connesse procedure amministrative. A questo fine, con delibera n. 106 dell'8 settembre 2016, l'Autorità ha avviato un apposito procedimento prevedendo, in ragione della complessità delle tematiche connesse, di procedere ad una *call for input* da parte degli interessati.

Tenuto conto anche dei contributi fatti pervenire da parte di altre amministrazioni (ENAC), associazioni (Assaeroporti, ACI Europe, IATA, A4E, IBAR, Assaereo), gestori aeroportuali e compagnie aeree (SACBO, Ryanair, Easyjet), con la delibera n. 62 del 19 aprile 2017, l'Autorità ha indetto una consultazione pubblica sugli schemi di atto di regolazione dei diritti aeroportuali, allegati alla delibera stessa. Nella immediatezza della redazione del presente Rapporto, l'Autorità ha approvato la *mid-term review*.

3.1.4. L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali

L'Autorità ha approvato i valori dell'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi calcolati con riferimento all'anno base 2016. Per la costruzione dell'indice 2017, necessario ai fini della valutazione del Capitale investito Netto dei gestori aeroportuali e dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, l'Autorità ha utilizzato la stessa metodologia del precedente esercizio (delibera n. 85 del 23 giugno 2017).

3.1.5. Le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori

Con parere adottato l'8 settembre 2016, l'Autorità ha espresso la propria posizione sulle nuove "Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori, ai sensi dell'art. 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9" (di seguito "Linee guida"), adottate dal MIT e finalizzate a sostituire quelle emanate con il DM n. 397 del 2 ottobre 2014, pure oggetto di un parere dell'Autorità. Le Linee guida si propongono l'obiettivo di garantire la più ampia accessibilità delle compagnie aeree ai programmi di incentivazione adottati dai gestori aeroportuali per l'avviamento e lo sviluppo delle rotte aeree che, non superando il test MEO (test dell'investitore privato operante in un'economia di mercato), costituiscono aiuti di Stato. Esse disciplinano le procedure di scelta dei beneficiari degli aiuti e prevedono una serie di adempimenti a carico dei gestori aeroportuali, tra i quali, in particolare, la pubblicazione semestrale del programma complessivo di incentivazioni che intendono attivare e l'effettuazione di procedure selettive dei beneficiari.

Esprimendo la propria posizione sul testo, l'Autorità ha osservato che, alla luce della normativa vigente, occorre in ogni caso assicurare che essa sia posta nella condizione di svolgere, sulla base di un'adeguata e completa documentazione, una compiuta valutazione delle considerazioni svolte *ex ante*, sia per quanto attiene all'analisi comparativa dei prezzi di

mercato, sia sulla generazione di una profittabilità incrementale per il gestore dell'aeroporto. Quanto alla valutazione di conformità degli incentivi pubblici al test MEO, l'Autorità ha evidenziato che detta valutazione dovrebbe seguire le indicazioni fornite dalla Commissione europea in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03), precisando che le informazioni prospettive richieste dovrebbero essere coerenti e in continuità con i modelli di costo aeroportuali adottati dall'Autorità. Circa la procedura di scelta dei beneficiari delle incentivazioni non conformi al test MEO, l'Autorità ha osservato che la predeterminazione dei criteri di scelta dei beneficiari degli incentivi costituisce una condizione essenziale per il rispetto del principio di non discriminazione, tutelato sia in ambito comunitario che in ambito nazionale.

3.1.6. Le reti aeroportuali

Il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, che recepisce la direttiva 2009/12/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio in materia di diritti aeroportuali, all'articolo 74 stabilisce che le reti aeroportuali sul territorio italiano sono designate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previo parere della Conferenza Unificata. Il medesimo articolo 74, al comma 2, prevede che l'Autorità di vigilanza (in Italia, l'Autorità di regolazione dei trasporti) può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete ad introdurre un sistema di tariffazione comune e trasparente all'intera rete. Al riguardo il Ministero delle infrastrutture dei trasporti ha trasmesso all'Autorità le "Linee Guida per la designazione delle reti aeroportuali" approvate il 25 novembre 2016. In tali Linee guida, è stabilito che, a seguito della designazione in rete, i gestori aeroportuali possono presentare istanza all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'applicazione di un sistema di tariffazione comune.

3.2. L'accesso alle infrastrutture ferroviarie

3.2.1. I criteri per la determinazione dei canoni

Nel corso del 2016 hanno avuto esecuzione i criteri per la determinazione dei canoni di accesso alle infrastrutture ferroviarie stabiliti dall'Autorità con delibera n. 96/2015 sulla base dei principi contenuti nel d.lgs. 112/2015, al cui proposito si è riferito nel precedente Rapporto annuale. Come ivi evidenziato, si tratta di un provvedimento adottato all'esito di un complesso procedimento di regolazione avviato nel corso del 2014 e finalizzato, nel suo complesso, ad assicurare al gestore dell'infrastruttura ferroviaria (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito RFI o il Gestore) piena autonomia nella definizione della propria politica tariffaria orientata a perseguire l'equilibrio economico della gestione, effettiva indipendenza dalle Imprese Ferroviarie (IF) e dallo Stato concedente, e flessibilità tariffaria mediante adeguati strumenti di modulazione per stimolare la crescita del traffico, specie nelle tratte meno utilizzate. Anche a beneficio delle imprese, le misure adottate dall'Autorità prevedono regole su allocazione costi e separazione contabile e si prefissano l'obiettivo di assicurare che i corrispettivi dovuti siano orientati all'efficienza. Non ultimo, in esito all'applicazione delle misure di regolazione dell'Autorità, la durata del contratto di programma che intercorre tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Gestore sarà allineata a quella del periodo regolatorio.

Come anche riferito nel precedente Rapporto annuale, le misure di regolazione adottate dall'Autorità hanno ad oggetto due componenti principali. Da un lato, il c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" (PMdA) attinente al diritto, da parte di un'impresa ferroviaria, di far circolare un proprio treno sulla rete ferroviaria nazionale, comprensivo di (i) assegnazione della traccia oraria, (ii) utilizzo delle linee e delle stazioni, (iii) controllo e regolazione della circolazione. Dall'altro, le misure di regolazione riguardano ulteriori servizi, ai quali nel seguito si farà riferimento con l'espressione "servizi accessori", comprensivi dell'utilizzo degli spazi di stazione per biglietterie e assistenza ai clienti, dell'accesso agli scali merci, ai centri di manutenzione e ad altri impianti tecnici, dell'utilizzo della corrente di trazione, dei servizi di manovra, e dell'accesso alla rete di telecomunicazione.

In esecuzione della citata delibera n. 96/2015, come successivamente modificata ed integrata, l'Autorità si è pronunciata sulla conformità ai principi ed ai criteri ivi stabiliti del sistema tariffario per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria predisposto dal Gestore dell'infrastruttura per il periodo 2016-2021 e sottoposto all'Autorità nel mese di aprile 2016. Ai fini della verifica di conformità, l'Autorità ha richiesto a RFI di integrare documentazione ed informazioni fornite ed ha svolto ulteriori approfondimenti attraverso apposite richieste indirizzate alle imprese ferroviarie ed alle loro associazioni, relativamente ai segmenti di mercato più rilevanti; le stesse imprese (Trenitalia, NTV, SNCF-SVI, DB Italia, ÖBB, Fercargo) sono poi state direttamente consultate per i chiarimenti del caso.

Dal confronto con il Gestore e le Imprese Ferroviarie sono emersi alcuni elementi di criticità, con riferimento alla prima ipotesi di sistema tariffario sottoposta a verifica. Gli approfondimenti svolti hanno conseguentemente determinato

l'approvazione della delibera n. 72/2016, recante modalità applicative e interpretative della delibera n. 96/2015 e, da parte di RFI, la presentazione di una nuova proposta tariffaria, migliorativa rispetto a quella originariamente trasmessa. Con la delibera n. 75/2016 del 1° luglio 2016, l'Autorità ha provveduto ad attestare la conformità della nuova proposta tariffaria di RFI, imponendo alcune prescrizioni, fra le quali un attento monitoraggio delle previsioni di traffico in modo da consentire all'organismo di regolazione, a partire dal 2018, l'adozione di eventuali misure ai fini del mantenimento della conformità di tale sistema tariffario al d.lgs. 112/2015.

In esecuzione della delibera n. 96/2015, la determinazione del canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura si basa su quattro componenti, delle quali due eventuali:

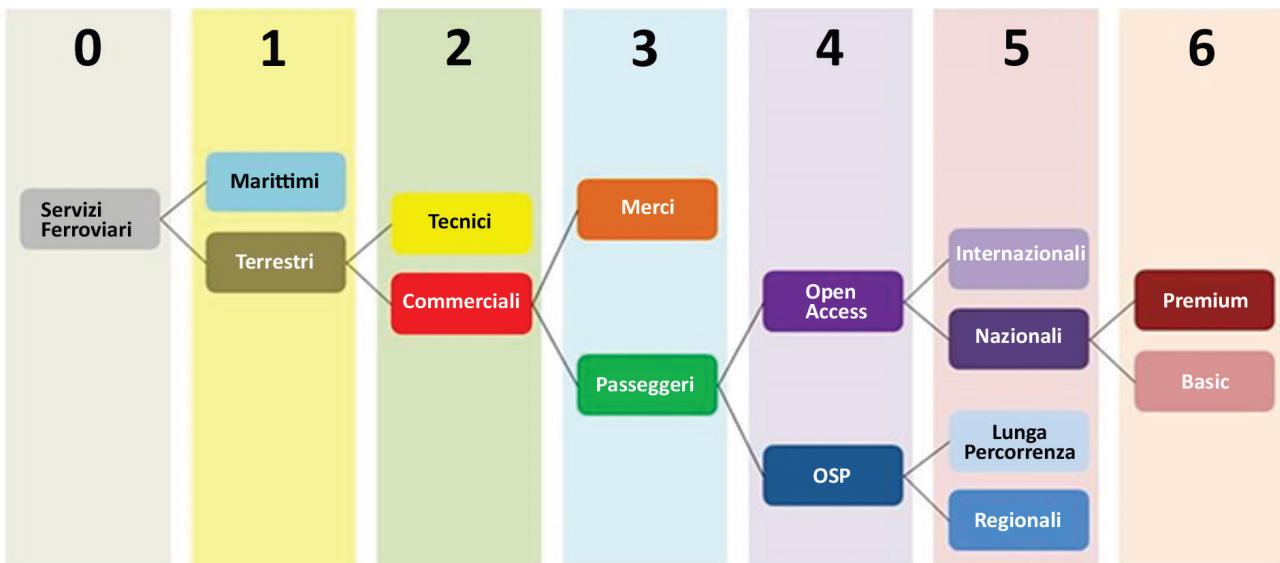
- componente A, finalizzata al recupero dei costi direttamente attribuibili alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, a sua volta costituita da tre sub-componenti: la tariffa basata sulla classe di massa complessiva del convoglio (peso: almeno il 50%) (A1); la tariffa basata sulla classe di velocità di percorrenza della traccia oraria (peso: fino al 50%) (A2); la tariffa basata sulla classe di usura della linea di contatto elettrica del materiale rotabile (peso: fino al 50%) (A3);
- componente B, costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A ed eventualmente alle successive componenti C e D, il recupero dei costi netti totali efficientati, relativi alla prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio. Tale componente è costituita da tre sub-componenti additive, afferenti rispettivamente: all'*ability to pay* dei segmenti di mercato (peso: almeno il 50%) (B1); alla classe di tipologia di rete (peso: fino al 50%) (B2); alla fascia oraria del servizio (peso: fino al 50%) (B3);
- componente C (eventuale), legata alla scarsità di capacità, agli effetti ambientali, al sistema di controllo ETCS, alle compensazioni regionali;
- componente D (eventuale), riguardante, tra l'altro, coefficienti di maggiorazione introdotti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

In particolare, secondo la misura n. 24 della delibera n. 96/2015, la componente B1 (basata sulla *ability to pay* dei segmenti di mercato), è differenziata per segmenti di mercato, individuati sulla base dell'articolazione per binomi riprodotta nella figura di seguito riportata. Fra i servizi commerciali, quindi, sono individuati i seguenti segmenti di mercato: merci; *open access* internazionali; *open access* nazionali premium; *open access* nazionali basic; OSP lunga percorrenza; OSP regionali. Per quanto riguarda il binomio *premium-basic*, relativo al trasporto passeggeri *open access* nazionale, la misura n. 24 prescrive di fare riferimento all'utilizzo dell'infrastruttura da parte di servizi di trasporto che presentino significative differenziazioni in termini di livello di servizio reso alla clientela, con particolare riferimento a frequenza e velocità commerciale. Inoltre, si rimette al Gestore la possibilità di differenziare ulteriormente la componente B1 del canone, sulla base di adeguate indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari.

In esecuzione della delibera il Gestore ha determinato il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura basandosi esclusivamente sulla somma delle componenti A e B, in base alla seguente ponderazione:

- per la componente A, il 50% riguarda la totale massa complessiva del convoglio (A1); il 46% riguarda la velocità di percorrenza della traccia oraria (A2), ed il 4% l'usura della linea di contatto elettrica (A3);
- per la componente B, il 100% è allocato sulla *ability to pay* dei segmenti di mercato (B1), ed in particolare, ai fini della quantificazione, secondo la conformazione rappresentata nella figura che segue.

Figura 1. Segmenti del mercato al fine della determinazione dei canoni



Legenda dei segmenti:

LP Internazionali: treni viaggiatori in regime di *open access* internazionali

Premium: treni viaggiatori in regime di *open access* nazionali che percorrono anche solo parzialmente tratte AV (ai sensi del dm 43T/2000)

Basic: treni viaggiatori in regime di *open access* nazionali che percorrono esclusivamente linee tradizionali

OSP-LP: treni del servizio universale viaggiatori lunga percorrenza

OSP-Reg: treni del servizio universale viaggiatori regionali

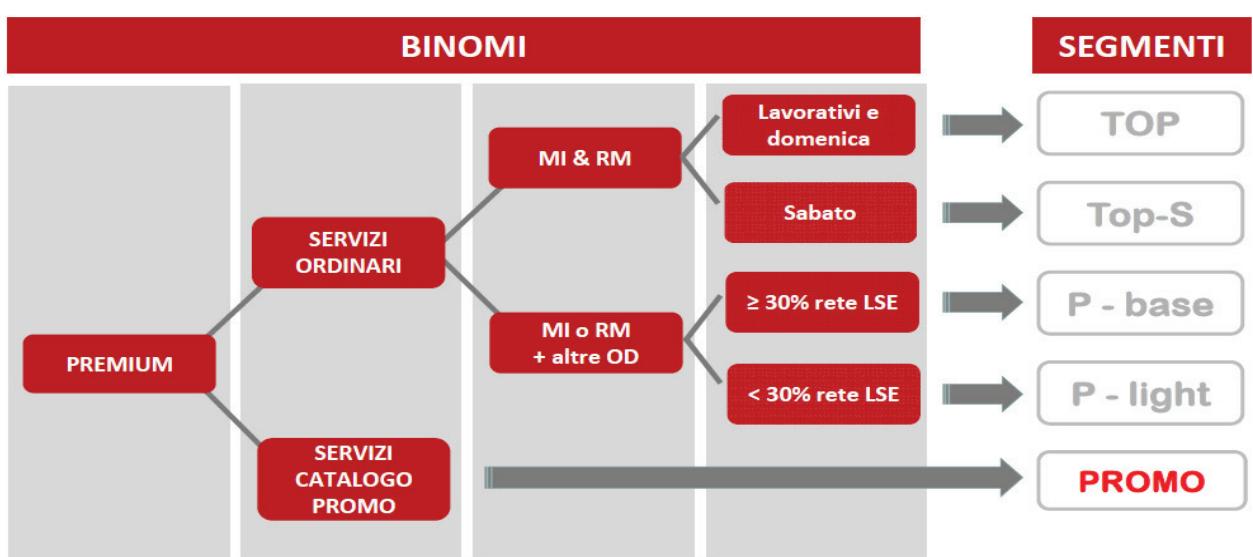
Merci: treni merci

Tecnici: treni non commerciali. Ad esempio: invio a vuoto, locomotiva isolata, tradotta (eccetto tradotte merci con finalità commerciali)

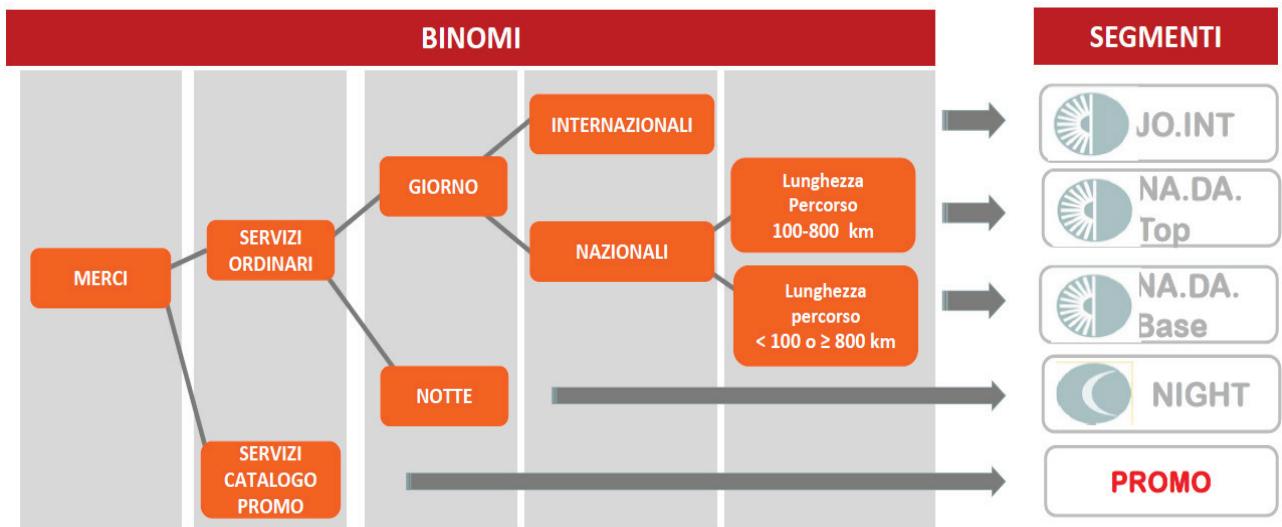
Marittimi: servizi di continuità territoriale con Sicilia e Sardegna

Alcuni dei binomi della misura 24 sono stati ulteriormente sviluppati da parte di RFI, in particolare per i segmenti di mercato di seguito specificati.

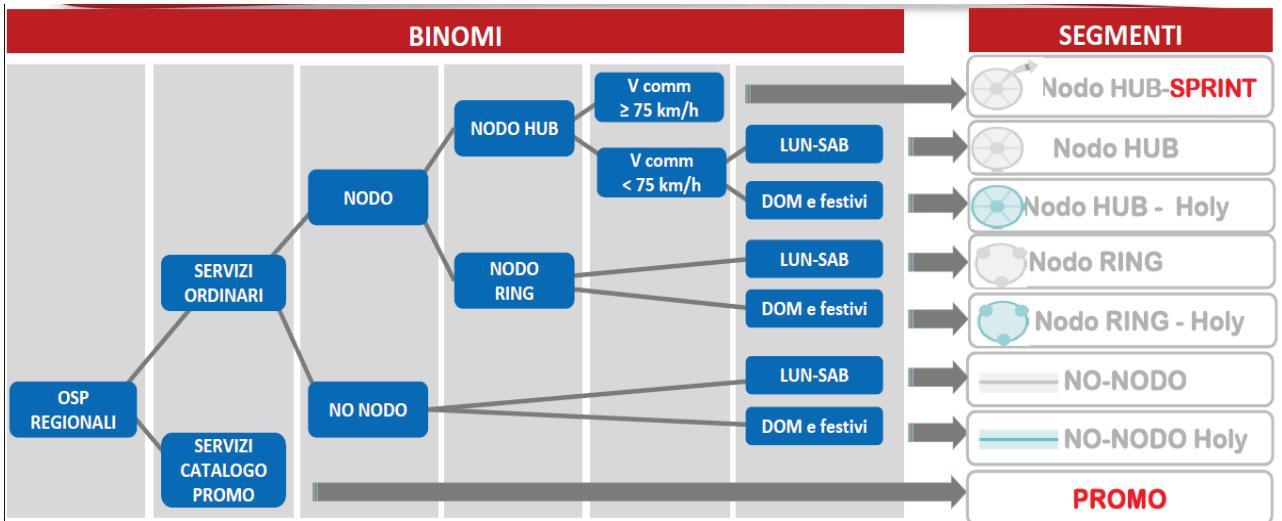
Segmento *open access - premium*



Segmento Merci



Segmento OSP Regionali



Come sopra accennato RFI, oltre a svolgere la funzione di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, gestisce anche una serie di impianti e servizi accessori, quali ad esempio stazioni passeggeri (per lo più quelle di piccole dimensioni, essendo quelle di maggiori e medie dimensioni gestite rispettivamente da Grandi Stazioni Rail S.p.A. e dalla società che, al momento degli atti, era costituita come Centostazioni S.p.A.), fornitura di corrente di trazione, accesso ad aree di sosta e di smistamento treni. Molti di questi impianti e servizi hanno natura di *essential facilities*, nel senso che le imprese ferroviarie, per poter offrire un servizio di trasporto ferroviario competitivo, devono poter accedere a prezzi "ragionevoli" a tali impianti e servizi. Di conseguenza, la normativa comunitaria (Direttiva 2012/34/UE, c.d. "Recast") e nazionale (d.lgs. 112/2015) stabiliscono il principio per cui i soggetti che gestiscono questi impianti e servizi (definiti "Operatori degli impianti di servizio"), devono metterli a disposizione delle imprese ferroviarie a un prezzo non superiore al costo di produzione, aumentato di un profitto ragionevole (principio di orientamento al costo).

Si tratta evidentemente di un principio che intende conciliare l'esigenza di aprire il mercato del trasporto ferroviario, con quella di assicurare agli operatori degli impianti di servizio la possibilità di conseguire un equilibrio tra costi e ricavi, ed un tasso di rendimento sul capitale sufficiente ad attrarre investimenti nel settore. Nel caso specifico, l'applicazione di tale principio ha comportato nel complesso un aumento dei prezzi praticati da RFI nei confronti delle imprese ferroviarie in quanto, per alcuni servizi, RFI in passato non richiedeva alcun corrispettivo, mentre per altri richiedeva un corrispettivo inferiore a quello necessario a coprire i costi e la remunerazione del capitale.

Nella prima tipologia di servizi rientrano l'accesso alle aree di sosta e di smistamento dei treni, e agli scali merci. Il conto economico di tali servizi, fino al 2016, comprende soltanto voci negative, in quanto non veniva richiesta da parte del

Gestore alcuna tariffa. Nella seconda tipologia invece rientrano la fornitura di corrente di trazione, l'accesso ad alcuni centri di manutenzione e di lavaggio, ed il rifornimento idrico dei treni, che venivano offerti a tariffe non sufficienti a coprire i costi.

Come previsto dalla Misura 41 della delibera n. 96/2015, ad aprile 2016 RFI ha presentato all'Autorità il nuovo sistema di tariffe relativo a un periodo di cinque anni (2017-2021). La delibera n. 96/2015 stabilisce che, nel tracciare la dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario, l'operatore d'impianto debba basarsi su un'analisi dei costi che distingua tra costi variabili (cioè costi correlati al livello di produzione) e fissi, e su un'analisi approfondita della domanda da parte degli utenti dei servizi. RFI ha adottato delle ipotesi semplificatrici su entrambi questi aspetti, assumendo che la domanda dei servizi cresca in modo proporzionale al volume di traffico sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, qualificando i propri costi come interamente fissi. Pur rilevando che tale ultima ipotesi appare eccessivamente semplificatrice, l'Autorità con la delibera n. 80/2016 l'ha ritenuta giustificabile, in fase di prima attuazione, alla luce della novità della metodologia di determinazione dei corrispettivi introdotta dalla delibera n. 96/2015. Al contempo, l'Autorità ha chiarito che qualora, nel corso del quinquennio RFI intenda modificare le tariffe (possibilità ammessa dalla Misura 41 della delibera n. 96/2015 in caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi unitari) deve basarsi su una analisi dei costi più approfondita, che distingua la componente variabile da quella fissa.

Riguardo alla modulazione delle tariffe, ed in particolare al servizio di accesso alle aree di sosta, che in precedenza era offerto gratuitamente, RFI ha introdotto una tariffa unica che, ad eccezione della previsione di gratuità per quelle inferiori ad un'ora, è indipendente dalla durata della sosta. Il Gestore ha riconosciuto l'esigenza di modulare le tariffe in relazione alla durata dello stazionamento del materiale rotabile, ma allo stato attuale tale esigenza si scontra con l'assenza di una procedura per la registrazione dei tempi di sosta dei treni. Per superare tale difficoltà, RFI ha manifestato l'intenzione di dotarsi di sistemi informatici che consentano di rendicontare in modo affidabile ed oggettivo la durata della sosta. L'Autorità, rilevato che una tariffa articolata in relazione alla durata della sosta è necessaria ad incentivare un uso efficiente degli impianti e del materiale rotabile, ha prescritto a RFI di implementare la procedura di rilevazione automatica dei tempi di sosta, in tempo utile per poter rimodulare le tariffe nel corso del 2018.

La delibera n. 96/2015 contiene dispositivi rivolti anche ad operatori d'impianti di servizio diversi dal Gestore dell'infrastruttura. In particolare la misura 38 della suddetta delibera ha sottoposto ad obblighi di contabilità regolatoria gli altri gestori di stazione (Grandi Stazioni Rail S.p.A. e – allora operante – Centostazioni S.p.A.) ed ha esplicitato la metodologia da utilizzare per la verifica del rispetto, da parte di tali gestori, del principio di orientamento dei corrispettivi al costo. Nell'ambito della fornitura dei servizi di stazione rientrano le strutture funzionali ai sistemi d'informazione di viaggio, gli spazi per i servizi di biglietteria e altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario. Quanto agli obblighi di contabilità regolatoria e rendicontazione imposti per i servizi di stazione, alcuni gestori hanno ritenuto di segnalare alcune difficoltà interpretative/operative circa la piena adattabilità delle disposizioni a carattere generale di cui alla delibera n. 96/2015 con il peculiare servizio gestito. Con delibera n. 84/2016 del 21 luglio 2016 sono state quindi dettate specifiche modalità applicative per gli operatori d'impianto che esercitano i servizi di stazione, di cui all'art. 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015. Specifiche prescrizioni hanno riguardato il periodo tariffario, l'individuazione dell'esercizio di riferimento per i documenti di programmazione economico-finanziaria, la dinamica dei corrispettivi, le unità operative di fatturazione, gli obiettivi di efficientamento, le modalità di allocazione dei costi operativi e del capitale investito netto.

Avverso le delibere n. 75/2016 e n. 80/2016, sono stati proposti ricorsi dinanzi al giudice amministrativo. Quanto alla prima, relativa al sistema tariffario per i servizi compresi nel PMdA, Trenitalia e altre imprese ferroviarie (NTV, Rail Cargo Carrier Italy e altre imprese che esercitano il trasporto ferroviario di merci, associate a Fercargo) hanno contestato la remunerazione, attraverso i canoni di accesso al PMdA, dei costi totali efficienti della rete anziché dei soli costi direttamente legati al servizio ferroviario, ed un asserito difetto di competenza dell'Autorità ad individuare "coefficienti di maggiorazione" dei canoni. Gli operatori del settore merci contestano, inoltre, le prescrizioni sulla contabilità regolatoria del Gestore contenute nella delibera n. 96/2015 e la modulazione delle tariffe relative al settore merci, lamentando effetti distorsivi sul mercato. Imprese ferroviarie estere lamentano, oltre al difetto di competenza dell'Autorità e alla carenza di istruttoria, già rilevati da altre ricorrenti, la presunta natura discriminatoria dei canoni internazionali. Con riferimento alla delibera n. 80/2016, concernente il sistema tariffario per i servizi diversi da PMdA, le ricorrenti contestano, oltre al citato utilizzo dei coefficienti di maggiorazione dei canoni, aumenti del pedaggio che ritengono eccessivi rispetto al regime previgente. Infine, alcune imprese ferroviarie hanno proposto ricorso avanti al TAR Piemonte contestando il sistema di *performance regime* introdotto dal Gestore con il PIR 2017, sia per asserito

difetto di competenza di RFI, che avrebbe dettato prescrizioni in una materia che il legislatore riserva alla competenza dell'Autorità o, in casi eccezionali, del Ministero, sia per un presunto difetto d'istruttoria da parte dell'Autorità medesima, della quale censurano le indicazioni formulate con particolare riferimento alle delibere n. 70/2014, n. 76/2014, n. 104/2015, in quanto asseritamente generiche.

Contestati tutti i profili d'illegittimità rilevati dalle ricorrenti, l'Autorità è tuttora in attesa dei pronunciamenti del TAR Piemonte. Quest'ultimo, peraltro, è recentemente intervenuto con un'importante pronuncia nell'ambito del contenzioso instaurato dal gestore dell'infrastruttura per ottenere l'annullamento della delibera n. 70/2014 dell'Autorità, avente ad oggetto la "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie". Con detto provvedimento, oltre ad avviare il procedimento sovra citato, l'Autorità ha modificato i criteri per la misurazione del pedaggio relativo alla rete Alta Velocità, ed ha altresì introdotto misure riguardanti lo sgombero delle infrastrutture, l'assistenza agli utenti a mobilità ridotta e l'assegnazione degli spazi di stazione. Con la sentenza in argomento (n. 541/17) il giudice amministrativo ha rigettato tutti i profili d'illegittimità sollevati dal ricorrente. Con particolare riferimento alla regolazione del pedaggio AV/AC, alla luce del concreto andamento dell'istruttoria condotta dall'Autorità, il Collegio, innanzitutto, ha ritenuto insufficiente la lesione delle garanzie partecipative e dell'effettività del contraddittorio lamentata dalla ricorrente. Anche le censure relative a presunti vizi d'incompetenza dell'Autorità sono state ritenute infondate, in quanto, sotto un primo profilo, non risulta essere stata nel concreto invasa la sfera di competenza di RFI relativamente alla puntuale fissazione del pedaggio; sotto altro profilo, alla luce della normativa vigente nazionale e comunitaria, non spetta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti approvare la proposta del gestore relativa all'individuazione del canone di accesso all'infrastruttura, mentre spetta all'Autorità, fatta salva l'autonomia del gestore dell'infrastruttura, definire i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura stessa da parte di quest'ultimo. Il giudice adito, inoltre, ha affermato che, avendo la delibera n. 70 del 2014 determinato una riduzione generalizzata e non discriminatoria del pedaggio per l'Alta Velocità, della quale hanno beneficiato tutte le imprese ferroviarie operanti nel settore, non risulta violata la normativa in materia di aiuti di Stato, in quanto difetta uno dei presupposti essenziali per l'identificazione degli aiuti di Stato illegittimi, ovvero il carattere della selettività della misura. Altrettanto infondata la doglianza avanzata dal ricorrente circa l'incompatibilità con il diritto comunitario dell'attribuzione da parte del legislatore nazionale all'Autorità della competenza a definire *ex ante* i criteri di determinazione dei pedaggi, posto che detta attribuzione non pregiudica la competenza del gestore di rete a determinare i canoni.

Circa le censure mosse in materia di sgombero delle infrastrutture, il giudice amministrativo ha ritenuto che, alla luce delle norme comunitarie e nazionali vigenti, l'Autorità ha legittimamente deciso che spetti al gestore dell'infrastruttura, quale soggetto responsabile della regolarità della circolazione ferroviaria e dell'accessibilità e funzionalità dell'infrastruttura, di coordinare le attività di sgombero ed eventualmente d'intervenire, anche a mezzo di propri appaltatori, nei casi in cui si debbano rimuovere mezzi rotabili al di fuori dei binari di stazionamento e nessuna impresa ferroviaria si dichiari disponibile. È risultata altrettanto immune dalle censure mosse dal ricorrente, in quanto compatibile con la normativa comunitaria di settore, la previsione della delibera secondo la quale i costi dell'assistenza nelle stazioni alle persone con mobilità ridotta sono a carico del gestore, mentre i costi dei servizi relativi alla salita e discesa dal treno devono essere ripartiti secondo determinati criteri tra gestore ed imprese ferroviarie.

In ultimo, in tema di spazi per biglietterie *self-service* e *desk* informativi, il motivo di ricorso sollevato dal ricorrente è stato dichiarato inammissibile per difetto di interesse, in quanto non è configurabile un pregiudizio astrattamente ascrivibile a RFI in relazione alla disciplina adottata in argomento dall'Autorità.

3.2.2. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è il documento, predisposto dal gestore dell'infrastruttura secondo quanto previsto dall'art. 14, comma 2, del d. lgs. n. 112/2015, 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 (...)" Il comma 1 dello stesso articolo 14 del d. lgs. n. 112/2015 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, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione”.

Sulla base di tali disposizioni, in occasione dell'aggiornamento annuale del PIR, l'Autorità ha impartito con delibera n. 140 del 30 novembre 2016 alcune indicazioni e prescrizioni, in particolare in materia di accordi quadro, di corrispettivi per i servizi “accessori” forniti da RFI alle imprese ferroviarie e di sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario.

In tema di accordi quadro conclusi tra il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti capacità d'infrastruttura ferroviaria, tema già oggetto da parte dell'Autorità di misure di regolazione a partire dalla delibera n. 70/2014, il quadro normativo è stato recentemente modificato dall'entrata in vigore del Regolamento di esecuzione (UE) 545/2016 della Commissione, del 7 aprile 2016 “Sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria”. Nel suddetto Regolamento, che si applica dal 1° dicembre 2016, sono contenute una serie di disposizioni che vanno a definire le procedure e i criteri che devono essere seguiti per l'applicazione dell'art. 42 della direttiva 2012/34/UE. L'Autorità, dopo aver esaminato la bozza di PIR sottoposta da RFI alla sua attenzione, ha impartito alcune indicazioni e prescrizioni volte ad assicurarne la coerenza con il suddetto Regolamento. In particolare l'Autorità è intervenuta per modificare la disciplina del processo di allocazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. La bozza di PIR proposta da RFI prevedeva che, in caso di richiesta di nuovo accordo quadro che assicurasse un utilizzo migliore dell'infrastruttura rispetto ad un accordo quadro già esistente, il gestore dell'infrastruttura modificasse l'accordo quadro già esistente, ma soltanto nel limite del 10% della capacità assegnata ed una sola volta nel corso della vigenza dell'accordo quadro. L'Autorità invece ha ritenuto necessario, per dare piena attuazione ai criteri e alle procedure contenuti nel suddetto Regolamento 545/2016, eliminare tali limiti e consentire dunque la modifica degli accordi quadro esistenti anche più volte nel corso della loro vigenza e anche in misura superiore al 10%.

Con riferimento ai corrispettivi dei servizi “accessori” (commi 2 e seguenti dell'articolo 13 del d.lgs. 112/2015) forniti da RFI alle imprese ferroviarie, l'aggiornamento del PIR svolto nel corso del 2016 è stata l'occasione per chiarire alcuni aspetti del sistema tariffario approvato dall'Autorità con delibera n. 80/2016, precedentemente descritta. I chiarimenti hanno riguardato in particolare le modalità di tariffazione dell'accesso alle aree di sosta dei treni e ai centri di manutenzione, e del servizio di rifornimento idrico. Inoltre nel corso della consultazione è emerso che RFI al momento non è in condizione di rilevare automaticamente l'utilizzazione di alcuni dei suddetti servizi “accessori” da parte delle IF, e dunque fa riferimento, ai fini della rendicontazione, ai dati comunicati dalle IF in sede di programmazione, riservandosi la facoltà di svolgere, a propria discrezione, delle verifiche sulla corrispondenza tra quanto comunicato e i servizi effettivamente utilizzati. Nella delibera n. 140/2016 l'Autorità ha prescritto a RFI di predisporre una procedura per l'effettuazione delle verifiche. La procedura è stata comunicata da RFI alle imprese ferroviarie in data 4 aprile 2017.

Per quanto riguarda il sistema di controllo delle prestazioni, è utile rammentare che si tratta dell'insieme di incentivi monetari (penali, compensazioni e premi) finalizzati a ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arredate alla circolazione dei treni (articolo 21 del d. lgs. 112/2015). Nel corso del 2015 RFI, anche in attuazione dei criteri stabiliti dall'Autorità con la delibera n. 70/2014, ha apportato profonde modifiche al sistema, che tuttavia non sono entrate immediatamente in vigore. L'Autorità infatti, con delibera n. 104/2015 adottata al termine del precedente processo di aggiornamento annuale del PIR, aveva previsto che nel corso del 2016 si svolgesse un articolato processo di sperimentazione del nuovo sistema, per consentire gli eventuali aggiustamenti ritenuti necessari prima della sua entrata in vigore. Dalla sperimentazione, i cui esiti sono stati valutati dall'Autorità nell'allegato alla delibera 140/2016, è emersa un'indesiderata penalizzazione economica per il settore merci, rispetto al settore passeggeri. Di conseguenza, l'Autorità ha adottato dei correttivi per evitare tali possibili effetti sperequativi, modificando sia la metodologia di determinazione delle penali (in particolare le penali che si applicano in caso di soppressione dei treni) che quella di determinazione degli incentivi (bonus) che vengono corrisposti alle imprese ferroviarie in proporzione ai treni-km realizzati in puntualità.

La delibera n. 140/2016, in materia di indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2017, al PIR 2018 e al PIR 2019, è stata impugnata da alcune imprese ferroviarie. Parte di queste si sono limitate a riproporre, con ricorso per motivi aggiuntivi, sostanzialmente le medesime censure sollevate con i ricorsi aventi ad oggetto le delibere n. 75/2016, n. 80/2016 e n. 96/2015, in materia di canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Diversamente, Trenitalia ha formulato dei nuovi motivi di ricorso specificamente rivolti alle prescrizioni introdotte dalla citata delibera, contestando, con un primo ricorso (che si inserisce nel contenzioso relativo alla delibera n. 75/2016, sul sistema tariffario per i servizi compresi nel PMdA), la prescrizione adottata dall'Autorità in materia di riallocazione della capacità d'infrastruttura in caso di conflitto

tra accordi quadro (di seguito anche “AQ”) esistenti e richieste di AQ nuovi o modificati o fra richieste di nuovi AQ, ritenendola frutto di un non corretto bilanciamento di interessi. Con un secondo ricorso (nell’ambito del contenzioso avente ad oggetto la delibera n. 80/0216, sul sistema tariffario per i servizi diversi dal PMdA), la citata impresa ferroviaria rileva l’illegittimità di quest’ultima per aver approvato gli ulteriori incrementi tariffari contenuti nel PIR 2017, intervenuti in violazione delle tempistiche desumibili dal quadro normativo vigente. L’impresa contesta poi il livello dell’incremento delle tariffe e la conseguente approvazione di queste da parte della delibera impugnata, affermandone l’irragionevolezza in quanto in contrasto con l’obiettivo regolamentare della tutela dell’equilibrio finanziario delle imprese.

La delibera n. 84/2016 del 21 luglio 2016 con la quale l’Autorità, in esecuzione della delibera n. 96/2015, ha dettato modalità applicative per gli operatori di impianto che esercitano i servizi di cui all’art. 13, comma 2 del d.lgs. 112/2015 (servizi di accesso alle stazioni e relativi spazi), è stata impugnata da NTV sia per illegittimità derivata dalla delibera n. 96/2015 (impugnata con altro ricorso), sia per illegittimità autonoma. La ricorrente rileva, in particolare, che la delibera avrebbe approvato dei “corrispettivi stazione” stabiliti in violazione della già citata delibera n. 96. Lamenta, inoltre, il mancato coinvolgimento delle imprese ferroviarie nel procedimento di determinazione dei suddetti corrispettivi, in contrasto con quanto previsto dalla normativa vigente e dai principi di efficienza e efficacia dell’azione amministrativa. Rileva, infine, che la delibera n. 84 sarebbe illegittima in quanto avrebbe avallato la scelta dei gestori degli spazi ferroviari di escludere l’accesso agli spazi di stazione dedicati al *customer caring* dal novero dei servizi “ad accesso garantito”.

La delibera n. 33/2016, con la quale sono state irrogate sanzioni per un totale di 30.000 euro per violazione delle misure 5.6.1, lett. b) e lett. d) della delibera n. 70/2014, in tema di rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, è stata oggetto di impugnativa da parte di RFI. La ricorrente chiede l’annullamento della delibera in oggetto, ritenendo detto provvedimento, innanzitutto, viziato per illegittimità derivata, in quanto affetto dei medesimi vizi che affliggerebbero la delibera n. 70/2014 (principalmente, la violazione dei principi del giusto procedimento e del modello del *notice and comment*), precedentemente impugnata dalla medesima con ricorso tuttora pendente avanti al TAR Piemonte. La ricorrente censura la delibera n. 33 anche sotto altri profili, ritenendo le contestazioni mosse dall’Autorità non motivate, né supportate da evidenze istruttorie.

3.2.3. La regolazione dei servizi di manovra ferroviaria

Tra i servizi “accessori” al servizio del trasporto ferroviario, l’Autorità sin dai suoi primi atti (vedi delibere n. 16, 24 e 70 del 2014), ha individuato il servizio di manovra (ossia il servizio di movimentazione del materiale rotabile tra i binari di stazione e gli impianti ove avviene il carico, lo scarico o il trasbordo della merce su altro mezzo di trasporto) come uno tra quelli meritevoli di maggiore attenzione, in quanto di cruciale importanza per lo sviluppo del trasporto merci su ferrovia. Con delibera n. 30/2016 del 23 marzo 2016 l’Autorità, a seguito delle difficoltà riscontrate nell’attuazione delle misure di regolazione emanate nel 2014, ha avviato uno specifico procedimento regolatorio, volto a stabilire le modalità più idonee a garantire l’economicità e l’efficienza gestionale dei servizi di manovra in 14 impianti, individuati in ragione della loro complessità e collocazione strategica, e dell’esigenza di trovare un nuovo assetto nell’organizzazione del servizio di manovra, a seguito del disimpegno di RFI come gestore del servizio a partire dal 2013. Il procedimento si è concluso, dopo un articolato confronto con gli *stakeholder*, con l’adozione di misure di regolazione riferite a tredici impianti.

La delibera n. 18/2017 definisce un’articolata disciplina delle modalità e delle condizioni di affidamento unitario del servizio di manovra (cosiddetto “regime di gestore Unico”), considerata non più come un’opzione residuale resa talvolta necessaria dalle caratteristiche tecniche degli impianti, o come una soluzione transitoria in attesa di adeguamenti infrastrutturali, bensì come una modalità di gestione del servizio di manovra che, a determinate condizioni e nella misura in cui consente la massimizzazione dell’efficienza produttiva, può essere prevista e disciplinata in modo stabile da un apposito regolamento definito a livello locale da parte dei soggetti più direttamente interessati (definiti “operatori comprensoriali”), previa consultazione delle Imprese Ferroviarie.

Considerato tuttavia che il regime di gestore Unico implica una limitazione della concorrenza, la delibera n. 18/2017 introduce una serie di cautele e di criteri volti a salvaguardare i principi di trasparenza, equità e non discriminazione. Innanzitutto, il gestore unico deve essere in possesso dei requisiti di indipendenza di cui all’art. 13, commi 4 e 5, del d.lgs. 112/2015. Inoltre resta ferma la possibilità di autoproduzione da esercitarsi nei termini di legge e nel rispetto dell’esigenza di programmazione integrata con la capacità dell’infrastruttura nazionale nonché con i tempi di lavorazione all’interno delle singole unità produttive.

La delibera n. 18/2017 stabilisce poi che l'individuazione del gestore Unico e la definizione del regolamento che a livello locale ne disciplina il servizio debbano risultare da un ampio consenso degli stessi (voto favorevole del 50% degli operatori che rappresentino più del 75% del traffico merci). L'affidamento del servizio deve basarsi su una valutazione comparativa dell'efficienza produttiva della gestione e del costo del servizio, e può avere durata compresa tra tre a cinque anni. Nel caso in cui si decida di affidare il servizio ad un soggetto terzo (diverso dagli operatori comprensoriali), quest'ultimo deve essere individuato attraverso una procedura selettiva. A tutela degli utenti, la delibera n. 18/2017 rafforza le disposizioni in materia di garanzia dei livelli di qualità del servizio, già precedentemente introdotte dalla delibera n. 70/2014, prevedendo un livello di penali pari ad almeno il 10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria. Il gestore Unico è inoltre tenuto a pubblicare sul proprio sito internet le condizioni tecnico-economiche di accesso al servizio, adottando un listino di corrispettivi strutturato in modo da agevolare il confronto con quelli praticati negli altri impianti.

La delibera n. 18/2017 contiene anche ulteriori misure volte a perseguire l'efficienza produttiva della gestione, garantendo che la programmazione del servizio di manovra ferroviaria sia coordinata con quella dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive. A tal fine gli operatori comprensoriali, il Gestore, il Gestore Unico e le imprese ferroviarie interessate sottoscrivono, nel rispetto della riservatezza commerciale, un documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio, con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari previsti. L'investimento nel settore, in particolare nell'acquisto e nell'ammodernamento dei locomotori di manovra, viene incoraggiato da un lato prevedendo che l'affidamento non possa avere durata inferiore a tre anni, dall'altro stabilendo che RFI, la quale, come accennato, non effettua più da alcuni anni il servizio di manovra in questi impianti ma è tuttora proprietaria di molti dei locomotori di manovra in essa impiegati, assuma degli impegni sull'utilizzo che intende fare degli stessi.

3.2.4. Corridoi ferroviari

I corridoi ferroviari merci sono stati istituiti con il Regolamento (UE) n. 913/2010 allo scopo di migliorare la competitività del trasporto ferroviario di merci, attraverso il superamento delle barriere infrastrutturali e commerciali che da sempre ne ostacolano la crescita. Più specificamente, l'obiettivo dei corridoi è di creare delle reti di traffico internazionali a servizio del trasporto merci caratterizzate da una infrastruttura interoperabile attraverso l'installazione di un unico sistema integrato di segnalamento (*European Rail Traffic Management System*, ERTMS) e l'armonizzazione dei parametri tecnici di modulo linea (750 metri) e sagoma (PC80/410) e da uno sportello unico (*One Stop Shop*, OSS) incaricato delle assegnazioni di capacità e della assistenza agli utenti. I corridoi merci presentano una struttura di *governance* ispirata allo schema definito dal Regolamento n. 913/2010. In sintesi, essa si compone dell'*Executive Board*, nel quale sono rappresentati i governi dei paesi attraversati dal corridoio, che fornisce indicazioni politico-strategiche e del *Management Board*, composto dei rappresentanti dei gestori, incaricato di controllare e dirigere l'attività di allocazione di capacità del corridoio tramite lo sportello unico e di interfacciarsi con gli *stakeholder* (gestori, terminalisti e imprese ferroviarie).

L'allegato al Regolamento n. 913/2010 prevede inizialmente la costituzione di nove corridoi merci, dei quali quattro attraversano il territorio italiano, coprendo quasi tutti i transiti internazionali interessati dal trasporto merci. I corridoi merci che interessano la rete ferroviaria italiana sono:

- Corridoio Reno-Alpino (RFC1): collega i porti di Rotterdam e Anversa con il porto di Genova.
- Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (RFC3): collega la Scandinavia con l'Italia, assicurando l'accessibilità ferroviaria ai porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari Taranto, Gioia Tauro, Augusta e Palermo.
- Corridoio Baltico-Adriatico (RFC5): collega i porti baltici polacchi di Danzica Stettino e Gdynia con i porti adriatici di Capo d'Istria, Trieste, Venezia e Ravenna.
- Corridoio Mediterraneo (RFC6): si sviluppa dal sud della Spagna fino al confine tra Ungheria ed Ucraina ed attraversa tutta l'area padana da Modane a Trieste.

I Corridoi Reno-Alpino e Mediterraneo sono diventati operativi a novembre 2013, mentre i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico sono entrati in servizio a novembre 2015.

In questo quadro, gli organismi di regolazione europei hanno il compito di favorire il corretto funzionamento dei corridoi e di cooperare tra loro al fine di monitorare lo sviluppo della concorrenza e garantire un accesso equo e non discriminatorio alla capacità. L'Autorità, in particolare, ha partecipato, nell'ambito della rete degli organismi di regolazione costituita in osservanza dell'art. 57 della Direttiva 2012/34/UE, a disciplinare le modalità di monitoraggio e

della concorrenza nei corridoi, come testimoniano gli accordi di cooperazione siglati con gli altri organismi di regolazione su tutti i corridoi che interessano il territorio italiano.

Per quanto concerne, in particolare, il Corridoio Mediterraneo, l'Autorità è stata individuata come organismo di regolazione responsabile in relazione ad atti del comitato di gestione o dell'OSS, che ha sede a Milano. In particolare, l'art. 3 del suddetto accordo stabilisce che l'Autorità sia l'organismo di regolazione preposto alla trattazione dei reclami riguardanti la gestione ed allocazione delle tracce, mentre ogni organismo di regolazione è competente per i reclami relativi a segmenti di traccia nazionali che collegano il corridoio ad un determinato *terminal* sulla rete di propria competenza.

Con riguardo allo stesso corridoio, su iniziativa dell'Autorità, gli organismi di regolazione dei paesi interessati hanno sottoscritto nel 2016 un nuovo accordo di cooperazione al quale ha aderito, per la prima volta, anche la Croazia, alla quale si è nel frattempo esteso il tracciato del Corridoio.

3.2.5. L'accesso agli spazi in stazione

Con la delibera n. 94/2016, l'Autorità ha concluso il procedimento avviato con la delibera n. 14/2016, risolvendo le criticità segnalate da NTV in ordine alle richieste di spazi per biglietterie (automatiche e non) nelle stazioni di Verona Porta Nuova e Bologna Centrale, rimaste insoddisfatte prima dell'apertura dell'istruttoria. Nell'ambito del procedimento sono stati acquisiti informazioni e documenti circa i volumi di traffico delle due imprese ferroviarie interessate e l'impatto, in termini di costi e di tempi, di un'eventuale ridistribuzione parziale degli spazi di biglietteria. All'esito dell'iter procedimentale, esercitando il potere di adottare provvedimenti correttivi di discriminazioni e distorsioni nel mercato, l'Autorità ha disposto alcune misure prescrittive nei confronti di Trenitalia e del gestore delle stazioni sopra menzionate (GS Rail S.p.A., subentrata a Grandi Stazioni S.p.A. a seguito di scissione societaria).

In particolare, con la delibera di chiusura del procedimento *de quo*, si è prescritto:

- con riguardo alla stazione di Verona: a Trenitalia, di provvedere al rilascio almeno uno sportello di biglietteria con operatore dei sei a sua disposizione presso l'atrio; a GS Rail, di assegnare e rendere fruibile l'area rilasciata da Trenitalia a favore di NTV;
- relativamente alla stazione di Bologna: a Trenitalia, di rilasciare due spazi dedicati a biglietterie *self service*, adiacenti alle 2 biglietterie automatiche già nella disponibilità di NTV; a GS Rail, di assegnare e rendere fruibile alla stessa NTV l'area rilasciata da Trenitalia.

La decisione dell'Autorità contenuta nella delibera n. 94/2016 si è basata sul principio di cui alla misura di regolazione 10.6.1. della delibera n. 70/2014, ai sensi della quale la ripartizione degli spazi in stazione deve garantire a ciascuna impresa ferroviaria di offrire i propri servizi con pari e adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori. Nel caso di specie, si è rilevato come l'obiettivo di raggiungere un comparabile livello di visibilità tra le biglietterie delle imprese concorrenti e instaurare un corretto *level playing field* in tale ambito, comportasse la necessità di assegnare una quota di detti spazi all'impresa nuova entrante nelle stazioni in questione in termini non strettamente proporzionali al traffico servito.

3.2.6. Applicazione del sistema penali franchigie nell'orario di servizio 2014-2015

Con la delibera n. 70 del 21 ottobre 2014, ed in particolare con la Misura 5.6.1, l'Autorità ha prescritto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di elaborare una rimodulazione del sistema penali-franchigie da applicare alle imprese ferroviarie in caso di mancata utilizzazione delle tracce orarie assegnate, sulla base di principi e criteri indicati nella Misura stessa. La Misura prevedeva che il nuovo sistema penali-franchigie dovesse essere pubblicato sul sito *web* del gestore dell'infrastruttura entro 90 giorni e reso operativo entro i 30 giorni successivi. Conseguentemente RFI, a febbraio 2015, ha pubblicato un nuovo sistema di penali e franchigie, rendendolo operativo dal successivo mese di marzo. Nel mese di settembre 2016, le imprese ferroviarie Captrain S.r.l., Inail S.p.A. e CFI S.p.A. hanno contestato, con identici reclami, l'applicazione da parte di RFI dei nuovi valori di penali e franchigie ai contratti di utilizzo dell'infrastruttura già stipulati nel precedente mese di dicembre 2014, e relativi all'orario di servizio dicembre 2014 – dicembre 2015. Le Imprese ricorrenti hanno evidenziato che il drastico abbassamento del valore delle franchigie, in particolare, ha comportato per esse un sensibile aggravio finanziario complessivo. Il gestore dell'infrastruttura, a sua volta, ha motivato le proprie decisioni in quanto basate sulle indicazioni fornite dall'Autorità nella delibera n. 70/2014, e nella successiva corrispondenza intercorsa con l'Autorità. La valutazione finale dell'Autorità (delibera n. 152 del 21

dicembre 2016), che ha riconosciuto la ragione delle doglianze delle imprese, si è basata su un doppio ordine di motivi: sulla considerazione che l'abbassamento dei valori delle franchigie era stato deciso da RFI unilateralmente e non era espressamente imposto dalla delibera n. 70/2014, e sul diritto delle imprese ferroviarie di conoscere in anticipo le condizioni economiche applicabili all'utilizzo delle tracce orarie.

3.2.7. Conclusione del procedimento sanzionatorio in materia di *performance regime*

Nel periodo di riferimento si è completato l'*iter* del procedimento sanzionatorio avviato, con la delibera n. 64/2015, nei confronti di RFI, con specifico riguardo alla mancata ottemperanza a una misura di regolazione contenuta nella delibera n. 70/2014, entro il termine ivi stabilito. Detta misura prevede l'adozione, da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di un nuovo sistema di *performance regime*, nell'ambito del quale deve essere attribuito un ritardo convenzionale di 120 minuti per ogni treno soppresso. Con la delibera n. 129/2016, l'Autorità ha archiviato la contestazione sopra menzionata, in quanto la delibera n. 104/2015, intervenuta medio tempore, aveva rideterminato le tempistiche e le modalità di attuazione del nuovo sistema di *performance regime* di cui alla suddetta misura della delibera n. 70/2014.

3.2.8. Richiesta di esame dell'impatto economico del progetto di AW Rail S.r.l.

AW Rail S.r.l. è una Società nata nel 2013, titolare di licenza nazionale passeggeri e di licenza per il trasporto merci ma che attualmente non svolge servizi di trasporto ferroviario. RFI ha informato l'Autorità che AW Rail aveva presentato richiesta di assegnazione di capacità per l'orario di servizio dicembre 2016 – dicembre 2017, per lo svolgimento di servizi passeggeri in ambito nazionale ed ha chiesto all'Autorità di esaminare l'impatto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12, comma 5, del d.lgs. 112/2015, dei suddetti servizi su quelli a committenza pubblica nazionale. La disposizione normativa richiamata da RFI prevede infatti che l'Autorità può assoggettare a limitazioni lo svolgimento di nuovi servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, qualora tali servizi possano sottrarre ricavi ad eventuali servizi già svolti, sulle stesse tratte, in base a contratti di servizio pubblico, e la perdita di ricavi generata sia di misura tale da compromettere l'equilibrio economico dei contratti stessi.

L'Autorità ha pertanto avviato un'istruttoria preliminare dalla quale è risultato che RFI non disponeva di prove, o comunque di elementi oggettivi e concreti, che dimostrassero che l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico al momento vigenti sarebbe stato compromesso dai nuovi servizi progettati dalla Società AW Rail. L'Autorità inoltre ha chiesto agli altri soggetti potenzialmente controinteressati, ossia ai soggetti titolari di contratti di servizio pubblico sulle tratte interessate (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alcune Regioni, Trenitalia), di presentare eventuali osservazioni sulla possibile compromissione dell'equilibrio economico derivante dal nuovo servizio ipotizzato. Anche le informazioni fornite da tali soggetti non sono risultate sufficienti ad avviare, sulla base di quanto previsto dalla normativa comunitaria (Regolamento UE n. 869/2014), il procedimento di accertamento della compromissione dell'equilibrio economico. Di conseguenza, l'Autorità ha respinto per mancanza dei necessari presupposti la richiesta presentata da RFI di avviare il procedimento di valutazione dell'impatto economico dei nuovi servizi progettati da AW Rail.

3.2.9. Modalità innovative d'esercizio dei treni del segmento *Open Access Premium*

Con delibera n. 127 dell'8 novembre 2016, l'Autorità ha avviato un'indagine conoscitiva finalizzata ad analizzare l'impatto dell'introduzione di modalità innovative d'esercizio dei treni sul mercato *retail* dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato cosiddetto *Open Access Premium*, ossia il segmento dei servizi nazionali non sussidiati tramite contratto di servizio pubblico e caratterizzati da un elevato livello di servizio reso alla clientela, con particolare riferimento a frequenza e velocità commerciale.

Le principali innovazioni emerse nelle modalità di esercizio dei treni, suscettibili di impatto rilevante sul segmento di mercato in esame sono state individuate nell'incremento della velocità massima di percorrenza su alcune tratte in particolare la "Direttissima Roma-Firenze", sulla quale la velocità massima passerà da 250 a 300 km/h, e la possibilità di utilizzare una coppia di treni collegati tra loro per effettuare il servizio di trasporto dei passeggeri aumentando la capacità su linee di rilevante interesse per il segmento di mercato in esame. L'indagine ha inoltre rilevato, a proposito degli incrementi di velocità attesi per le linee percorse dai servizi *Open Access Premium*, che sono da tempo in corso prove in linea, condotte con ETR 1000, finalizzate all'esercizio di servizi commerciali con velocità massima di 350 km/h, in alcune tratte della direttrice Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli.

Tali innovazioni hanno comportato la necessità di verificare la rispondenza al quadro regolatorio attuale, ivi comprese le modalità di determinazione del pedaggio per i treni a composizione doppia, sui seguenti aspetti:

- gli obblighi di comunicazione preventiva, da parte del Gestore dell'Infrastruttura nei confronti dell'Autorità e dei soggetti interessati, circa i propri piani di sviluppo e potenziamento della rete, con particolare riferimento agli eventuali adeguamenti infrastrutturali necessari per assicurare la realizzabilità delle modalità innovative di esercizio, sia relativamente al potenziamento delle linee che in relazione a specifici interventi migliorativi sui singoli impianti;
- le modalità di accesso agli impianti di stazione, con particolare riferimento al caso in cui le caratteristiche del materiale rotabile impongano al gestore vincoli di destinazione per i binari di ricevimento;
- la gestione operativa del servizio: con particolare attenzione ai casi in cui nella programmazione dei binari di arrivo e partenza dei treni nelle principali stazioni interessate, l'introduzione del materiale rotabile in composizione multipla, per via della scarsità di binari di adeguata lunghezza, possa comportare maggiori rigidità gestionali; se, in relazione alle modalità innovative previste per la circolazione nei nodi, con distanziamento ridotto, l'esistenza di treni di maggiore lunghezza possa rappresentare una possibile criticità;
- le modalità di soccorso in linea, con particolare riferimento ai casi in cui sia necessario (i) il traino del materiale rotabile in composizione multipla, (ii) il trasbordo dei passeggeri su materiale rotabile di riserva.

Dal punto di vista economico, inoltre, la doppia composizione, rappresentando un elemento di sostanziale novità rispetto al quadro di informazioni disponibili alla data di approvazione della delibera n. 96/2015, potrebbe produrre degli effetti sulla applicazione dei criteri per la determinazione del canone di accesso all'infrastruttura ed ai servizi ad essa correlati. Tali criteri devono essere improntati, come infatti discende dalle relative misure regolatorie, ai criteri di trasparenza, di equità e non discriminazione, cui il gestore è tenuto ad attenersi nella predisposizione del sistema tariffario.

L'Autorità ha disposto, contestualmente alla chiusura dell'indagine (delibera n. 76 del 31 maggio 2017), l'avvio di un procedimento regolatorio sulla corretta applicazione dei principi e criteri di determinazione del pedaggio, ivi compresi quelli relativi al consumo di energia elettrica (delibera n. 77 del 31 maggio 2017). In relazione alle informazioni fornite da RFI nell'ambito della indagine conoscitiva l'Autorità ha, altresì, ritenuto di avviare un procedimento per l'accertamento di eventuali violazioni dell'art. 37, commi 8 e 14, lett. c) del d. lgs. 112/2015 (delibera n. 78 del 31 maggio 2017).

3.2.10. Pareri sullo Schema di Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021 e aggiornamento 2016 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-2016 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso all'Autorità lo schema del Contratto di programma – parte Servizi 2016-2021 e lo schema di aggiornamento 2016 del Contratto di programma – parte Investimenti. Al riguardo, l'Autorità ha rimesso tempestivamente i propri pareri. In particolare, quello relativo al Contratto di programma – parte Investimenti, espresso ai sensi dell'art. 15 comma 2 del d. lgs. 15 luglio 2015, n. 112, è stato contestualmente pubblicato sul sito internet dell'Autorità.

A quest'ultimo riguardo, in particolare, l'Autorità ha evidenziato che il Contratto è stato trasmesso solo dopo l'emissione di parere favorevole da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) e la successiva approvazione *ope legis* con legge 1° dicembre 2016 di conversione del decreto legge 22 ottobre 2016, n. 193, laddove il citato art. 15, comma 2 del d. lgs. 112/2015 prevede che l'Autorità sia informata al fine di consentire alla stessa "di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti".

Nei contenuti, riguardo allo schema di Contratto di Programma - Parte servizi 2016-2021 (CdP-S), l'Autorità ha ritenuto di formulare una serie di osservazioni e indicazioni, in particolare:

- Analisi della dinamica dei costi: lo Schema, in coerenza con la raccomandazione 1 del CIPE, ha previsto all'articolo 7, comma 1, punto a), che "Dal 2017, con apposito atto ricognitivo/integrativo, si potrà procedere ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficientamento aziendale per verificare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria e dimensionarlo nel limite delle risorse disponibili a legislazione vigente"; l'Autorità ritiene che tale analisi debba essere trasmessa all'Autorità medesima affinché essa possa verificarne la coerenza con le misure di cui alla delibera n. 96/2015.

- Indicatori di qualità: l'Autorità ha osservato che gli obiettivi di qualità sui livelli di servizio della rete, definiti dallo Schema, appaiono risultare costanti per l'intero periodo 2016-2021; al riguardo, l'Autorità ritiene opportuno prevedere dinamiche di progressivo miglioramento, che potrebbero essere motivate anche da un esame delle serie storiche di dati sulle pertinenti *performance* pregresse.
- Penali: l'Autorità ha osservato che sia il singolo ammontare delle penali, sia il complessivo importo delle stesse per ciascun anno (non superiore al due per mille dell'importo complessivo dei contributi annui erogati al gestore), potrebbero risultare inadeguati ad incentivare comportamenti ulteriormente ottimizzanti.
- Incentivi all'efficienza: lo Schema riporta che «Il gestore si impegna a continuare l'attività di revisione ed ottimizzazione dei processi manutentivi...»; a tal proposito l'Autorità ha ritenuto opportuno prevedere esplicite assunzioni quantitative riguardo ai percorsi di efficientamento del gestore.

Con riferimento al Contratto di programma – Parte investimenti, d'altra parte, si è sottolineata l'importanza di assicurare la necessaria sinergia e coerenza tra le tempistiche e modalità di definizione del CdP ed i processi di regolazione tecnica ed economica del sistema ferroviario nel suo complesso. L'applicazione delle “Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”, adottate ai sensi del d.lgs. 228/2011, che prevedono che tra i principi cui deve orientarsi la valutazione *ex ante* del fabbisogno di investimenti siano annoverati aspetti relativi a scenari presenti e futuri di domanda e di offerta, risulta di fatto impossibile in un contesto di analisi dei suddetti scenari basato su un orizzonte temporale di breve periodo e considerata la necessità di garantire continuità rispetto agli impegni assunti in passato.

Premesso il quadro sopra esposto, l'Autorità, anche in vista della predisposizione del nuovo CdP-I per il periodo 2017-2021, ha ritenuto di formulare una serie di osservazioni e indicazioni. In relazione alle “Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” previste dal d.lgs. 228/2011, sopra menzionate, l'Autorità ha raccomandato l'inclusione, nel CdP-I, dei soli investimenti per i quali si sia provveduto all'applicazione delle stesse.

Nell'ottica del servizio finale fornito agli utenti, l'Autorità ha rilevato che il contenuto delle tabelle indicate al Contratto dovrebbe tenere maggiormente in considerazione gli obblighi previsti dall'allegato II al d.lgs. 112/2015, con particolare riferimento all'introduzione di “indicatori di prestazione e qualità comprendente elementi quali: (a) prestazione del treno, ad esempio in termini di velocità di regime e affidabilità, e soddisfazione dell'utente; (b) capacità della rete” al fine di rendere meglio individuabile il beneficio atteso in termini prestazionali, a vantaggio delle Imprese Ferroviarie e, da ultimo, degli utenti.

Sempre con riferimento a quanto previsto dall'allegato II al d.lgs. 112/2015, l'Autorità ha rilevato che “gli indicatori di prestazione e di qualità comprendenti elementi quali: [...] c) gestione degli asset; d) volumi di attività e spesa attuale; e) livelli di sicurezza; f) protezione ambientale”, non siano tutti rinvenibili o appropriati nel testo esaminato.

In merito alla gestione degli *asset*, l'Autorità ha rilevato l'opportunità che il contenuto del CdP risulti anche funzionale all'espletamento dell'obbligo di predisposizione ed aggiornamento del “Registro dei beni” (art. 15, comma 8, del d.lgs. 112/2015) e faccia riferimento agli obblighi di contabilità regolatoria definiti nella delibera dell'Autorità n. 96/2015, recante “Criteri per la determinazione dei canoni d'accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”. In tale ambito potrebbe risultare significativa l'inclusione, nelle parti pertinenti del testo contrattuale, di indicatori sul livello di sfruttamento commerciale del Patrimonio rientrante nella disponibilità di RFI.

Con riferimento ai “volumi di attività e di spesa annuale”, l'Autorità ha rilevato l'opportunità di individuare specifici strumenti di monitoraggio, finalizzati ad incentivare comportamenti ottimizzanti da parte del gestore nell'adempiere agli impegni contrattuali, ulteriori rispetto agli “indicatori di prestazione e di qualità” ed alla connessa funzione di misurazione della *performance* del gestore, già presenti nel testo attuale.

Ulteriori osservazioni hanno riguardato la disciplina delle penali commisurate all'entità del danno subito dal committente per ritardi o inadempimenti, della revisione della clausola di esonero dalle responsabilità, della definizione degli effetti giuridici dell'inadempimento, del collegamento dell'inadempimento ad una quantificazione del danno relativo, nonché di forme di risoluzione delle controversie più veloci rispetto al ricorso alla giurisdizione ordinaria.

3.3. L'accesso alle infrastrutture autostradali

3.3.1. Gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali

L'Autorità ha concluso, con delibera n. 70 del 23 giugno 2016, il procedimento avviato con la delibera n. 32 del 23 aprile 2015, relativo alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, in attuazione del disposto di cui all'art. 37, comma 2, lett. g) del d.l. 201/2011. Come evidenziato nel Terzo Rapporto Annuale al Parlamento (cfr. par. 5.3.2) l'Autorità, con delibera n. 1 del 14 gennaio 2016, aveva posto in consultazione pubblica la Misura di regolazione di cui all'Allegato A alla medesima delibera (basata su un Modello econometrico innovativo della frontiera stocastica di analisi) invitando gli interessati a formulare entro il 15 febbraio 2016 osservazioni e proposte. Successivamente all'acquisizione delle osservazioni pervenute nella fase di consultazione, l'Autorità ha svolto la consueta attività di esame e di valutazione. All'esito di tale attività, effettuati ulteriori approfondimenti relativi alle verifiche di sostenibilità e di affidabilità del Modello, è stata pertanto adottata la delibera n. 70/2016, che ha approvato una Misura di regolazione allegata alla medesima delibera.

Il punto 1 della Misura di regolazione, nel fare riferimento agli aspetti produttivi e strutturali delle concessioni autostradali, rileva la presenza di significative inefficienze di costo per le tratte autostradali assentite in concessione aventi un'estesa chilometrica inferiore ai 180 km, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa. Per le estese chilometriche superiori ad un valore nell'intorno di 315 km non si rileva invece la presenza di ulteriori significative economie di scala. Il punto 2 di detta Misura definisce gli "ambiti ottimali di gestione" delle tratte autostradali di cui alla legge istitutiva di ART "...quelli corrispondenti ad una estesa chilometrica non inferiore, per singola concessione, a 180 km, e tendenzialmente ricompresa nell'intervallo tra 180 e 315 km". Infine, il punto 3 della Misura prevede che, nelle procedure di affidamento delle concessioni, o di modifica di elementi essenziali delle stesse, il Concedente debba tener conto dei livelli di efficienza strutturale derivanti dal rispetto dei primi due punti della Misura, individuando opportunamente l'estesa chilometrica per singola concessione. Altri fattori di carattere tecnico e strategico, esterni al modello econometrico predisposto dall'Autorità, potrebbero essere di rilievo per il committente nell'esercizio delle sue funzioni. Fra questi, a titolo di esempio: la contiguità tra una concessione ed altre concessioni; la presenza di economie di rete/densità e di scopo, complementari e integrative rispetto a quelle di scala; politiche di gestione del traffico integrate ed incentivanti, nonché politiche mirate alla sicurezza della circolazione; politiche di gestione della mobilità tramite tecnologie a controllo remoto e centralizzato.

3.3.2. La concessione autostradale Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A. (A.T.I.V.A.)

In previsione della scadenza della concessione relativa alla gestione della tratta autostradale Torino – Ivrea – Valle d'Aosta S.p.A. (A.T.I.V.A.), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiesto all'Autorità di definire il relativo schema di concessione ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. g) del d.l. 201/2011.

Al riguardo, l'Autorità ha preliminarmente formulato alcune considerazioni di natura economico-regolatoria riguardanti l'ipotesi di affidamento della concessione mediante *project financing*, che il concessionario aveva inizialmente sollecitato.

Successivamente, il Ministero ha comunicato il proprio intendimento definitivo di dare avvio alla procedura di gara per l'affidamento della concessione in oggetto in esecuzione delle disposizioni di cui all'art. 178 del d.lgs. 50/2016 (Codice degli appalti), nel frattempo entrato in vigore, e l'Autorità ha, conseguentemente, avviato con delibera n. 142 del 30 novembre 2016, il procedimento volto a definire il relativo schema di concessione.

L'Autorità ha svolto al riguardo le previste consultazioni con l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) in esecuzione delle disposizioni dell'art. 37 del d.l. 201/2011, delle competenze attribuite all'ANAC dall'art. 213 del Codice degli appalti, nonché del vigente accordo di collaborazione in vigore tra le due Autorità.

Successivamente, l'Autorità ha rappresentato al concedente che la dimensione delle tratte oggetto di affidamento (155,8 km) risultava inferiore all'ambito ottimale di gestione definito con la propria delibera n. 70/2016 ed evidenziato l'opportunità di avviare un unico procedimento di gara che contemplasse, unitamente a quelle citate, anche la concessione relativa alla gestione della tratta autostradale A21 Torino – Piacenza, in scadenza al 30 giugno 2017. L'estesa complessiva delle due tratte (320,7 km) avrebbe così consentito di valorizzare le economie di scala.

Tale impostazione è stata posta alla base di una nuova richiesta del concedente, alla quale l'Autorità ha dato seguito chiudendo il procedimento avviato con la delibera n. 142/2016 ed aprendone uno nuovo (delibere n. 81 e 82 del 31 maggio 2017).

Al momento della presentazione del presente Rapporto è in corso la predisposizione del sistema tariffario e di uno schema di concessione che saranno oggetto di una procedura di consultazione pubblica secondo le prescrizioni contenute nel regolamento sui procedimenti di competenza dell'Autorità.

3.4. L'accesso alle infrastrutture portuali

La norma istitutiva dell'Autorità (d.l. n. 201/2011) delinea i poteri che essa esercita nel settore portuale, disponendo che la stessa provveda: "a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso equa e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali [...] nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti".

Nel periodo di riferimento della presente relazione, e precisamente nell'ambito della riorganizzazione delle Autorità portuali (ora Autorità di sistema portuale, AdSP) approvata con d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, è stata introdotta una norma di raccordo tra la citata disposizione della norma istitutiva dell'Autorità e la legislazione in materia portuale. In base a tale previsione, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale adotta le proprie decisioni nelle materie di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94 aventi ad oggetto, rispettivamente, le operazioni portuali, la disciplina della fornitura di lavoro portuale temporaneo per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali e la concessione di aree e banchine, sulla base, fra le altre, delle determinazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

La disciplina della materia è stata ancor più di recente integrata dall'approvazione del Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei Porti. Il Regolamento in esame si inserisce nella strategia annunciata dalla Commissione nel libro bianco sui trasporti del 2011 ed era stato esplicitamente preannunciato nelle voci sullo spazio unico europeo dei trasporti e sull'accesso di mercato ai porti (punto 1.4). Il Regolamento pone i seguenti obiettivi: garantire una maggiore concorrenza ed un migliore coordinamento tra i porti; autorizzare l'imposizione di limiti alla libera prestazione dei servizi; fissare requisiti in presenza dei quali è possibile imporre obblighi di servizio pubblico. Entro il 24 marzo 2019 gli Stati membri devono individuare quali autorità siano preposte alla gestione dei reclami derivanti dall'applicazione del Regolamento (ai sensi degli art. 16 e 17 dello stesso).

3.4.1. Procedimenti su specifiche segnalazioni

Nel periodo di riferimento sono pervenute all'Autorità alcune segnalazioni di contestati abusi da parte di diverse Autorità Portuali in violazione dei principi di accesso equo e non discriminatorio ai servizi ed alle infrastrutture portuali. Visti gli esiti delle istruttorie preliminari svolte dall'Autorità, dalle quali sono emersi profili di possibili criticità, con le delibere n. 37/2017, n. 38/2017 e n. 39/2017 sono stati quindi avviati tre procedimenti specifici di verifica, concernenti rispettivamente:

- 1) la segnalazione da parte di una impresa portuale operante nel Porto di Livorno di presunte condotte anticoncorrenziali ed in violazione dei principi di equità e non discriminatorietà dell'accesso equo alle pertinenti infrastrutture portuali ed alla mobilità dei passeggeri e delle merci, poste in essere dall'Autorità portuale di Livorno;
- 2) la richiesta di attivazione da parte di un'agenzia marittima operante nel porto di Civitavecchia dei poteri dell'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 3, lett. c), del d.l. n. 201/2011 di una proposta di declaratoria di decadenza o revoca della concessione di servizi di interesse generale sottoscritta nel 2005 tra l'Autorità portuale di Civitavecchia e una società impegnata in servizi di mobilità per i passeggeri;
- 3) la segnalazione da parte di una impresa portuale di presunta violazione del principio di concorrenza e di equità e non discriminatorietà dell'accesso alle infrastrutture del Porto di Genova ed alla mobilità delle merci.

Tali procedimenti sono, nella fase di redazione del presente rapporto, tuttora in istruttoria e si concluderanno entro il 31 ottobre 2017.

3.4.2. Il procedimento generale di regolazione dei porti

Parallelamente ai suddetti procedimenti individuali, ma anche sulla base delle segnalazioni che agli stessi hanno dato origine, con la delibera n. 40/2017 è stato avviato un procedimento finalizzato all'adozione di un atto di regolazione contenente il quadro metodologico ed i criteri da applicarsi all'intero sistema nazionale della portualità, per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

Il procedimento prende le mosse da un'ampia ricognizione dei dati e delle informazioni disponibili sulla portualità italiana focalizzata sulle concessioni di "aree e banchine", che rappresentano lo strumento più rilevante del governo delle attività portuali e del loro sviluppo. Dall'analisi condotta è emerso che il panorama nazionale di tali concessioni è caratterizzato da una notevole disomogeneità, sia in termini di rilevanza degli investimenti sottostanti, che in termini di durata del periodo concessorio. Inoltre, lo studio approfondito sui principali porti nazionali ha confermato la necessità di ottenere informazioni esaustive e aggiornate sulle concessioni ex art. 18 in essere (compreensive di tutti i dettagli di interesse), nonché sulle richieste di proroga pendenti e assentite. In conseguenza è stata inviata a tutte le AdSP una specifica richiesta di dati ed informazioni dettagliate, estese agli ambiti di applicazione degli articoli 16, 17 e 18 della l. n. 84/94.

4. La regolazione dei servizi di trasporto

4.1. Gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, regionale e nazionale

4.1.1. Il settore ferroviario

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio dell'applicazione della delibera n. 49/2015 "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", l'Autorità ha proseguito la propria azione di supporto delle Regioni per gli affidamenti diretti di nuovi contratti o per i rinnovi di quelli esistenti nel settore del trasporto ferroviario passeggeri, sottoscritti o in corso di predisposizione nel periodo di riferimento.

Scaduti i contratti di servizio per il periodo 2009-2014, la Regione Emilia Romagna ha proceduto all'affidamento con gara del servizio regionale di trasporto ferroviario passeggeri per una durata di 15 anni prorogabile di ulteriori 7,5 anni, a partire dal 2018; mentre la quasi totalità delle Regioni ha già concluso, o sta procedendo, al rinnovo dei contratti scaduti o a nuovi affidamenti diretti dei servizi ferroviari passeggeri, spesso con decorrenza retroattiva al 2015 per sanare periodi di fornitura di servizi non coperti contrattualmente¹⁰. Molte Regioni hanno proceduto alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GUUE) dell'avviso di preinformazione, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, per i nuovi affidamenti diretti dei servizi ferroviari in argomento, ricevendo manifestazioni d'interesse da più operatori.

Nel fornire il proprio supporto, gli uffici hanno evidenziato che, nel caso di affidamenti diretti – in deroga ai principi generali dell'affidamento con gara – occorre comunque "garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità", evitando, così, il rischio di sovraccompensazioni¹¹. Inoltre, l'Autorità ha trasmesso a tutte le Regioni e Province Autonome specifiche indicazioni in merito all'applicazione della delibera in argomento agli affidamenti diretti di servizi ferroviari con particolare riferimento a: verifica delle modalità di calcolo della compensazione da riconoscere al gestore del servizio per gli obblighi di servizio pubblico e verifica del Piano economico-finanziario (PEF); suddivisione dei rischi e ipotesi di modifica del contratto nel corso di sua esecuzione; indicatori e standard di qualità; qualità e investimenti; diritti degli utenti e informazioni e obblighi di rendicontazione. In particolare, in merito alla modalità di calcolo della compensazione è stata raccomandata la verifica da parte dell'Ente affidante della congruità della stessa con il PEF predisposto dall'operatore, costituente parte integrante del contratto.

In particolare, il PEF dovrà contenere: esclusivamente costi di produzione pertinenti al perimetro del servizio affidato e sottoposti ad un efficientamento dinamico per tutta la durata contrattuale; costi di ammortamento legati ad un definito

¹⁰ Le Province Autonome di Trento e Bolzano hanno già sottoscritto, rispettivamente il 25 marzo 2016 ed il 21 dicembre 2015, contratti di servizio con Trenitalia per il periodo 2016-2024.

¹¹ Già dal regolamento (CE) n.1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e dalla relativa Comunicazione sugli orientamenti interpretativi del regolamento, 2014/C 92/01, pubblicata su Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 29 marzo 2014 e, da ultimo, dal regolamento (UE) n. 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 modificativo del regolamento (CE) n.1370/2007.

stato patrimoniale, da allegarsi al contratto, che dia conto di tutti gli investimenti a carico dell'operatore annualmente previsti; costo del capitale, se previsto attraverso il calcolo del WACC, determinato annualmente sulla base dei valori, motivi e resi noti, attribuiti a tutti i parametri incidenti nel calcolo; ricavi legati ad uno scenario di efficientamento dinamico per tutta la durata contrattuale, con l'esplicitazione di tutti le ipotesi di scenario adottate. Il PEF dovrà risultare coerente con la suddivisione dei rischi e le clausole contrattuali di previsione di possibile modifica contrattuale.

Inoltre, il contratto dovrà garantire con indicatori e *standard* adeguati anche un incremento della qualità del servizio erogato, dando evidenza, in particolare, dei miglioramenti in tale ambito direttamente derivabili dal rinnovo del parco rotabile, elemento caratterizzante i contratti in argomento, in termini di *comfort*, puntualità e regolarità del servizio.

Infine, con riferimento a quanto rappresentato dalle Regioni riguardo alla indisponibilità di *set* completi di dati sul servizio di trasporto pubblico locale, è stata evidenziata l'esigenza di specificare in sede di contratto i *format* di dati sul servizio (materiale rotabile, altri beni mobili e immobili, personale, frequentazione del servizio e ricavi, *performance* qualitative,...) e le modalità e frequenza di acquisizione degli stessi dagli *incumbent*, necessari non solo per il monitoraggio/verifica degli adempimenti contrattuali, ma anche per lo svolgimento da parte delle Regioni delle proprie funzioni di pianificazione e programmazione del servizio e di rendicontazione sociale dello stesso alla collettività, nonché in vista della preparazione di gare successive. Con riferimento, in particolare, a quest'ultimo aspetto è stato raccomandato alle Regioni di prevedere già in ambito contrattuale l'acquisizione obbligatoria di almeno tutti gli elementi informativi del Prospetto 1 dell'Allegato A della delibera n. 49/2015 relativo alle informazioni da fornire nel bando di gara o nella lettera di invito ai partecipanti alle gare.

Comunicazione analoga a quella trasmessa a tutte le Regioni e province Autonome, è stata inviata anche al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di Ente affidante dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a obblighi di servizio pubblico. Tali osservazioni hanno riguardato: i criteri di definizione del perimetro di riferimento del servizio, considerando l'obbligo normativo di includere nel contratto in argomento solo relazioni che non raggiungano l'equilibrio economico e la necessità di eliminare sovrapposizioni con i servizi pubblici regionali e quelli a mercato; la struttura incentivante del contratto, non solo con riferimento agli aspetti economico-finanziari ma anche alla qualità erogata e percepita del servizio, focalizzando, ad esempio, l'attenzione sull'incremento dei passeggeri*km, sul miglioramento degli indici di qualità percepita e di quelli legati ad aspetti del servizio più sofferenti e critici, sulla specificazione territoriale (singole relazioni) e temporale (singole corse) degli *standard* di alcuni indicatori di particolare rilievo (ad esempio, la puntualità), sulla disciplina contrattuale relativa all'entità dei premi e delle penali da applicare (da commisurarsi alla rilevanza/gravità e alla reiterazione della fattispecie di prestazione, nonché alle azioni poste in essere per l'eliminazione/attenuazione delle conseguenze e alla percentuale dei passeggeri coinvolti); la riproposizione e precisazione contrattuale dei principi comunitari già introdotti dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 (concernente i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario) in merito, in particolare, all'informazione, all'assistenza e all'offerta di soluzioni alternative da offrire all'utenza in situazioni di perturbazione della circolazione; la necessità di specificazione contrattuale di dettaglio per l'applicazione delle nuove tecnologie di bigliettazione elettronica.

L'Autorità ha coinvolto AGCM ed ANAC negli approfondimenti in corso sulla garanzia di trasparenza e non discriminazione nel caso di affidamento diretto dei servizi ferroviari passeggeri, nel caso di più manifestazioni di interesse.

L'Autorità ha altresì rappresentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alle altre amministrazioni centrali interessate, le proprie osservazioni riguardo al Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale a media e lunga percorrenza sottoposti ad obblighi di servizio pubblico per il periodo 2017-2016.

4.1.2. Il settore marittimo

Sempre nel periodo di riferimento, l'Autorità ha esteso la propria attività di regolazione al settore marittimo con il procedimento avviato con la delibera n. 4/2016 per la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitoli delle medesime gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lett. f).

L'attività istruttoria ha evidenziato, in particolare, quanto segue.

Per ciò che concerne le convenzioni disciplinate dalla delibera CIPE n. 111/2007 recante “Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse”, l'esigenza di verificare il meccanismo regolatorio in parte analogo a quello della delibera CIPE n. 39/2007 per il settore autostradale e la sua capacità di minimizzare la contribuzione pubblica, contenere i costi per gli utenti e spingere all'efficienza i gestori.

Ai fini del calcolo delle compensazioni, occorre definire i criteri applicabili per il riconoscimento dei costi e il calcolo dell'utile ragionevole. Si rammenta, in proposito, che il Reg. (CEE) n. 3577/92 e, in generale, le norme applicabili al settore marittimo in materia di aiuti di Stato, richiedono la verifica della congruità della compensazione anche *ex post* (ad evitare il rischio di sovra compensazione), soprattutto laddove la gara non sia risultata equa e non discriminatoria (o nel caso in cui vi sia stata una sola offerta). Per tale motivo, analogamente a quanto già operato con la delibera n. 49/2015 per i servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, sono in corso di approfondimento misure regolatorie concernenti il PEF simulato che gli enti affidanti sono tenuti ad elaborare e ad inserire nella documentazione di gara nel caso di affidamento di servizi marittimi.

Riguardo alle modalità di calcolo del margine di utile ragionevole che rileva ai fini della predisposizione del PEF, è necessario individuare una metodologia uniforme per tutte le modalità dei servizi *retail* di trasporto, rispettosa, nel contempo, della specificità della normativa europea applicabile ai diversi settori.

4.2. La definizione dell'ambito di servizio pubblico

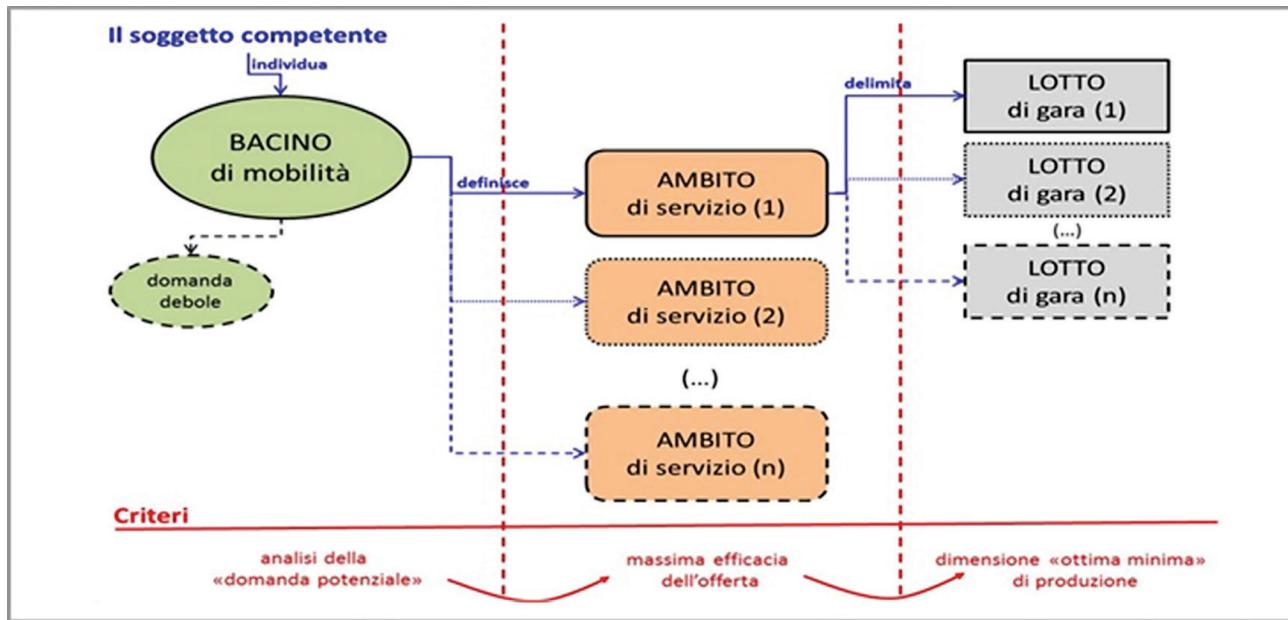
Con la delibera n. 49 del 15 giugno 2015, l'Autorità ha avviato, fra l'altro, uno specifico “procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento (...)", che ha trovato prima formalizzazione nella delibera n. 83 del 21 luglio 2016, cui è seguita la relativa fase di consultazione dei soggetti interessati.

Le misure regolatorie originariamente formulate sono state riviste in esito a tale consultazione, ai pareri pervenuti al riguardo dalla Conferenza delle Regioni e dalle altre Autorità coinvolte (ANAC ed AGCM), nonché agli effetti della intervenuta dichiarazione di illegittimità costituzionale del “Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale”; (sentenza n. 251/2016 del 25 novembre 2016).

Quelle definitivamente adottate sono contenute nella delibera n.48 del 30/03/2017, denominata “Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”.

In sintesi, partendo dagli atti di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto previsti dalla legislazione vigente, con particolare riferimento agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n.422/1997, le misure regolatorie (contenute nel documento allegato alla delibera) individuano le fasi del processo attraverso il quale il soggetto competente definisce l'Ambito, i relativi obblighi di servizio pubblico, i metodi più efficienti per il loro finanziamento, comprensivi dei criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe, e i principi per una corretta identificazione dei lotti da affidare.

Alla base dell'approccio metodologico che sottende l'intero provvedimento è posta pertanto la nozione di “Ambito”, con particolare riferimento al rapporto che intercorre con i concetti di “Bacino” di mobilità e di “Lotto” da affidare, gli aspetti fondamentali di tali relazioni sono riportate nel seguente schema di sintesi (Figura 2).

Figura 2. *Work-flow* del procedimento di individuazione degli ambiti di servizio pubblico

I passaggi essenziali del provvedimento si possono sintetizzare come segue.

- 1) definizione della "domanda potenziale" di mobilità: il primo *step* metodologico prevede la perimetrazione del Bacino di mobilità da parte del soggetto competente, rilevando l'entità delle effettive esigenze della popolazione mediante indagini e/o simulazioni (i.e. matrici origine/destinazione) riferite alla "domanda potenziale", anche nei suoi aspetti socio-economici, comportamentali e demografici, opportunamente integrata da eventuali indicatori di "domanda effettiva" (i.e. rilievi di frequentazione dei servizi esistenti, dati di traffico); lo svolgimento di tale procedimento è da considerarsi indispensabile per l'appropriata individuazione di ciascun Bacino di mobilità da parte del soggetto competente, fase propedeutica alla successiva adeguata scelta delle diverse modalità/tipologie di sistemi di trasporto da pianificare e implementare in un determinato Ambito (vd. successivo punto 3);
- 2) definizione della "domanda debole": a integrazione del suddetto primo *step*, sono individuati specifici criteri di carattere "territoriale", "temporale" e "soggettivo/socio-economico", da utilizzare per identificare all'interno del Bacino specifiche aree condizionate da significative situazioni di mobilità di ridotta/rarefatta entità, che richiedono una qualche forma di intervento pubblico compensativa in quanto a nessun operatore economico, "ove considerasse il proprio interesse commerciale", servirebbe tale domanda;
- 3) scelta dei servizi di trasporto all'interno dell'Ambito: in relazione alla "domanda" di mobilità rilevata in un determinato Bacino (cfr. *step* precedente), la metodologia definisce i criteri fondamentali di orientamento dei soggetti competenti in materia di scelta dei servizi di trasporto che determinano l'Ambito, in funzione delle possibili configurazioni modali e tipologie, per raggiungere gli obiettivi di efficienza, efficacia ed economicità del processo, con particolare riferimento ad adeguati livelli d'integrazione dei servizi e di integrazione/differenziazione delle tariffe, anche attraverso tecnologie innovative; i criteri di scelta tengono in particolare conto delle aree a "domanda debole" individuate e della relativa "estensione" (contesto urbano-suburbano e/o "relazioni deboli" di media-lunga distanza);
- 4) individuazione degli OSP e loro copertura finanziaria: in stretta connessione con lo *step* metodologico precedente, il processo completa la determinazione dell'Ambito definendo le modalità di individuazione degli OSP e di calcolo dei costi dei servizi (con ipotesi di "costo efficiente"), sulla base delle quali sono stabilite le opzioni di relativa copertura finanziaria con la primaria finalità di minimizzazione dell'utilizzo di risorse pubbliche.
- 5) determinazione delle tariffe: a completamento dei passaggi procedurali sopra proposti - in virtù del fatto che gli OSP possono essere coperti, oltre che dalle compensazioni, anche dalle tariffe - la metodologia individua i criteri di tipo generale finalizzati a supportare i soggetti competenti nel processo di determinazione del sistema tariffario dei servizi correlati all'Ambito, comprensivo delle possibili integrazioni tra più operatori e delle agevolazioni e/o esenzioni previste per determinate categorie di utenti.

6) individuazione dei lotti da affidare: l'ultimo *step* della metodologia definisce i principi alla base del dimensionamento dell'oggetto degli affidamenti; la disciplina descritta prevede l'analisi del mercato e la determinazione della "produzione ottima minima" tale da massimizzare sia l'efficienza operativa dei gestori, sia la contendibilità del Lotto; in particolare la condizione di "produzione ottima minima" è volta a verificare o a consentire che i futuri gestori possano operare in condizioni di efficienza (di lungo periodo), anche grazie al conseguimento di economie di scala e di densità, mentre la contendibilità è connessa al numero di potenziali partecipanti alla procedura di affidamento, che più sono numerosi, più possono assicurarne un buon esito.

Il ruolo del soggetto competente, in relazione alle varie fasi della metodologia definita dall'Autorità, prevede ove opportuno soluzioni atte a garantire adeguate condizioni di trasparenza dell'operatività (tra cui, ad esempio, la necessità di documentare in apposita "relazione" le scelte di volta in volta adottate) e di proporzionalità degli interventi da porre in essere in funzione dei risultati attesi (anche in termini di impatto economico), in coerenza con gli strumenti di controllo e di pianificazione/programmazione dei servizi di trasporto già previsti dalla legislazione vigente a beneficio delle Amministrazioni interessate.

Riguardo ai termini di applicazione delle misure della delibera da parte dei soggetti competenti, si evidenzia che le funzioni e i poteri dell'Autorità in materia di regolazione degli "ambiti del servizio pubblico" differiscono in relazione alla modalità di trasporto interessata, ai sensi di quanto previsto dall'attuale assetto legislativo¹². Pertanto l'applicazione dei principi metodologici sopra espressi riveste differente tenore, in particolare:

- per i servizi di trasporto ferroviario, i criteri definiti si applicano ai fini della individuazione degli Ambiti dei servizi locali e regionali e, nei servizi a media e lunga percorrenza, in presenza di relazioni deboli; le suddette misure regolatorie hanno pertanto effetto sugli atti di programmazione dei servizi di trasporto di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997, sulla definizione dell'oggetto del "Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico", nonché sugli atti propedeutici all'affidamento dei servizi;
- nei settori di trasporto pubblico diversi dal ferroviario, i principi descritti costituiscono un supporto metodologico che l'Autorità mette a disposizione dei soggetti competenti, ai fini della individuazione degli Ambiti e dei metodi più efficienti per finanziarli, con riferimento alle attività di programmazione successive all'entrata in vigore delle misure regolatorie in oggetto;
- i criteri in materia di determinazione delle tariffe e i principi per l'individuazione dei Lotti si applicano invece indifferenziatamente per tutte le modalità di trasporto.

Indipendentemente dalla natura e dal presupposto giuridico del procedimento, i successivi atti in materia da parte dell'Autorità saranno formulati a fronte di uno specifico processo di collaborazione e condivisione metodologica dei parametri da applicare ai contesti interessati, da svolgersi con il coinvolgimento delle Amministrazioni pubbliche competenti, con particolare riferimento ai provvedimenti relativi alla "definizione" degli Ambiti del trasporto ferroviario passeggeri, anche al fine di tenere conto delle specificità dei territori e dei servizi.

4.3. Le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto per ferrovia e via mare gravati da obblighi di servizio pubblico

I procedimenti per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri connotati da obblighi di servizio pubblico nazionali e locali per ferrovia e via mare sono stati avviati, rispettivamente, con le delibere n. 54/2015 e n. 37/2016. I termini di conclusione dei suddetti procedimenti sono stati prorogati con le delibere n. 77/2016 e n. 58/2017, per il settore ferroviario, e n. 148/2016 per quello marittimo. Con riferimento al settore ferroviario, in fase di redazione del presente Rapporto, è stata inoltre avviata la procedura di consultazione concernente lo schema di atto di regolazione recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201", con la quale l'Autorità sollecita i soggetti interessati a presentare osservazioni e proposte.

¹² Per il trasporto ferroviario passeggeri, ai sensi dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012, è attribuito all'Autorità il potere di definire, "sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le Regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento"; per le altre modalità di trasporto, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201/2011, è attribuito all'Autorità il potere di "sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici".

L'istruttoria relativa ai due procedimenti è stata condotta, per quanto possibile, congiuntamente al fine di individuare una metodologia unica, volta a definire condizioni minime di qualità dei servizi che garantiscono il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità degli utenti, in condizioni di uso efficiente delle risorse pubbliche destinate a compensare gli obblighi di servizio pubblico, in funzione delle diverse caratteristiche territoriali di domanda e offerta, sia nel settore ferroviario sia in quello marittimo.

Per il procedimento sul settore del trasporto ferroviario, sono considerate tutte le attività dei soggetti appartenenti alla relativa catena del valore, tra i quali i fornitori del servizio di trasporto e quelli dei servizi a esso funzionali (prenotazione e acquisto biglietti, informazioni all'utenza, anche attraverso l'utilizzo di piattaforme informatiche), i gestori delle infrastrutture (rete ferroviaria, stazioni e altri nodi di scambio), e che considera il viaggio inteso in senso estensivo come *customer experience*, dalla fase iniziale, di programmazione del viaggio (prima), al proseguimento con il raggiungimento della destinazione (durante, a terra e a bordo), fino alla valutazione dei livelli prestazionali (dopo, con riferimento alle tematiche relative a reclami, rimborsi e indagini di *customer satisfaction*). L'impostazione seguita ha tenuto anche conto di tutti i diversi segmenti di domanda: gli utenti sistematici (i pendolari), occasionali e potenziali, con particolare attenzione alle persone con mobilità ridotta (PMR).

Le Misure di regolazione contenute nel documento sottoposto alla consultazione degli *stakeholder* si applicano ai contratti di servizio per il trasporto ferroviario passeggeri affidati o sottoposti a revisione dopo la chiusura del relativo procedimento e hanno altresì effetto sulle Carte della qualità dei servizi ferroviari passeggeri e sugli atti di programmazione dei servizi di trasporto di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997.

Le condizioni minime sono state definite per i diversi fattori in cui si articola il concetto multidimensionale di qualità dei servizi, anche in conformità con le normative tecniche e generali di settore (adeguatezza e disponibilità di servizi di trasporto, regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza, trasparenza, accessibilità commerciale, pulizia e *comfort* dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico, accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico, con particolare riferimento a PMR, sicurezza del viaggio e del viaggiatore). Per ciascun fattore di qualità sono state individuate sia le modalità di computo e monitoraggio degli indicatori, sia i livelli minimi di qualità (*standard*) da disciplinare nell'ambito dei contratti di servizio e i criteri generali per l'applicazione di penali contrattuali in caso di difformità dagli *standard* stessi.

Anche in questo procedimento, le misure tengono conto delle attività inerenti il trasporto marittimo nel loro insieme includendovi quelle svolte da tutti i diversi soggetti coinvolti nell'erogazione del servizio ai passeggeri.

Tale approccio deve tuttavia considerare aspetti di complessità maggiori rispetto al settore ferroviario, in quanto nel marittimo non sono presenti accordi negoziali tra i diversi operatori della filiera, anche di tipo programmatico, che disciplinino impegni e responsabilità reciproche, come evidenziato dall'istruttoria (non esiste, ad esempio, un obbligo di stipula di accordi quadro come quello che disciplina i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria).

Inoltre, l'azione dei diversi soggetti può sortire un effetto difforme sul valore assunto da alcuni indicatori e sulle loro modalità di verifica, quali ad esempio la puntualità e la regolarità del servizio, l'accessibilità delle infrastrutture al pubblico – incluse ad esempio le biglietterie e i locali di accoglienza interni ai porti – o l'informazione all'utenza. In particolare, per i fattori di puntualità e regolarità, si è riscontrata l'assenza di un sistema di misurazione e monitoraggio delle prestazioni uniforme e organico nei diversi porti, che permetta di registrare eventuali scostamenti dagli *standard* nelle diverse fasi del viaggio e conseguentemente di attribuirne la responsabilità ai singoli attori della filiera del servizio, come avviene invece nel settore ferroviario.

Tali aspetti sono oggetto di considerazione nell'istruttoria che, come per il procedimento avviato nel trasporto ferroviario, esiterà in un primo documento di consultazione dei soggetti interessati, avente a oggetto lo schema di atto regolatorio.

4.4. Il servizio di taxi ed il trasporto pubblico locale non di linea

Nel corso del periodo di riferimento, l'Autorità ha avviato nel settore dei taxi un'attività sistematica di monitoraggio e di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti ai sensi di quanto previsto dalla propria legge istitutiva e, in particolare, all'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge n. 201/2011.

Tale attività, ha preso inizialmente in esame gli atti regolamentari delle città metropolitane italiane, oltre ai comuni sede di aeroporti di rilevanza nazionale, con particolare riferimento ai criteri di programmazione dell'offerta dei servizi di taxi, all'organizzazione dei turni, ai criteri di tariffazione, all'offerta di servizi comunali di ricerca taxi, agli *standard* qualitativi imposti. L'analisi si è estesa anche agli atti regolamentari o amministrativi riguardanti i servizi di noleggio auto con conducente (NCC) e altri servizi di mobilità.

Allo stesso tempo, sono pervenute richieste di parere ai sensi della lettera m) comma 2, art. 37 del dl 201/2011 da parte di enti locali, in ordine alle condizioni di organizzazione e svolgimento del servizio. Ad esse, l'Autorità ha dato riscontro valutando positivamente l'aumento del numero delle licenze, tenuto conto dell'adeguamento del servizio allo sviluppo demografico, all'andamento dei flussi turistici, e all'offerta del trasporto pubblico di linea nonché a eventuali sistemi di mobilità condivisi (es. *car sharing*).

A tale riguardo, si evidenza il parere reso al Comune di Corbetta (Milano) con il quale l'Autorità ha suggerito di aumentare il contingente numerico di licenze taxi e procedendo ai relativi bandi in fasi diverse.

Di interesse anche il caso di Matera, ove si attende un incremento dei flussi turistici anche in esito alla proclamazione della città quale "Capitale europea della Cultura per l'anno 2019", in cui il Comune ha chiesto all'Autorità il supporto tecnico per la redazione del bando di gara per il rilascio di nuove licenze taxi e NCC. A tale proposito, l'Autorità ha suggerito di considerare oltre che una regolamentazione dei turni taxi ad orario rigido, anche una regolamentazione dei turni di tipo flessibile (a parità di ore lavorate degli altri turni), al fine di programmare un servizio taxi sempre più rispondente alle esigenze dell'utenza nei momenti di maggiore richiesta, e di valutare l'opportunità di prevedere un adeguato *mix* di licenze a tempo indeterminato e di licenze di durata limitata a quella dell'evento culturale, dal momento che il picco di domanda verosimilmente sarà contenuto alla durata dell'evento stesso. Contestualmente, è stata suggerita l'inclusione di alcuni profili e *standard* qualitativi all'interno del bando come, per esempio, la dotazione sulle vetture di connessione *Wi-Fi* gratuita, sistemi POS (bancomat e carte di credito) e di localizzazione satellitare G.P.S., la conoscenza da parte dei guidatori delle lingue straniere e delle caratteristiche turistiche-culturali principali della città, apparecchiature per servire l'utenza a ridotta mobilità (PRM), e impianti di alimentazione a minor impatto ambientale (elettrico o ibrido).

L'Autorità è anche intervenuta in relazione ad inadempienze in relazione al trasporto di soggetti portatori di *handicap*, nonché sulla mancata richiesta di parere preventivo in merito all'adozione del vigente regolamento sui servizi di trasporto non di linea da parte dei Comuni (ad esempio, Pisa).

Ai fini della valutazione dell'adeguamento dell'offerta di taxi, nonché delle attività di verifica e monitoraggio del settore nel suo complesso, l'Autorità ha altresì effettuato ricerche di tipo *desk* degli atti normativi volti a disciplinare e regolare l'offerta di servizi di taxi e NCC, messi a disposizione dalle amministrazioni competenti.

A tal proposito, l'Autorità ha focalizzato l'attività su quei Comuni per i quali è ragionevole presumere una rilevanza significativa dei servizi di taxi e NCC all'interno del sistema di trasporto nel suo complesso. In particolare, la selezione dei Comuni oggetto di studio ha preso in considerazione, da un lato, le principali realtà nazionali in termini di numero di licenze taxi attive nei Comuni capoluogo di Provincia e, dall'altro, la copertura geografica dell'intero territorio nazionale, nonché le città metropolitane.

L'Autorità ha inoltre ricevuto diverse segnalazioni provenienti da taxisti riguardanti alcune criticità nell'esercizio del servizio ed aventi ad oggetto i rapporti intercorrenti tra gli stessi e la centrale taxi a cui gli stessi hanno aderito, nonché l'esposizione di livree con il logo. Relativamente alle lamentate criticità, sulla base dei propri poteri, l'Autorità ha proceduto ad effettuare le opportune segnalazioni.

Al fine di sensibilizzare ulteriormente gli utenti-consumatori sui poteri in tale ambito, l'Autorità ha altresì proceduto alla pubblicazione sul proprio sito internet, alla sezione FAQ, di un vademecum sui propri poteri ed attribuzioni in materia di "Autoservizi pubblici non di linea" ¹³.

¹³ Disponibile al seguente indirizzo: <http://www.autorita-trasporti.it/faq-autoservizi-pubblici-non-di-linea/>.

4.5. Il trasporto via autobus media e lunga distanza in regime di libera concorrenza

4.5.1. L'indagine conoscitiva

Con la delibera n. 130 dell'8 novembre 2016, l'Autorità ha avviato un'indagine conoscitiva avente ad oggetto l'analisi dei profili regolatori inerenti il segmento dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga distanza. L'avvio dell'indagine trae origine dalla richiesta di parere, inoltrata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sullo schema di decreto ministeriale attuativo del decreto legislativo n. 285/2005, recante il "Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale", predisposto dallo stesso Ministero per l'adozione di un nuovo decreto in sostituzione del vigente decreto ministeriale 1° dicembre 2006, n. 316, che è contestualmente abrogato.

Il Ministero ha allegato alla propria richiesta il parere interlocutorio reso in data 9 giugno 2016 dal Consiglio di Stato, il quale ha ravvisato, tra l'altro, la necessità di acquisire una esplicita pronuncia dell'Autorità sul meccanismo previsto dall'art. 7, comma 2, dello schema di decreto, teso a verificare la sussistenza della condizione prevista per il rilascio dell'autorizzazione dall'art. 3, comma 2, lett. m), del d.lgs. n. 285/2005, secondo la quale l'impresa richiedente deve "proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti".

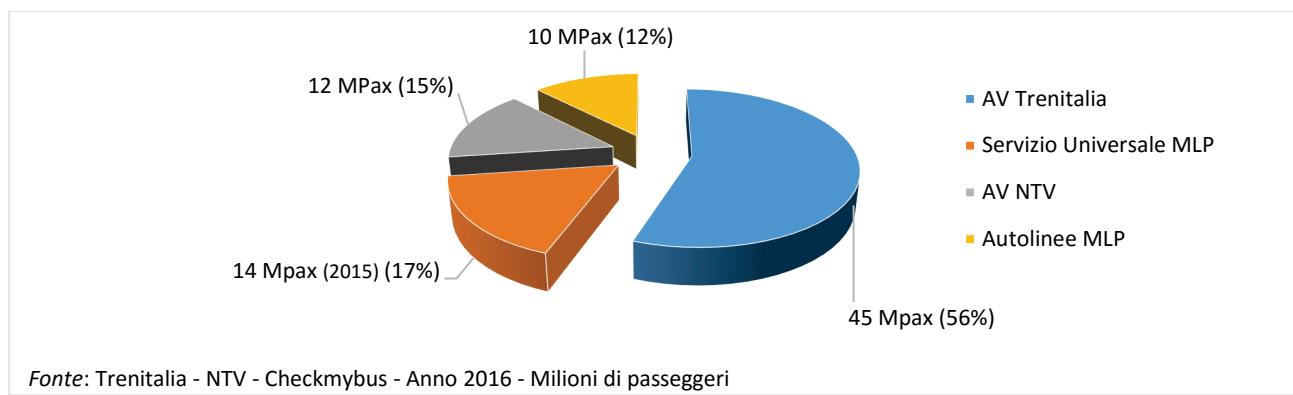
L'indagine conoscitiva si è posta innanzitutto l'obiettivo di approfondire la conoscenza dell'assetto del comparto dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga percorrenza (di seguito MLP), la sua evoluzione e i riflessi che lo stesso ha sulle altre modalità e tipologie di trasporto, che rientrano nell'ambito dei settori di competenza dell'Autorità.

Il mercato delle autolinee a MLP conta 145 imprese autorizzate ad operare, per un totale di circa 245 autorizzazioni¹⁴. Trattasi di aziende medio-piccole di cui solo 9 con oltre 20 addetti, presenti anche nei settori contigui del TPL e del noleggio con conducente, settori disciplinati da normative distinte e con un differente regime di accesso al mercato.

L'offerta delle imprese è rivolta tradizionalmente ai collegamenti tra il Sud e il Nord del Paese¹⁵. Ciò spiega anche perché le imprese più rilevanti e da più tempo presenti nel mercato abbiano prevalentemente la loro sede principale nelle Regioni meridionali (Campania, Calabria, Basilicata e Puglia), in ragione di un fenomeno imprenditoriale che è nato soprattutto per soddisfare le esigenze di collegamento del Meridione, anche in termini di "continuità territoriale". A seguito della liberalizzazione, l'offerta di servizi è divenuta maggiormente capillare fino a coprire meglio le tratte trasversali, sulla costa adriatica e da Nord al Centro, soprattutto in seguito alle nuove proposte di servizio da parte dei nuovi operatori, come Megabus e Flixbus.

Dal lato della domanda, come rappresentato in Figura 3, le autolinee coprono una quota pari al 12% degli spostamenti di media-lunga distanza con mezzi collettivi (escludendo i trasporti con i mezzi privati e il *car pooling*¹⁶ e considerando diverse modalità di trasporto), per un totale stimato di 10 milioni di viaggiatori trasportati nel 2016. Di contro, i servizi ferroviari di media e lunga percorrenza in regime di obblighi di servizio pubblico soddisfano il 17% e il segmento ferroviario dell'Alta Velocità il 71% (Trenitalia e NTV).

Figura 3. La mobilità collettiva a media e lunga percorrenza



¹⁴ Dati di fonte MIT riferiti alle sole autorizzazioni di linee nazionali, alla data del 31.10.2016.

¹⁵ Ciò si evince anche dalla circostanza che il maggior numero di servizi autorizzati per regione di origine ricade in Calabria (48 autolinee), Basilicata (27), Lombardia (27), Puglia (24), mentre le Regioni per maggior numero di servizi autorizzati di destinazione sono Lazio (58), Lombardia (29), Campania (26) e Piemonte (20), dove peraltro sono localizzate le maggiori città italiane.

¹⁶ Non sono considerati i servizi di *car pooling*, in quanto non sono resi disponibili dati annuali sui passeggeri trasportati.

In via preliminare, sono stati acquisiti una serie di elementi informativi attraverso la ricognizione e l'analisi di studi, rapporti di settore e segnalazioni pervenute all'Autorità, inclusi i reclami dei viaggiatori. Si è poi ritenuto di chiamare in audizione sia portatori di interesse (le maggiori imprese del settore, operatori storici e nuovi entranti), sia le istituzioni (associazioni più rappresentative e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

L'indagine conoscitiva ha rilevato l'importanza del settore, anche per i suoi importanti risvolti di natura sociale e di coesione territoriale. Esso va a soddisfare esigenze di collegamento tra il Nord e il Sud del Paese e con zone periferiche e piccoli centri non serviti da reti ferroviarie, rivolgendosi a segmenti sociali con minore capacità di spesa, senza per ciò gravare sulla finanza pubblica. Si tratta di un'utenza principalmente *price sensitive* (studenti, anziani, ceti meno abbienti, coloro che non hanno accesso all'auto e gruppi etnici), mentre la penetrazione sui segmenti *business* e *family* delle autolinee è ad oggi limitata e, in generale, allineata alle esigenze di questi gruppi di consumatori.

Si è riscontrato, in proposito, come l'offerta di servizi a MLP privi di contribuzione pubblica che soddisfi anche una parte dei medesimi segmenti di utenza del servizio pubblico, quali in particolare i giovani e gli studenti, a condizioni di prezzo "abbordabili", possa consentire all'ente titolare del servizio di riconsiderare il perimetro del contratto di servizio pubblico affidato, risparmiando risorse finanziarie a parità di tutela delle esigenze pubbliche.

Non meno che altri settori della mobilità, il trasporto su gomma a MLP è stato interessato da rilevanti innovazioni organizzative grazie alle applicazioni digitali che hanno modificato la struttura del mercato, gli attori e le loro strategie competitive. Tali innovazioni hanno coinciso con la piena operatività del regime di concorrenza, a far data dal 1° gennaio 2014, quando è cessato il periodo transitorio dal previgente regime concessorio.

In termini economici, il volume di affari del settore è stimato nel 2016 in circa 200 milioni di euro¹⁷, registrando una significativa crescita rispetto ai circa 130 milioni di euro del 2012. Anche per i prossimi anni, le potenzialità di crescita del segmento delle autolinee a media e lunga percorrenza sono positive, come indicato dai vari soggetti convocati, compatibilmente con i vincoli normativo-regolamentari o infrastrutturali posti al suo sviluppo.

A sostenere le positive aspettative di crescita del settore sono alcuni fattori del contesto italiano: la concentrazione della popolazione in grandi centri urbani, la presenza di città d'arte e altri luoghi di forte attrazione turistica, anche dall'estero, la demografia studentesca che porta a flussi significativi tra città piccole, anche periferiche e città universitarie, non tutte servite da reti ferroviarie. Appare poi un fattore al tempo stesso di vincolo e opportunità la mancanza, a differenza di altri paesi, di una vera e propria rete interconnessa di autolinee, che non appaiono essere al momento efficacemente raccordate con le altre modalità di trasporto, anche in relazione ai problemi di accesso delle autostazioni e delle fermate.

Le evidenze raccolte hanno permesso di evidenziare una forte espansione della domanda, nell'ordine di circa il 15-18% negli ultimi due anni, riconducibile sia alla creazione di nuovi segmenti di clientela, sia alla sottrazione di passeggeri da altre modalità di trasporto e dalla mobilità privata. La nuova clientela è stata attirata dall'offerta di nuovi servizi o da una loro diversa organizzazione a un prezzo accessibile, grazie anche all'uso di strategie di *marketing* e comunicazione affini alla tipologia della stessa.

I prezzi medi unitari scesi nel 2015 e 2016 in conseguenza di strategie commerciali aggressive da parte dei nuovi operatori, hanno iniziato a risalire negli ultimi trimestri.

Dal lato dell'offerta, l'indagine ha rilevato una tendenza al consolidamento del settore, come si evince dal valore delle quote di mercato cumulate dei primi cinque operatori, pari a circa il 60% nel 2016, soprattutto a seguito dell'entrata di Flixbus, che funge da soggetto aggregatore di imprese di piccole dimensioni, operanti sia nelle autolinee, sia nei settori attigui del noleggio e/o del TPL. La maggiore concentrazione del mercato si è accompagnata a un ampliamento dell'offerta in termini di relazioni servite, frequenze, autobus a minor impatto inquinante e servizi a bordo.

Anche se non è facilmente prevedibile la configurazione che assumerà il mercato nei prossimi anni e i modelli di *business* che prevarranno, si può ipotizzare l'accentuarsi del processo di concentrazione tramite "aggregatori" sul modello Flixbus, ma anche attraverso operazioni di fusioni ed acquisizioni ad opera di imprese appartenenti a grandi gruppi industriali orientate a investire più direttamente sugli *asset*, quali autobus e *hub* multimodali, nonché a cogliere inedite sinergie derivanti dalla gestione di infrastrutture stradali.

¹⁷ Dati relativi al fatturato del settore per l'anno 2016.

Sulla futura evoluzione del mercato potrà anche incidere la diffusione di modalità di trasporto di tipo *car pooling*, ad esempio BlaBlaCar, molto diffusi al nord ma ancora poco utilizzati al centro-sud, ad eccezione della relazione Roma-Napoli e degli spostamenti interni alla Campania.

L'indagine conoscitiva ha anche permesso di evidenziare la sussistenza di numerosi vincoli riguardanti sia l'assetto normativo che quello regolamentare, e disfunzioni del mercato, incompatibili con un corretto e fluido confronto competitivo tra gli operatori e con ripercussioni sulla mobilità degli utenti.

Nel contesto di una generale semplificazione normativa del settore, parrebbe necessario lo scioglimento dei nodi normativi costituiti sia dalle modificazioni introdotte dalla legge di conversione del c.d. "Decreto Mille proroghe 2017", in merito alla configurazione delle aziende ammesse al mercato, sia dall'impostazione costituita dal vincolo dell'attraversamento di tre Regioni, che non risulta più compatibile con le politiche di segmentazione della domanda da parte delle imprese. Sono inoltre emerse esigenze di modifica, da parte del legislatore, del criterio di definizione dell'industria, a vantaggio di parametri basati sull'estensione chilometrica del percorso e/o sulla distanza minima intercorrente tra due località di fermata successive e l'introduzione di meccanismi atti a limitare l'impatto economico derivante dallo sviluppo del predetto mercato sui servizi soggetti ad OSP, operanti sulla media e lunga distanza.

Altresì non adeguata al nuovo contesto competitivo appare la tempistica procedurale per il rilascio delle autorizzazioni, che rischia sia di ritardare l'entrata di nuovi concorrenti, sia di allungare i tempi di reazione degli *incumbent*, e sembrerebbe aver esaurito la sua ratio perché non più adeguata al nuovo contesto competitivo, la disposizione riguardante "proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti", di cui all'art. 3, comma 2, lettera m) del d.lgs. n. 285/2005. Inutilmente gravose appaiono, infine, le procedure per il rilascio dei nulla osta di sicurezza delle aree di fermata (NOSF), mentre la stessa legge di conversione del Mille proroghe 2017, avrebbe introdotto una significativa semplificazione normativa al riguardo.

Quanto evidenziato si affiancherebbe alla risoluzione di problematiche di natura prettamente regolatoria, quali quelle segnalate in merito all'accesso alle autostazioni, in particolare in termini di equità di trattamento dei diversi vettori (canoni di accesso, disponibilità ed assegnazione degli stalli e degli spazi commerciali, servizi di biglietteria) e di conseguente corretta concorrenza tra questi per l'utenza.

4.5.2. Il parere dell'Autorità sullo schema di decreto ministeriale in materia di autorizzazioni per l'esercizio dei servizi di linea di competenza statale

Col parere in oggetto l'Autorità si è innanzitutto espressa sulla condizione prevista dall'art. 3, comma 2, lett. m) del d.lgs. n. 285/2005, ai sensi del quale l'impresa richiedente deve "proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti", evidenziando che tale disposizione non appare più compatibile con l'attuale contesto normativo di riferimento, che vede il mercato dei servizi interregionali di competenza statale ormai pienamente liberalizzato. Anche nel corso delle audizioni con gli operatori, consultati nell'ambito dell'indagine condotta, la condizione di cui all'art. 3, c. 2, lett. m), del d.lgs. 285 del 2005 è stata richiamata tra le disposizioni che impongono vincoli non del tutto compatibili con un corretto confronto competitivo tra le imprese operanti nel settore, e valutata non più attuale in ragione della piena liberalizzazione di quest'ultimo; peraltro, le modalità applicative previste a livello regolamentare per la verifica del rispetto della suddetta condizione sono state valutate come non adeguate, anche in relazione a mancanza di controlli e monitoraggio del mercato. L'Autorità ha dunque evidenziato la necessità di pervenire al superamento di tale disposizione, in quanto non costituisce una limitazione proporzionata rispetto all'attuale configurazione del mercato.

Con riferimento specifico allo schema di regolamento, l'Autorità ha osservato che le modalità da esso previste per effettuare la valutazione dei requisiti di redditività dei servizi di linea proposti dall'impresa richiedente l'autorizzazione, favoriscono comportamenti "strategici" da parte degli operatori già presenti sul mercato in quanto questi ultimi verrebbero a disporre di informazioni sulle modalità di svolgimento del servizio di linea proposta dall'impresa nuova entrante. Ciò genererebbe, di per sé, un indebito vantaggio competitivo, idoneo a falsare i meccanismi di mercato. L'Autorità ha, inoltre, osservato che la modalità di verifica di tale condizione non possa, a legislazione vigente, prescindere da un coinvolgimento attivo della stessa, alla quale, in qualità di regolatore del settore dei trasporti, dovrebbero far capo le competenze specifiche per valutare eventuali sovrapposizioni delle relazioni di traffico tra i servizi esistenti e il servizio proposto, al fine di garantire il carattere tecnico e indipendente della valutazione.

Ribadita l'esigenza di abrogare la condizione prevista dalla normativa vigente, a parere dell'Autorità, "de iure condito", occorre intervenire sul meccanismo di verifica della stessa (i) evitando il coinvolgimento degli *incumbent* nella valutazione della condizione; (ii) interpretare la disposizione normativa quale indicativa di una fattispecie di "concorrenza sleale" e trattarla di conseguenza come una condizione di leale competizione e non come un limite all'accesso; (iii) coerentemente con tale interpretazione, coinvolgere l'Autorità nel processo valutativo, allo scopo di garantire il carattere tecnico ed indipendente della valutazione *de qua*.

E' stata altresì evidenziata l'esigenza di superare il criterio territoriale per la definizione del servizio di interesse nazionale, da sostituire più appropriatamente con un criterio di tipo lineare rapportato alla distanza tra le fermate e l'introduzione di analisi di compromissione dell'equilibrio finanziario dei gestori di servizi soggetti ad OSP, in caso di sovrapposizione con i servizi di interesse nazionale liberalizzati, in analogia con quanto già previsto dal diritto comunitario per il trasporto passeggeri nel settore ferroviario e per i trasporti internazionali con autobus.

Riguardo alle modalità di rilascio delle autorizzazioni, l'Autorità ha osservato che lo schema di decreto dovrebbe costituire un'occasione per introdurre significative semplificazioni procedurali, sia in termini di riduzione dei soggetti interlocutori (unificazione in un unico punto di contatto delle strutture ministeriali con le quali deve interloquire il privato), sia rispetto ai tempi di rilascio (semplificazioni volte a ridurre la tempistica procedurale per attivare la nuova linea di autobus proposta). Tale procedura, in Italia, appare molto lunga ed onerosa rispetto a quanto avviene in altri paesi europei nei quali opera un regime autorizzatorio confrontabile con quello italiano (Francia e Germania), nonché rispetto alle modalità di funzionamento di un mercato libero. Essa rischia sia di ritardare l'entrata di nuovi concorrenti, sia di allungare i tempi di reazione degli *incumbent*.

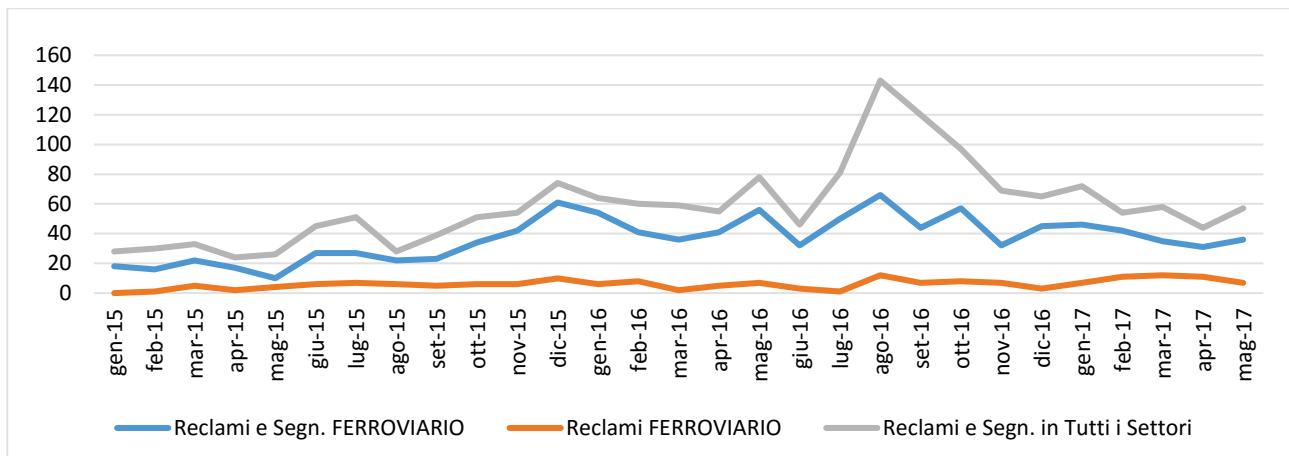
Infine, il parere fornisce specifiche osservazioni sull'introduzione di un più chiaro raccordo con la normativa, anche di rango comunitario, in materia di diritti dei passeggeri, in quanto il rispetto delle disposizioni previste nel decreto non esaurisce l'assolvimento degli obblighi informativi nei confronti dell'utenza a carico degli operatori che gestiscono i servizi. La tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri.

5. I diritti dei passeggeri e degli utenti

5.1. I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

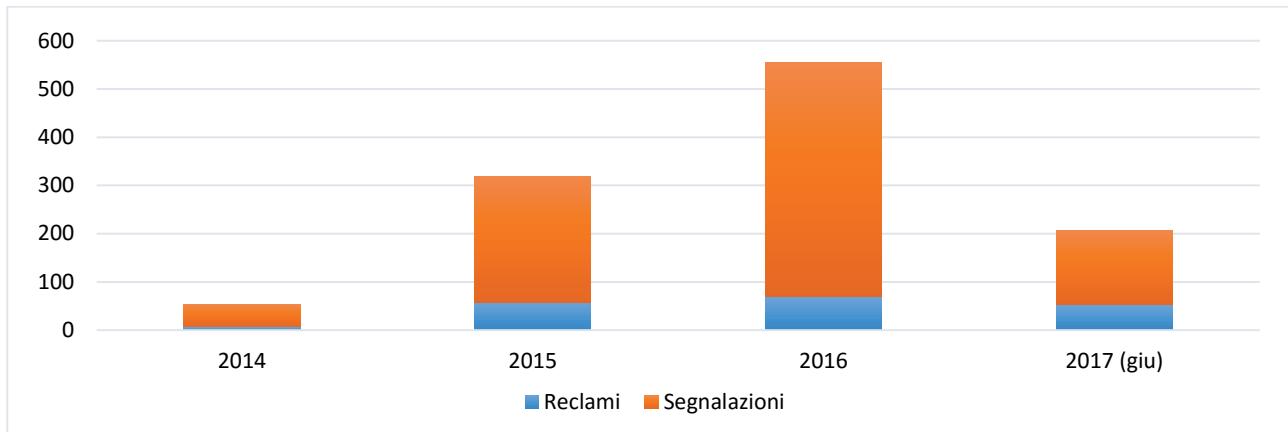
Avuto riguardo al Regolamento (CE) n. 1371, del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che stabilisce i diritti e gli obblighi dei beneficiari dei servizi ferroviari di trasporto passeggeri, nel periodo di riferimento si è consolidata l'esperienza applicativa dell'Autorità in merito sia alla progressiva definizione, sulla base della casistica, delle fattispecie oggetto di tutela, sia agli aspetti relativi all'*enforcement* della stessa. A riprova della sempre maggiore presa d'atto da parte dei passeggeri circa gli strumenti di tutela messi a disposizione dall'Autorità, il grafico che segue illustra il *trend* mensile dei reclami e segnalazioni in ingresso per il settore ferroviario. Esso indica che l'andamento dei reclami presenta dei picchi nei mesi estivi e nel periodo tra dicembre e gennaio. Inoltre, il *trend* di crescita dei reclami pervenuti all'Autorità appare ad oggi stabilizzato.

Figura 4. Andamento dei reclami e segnalazioni in ingresso settore ferroviario



Il grafico che segue illustra l'andamento dei reclami e delle segnalazioni pervenute all'Autorità nel corso dei tre anni in cui l'Autorità ha svolto le proprie competenze di Organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. L'andamento in crescita è dovuto, presumibilmente, ad una maggior esigenza di tutela da parte dei passeggeri nei confronti di imprese ferroviarie e vettori e alla maggior conoscenza dell'Autorità, quale Organismo deputato all'esame dei reclami di seconda istanza.

Figura 5. Crescita annuale dei reclami e segnalazioni in ambito ferroviario



Nel complesso, nel periodo di riferimento, sono pervenuti all'Autorità 533 tra segnalazioni e reclami, nel settore ferroviario. Nel medesimo periodo è stato, d'altro canto, avviato un numero contenuto di procedimenti sanzionatori, in quanto dai reclami ricevuti non sono emersi profili di violazione. Tale dato può essere interpretato come un segnale positivo, indice dell'efficacia dell'intervento dell'Autorità.

L'Autorità ha, invece, proceduto all'archiviazione laddove, dalle evidenze acquisite dagli Uffici in fase pre-istruttoria, non è emersa alcuna violazione dei diritti dei passeggeri di cui al citato Regolamento. Nelle ipotesi di doglianze degli utenti in quanto affette da vizi formali, l'Autorità non si è limitata alla comunicazione dell'archiviazione. Diversamente, in un'ottica costruttiva e propositiva ha colto dalle stesse, laddove ne ricorrevano gli estremi, l'input per l'esercizio delle competenze generali di cui dispone ai sensi della legge istitutiva, anche effettuando ulteriori approfondimenti d'ufficio. Nell'ottica di una piena collaborazione l'Autorità ha, inoltre, proceduto a trasmettere e/o a condividere le istanze degli utenti dei servizi di trasporto con le altre Istituzioni di volta in volta competenti. Infine, laddove non ricorrevano gli estremi per l'avvio di procedimenti sanzionatori, ma si rendesse comunque necessario risolvere problematiche effettive degli utenti, l'Autorità ha operato tramite la moral suasion delle imprese ferroviarie.

Così, nei casi in cui i disservizi segnalati sono stati ritenuti estranei all'ambito di applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007, ma utilmente risolvibili dall'impresa di trasporto o dal gestore interessato, l'Autorità, nell'ottica di offrire comunque una prospettiva di tutela agli utenti, ha provveduto a trasmettere ai soggetti competenti copia dell'istanza ricevuta per le verifiche e gli adempimenti del caso (ad esempio, in caso di omessa restituzione del resto o di mancata emissione del biglietto dalla emittitrice self service, di addebito di somme per procedure di acquisto di biglietti non andate a buon fine, di malfunzionamento dei monitor di stazione e dell'avvisatore acustico presso un passaggio a livello, di problematiche inerenti all'assenza di rastrelliere per le biciclette o di passaggi per attraversare i binari).

In diverse ipotesi l'Autorità ha, inoltre, tenuto conto dei profili segnalati dagli utenti ai fini dell'esercizio dei poteri regolatori di cui all'art. 37 del d.l. n. 201/2011 (ad esempio in materia di qualità dei servizi e di fissazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti).

Nei casi di incompetenza *ratione materiae*, come detto poc' anzi, l'Autorità ha curato la trasmissione degli atti ricevuti all'ente locale titolare del contratto di servizio o all'organo competente previamente individuato per i seguiti di competenza (tra questi, l'ANSF, la Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato per possibili pratiche commerciali scorrette, ma anche gli Organismi responsabili di altri Stati membri).

Le fattispecie più frequentemente segnalate dai passeggeri riguardano la mancata diffusione da parte degli operatori di informazioni tempestive e complete ai passeggeri sui ritardi o le soppressioni del servizio, la perdita di coincidenze tra treni dovuta a ritardi o all'assenza di un coordinamento degli orari programmati dalle diverse imprese ferroviarie,

l'omessa predisposizione da parte delle imprese ferroviarie di sistemi di assistenza informativa e materiale ai viaggiatori, il mancato riconoscimento delle indennità dovute a titolo di rimborso, nonché la violazione dei termini previsti per fornire una risposta definitiva ai reclami di prima istanza o la mancata risposta agli stessi.

In sede di contestazione delle violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, l'Autorità ha fatto costantemente riferimento alle "Linee guida" fornite dalla Commissione europea con la Comunicazione 2015/C 220/01 del 4 luglio 2015. Ciò, in particolare, è accaduto con riguardo al regime della soppressione di servizi ferroviari e della connessa tutela dei passeggeri (la soppressione, come precisato dalla Commissione, "può avere le stesse conseguenze di un ritardo..." e per tale ragione vengono estesi gli stessi strumenti rimediali previsti per il ritardo), all'interpretazione del concetto di "ritardo", nonché all'assistenza materiale ai passeggeri (in particolare, laddove la Commissione puntualizza che "l'impresa ferroviaria non può, tuttavia, essere esonerata dall'obbligo di valutare ogni situazione caso per caso") e ai diritti delle persone con disabilità e/o a mobilità ridotta.

Per la prima volta è stato avviato un procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 10, co. 4, del d.lgs. 70/2014 in tema di modalità di vendita di biglietti. Nel caso di specie, come si vedrà meglio in seguito, il legislatore italiano nel dettare la disciplina per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, ha incrementato il livello di tutela già prevista dalla normativa europea, stabilendo che "qualora anche solo temporaneamente non sia disponibile nella stazione di partenza o in prossimità della stessa alcuna modalità di vendita dei biglietti [...] il biglietto è rilasciato a bordo treno senza alcun sovrapprezzo comunque denominato".

Una delle infrazioni maggiormente contestate alle imprese ferroviarie da parte dell'Autorità, come sopra accennato riguarda la violazione dei termini per il riscontro ai reclami di cui all'articolo 27, par. 2, del Regolamento 1371/2007. In particolare la disposizione in parola prevede che "i passeggeri possono presentare un reclamo a una qualsiasi impresa ferroviaria coinvolta. Entro un mese il destinatario del reclamo fornisce una risposta motivata o, in casi giustificati, informa il passeggero della data, nell'ambito di un periodo inferiore a tre mesi dalla data del reclamo, entro la quale può aspettarsi una risposta". I reclami presentati dai passeggeri del settore ferroviario, hanno riguardato casi in cui le imprese non hanno adempiuto all'obbligo previsto a loro carico nei termini ovvero lo hanno fatto oltre l'arco temporale che il legislatore europeo ha concesso loro per poter fornire una risposta motivata agli utenti in merito all'oggetto del reclamo presentato. In sede di contestazione, non sono state considerate rispondenti alla norma risposte di mera presa in carico.

Nel periodo di riferimento sono giunti a conclusione 5 procedimenti sanzionatori avviati con le delibere n. 2/2016, n. 27/2016, n. 41/2016, n. 49/2016 e 58/2016, nell'arco temporale di riferimento del precedente rapporto, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 e del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Di particolare rilevanza è il procedimento di cui alla delibera n. 2/2016, definito con la delibera n. 78/2016. Con quest'ultimo atto sono state irrogate tre sanzioni amministrative pecuniarie, per un ammontare complessivo di euro 13.000, nei confronti dell'impresa ferroviaria responsabile della violazione - segnalata all'Autorità da singoli passeggeri e da un Comitato di pendolari - del diritto degli abbonati a ricevere dall'impresa ferroviaria un indennizzo adeguato, a fronte di ripetuti ritardi o soppressioni del servizio, previsto dall'art. 17, paragrafo 1, secondo comma, del Regolamento europeo.

Le situazioni prese in esame nel provvedimento sanzionatorio riguardavano viaggiatori - tra cui numerosi pendolari - sulle tratte ferroviarie ricomprese nei contratti di servizio stipulati dall'impresa ferroviaria con tre Regioni, per le quali sussistono obblighi di servizio pubblico. Ulteriori sanzioni sono state irrogate con le delibere n. 107/2016 e n. 108/2016. Con il primo provvedimento, a conclusione dell'istruttoria aperta con la delibera n. 49/2016, è stata irrogata una sanzione di euro 5.000 nei confronti di un'impresa ferroviaria, responsabile della violazione dell'art. 18, paragrafo 2, lett. a), del Regolamento, che, nei casi di ritardo ivi previsti, riconosce ai passeggeri la fruizione gratuita di alimenti in quantità congrua, in funzione dei tempi di attesa, qualora siano disponibili sul treno o nella stazione ove possano essere ragionevolmente forniti.

Con la delibera n. 108/2016 si è, invece, portato a compimento il procedimento avviato con la delibera n. 58/2016, sanzionando per l'ammontare complessivo di euro 20.000 il gestore del servizio di trasporto resosi inadempiente non solo all'obbligo di assistenza materiale ai passeggeri sopra citato, ma anche all'obbligo di cui all'art. 18, paragrafo 1, del Regolamento, ai sensi del quale, in caso di ritardo all'arrivo o alla partenza, l'impresa ferroviaria è tenuta a informare i passeggeri della situazione e dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione sia disponibile.

Le sovra citate delibere n. 78/2016 e n. 107/2016, con le quali sono stati definiti i procedimenti avviati, rispettivamente, con le delibere n. 2/2016 e n. 49/2016, sono state impugnate dall'impresa ferroviaria destinataria del provvedimento sanzionatorio, in quanto ritenute illegittime.

Con riferimento alla prima, l'impresa ferroviaria ricorrente chiede l'annullamento e/o la dichiarazione di nullità del citato provvedimento, ritenendo, innanzitutto, che le previsioni delle Condizioni Generali di Contratto, secondo le quali l'importo delle penali che l'amministrazione applica a Trenitalia per il caso di violazione degli *standard* qualitativi costituisce il mezzo attraverso il quale il soggetto pubblico tutela gli utenti e assicura il loro ristoro integrale di eventuali danni subiti, non si pone in contrasto con la normativa europea vigente, in quanto quest'ultima non imporrebbe un diretto passaggio di denaro a titolo risarcitorio dalla impresa ferroviaria a l'utente eventualmente danneggiato. La ricorrente lamenta, inoltre, che, alla luce della normativa nazionale che definisce le funzioni dell'Organismo di controllo (individuato nell'Autorità), quest'ultima non sarebbe competente ad ordinare una modifica delle modalità di indennizzo previste dalla medesima.

Con riferimento alla seconda, la ricorrente ritiene che la delibera sia censurabile sia sotto il profilo della violazione di legge, ed in particolare del Regolamento n. 1371/2007, nella misura in cui avrebbe sanzionato l'impresa ferroviaria per aver violato uno *standard* di condotta non rigidamente definito dall'ordinamento europeo, sia sotto il profilo della quantificazione della sanzione, in quanto quest'ultima non sarebbe sufficientemente fondata sotto il profilo della "gravità della violazione".

I procedimenti avviati con le delibere n. 27/2016 e 41/2016 si sono invece estinti con l'avvenuto pagamento in misura ridotta della sanzione edittale, ai sensi dell'art. 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, per un importo, rispettivamente, di 333,33 euro e di 2.000 euro, di cui si è dato atto con le delibere di chiusura n. 67/2016 e 76/2016. Il procedimento concluso con la delibera n. 67/2016 attiene a una violazione dell'art. 27, paragrafo 2, del Regolamento, che riconosce ai passeggeri il diritto di ottenere, entro un mese dalla presentazione di un reclamo, una risposta motivata ovvero, in casi giustificati, di essere informati, nell'ambito di un arco temporale inferiore a tre mesi dal reclamo, della data entro la quale potranno ricevere risposta. La delibera n. 76/2016, riguarda, invece, un procedimento concernente sia l'inosservanza degli obblighi informativi posti dall'articolo art. 8, par. 1, del Regolamento, in capo all'impresa ferroviaria nei confronti dei passeggeri, sia il mancato rispetto dei termini di risposta al reclamo, previsto dal summenzionato art. 27, par. 2 della fonte euro-unitaria.

Nel periodo di riferimento del presente rapporto sono state adottate 8 delibere di avvio di procedimenti sanzionatori. Detti procedimenti riguardano violazioni attinenti al diritto alla risposta ai reclami (art. 27, para. 2), alla tutela indennitaria in caso di ritardo (art. 17, para 1), al diritto di acquisto a bordo nel caso di indisponibilità di servizi di vendita a terra in prossimità della stazione di partenza (art. 10 comma 4 del d. lgs. N. 70/2014), al diritto alle informazioni sul viaggio, al diritto alla assistenza informativa in caso di ritardo (art. 8, para 1), alla assistenza anche materiale, sempre in caso di ritardo (art. 18, paragrafi 1 e 2).

I procedimenti avviati, nel periodo di riferimento, con le delibere n. 79/2016 e n. 95/2016 si sono estinti, per quanto concerne la violazione dell'art. 27, paragrafo 2, del Regolamento, con il pagamento in misura ridotta della relativa sanzione, come risulta, rispettivamente, dalle delibere n. 116/2016 e 126/2016. Con quest'ultima delibera si è altresì provveduto all'archiviazione del procedimento avviato con la delibera n. 95/2016 relativamente alla violazione dell'art. 17, paragrafo 1, del Regolamento.

Anche i procedimenti avviati con le delibere n. 27/2017 e 44/2017 si sono estinti con il pagamento in misura ridotta della sanzione, del quale si è dato atto, rispettivamente, con le delibere n. 70/2017 e n. 71/2017.

L'istruttoria aperta con la delibera di avvio del procedimento n. 123/2016 si è conclusa con l'accertamento della violazione dell'articolo 10, comma 4, del d.lgs. n. 70/2014 e con l'irrogazione di una sanzione pari a euro 2.000. Nel provvedimento che ha concluso il procedimento in questione (delibera n. 25/2017), si è rilevato come la scelta dell'impresa ferroviaria di collocare il servizio di vendita dei biglietti in prossimità della stazione, e non all'interno di quest'ultima, non possa risultare irragionevolmente pregiudicante delle esigenze di ampia accessibilità e facilità di fruizione nei confronti dell'utenza che si avvale del servizio pubblico di trasporto ferroviario.

La delibera in oggetto è stata recentemente impugnata dall'impresa ferroviaria destinataria del provvedimento al fine di ottenerne l'annullamento o, in via subordinata, di pervenire alla rideterminazione della sanzione nel minimo edittale previsto dalla legge. La ricorrente contesta, in primo luogo, l'errato inquadramento della fattispecie, in quanto l'impresa

ferroviaria avrebbe applicato un mero corrispettivo di un servizio aggiuntivo (l'emissione a bordo treno del biglietto) e non una sanzione/soprattassa per il mancato previo acquisto del titolo di viaggio da parte del passeggero-controinteressato; in secondo luogo, lamenta la non corretta interpretazione da parte dall'Autorità del criterio di "prossimità" del luogo di vendita dei titoli di viaggio rispetto alla stazione ferroviaria, in quanto non si sarebbe tenuto conto delle specifiche caratteristiche che connotano la stazione interessata e le aree limitrofe alla stessa. In via subordinata, la ricorrente lamenta, infine, la non proporzionalità della sanzione rispetto all'entità della violazione.

Nel complesso, l'importo dei pagamenti in misura ridotta avvenuti nel periodo di riferimento è pari a circa euro 5.000, a fronte di 14.666,63 euro versati a tale titolo nel periodo di riferimento del precedente rapporto. Si registra un incremento per quanto concerne l'ammontare delle sanzioni irrogate con il provvedimento finale, pari a 40.000 euro (integralmente pagato dalle imprese sanzionate), a fronte dell'importo, pari a 5.300 euro, riguardante le sanzioni comminate nel periodo precedente. È tuttora in corso il procedimento avviato con la delibera n. 51/2017.

A livello europeo, l'Autorità partecipa, con i suoi rappresentanti, alle periodiche riunioni dei NEB (*National Enforcement Bodies* – organismi responsabili dell'applicazione del Regolamento CE 1371/2007), organizzate dalla Commissione europea. In tale occasione l'Autorità ha illustrato le proprie attività (contatti ricevuti, procedimenti sanzionatori avviati, fattispecie esaminate) e rappresentato eventuali problematiche interpretative riscontrate durante l'analisi delle istanze avanzate dai passeggeri del trasporto ferroviario. I temi maggiormente dibattuti riguardano: l'applicazione delle disposizioni regolamentari che sanciscono i diritti dei disabili o delle persone a mobilità ridotta; il biglietto globale; l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento, in particolare in tema di partenze cancellate o ritardate e di diritto alla scelta alternativa tra rimborso, prosecuzione del viaggio non appena possibile, oppure a una data successiva.

5.1.1. Contenuto minimo dei diritti dei passeggeri titolari di abbonamenti nel trasporto via ferrovia ad Alta Velocità

Il 1° gennaio 2017 è entrata in vigore la delibera n. 54/2016, con cui l'Autorità ha introdotto le misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esercitare nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità. Detta delibera è stata adottata nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, che ha istituito l'Autorità, e in particolare il comma 2, lettera e), il quale stabilisce che l'Autorità «provvede a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo 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 le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi».

I diritti minimi della delibera riguardano, in sintesi: diritto ad una corretta informativa prima dell'acquisto, diritti relativi alle tempistiche di messa in vendita degli abbonamenti e al funzionamento dei sistemi di prenotazione, diritti relativi a veder soddisfatto in giornata il proprio programma di viaggio e conseguente eventuale rimborso, diritti relativi al rilascio di un duplicato dell'abbonamento, diritti relativi agli indennizzi in caso di ritardi o soppressioni di servizio ripetuti.

Appare opportuno evidenziare, che nel periodo successivo all'adozione del provvedimento, ma antecedentemente alla sua entrata in vigore (1° gennaio 2017), l'Autorità ha monitorato lo stato di avanzamento dell'implementazione delle misure in esso contemplate attraverso l'audizione dei vettori ferroviari operanti nel settore dell'Alta Velocità. È stato monitorato, altresì, l'avvenuto aggiornamento, da parte delle Imprese Ferroviarie interessate, delle proprie Condizioni Generali di Trasporto e dell'informativa nei siti web. La sopra descritta delibera n. 54/2016 è stata oggetto di due impugnativa, i cui giudizi sono attualmente pendenti avanti al TAR Piemonte.

Con un primo ricorso, l'Associazione Federconsumatori e il Comitato Pendolari AV hanno chiesto l'annullamento di alcune disposizioni della delibera in oggetto, ovvero la condanna dell'Autorità all'emanazione di misure tese a garantire l'accesso al servizio di trasporto ferroviario sulla rete Alta Velocità degli utenti pendolari AV, lamentando principalmente che l'atto di regolazione adottato, nel lasciare impregiudicata la libertà delle imprese ferroviarie di decidere se offrire titoli di viaggio in abbonamento (cfr. documento di consultazione, allegato. A) della delibera n. 45 del 14 aprile 2016, pag. 4), avrebbe determinato l'assenza di forme di garanzia nell'accesso al servizio da parte dei pendolari dell'AV, con ciò ponendosi in contrasto con la normativa comunitaria in materia di Servizi di interesse economico generale.

Avverso la medesima delibera Trenitalia ha presentato ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. Il giudizio è stato trasposto presso il TAR Piemonte su istanza dell'Autorità. La ricorrente ha, in particolare, chiesto l'annullamento della delibera in oggetto, contestando principalmente la legittimità del provvedimento citato sotto il profilo della

carenza di potere in capo all'Autorità, in considerazione della non ascrivibilità del servizio dell'AV alla categoria dei servizi di pubblica utilità in relazione ai quali sarebbe circoscritto l'esercizio dei poteri dell'Autorità.

Non ultimo, sul tema dei diritti dei passeggeri nel settore ferroviario, si segnala che la l'Autorità ha partecipato alla consultazione pubblica promossa dalla Commissione europea in materia di diritti dei passeggeri nel settore ferroviario per la possibile revisione del Regolamento (CE) 1371/2007 attualmente in vigore. Tra gli aspetti rilevati dall'Autorità nel documento di consultazione vi sono quelli alle specifiche tecniche in materia di sicurezza, alla necessità di ampliare l'assistenza offerta alle persone con disabilità, all'opportunità di definire meglio i principi da osservare per la qualità del servizio, ai fini della imposizione di sanzioni adeguate, nonché quelli relativi al rafforzamento della equiparazione dei regolamenti nei diversi modi di trasporto.

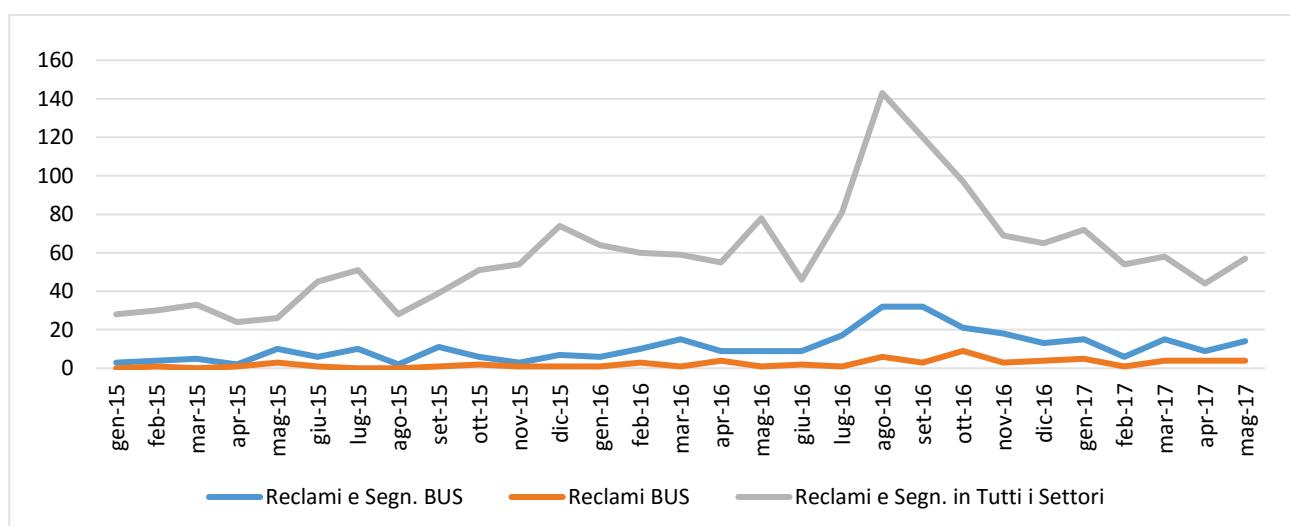
5.2. I diritti dei passeggeri nel trasporto via autobus

Il Regolamento UE n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, fissa gli strumenti per la tutela minima posta a garanzia dei diritti delle persone trasportate con autobus, anche nell'ipotesi di disabilità o mobilità ridotta del medesimo passeggero. Vengono garantiti la non discriminazione tra i passeggeri riguardo le condizioni di trasporto, una serie di diritti ai passeggeri in caso di incidente che provochi conseguenze pregiudizievoli per la persona del passeggero o la perdita o il danneggiamento del bagaglio, forme di assistenza e di tutela nelle ipotesi di cancellazione della partenza o ritardo, il diritto all'informazione del passeggero-consumatore, misure che garantiscono anche alle persone disabili o con mobilità ridotta l'accesso al trasporto e la libera fruibilità dei servizi.

Il Regolamento si applica ai servizi di trasporto regolari il cui punto di accesso o discesa del passeggero è situato nel territorio di uno Stato membro e la distanza prevista per il servizio è pari o superiore a 250 Km; per quelli la cui distanza è inferiore, come per i trasporti occasionali, invece, la portata del Regolamento è fortemente ridotta per le numerose eccezioni contemplate. Ai viaggi su autobus per distanze inferiori ai 250 km la normativa europea trova, infatti, applicazione limitatamente al diritto a condizioni contrattuali o tarifarie non discriminatorie, al trattamento non discriminatorio dei disabili e delle persone a mobilità ridotta e al 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. Inoltre, è fatta salva la possibilità per gli Stati membri di escludere l'applicazione del Regolamento per i servizi regolari interni, purché tale esclusione sia comunicata alla Commissione e sia disposta in modo trasparente e non discriminatorio. L'Italia non si è avvalsa di tale possibilità.

L'Autorità è competente all'accertamento delle violazioni delle disposizioni del citato Regolamento e dell'irrogazione delle sanzioni previste dal Decreto Legislativo 4 novembre 2014, n. 169.

Figura 6. Andamento dei reclami e segnalazioni in ingresso settore autobus



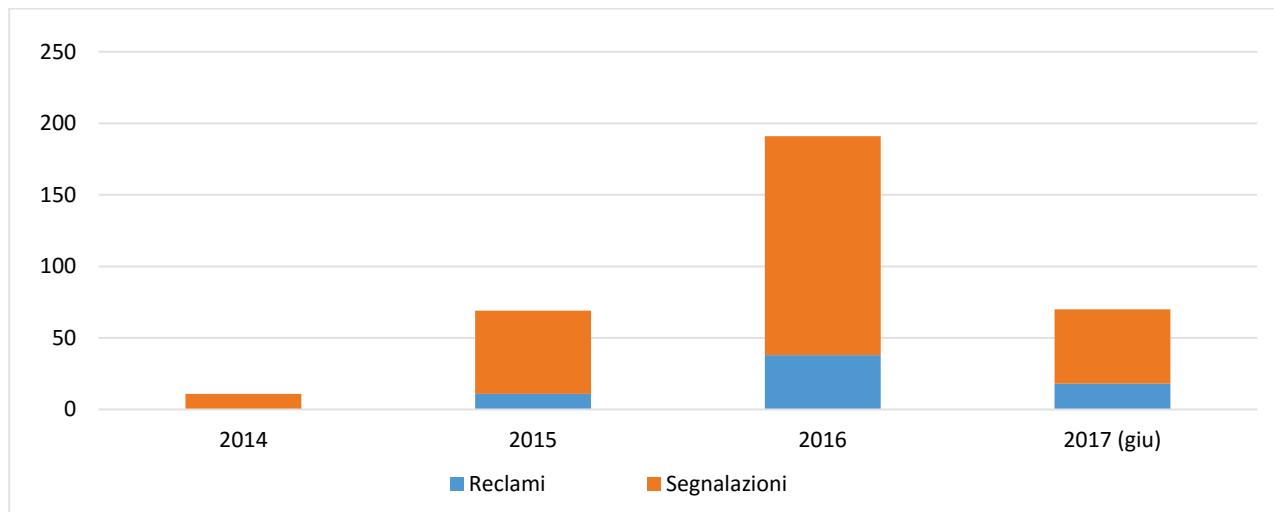
L'Autorità, in qualità di organismo responsabile dell'applicazione del citato Regolamento UE n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, ha ricevuto dai passeggeri, a partire dal 2015, reclami e segnalazioni, come meglio illustrato nel grafico precedente.

Come si può osservare, i reclami e le segnalazioni per questo settore rappresentano una parte limitata, rispetto al complesso delle segnalazioni e reclami relativi a tutti i settori per cui l'Autorità è l'Organismo responsabile.

Nel complesso, nel periodo 1°giugno 2016 – 15 giugno 2017, sono pervenuti all'Autorità 212 tra segnalazioni e reclami, nel settore autobus.

Il grafico a istogrammi che segue, permette di constatare con maggiore evidenza l'andamento dei reclami e delle segnalazioni pervenute nel corso del periodo in cui l'Autorità ha svolto le proprie competenze di Organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (UE) n. 181/2011.

Figura 7. Reclami e segnalazioni. Trasporto via autobus (2014-2017)



Tenuto conto del numero contenuto di reclami regolari e completi, anche il numero di procedimenti sanzionatori avviati non risulta particolarmente elevato.

Come sopra illustrato è lo stesso ambito di applicazione della normativa europea ad escludere la possibilità di un intervento dell'Autorità in molte delle fattispecie segnalate. La problematica è stata, invero, segnalata anche dagli stessi passeggeri, che hanno lamentato insufficienti livelli di tutela con riguardo ai servizi di trasporto di distanza inferiore a 250 km, tenuto conto che, per la particolare morfologia del territorio nazionale e per il consistente numero di capoluoghi di regione e di comuni di interesse nazionale e turistico (non adeguatamente serviti da altre tipologie di trasporto), il trasporto su autobus è regolarmente utilizzato per esigenze non esclusivamente locali e, anche per tale ragione, richiederebbe livelli e strumenti di tutela sovrappponibili a quelli previsti dal legislatore europeo per tratte pari o superiori a 250 km. Fra le altre disposizioni su cui si è concentrata l'attenzione dei segnalanti si deve accennare anche al problema della responsabilità del vettore per il furto o il danneggiamento dei bagagli trasportati a bordo del mezzo, limitata, dall'art. 7 del Regolamento, ai soli danni causati da incidente derivante dall'utilizzo del bus e relativamente a tratte superiori ai 250 km.

Con riguardo al trasporto di passeggeri disabili o a mobilità ridotta, è stato inoltre rilevato che l'articolo 10 del Regolamento (UE) n. 181/2011 ("Eccezioni e condizioni speciali") prevede che i vettori possano rifiutare di accettare una prenotazione, di emettere o di fornire altrimenti un biglietto o di far salire a bordo una persona per motivi di disabilità o mobilità ridotta "qualora la configurazione del veicolo o delle infrastrutture, anche alle fermate e alle stazioni, renda fisicamente impossibile l'imbarco, lo sbarco o il trasporto della persona con disabilità o a mobilità ridotta in condizioni di sicurezza e concretamente realizzabili". Anche in tale ipotesi, in assenza di un obbligo in capo al vettore del servizio sostitutivo di trasportare passeggeri disabili o a mobilità ridotta ai sensi del Reg. n. 181/2011, sebbene la flotta di autobus interessata non fosse attrezzata per garantire il trasporto delle persone a mobilità ridotta, non è stato possibile accettare alcuna infrazione.

Altra problematica di rilievo riguarda l'applicazione della disposizione relativa ai ritardi. Il Regolamento europeo relativo al trasporto passeggeri con autobus, a differenza di ciò che avviene nel settore del ferroviario e del marittimo, non contempla un'ipotesi di ritardo all'arrivo. Difatti la normativa europea, in ciascuna delle disposizioni contenute nel Capo IV, relativo al "diritto del passeggero in caso di cancellazione o ritardo", considera quale parametro per la determinazione dei diritti dei passeggeri unicamente il ritardo alla partenza lasciando scoperta, di qualsivoglia tutela posta a protezione degli interessi dei passeggeri, l'ipotesi di ritardo all'arrivo.

Si segnala infine che, allo scopo di sensibilizzare gli operatori del settore al rispetto degli obblighi e dei diritti di cui al Regolamento (UE) n. 181/2011, l'Autorità ha proceduto, nell'ambito dell'esame del singolo reclamo, a richiedere d'ufficio alle imprese dei riscontri sull'applicazione della normativa europea, specie in materia di informazioni sui diritti dei passeggeri e di trattazione dei reclami. La richiesta dell'Autorità ha sortito il positivo effetto di indurre le imprese interpellate ad una maggiore attenzione nei confronti degli obblighi previsti dalla normativa europea e, in alcuni casi, ad implementare un sistema di gestione dei reclami prima inesistente o non conforme agli *standard* europei. A valle di tali interventi si è, pertanto, riscontrato un sensibile miglioramento nei sistemi di trattazione dei reclami adottati, nel contenuto delle condizioni generali di trasporto, tradottosi anche nell'adozione di specifiche iniziative tese a fornire ai passeggeri maggiori informazioni sui loro diritti.

Altresì, si rappresenta che ai sensi dell'articolo 29 ("Relazione sull'applicazione del presente Regolamento") del Regolamento (UE) n. 181/2011 l'Autorità ha pubblicato, in data 29 maggio 2017, una relazione sull'attività dei due anni civili precedenti, che contiene, in particolare, una descrizione delle azioni adottate per l'applicazione del Regolamento e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni irrogate.

Nel corso del periodo di riferimento sono stati avviati 7 procedimenti sanzionatori in materia di trasporto effettuato con autobus.

Con delibera n. 82/2016 è stata aperta un'istruttoria relativamente alle violazioni degli articoli 25, paragrafo 1, e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011, che, rispettivamente, stabiliscono in capo ai vettori una serie di obblighi concernenti: i) le informazioni da rendere ai passeggeri in merito ai diritti loro spettanti (ivi compresi i dati necessari per contattare l'organismo nazionale preposto al controllo sull'applicazione del Regolamento medesimo); ii) il trattamento dei reclami, per il quale sono fissati i termini di un mese per un primo riscontro interlocutorio e di tre mesi per la risposta definitiva. Il procedimento in questione si è concluso con la delibera n. 124/2016, da cui risulta l'estinzione del medesimo in virtù del pagamento in misura ridotta, ai sensi dell'art. 16 della legge n. 689/1981, delle sanzioni edittali previste per entrambe le infrazioni, per un ammontare complessivo di euro 1.000.

Con la delibera n. 96/2016 è stata contestata a un altro vettore la violazione delle sopra citate disposizioni del Regolamento europeo. La delibera n. 125/2016 ha definito il relativo procedimento, rilevandone l'estinzione per avvenuto pagamento in misura ridotta, pari a euro 500, con riguardo alla violazione dell'art. 25, paragrafo 1, del Regolamento e disponendo l'irrogazione di una sanzione, pari ad euro 600, per la violazione dell'art. 27 della fonte europea. La sanzione in parola è stata pagata dal vettore interessato.

La delibera n. 137/2016 ha dato avvio a un procedimento sanzionatorio per la violazione del già menzionato art. 25, paragrafo 1, del Regolamento, conclusosi con la delibera n. 26/2017, di adozione del provvedimento sanzionatorio, per l'ammontare di euro 1.400.

Con la delibera n. 32/2017 è stata avviata un'istruttoria con riferimento a infrazioni concernenti l'art. 19, paragrafi 1 e 2, e l'art. 20, paragrafo 1, del Regolamento. L'art. 19, in primo luogo, obbliga il vettore, qualora preveda una cancellazione del servizio o un ritardo alla partenza dal capolinea di oltre 120 minuti o in caso di accettazione di un numero di prenotazioni superiore ai posti disponibili, a offrire al passeggero la scelta tra la continuazione del viaggio o il reinstradamento verso la destinazione finale e il rimborso del biglietto (paragrafo 1); nell'ipotesi in cui il vettore non sia in grado di offrire detta scelta, la norma riconosce, altresì, al passeggero una somma pari al 50% del prezzo del biglietto in aggiunta al rimborso dello stesso (paragrafo 2). L'articolo 20 prevede, invece, al paragrafo 1, che, in caso di cancellazione o ritardo alla partenza del servizio, il vettore informi della situazione i passeggeri non oltre trenta minuti dopo l'ora di partenza prevista, e comunichi l'ora di partenza prevista non appena tale dato sia disponibile.

Con la delibera n. 61/2017 è stato dato avvio a un procedimento per la violazione dell'art. 24 del Regolamento, che tutela il diritto dei passeggeri a ricevere informazioni adeguate sul viaggio per tutta la sua durata, nonché del

summenzionato art. 27 del Regolamento, in materia di trattamento dei reclami. In relazione all'inosservanza di quest'ultima disposizione si è dato avvio a un procedimento sanzionatorio con la delibera n. 67/2017.

Con la delibera n. 68/2017 è stata aperta un'istruttoria riguardante sia la violazione dell'art. 27 del Regolamento sia dell'art. 25, par. 1, riguardante il diritto dei passeggeri a disporre di informazioni sui diritti ad essi conferiti dal Regolamento medesimo.

Nel periodo di riferimento del presente rapporto, l'importo complessivo dei pagamenti in misura ridotta è pari ad euro 2.300, mentre l'ammontare totale delle sanzioni irrogate è di euro 2.000. Si segnala come nell'arco temporale trattato nel precedente Rapporto fosse stata irrogata una sola sanzione, per una somma di euro 300. Le imprese interessate dalle istruttorie non hanno presentato proposte di impegni.

Dal punto di vista delle disposizioni per cui è stata contestata la violazione, durante il periodo di riferimento, in merito ai procedimenti avviati nel settore autobus, tre hanno riguardato la violazione dell'articolo 25, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 181/2011. In particolare le imprese di trasporto, destinatarie dell'azione dell'Autorità, non hanno fornito informazioni sui diritti dei passeggeri; il citato articolo 25, par. 1 prevede che "I vettori e gli enti di gestione delle stazioni, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono affinché, al più tardi alla partenza, i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui diritti ad essi conferiti dal presente Regolamento. Tali informazioni sono fornite alle stazioni e, se del caso, su Internet. Su richiesta di una persona con disabilità o a mobilità ridotta le informazioni sono fornite, ove possibile, in formato accessibile. Le informazioni comprendono i dati necessari per contattare l'organismo o gli organismi responsabili del controllo dell'applicazione del presente Regolamento designati dagli Stati membri a norma dell'articolo 28, paragrafo 1.". Nei casi di specie, difatti, i passeggeri delle imprese oggetto dei reclami erano ignari di quali fossero i loro diritti, in quanto, nessuna indicazione era stata loro fornita a bordo autobus, nelle biglietterie e nelle stazioni. Anche i rispettivi siti *web* risultavano sprovvisti di qualsivoglia riferimento al Regolamento 181/2011 e dei contatti utili per contattare l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Un ulteriore procedimento è stato avviato per la violazione degli articoli 19 ("Continuazione, reinstradamento e rimborso"), paragrafo 1 e 2, e 20 ("Informazione") del Regolamento, i quali stabiliscono rispettivamente l'obbligo per il vettore, nel caso in cui preveda che un servizio subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal capolinea per oltre centoventi minuti o in caso di un numero di *overbooking*, di offrire ai passeggeri la scelta tra la continuazione o il reinstradamento verso la destinazione finale senza oneri aggiuntivi e a condizioni simili o il rimborso del prezzo del biglietto; la medesima disposizione contempla anche l'ipotesi in cui l'impresa di trasporto sia impossibilitata ad offrire quanto sopra descritto riconoscendo il diritto ai passeggeri di ricevere una somma pari al 50% del valore del titolo di viaggio oltre al rimborso dello stesso. Sempre a carico del vettore, nel caso di cancellazione o ritardo alla partenza, è previsto l'obbligo di informare tempestivamente i passeggeri in merito alla situazione del viaggio. Nel caso di specie, a seguito ad esplicita richiesta dell'Autorità, il vettore non ha fornito prova di aver ottemperato alle prescrizioni disposte dalle sopra citate disposizioni regolamentari.

Di particolare interesse risulta essere l'avvio di un procedimento per la violazione, oltre che dell'articolo 27 per tardiva trasmissione della risposta al reclamo di prima istanza da parte dell'impresa di trasporto, dell'articolo 24 ("diritto all'informazione sul viaggio"). Difatti, nei casi di specie i passeggeri hanno avanzato lamentele per la mancata e tempestiva assistenza di informazioni sull'accaduto e sui tempi di soccorso. In particolare, la problematica è sorta a causa dell'assenza di documentazione del vettore idonea a dimostrare, nel concreto, le informazioni rese ai passeggeri nel corso del viaggio. Altresì, sono state considerate, alla luce delle indicazioni fornite dal Regolamento europeo in ambito di "informazioni", le comunicazioni fatte dal conducente dell'autobus ai viaggiatori.

5.3. I diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne

Il Regolamento UE n. 1177/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, prevede disposizioni volte a garantire i «diritti dei passeggeri che viaggiano per mare e per vie navigabili interne» le quali si pongono in rapporto di continuità con le norme di contenuto analogo stabilite dal Regolamento (CE) n. 1371/2007, per il trasporto ferroviario e, più recentemente dal Regolamento (UE) n. 181/2011 per il trasporto su autobus. Il reg. n. 1177/2010, oltre a sancire i diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta, capitalizzando l'esperienza di altri settori del trasporto, propone un sistema complesso volto a disciplinare: a) la non discriminazione tra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori; b) la non discriminazione e l'assistenza nei confronti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta; c) i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo; d) le informazioni minime da

fornire ai passeggeri; e) il trattamento dei reclami; f) le regole generali in materia di esecuzione. Si tratta in ogni caso di misure di protezione minime ed irrinunciabili (art. 6) che non precludono al passeggero, analogamente a quanto avviene nel settore aeronautico, di fare ricorso agli ulteriori strumenti di tutela, anche giudiziale, messi loro a disposizione dai rispettivi ordinamenti giuridici nazionali (art. 21). A seguito dell'adozione del d.lgs. n. 129/2015, recante la "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per le vie navigabili interne", l'Autorità, con propria delibera n. 86/2015 del 15 ottobre 2015, in esecuzione dell'art. 4, comma 1, del d.lgs. n. 129/2015, ha adottato il "Regolamento" ed il "Modulo di reclamo" per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni previste dallo stesso decreto in caso di violazione dei diritti dei passeggeri previsti dal Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Nel periodo di riferimento, il numero di reclami e segnalazioni pervenute all'Autorità ha segnato un vero e proprio punto di svolta rispetto a quanto accaduto in passato. Difatti, la quantità di istanze pervenute ha permesso di avviare una serie di procedimenti nei confronti degli operatori del settore, che rivestono una particolare importanza. I reclami pervenuti hanno evidenziato la forte esigenza, espressa dai passeggeri del settore marittimo, di poter ricorrere ad un organismo in grado di tutelare in pieno i loro diritti in sede di applicazione del Regolamento 1177/2010. In questo senso l'Autorità di regolazione ha svolto un ruolo attivo nella divulgazione, nei confronti degli utenti, di quelle che sono le sue funzioni e i compiti assegnatele dal legislatore. Difatti, nel corso del 2016 si è conclusa un'attività di indagine conoscitiva e nel contempo di *moral suasion*, avviata all'inizio del medesimo anno, nei confronti della maggior parte delle principali imprese italiane che effettuano trasporto passeggeri via mare, in merito agli adempimenti, in tema di obblighi informativi, previsti dall'art. 23, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

In particolare, l'art. 23, paragrafo 1 ("Informazione sui diritti dei passeggeri") del citato Regolamento (UE), dispone che "i vettori, gli operatori dei terminali e, se del caso, le Autorità portuali garantiscono, nei rispettivi settori di competenza, che le informazioni sui diritti dei passeggeri previste dal presente Regolamento siano a disposizione del pubblico a bordo delle navi, nei porti, se possibile, e nei terminali portuali. Le informazioni sono fornite per quanto possibile in formati accessibili e nelle stesse lingue in cui sono di solito messe a disposizione di tutti i passeggeri. Nel fornire tali informazioni particolare attenzione è prestata alle esigenze delle persone con disabilità o delle persone a mobilità ridotta".

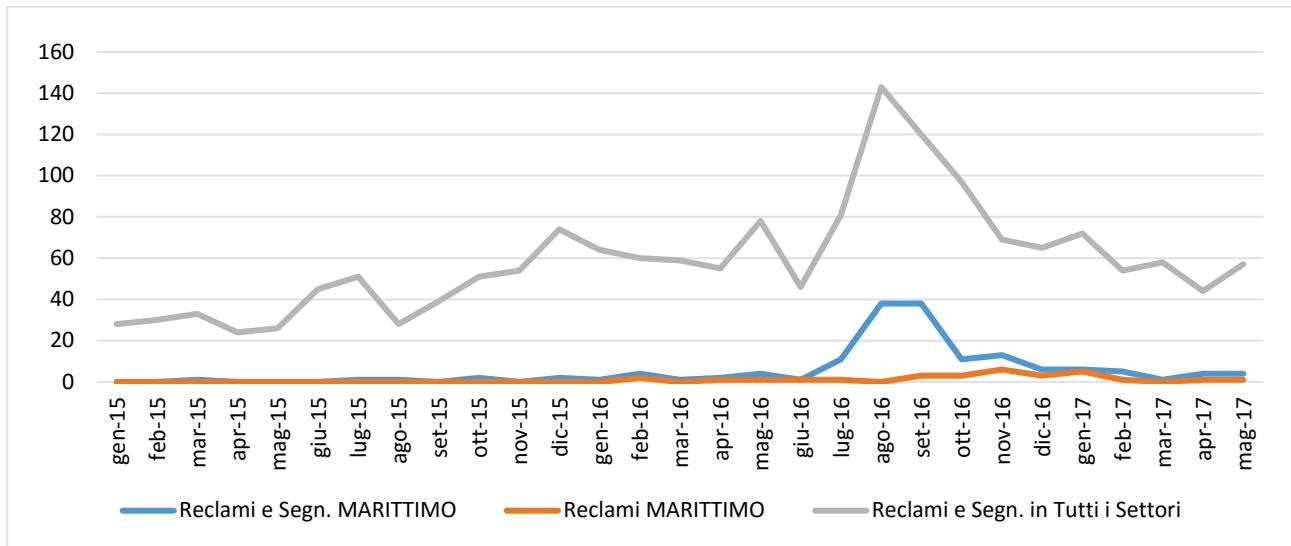
Il successivo paragrafo 3, prevede, inoltre, che "i vettori, gli operatori dei terminali e, se del caso, le autorità portuali informano adeguatamente i passeggeri a bordo delle navi, nei porti, se possibile, e nei terminali portuali degli estremi dell'organismo responsabile dell'attuazione designato dallo Stato membro interessato a norma dell'articolo 25, paragrafo 1".

Altresì, giova evidenziare che, mentre a bordo delle navi e nei terminali portuali si rinviene un vero e proprio obbligo di mettere a disposizione del pubblico tali informazioni, il medesimo onere è subordinato alla relativa "possibilità" con riferimento ai porti (ad esempio, ove l'infrastruttura portuale ne consenta la diffusione, alla luce delle proprie caratteristiche strutturali e funzionali).

Tale attività di indagine, oltre che a verificare lo stato di attuazione del Regolamento europeo da parte dei vettori, ha permesso di rendere consapevoli i passeggeri dei propri diritti e di quelli che sono gli strumenti messi loro a disposizione dall'ordinamento tra cui la possibilità di inoltrare reclamo all'Autorità. Di conseguenza, come sopra accennato, tutto ciò ha determinato un forte incremento dell'utenza nel ricorrere all'Autorità permettendo a quest'ultima di poter adottare i primi importanti provvedimenti nel settore del trasporto via mare e vie navigabili interne ai sensi del sopra citato d.lgs. 29 luglio 2015, n. 129.

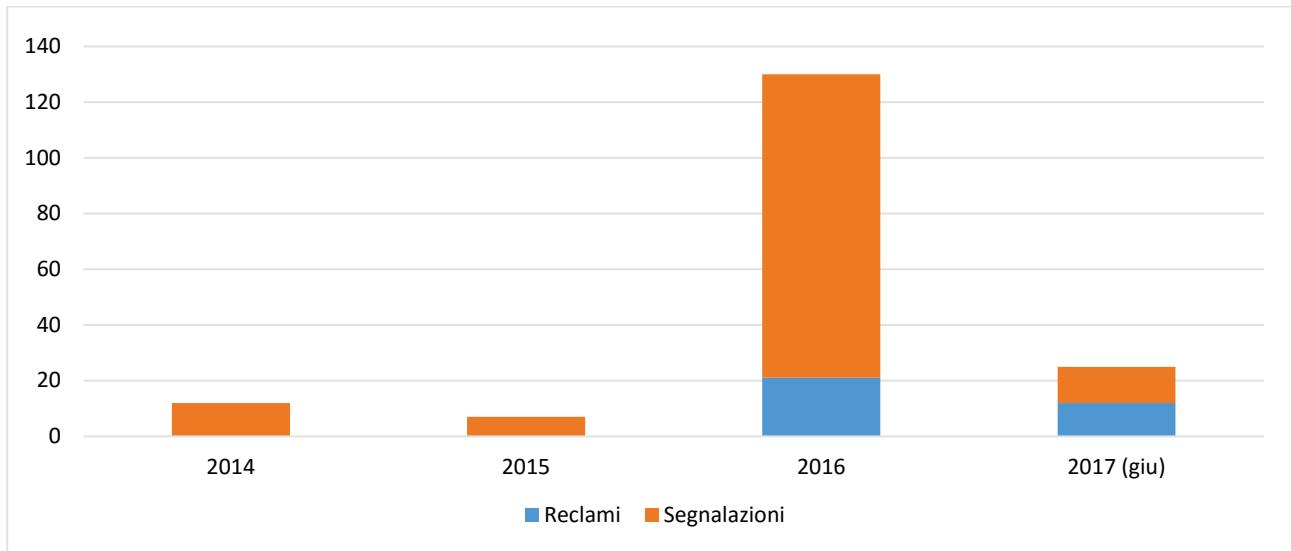
Altresì, si rappresenta che ai sensi dell'articolo 26 ("Relazione sull'esecuzione del presente Regolamento") del Regolamento (UE) n. 1177/2010 l'Autorità, ha pubblicato, in data 29 maggio 2017, una relazione sull'attività dei due anni civili precedenti, che contiene, in particolare, una descrizione delle azioni adottate per applicare le disposizioni del Regolamento e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni stesse.

L'Autorità, in qualità di organismo responsabile dell'applicazione del citato Regolamento UE n. 1177/2010 nel corso degli anni 2016-2017, ha ricevuto dai passeggeri reclami e segnalazioni, come meglio illustrato nel grafico che segue, da cui è ben visibile il picco verificatosi a ridosso dell'estate 2016.

Figura 8. Andamento dei reclami e segnalazioni in ingresso settore mare e vie navigabili interne

Nel complesso, nel periodo 1° giugno 2016 – 15 giugno 2017, sono pervenuti all’Autorità 143 tra segnalazioni e reclami, nel settore marittimo.

Il grafico a istogrammi che segue, permette di constatare con maggiore evidenza l’andamento dei reclami e delle segnalazioni pervenute all’Autorità nel corso del periodo in cui l’Autorità ha svolto le proprie competenze di Organismo responsabile dell’applicazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Figura 9. Reclami e segnalazioni. Trasporto via mare e vie navigabili interne (2014-2017)

In tema di obblighi previsti dal Regolamento (UE) 1177/2010, le fattispecie esaminate con maggior frequenza, nel periodo di riferimento, ai sensi del d.lgs. n. 129/2015, riguardano la mancata diffusione da parte degli operatori di informazioni tempestive e complete ai passeggeri in caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera, la mancata offerta al passeggero, sempre nell’ipotesi di cancellazione o ritardo, di un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili ovvero il rimborso del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, nonché la violazione dei termini previsti dal Regolamento (UE) 1177/2010 per fornire una risposta definitiva ai reclami di prima istanza.

Nell’ambito del periodo di riferimento sono stati avviati 6 procedimenti sanzionatori nei confronti di vettori in relazioni a violazioni della normativa in materia di tutela dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne.

Con la delibera n. 9/2017 è stata aperta un’istruttoria concernente violazioni dell’articolo 16, par. 1, e dell’articolo 24, par. 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che, rispettivamente, obbligano il vettore a: i) informare i passeggeri, in

caso di cancellazione o ritardo alla partenza, non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto, della situazione, dell'orario di partenza e di arrivo previsti; ii) comunicare ai passeggeri l'esito dei reclami, con la fissazione del termine di un mese per una risposta interlocutoria e di due mesi per la risposta definitiva.

Con le delibere n. 10/2017 e n. 19/2017 sono stati avviati due procedimenti aventi entrambi ad oggetto violazioni del summenzionato art. 24, par. 2, nonché dell'art. 18, par. 1, del Regolamento, che riconosce al passeggero il diritto al trasporto alternativo verso la destinazione finale o al rimborso del prezzo del biglietto, in caso di cancellazione o un ritardo alla partenza superiore a novanta minuti.

Con la delibera n. 45/2017 è stato avviato un procedimento concernente la violazione dei sopra citati articoli 16, par. 1, 18, par. 1, e 24 par. 2, del Regolamento.

Con la delibera n. 64/2017 è stata aperta un'istruttoria, oltre che per la violazione dei citati articoli 16, par. 1 e 18, par. 1, anche per l'inosservanza dell'articolo 17, par. 1, della normativa europea, che attribuisce ai passeggeri il diritto all'assistenza materiale (pasti e bevande) in caso di cancellazione o ritardi di viaggi alla partenza con un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto.

I procedimenti avviati con le delibere n. 9/2017, n. 10/2017 e 19/2017 si sono chiusi, rispettivamente, con le delibere n. 59/2017, n. 50/2017 e 60/2017, in cui si è dato atto dell'avvenuto pagamento in misura ridotta delle sanzioni. Le altre istruttorie di cui sopra sono tuttora in corso.

Dal punto di vista delle norme di cui è stata contestata la violazione, si osserva che la violazione dell'articolo 18, in merito alla mancata offerta del trasporto alternativo e del rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate ha dato luogo all'avvio di due procedimenti. Nei casi esaminati, il presupposto del diritto dei passeggeri al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto è stato un ritardo alla partenza superiore a novanta minuti, presupposto che nella fattispecie si è inequivocabilmente avverato ed era a conoscenza del vettore già al momento dell'informativa avvenuta il giorno prima della partenza, relativamente al posticipo della stessa. Nonostante tali circostanze il vettore, sulla base della documentazione in atti, non risulta aver offerto immediatamente al passeggero alcuna scelta violando, così, le disposizioni regolamentari. La mancata offerta dell'alternativa è stata contestata anche laddove, come previsto dalla stessa norma, il ritardo alla partenza superiore a novanta minuti fosse ragionevolmente prevedibile, in relazione al quadro informativo a disposizione del vettore. Nello stesso caso è stata contestata anche l'assenza di informazioni sulla situazione di ritardo.

Altra fattispecie ricorrente, nel periodo in esame, è quella relativa alla violazione dei termini per la trattazione dei reclami di cui all'articolo 24, par. 2, del Regolamento (UE) 1177/2010. La disposizione prevede, in particolare, che "Qualora un passeggero che rientra nell'ambito del presente Regolamento desideri presentare un reclamo al vettore o all'operatore del terminale, lo trasmette entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio. Entro un mese dal ricevimento del reclamo il vettore o l'operatore del terminale notifica al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame. Il tempo necessario per rispondere definitivamente non supera i due mesi dal ricevimento di un reclamo".

Appare opportuno segnalare che con la delibera n. 64/2017 è stato, tra l'altro, avviato un procedimento per la violazione dell'articolo articolo 17, par. 1 ("assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate") del Regolamento (UE) 1177/2010. La disposizione in parola prevede che "Quando un vettore prevede ragionevolmente che la partenza di un servizio passeggeri o di una crociera sia cancellata o subisca un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto di partenza, offre gratuitamente ai passeggeri in partenza dai terminali portuali spuntini, pasti o bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti".

Inoltre, tra le attività poste in essere dall'Autorità nel settore marittimo merita di essere menzionata la cooperazione con gli organismi preposti all'esecuzione del Regolamento (*National Enforcement Bodies* (NEB) europei). Nei casi in cui l'oggetto dei reclami abbia riguardato viaggi il cui punto di partenza era situato in porti di paesi europei, ai sensi dell'articolo 27 ("Cooperazione tra gli organismi preposti all'esecuzione"), si è provveduto alla trasmissione dell'istanza alla competente Autorità responsabile dell'applicazione del Regolamento europeo.

6. Pareri in materia di pratiche commerciali scorrette e/o illecite ai sensi del Codice del Consumo

A cavallo tra i temi della garanzia della qualità dei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico e della tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti vi è la pronuncia da parte dell'Autorità di pareri indirizzati all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) nell'ambito di procedimenti da quest'ultima avviati per l'accertamento di eventuali pratiche commerciali scorrette o illecite da parte di esercenti dei servizi di trasporto, come disciplinate dal Codice del Consumo. In particolare, l'Autorità è, in questi casi, richiesta di pronunciarsi con un proprio parere ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis del Codice del Consumo nonché di disposizioni dedicate del Protocollo di collaborazione con l'AGCM attualmente in vigore.

Al riguardo, nel periodo di riferimento, l'Autorità è stata consultata con riferimento a tre procedimenti avviati dall'AGCM nel 2016 ed aventi ad oggetto, rispettivamente e per quanto di competenza dell'Autorità:

- i comportamenti di due preminenti imprese ferroviarie in relazione alle prassi da questi adottate per il contatto telefonico con la clientela (delle quali è in esame il costo delle chiamate e la maggiorazione prevista per l'acquisto di biglietti per via telefonica) e la comunicazione inerente le tariffe economicamente più vantaggiose per gli utenti su tratte servite da treni appartenenti a diversi segmenti del mercato (di cui si contesta la assenza di adeguata trasparenza ed immediatezza);
- il comportamento di un'impresa di trasporto pubblico locale che, con riferimento ai servizi da questa resi via ferrovia in ambito sovracomunale, fornirebbe informazioni fuorvianti alla clientela a causa della sistematica mancata effettuazione delle corse programmate e di una inadeguata diffusione delle informazioni, che non darebbero conto all'utenza delle soppressioni e della conseguente rimodulazione degli orari delle corse contigue.

Al momento della redazione del presente Rapporto, l'Autorità si è sin qui pronunciata su due dei tre casi con propri pareri resi, rispettivamente, il 15 ed il 27 giugno 2017.

7. Altri rapporti internazionali

Con riferimento alle attività in sede internazionale, oltre a quanto sin qui rappresentato, si segnala che nel periodo di riferimento, sul piano bilaterale, l'Autorità ha tenuto a Roma due incontri con rappresentati dell'Ambasciata francese in Italia aventi ad oggetto, rispettivamente, temi attinenti la liberalizzazione del settore ferroviario e la trasposizione del IV pacchetto ferroviario. L'Autorità ha, altresì, incontrato rappresentanti degli omologhi organismi di regolazione francese, tedesco e spagnolo per l'esame congiunto di temi di comune interesse ed ha in programma a breve un incontro con il regolatore portoghese.

A livello plurilaterale, l'*Independent Regulators' Group - Rail* (IRG-Rail) ha proseguito l'esame e l'approfondimento di temi rilevanti nelle materie di rispettiva competenza, segnatamente nell'ambito dell'accesso alle infrastrutture ed agli impianti di servizio, dei sistemi di tariffazione, del monitoraggio del mercato e dell'attività legislativa. In particolare, sono stati elaborati un documento di posizione sui segmenti di mercato ed i criteri di valutazione dei coefficienti di maggiorazione alla luce della Direttiva 2012/34/UE, nonché linee-guida per il calcolo dei costi diretti. Sono state inoltre condivise esperienze ed informazioni sulle prassi ed i principi nazionali applicati ai canoni per l'accesso all'infrastruttura, agli impianti di servizio ed alle stazioni, nonché dati che, come per gli anni precedenti, hanno alimentato un Rapporto sul monitoraggio del mercato nei diversi paesi, confrontando i dati sulla liberalizzazione del settore, al fine di individuare l'organizzazione e le caratteristiche del mercato ferroviario di ogni nazione ed elaborare un quadro che rappresenti il grado di apertura del mercato a livello europeo. Sui temi inerenti l'attività legislativa il gruppo, dopo l'approvazione del quarto pacchetto ferroviario ha avviato una stretta collaborazione con la Commissione sia in seno al *Network* dei regolatori ferroviari che attraverso *workshop* e gruppi di lavoro, per seguire fin dall'inizio e, in alcuni casi anticipare, l'attività della stessa Commissione europea.

Del gruppo, come riferito in apertura, l'Autorità detiene la vice-presidenza nel 2017 ed assumerà la presidenza nel 2018.

In ambito UE, la rete dei regolatori indipendenti nel settore ferroviario (*European Network of Rail Regulatory Bodies - ENRRB*) ha intensificato le attività di collaborazione con tutte le parti interessate all'utilizzo ed all'accesso all'infrastruttura ferroviaria ed ha avviato il confronto con la piattaforma dei gestori dell'infrastruttura (PRIME) e con gli *stakeholder* per la risoluzione delle maggiori criticità legate all'accesso e all'ottimizzazione dell'infrastruttura. In tale

ambito si sono altresì svolti incontri con l'associazione rappresentativa delle imprese ferroviarie (ERFA) e con *RailNetEurope* (RNE). L'attenzione del *Network* e della Commissione è altrimenti rivolta, in via principale, al recepimento ed alla attuazione delle revisioni apportate dal quarto pacchetto ferroviario ed alla implementazione delle relative misure. In tal senso fra le priorità si registra la necessità di fare in modo che la possibile apertura del mercato ai servizi di trasporto ferroviario nazionale non comprometta l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti. È inoltre in via di definizione l'atto di esecuzione avente ad oggetto i servizi ausiliari che riveste grande importanza, tra l'altro, per il profilo di intermodalità ad esso sotteso. Infatti, uno dei principali temi è quello della qualificazione di alcuni servizi, aventi carattere non strettamente ferroviario (ad esempio i servizi portuali annessi a stazioni ferroviarie) e della possibilità che essi siano coperti dalla direttiva "Recast".

Sul tema dei corridoi ferroviari, oltre a quanto sopra rappresentato, in particolare con riferimento all'estensione alla Croazia dell'Accordo di collaborazione tra organismi di regolazione, l'Autorità ha partecipato alle Giornate dedicate al tema delle TEN-T, le reti trans-europee di trasporto, organizzate dalla Commissione europea e dalla Presidenza olandese, nel corso delle quali si è discusso dello sviluppo e del finanziamento delle TEN-T cui hanno preso parte anche i Ministri UE dei Trasporti che hanno adottato, al riguardo, una Dichiarazione. I Ministri hanno riaffermato la rilevanza delle reti come volano per la crescita sostenibile, la competitività e la coesione territoriale della UE, sottolineando la necessità di ulteriori finanziamenti privati e pubblici a copertura degli investimenti sulle reti stesse, riconoscendo l'opportunità che lo sviluppo delle reti transeuropee rappresenta, in particolare con riguardo alle nuove tecnologie, ai comportamenti dei passeggeri nel campo della mobilità, alla digitalizzazione ed all'automazione del trasporto merci. A conclusione delle giornate TEN-T anche i rappresentanti di settore e quelli dei corridoi ferroviari hanno redatto una dichiarazione (*Sector Statement*) nella quale sono stati indicati 10 progetti prioritari che la Commissione UE ha iniziato a monitorare, in collaborazione con gli organismi di regolazione dedicando specifiche riunioni di coordinamento tra le amministrazioni, i rappresentanti di settore, i rappresentanti dei corridoi ferroviari e i regolatori.

In ambito aeroportuale, l'Autorità partecipa al Forum degli organismi di regolazione nel settore aeroportuale (c.d. Forum di Salonicco) attraverso il quale la Commissione europea dialoga con i regolatori di settore in ordine alla attuazione della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali. In particolare, nel periodo di riferimento, sono stati pubblicati due *guidance paper* di orientamento per l'attuazione della Direttiva. Il primo contiene raccomandazioni sulle modalità di attuazione dei requisiti ivi previsti in materia di procedure di consultazione e trasparenza, con un *focus* particolare sulla consultazione per la determinazione dei diritti aeroportuali. Il secondo formula raccomandazioni circa le modalità di determinazione del costo medio ponderato del capitale da parte dei gestori aeroportuali o dei regolatori ed indica la metodologia preferita per la determinazione dei parametri rilevanti. Nel corso del periodo in esame è stato costituito un ulteriore sottogruppo di lavoro con il compito di analizzare le metodologie e le prassi regolatorie utilizzate per la verifica del potere di mercato dei gestori aeroportuali; in particolare, si intende produrre raccomandazioni in merito alla teoria ed ai principi sottostanti all'applicazione di un *market test* per tutti i gestori aeroportuali al fine di stabilire quali gestori necessitino di regolazione economica. Altro obiettivo è quello di procedere alla definizione di criteri operativi per individuare i gestori aeroportuali con significativo potere di mercato.

L'Autorità partecipa, inoltre, ai *Network* degli organismi di regolazione incaricati della tutela dei diritti dei passeggeri. E ciò, con riferimento alle tre modalità di trasporto (e, conseguentemente, ai tre fori europei) in relazione ai quali essa esercita le proprie competenze, ossia il trasporto via ferrovia, via autobus e via mare e vie navigabili interne. A questo ultimo proposito si evidenzia che, in linea con l'apertura della Commissione verso l'intermodalità dei diversi settori dei trasporti, è stata avviata anche una consultazione su una possibile iniziativa a livello dell'UE in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto multimodale, cui pure l'Autorità ha partecipato.

In sede OCSE, l'Autorità partecipa al *Network of Economic Regulators*, costituito nel novembre 2013 ed operante nell'ambito del *Regulatory Policy Committee* dell'OCSE per la promozione del dialogo e dello scambio di esperienze fra regolatori indipendenti di diversi paesi a livello internazionale con responsabilità nei settori delle comunicazioni, dell'energia, del sistema idrico oltre che dei trasporti. Tra i documenti di interesse prodotti nel corso del periodo di riferimento, quello intitolato "Creating a Culture of Independence Practical Guidance against Undue Influence", contenente indicazioni e consigli per evitare contrasti fra gli obblighi di trasparenza, obiettività e divieti di conflitti interessi che i regolatori devono assicurare e le possibili interferenze che gli stessi regolatori rischiano continuamente di subire. I lavori del *Network* sono attualmente focalizzati sulla revisione e pubblicazione nel 2018 del *Product Market Regulation* il cui scopo è quello di fornire, fra gli altri, indicatori sulla indipendenza, *accountability* e ambito di attività

dei Regolatori in diversi settori (tra i quali le telecomunicazioni, l'elettricità, il gas, le poste, ma anche il trasporto via ferrovia, aereo, e strada) individuati a partire dal 1975 e sul coinvolgimento degli *stakeholder* nei processi del regolatore, con particolare riguardo a quelli relativi all'opportunità che la consultazione degli *stakeholder* sia svolta sia nella forma tradizionale delle procedure di *notice and comment*, sia con altre forme, non alternative, ma complementari, quali la designazione di gruppi di esperti.

Di interesse i lavori della tavola rotonda organizzata nell'ambito del *Summit 2016* dell'*International Transport Forum*, che hanno riguardato le tematiche attinenti all'Analisi di Impatto della Regolazione (AIR). Dagli studi esaminati per il settore ferroviario è emersa, in particolare, la crescente concorrenza nell'alta velocità italiana, segnalata come *best practice*. Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha altresì partecipato ai lavori del *Club of Regulators*, un foro che riunisce accademici e *practitioner* presso l'Università Dauphine di Parigi, che hanno avuto ad oggetto, in particolare, i modelli della cooperazione tra autorità indipendenti di regolazione e antitrust e la cooperazione tra regolatori delle *utilities*.

8. Procedure e garanzie nei procedimenti sanzionatori

8.1. Il regolamento concernente le procedure per lo svolgimento delle attività ispettive dell'Autorità

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha adottato un regolamento dedicato allo svolgimento delle attività ispettive dell'Autorità (delibera n. 11/2017). In particolare, stante la generalità e l'eterogeneità della normativa vigente in tale ambito, è risultato opportuno predisporre una disciplina di dettaglio volta a ricondurre ad unità le diverse disposizioni (anche regolamentari), ad organizzare internamente l'attività ispettiva, ad apprestare garanzie per i soggetti sottoposti ad ispezione. L'esigenza di un apposito regolamento, avvertita, peraltro, da altre Autorità indipendenti che si sono dotate di analoghi atti, è emersa anche in ragione dell'evoluzione della giurisprudenza sovranazionale e interna, che riconoscono la diretta lesività dell'attività ispettiva nei confronti delle imprese che ad essa sono sottoposte.

Per quanto riguarda i profili propriamente organizzativi, viene in rilievo la distinzione di ruoli tra il Consiglio, titolare di funzioni autorizzative e programmate in materia ispettiva, e gli Uffici, competenti in ordine alla proposta di ispezioni e al concreto svolgimento delle stesse. A quest'ultimo riguardo, si prevede che l'Autorità possa avvalersi dell'apporto collaborativo di altri organi dello Stato, anche secondo apposite convenzioni o protocolli d'intesa. Va menzionata, in proposito, la collaborazione con la Guardia di Finanza, attivabile sulla base del Protocollo d'intesa stipulato in data 18 marzo 2016. Possono, altresì, essere svolte iniziative ispettive in collaborazione con altre Autorità indipendenti.

In merito ai profili garantistici, inscindibili dal principio di trasparenza, occorre menzionare le previsioni, nel rispetto del quadro normativo vigente, relative ai presupposti legittimanti l'attività ispettiva e i poteri accertativi degli ispettori, i quali possono procedere solo se appositamente incaricati e previa presentazione, al soggetto ispezionato, della documentazione indicante l'oggetto dell'accertamento. Si riconoscono al destinatario dell'ispezione la facoltà di avvalersi dell'assistenza di un consulente di fiducia e il diritto di ricevere copia del verbale ispettivo, in cui devono essere riportate le operazioni svolte, con particolare riferimento alle dichiarazioni, ai documenti e agli altri elementi acquisiti. Non ultimo, il materiale raccolto in sede ispettiva può essere utilizzato soltanto per lo scopo per il quale è stato richiesto ed è tutelato dal segreto d'ufficio ai sensi della normativa vigente.

8.2. Le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha, altresì, adottato le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie (delibera n. 49/2017). Tale scelta trova fondamento nell'orientamento consolidato, sia in ambito sia nazionale che internazionale, in materia di sanzioni di competenza delle Autorità di regolazione e garanzia, secondo il quale costituisce *best practice* l'adozione di *guidelines* volte ad assicurare coerenza, trasparenza e obiettività nell'esercizio della potestà sanzionatoria. L'adozione delle linee guida costituisce l'esito della consultazione pubblica avviata con la delibera n. 134/2016. Nell'atto in esame viene chiarito, in modo da non irrigidire la discrezionalità valutativa nella determinazione della sanzione, che l'Autorità potrà motivatamente derogare agli orientamenti ivi contenuti per ottenere un particolare effetto dissuasivo o per tenere conto di particolari condizioni economiche dell'agente.

Sono quindi specificati i canoni di commisurazione astrattamente contemplati dal legislatore, tenendo conto delle differenze tra i parametri previsti dalla legge n. 689 del 1981, applicabili alle fattispecie rientranti nella competenza sanzionatoria generale dell'Autorità, e i criteri di quantificazione delle sanzioni relative alle violazioni dei diritti dei

passeggeri, stabiliti dai decreti legislativi n.70 del 2014, n. 169 del 2014 e n. 129 del 2015, attuativi, rispettivamente, dei regolamenti europei in tema di trasporto ferroviario, tramite autobus, marittimo e per vie navigabili interne. Le due tipologie procedurali hanno in comune, da un lato, i criteri normativi di quantificazione costituiti dalla gravità.

Le linee guida scompongono il *quantum* della sanzione nell'importo-base e nel relativo adeguamento (che si attua mediante le circostanze aggravanti e attenuanti, che precisano e concretizzano gli altri criteri astrattamente previsti dal legislatore), ferma restando la necessità di rispettare i limiti edittali normativamente previsti. Vengono inoltre specificati il meccanismo applicativo del concorso di circostanze e il grado d'incidenza massima di queste ultime sull'importo base della sanzione. Sono indicate le modalità di applicazione dell'istituto del cumulo giuridico delle sanzioni, in base al quale il soggetto che con un'unica condotta commette più violazioni soggiace alla sanzione prevista per l'infrazione più grave, ferme restando le specifiche discipline di settore, previste, in particolare, nell'ambito della tutela dei diritti dei passeggeri.

9. Organizzazione e funzionamento dell'Autorità

9.1. Finanziamento

Esaurita la fase del contributo una tantum anticipato dalla AGCM, l'Autorità è interamente finanziata con il contributo delle imprese del settore determinato su base annuale con atto sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Quanto alla misura del contributo - che, in base alle norme istitutive, non può eccedere l'uno per mille del fatturato riferito all'ultimo esercizio dell'impresa - anche per il 2017 tale misura (fissata prudenzialmente nello 0,6 per mille del fatturato) è stata determinata in esito ad un procedimento comprensivo di una fase di consultazione pubblica, concluso con la n. 139 del 18 gennaio 2017. Inoltre, anche per il 2017, con finalità di semplificazione degli adempimenti cui sono tenuti gli operatori, e per ragioni di efficienza e di economicità delle attività amministrative di verifica e riscossione inerenti l'applicazione del prelievo, è stato stabilito che il versamento non sia dovuto per contributi di importo inferiore a 3.000 euro. Allo stesso modo, anche per il 2017, talune voci dei ricavi sono state escluse dalla determinazione del fatturato rilevante a fini contributivi¹⁸ e disposizioni specifiche sono state introdotte per tenere conto delle caratteristiche particolari di ciascuna delle industrie rilevanti¹⁹. Anche per il 2017, è stato previsto che le imprese avessero la possibilità di versare entro il 28 aprile 2017 i due terzi dell'importo dovuto rinviando il saldo del residuo terzo ad una data comunque anteriore al 31 ottobre 2017.

Riguardo ai contributi dovuti per gli esercizi precedenti, al momento della redazione del presente Rapporto è stata completata la fase accertativa per il recupero delle somme dovute e, anche parzialmente, non versate dai soggetti tenuti

¹⁸ Quali, attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità, attività svolte interamente all'estero; contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; contributi in conto esercizio erogati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in forza di contratti di programma–parte servizi, nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale; ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali, derivanti dall'“equivalente incremento della tariffa di competenza” applicata con l’entrata in vigore del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, come convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all’adeguamento ed al miglioramento delle strade e autostrade in gestione diretta ANAS S.p.A.; ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale.

¹⁹ Per i soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata alla data di pubblicazione della delibera n. 139/2016, relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono: a) per il trasporto passeggeri: a1) trasporto nazionale eseguito interamente nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-novies, allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633), aliquota attualmente in vigore; a2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. 633/1972; b) per il trasporto merci: b1) trasporto rilevante ai fini IVA nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 22%, aliquota attualmente in vigore; b2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del D.P.R. 633/1972. D'altra parte, per i soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo è determinato: a) per il trasporto passeggeri: fatturato moltiplicato per il rapporto tra il numero dei passeggeri imbarcati e/o sbarcati nel territorio italiano nell'esercizio di riferimento ed il numero totale dei passeggeri imbarcati e/o sbarcati durante il medesimo esercizio, sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità di sistema portuale; b) per il trasporto merci: fatturato moltiplicato per il rapporto tra la quantità delle merci imbarcate e/o sbarcate nel territorio italiano nell'esercizio di riferimento e la quantità totale delle merci imbarcate e/o sbarcate durante il medesimo esercizio (secondo le unità di misura comunemente utilizzate per il calcolo della diverse tipologie di merce trasportata), sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità di sistema portuale. Restano escluse dall'applicazione dei suddetti criteri le attività svolte dalle imprese di cabotaggio per le quali il fatturato rilevante è calcolato con i criteri generali indicati per tutte le imprese di trasporto.

al versamento del contributo per l'anno 2015 ed è in corso di formazione il ruolo coattivo a cura del concessionario nazionale della riscossione con il quale nel corso del 2015 è stata sottoscritta apposita convenzione.

9.1.1. Il giudizio di costituzionalità e la delibera ricognitiva delle attività concretamente svolte

Nel periodo di riferimento le disposizioni della legge istitutiva dell'Autorità in materia di autofinanziamento sono state oggetto di una sentenza (n. 69/2017) con la quale la Corte Costituzionale ha dichiarato non fondate le questioni di legittimità costituzionale sollevate dal TAR Piemonte (ordinanza n. 1746/2015) in ordine ad alcune disposizioni delle norme istitutive che – ad avviso del giudice remittente – attribuiscono all'Autorità un potere di imporre una prestazione patrimoniale senza individuarne puntualmente i presupposti. La rimessione alla Corte è intervenuta nell'ambito di giudizi pendenti dinanzi al TAR Piemonte in ordine alle procedure di autofinanziamento dell'Autorità per gli anni 2014 e seguenti.

Nella sentenza n. 69/2017 il giudice costituzionale ha osservato che il potere impositivo dell'Autorità trova limiti e vincoli procedurali adeguati ad arginare le asserte eccessive discrezionalità delle determinazioni adottate ed imprevedibilità degli oneri contributivi posti a carico dei soggetti tenuti al versamento. È stata, altresì evidenziata la natura partecipativa dei procedimenti dell'Autorità, che ne accresce i caratteri di imparzialità, obiettività e trasparenza. Anche l'entità del contributo non risulta rimessa ad una determinazione unilaterale, essendo correlata alle esigenze operative dell'Autorità risultante dai bilanci preventivi e dai rendiconti della gestione. La Corte ha osservato, inoltre, che la base imponibile nel "fatturato" può essere individuata in base a criteri tecnici di carattere economico e contabile e che la platea dei soggetti obbligati è quella degli operatori in concreto assoggettati all'attività dell'Autorità.

In esito alla sentenza, ed al fine di assicurarne la concreta applicazione, l'Autorità ha in ogni caso ritenuto di svolgere una ricognizione delle attività da essa concretamente svolte in modo da giungere ad una conforme perimetrazione dei soggetti tenuti alla contribuzione (delibera n. 75 del 31 maggio 2017). Con lo stesso provvedimento, ha dato mandato agli Uffici di procedere alla eventuale revisione, d'ufficio o a fronte di specifica istanza, delle posizioni dei soggetti individuati quali tenuti al versamento del contributo per gli effetti delle delibere n. 10/2014, n. 78/2014, n. 94/2015 e n. 139/2016, e di provvedere ad ogni conseguente adempimento.

9.2. Bilancio e acquisti

Nel 2016, il risultato di gestione dell'Autorità è stato pari a 1.270.951,10 euro in flessione del 62% rispetto al 2015. Tra le entrate, la voce più rilevante è rappresentata dal contributo delle imprese del settore previsto dall'art. 37 comma 6, lett. b) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, ed è pari a 11.340.134,92 euro. Nell'esercizio 2017, tale contributo è previsto in misura pari a 19.400.000 euro. Riguardo alle spese, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, le stesse sono state consuntivate nel corso del 2016 in € 10.257.024,57 euro e sono previste nel 2017 per un importo pari a 19.830.000 euro in ragione del programmato completamento della pianta organica del personale di ruolo. Riguardo al regime di tesoreria, avendo provveduto nel corso del 2016 al versamento in tesoreria statale delle disponibilità liquide per il tramite del cassiere incaricato presso la Banca Nazionale del Lavoro, l'Autorità opera in regime di tesoreria unica ai sensi dell'art. 1 della l. 28 dicembre 2015, n. 208, commi 742-746.

In relazione ai vincoli di finanza pubblica, che impongono anche 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 58 della legge 388/2008, nel periodo di riferimento l'Autorità ha fatto uso della convenzione quadro per l'acquisto di buoni pasto sostitutivi del servizio mensa, degli arredi, della telefonia mobile e dell'accordo quadro per i servizi di trasferta e di missione. Inoltre è stato ampiamente utilizzato il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA) e la centrale di committenza SCR Piemonte per l'acquisto di beni e servizi di valore inferiore alla soglia comunitaria.

In materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro l'Autorità ha affidato, alla fine del 2016, la gestione del relativo servizio mediante adesione alla Convenzione Consip, in un'ottica di contenimento della spesa e ai sensi di quanto previsto dalla normativa vigente, che stabilisce che le autorità indipendenti possono ricorrere alle suddette Convenzioni ovvero ne debbono utilizzare i parametri di prezzo-qualità come limiti massimi per la stipulazione dei contratti. Il servizio è stato affidato per il triennio 2017 – 2019 e comprende le attività di competenza del Responsabile del servizio di prevenzione e protezione, del Medico competente e dei relativi servizi di formazione, ai sensi della normativa vigente.

9.3. Personale

Completate le procedure concorsuali avviate nel mese di ottobre 2015, alla data del 30 giugno 2017 l'Autorità impiega 80 unità di personale di ruolo delle quali 9 con qualifica di dirigente, 57 con qualifica di funzionario e 14 con qualifica di operativo. Al personale a tempo indeterminato si aggiungono, sempre alla data del 30 giugno 2017, 4 unità di personale con contratto di diretta collaborazione con il Presidente ed i Componenti, il Portavoce del Presidente e n. 6 esperti. Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha altresì approvato l'elenco degli esperti ad alto livello di specializzazione (per le aree giuridica, economico-finanziaria, tecnico-ingegneristica e informatica) che ha validità di 24 mesi decorrenti dalla data della sua pubblicazione sul sito *web* dell'Autorità. Agli elenchi l'Autorità attinge per formare le *short-list* di esperti tra i quali selezionare, sulla base di una valutazione comparativa dei *curricula*, il profilo o i profili di volta in volta rilevanti.

9.3.1. Valutazione della *performance* e progressioni di carriera

In applicazione del sistema di misurazione e valutazione della *performance* – c.d. *Performance Management* – adottato dall'Autorità nel 2015, destinato a tutto il personale di ruolo ed ispirato a principi di meritocrazia e di miglioramento continuo della *performance*, è stata effettuata una attività di monitoraggio infrannuale e si è conclusa la rendicontazione e valutazione finale degli obiettivi assegnati al personale di ruolo per l'anno 2016 con l'attribuzione dei relativi premi di risultato. Nel periodo di riferimento, il *Performance Management* è stato, altresì, oggetto di una revisione finalizzata ad assicurare una maggiore selettività del sistema, dare risalto alla natura incentivante dell'istituto del premio di risultato e valorizzare la meritocrazia. La revisione del sistema ha preso le mosse dalle proposte formulate dal Nucleo di valutazione tenendo conto dell'esperienza maturata nel primo biennio di applicazione del sistema.

Nel corso del periodo di riferimento, il Consiglio ha altresì approvato il Regolamento sulle progressioni di carriera del personale, che ha trovato prima applicazione con le determinazioni adottate dall'Autorità in ordine a tali progressioni al termine del primo biennio di valutazione del personale di ruolo.

9.3.2. Il dialogo con le rappresentanze sindacali

Le relazioni sindacali hanno ricevuto nuovo e positivo impulso con l'approvazione dell'Accordo sul lavoro straordinario del personale per l'anno 2017, l'Accordo sui Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, l'Accordo sulla individuazione dei parametri per l'attribuzione al personale dei passaggi di livello stipendiale e di qualifica di cui al Regolamento sopra citato per il biennio 2015 – 2016, l'Accordo per la determinazione dei criteri per l'allocazione dei costi inerenti l'attivazione delle polizze sanitarie, l'Accordo sul premio di risultato per il personale anni 2016, 2017 e 2018 e una dichiarazione finalizzata a costituire un tavolo tecnico paritetico per approfondire le tematiche gestionali connesse al sistema di *Performance Management* valido per il biennio 2017/2018 alla luce della esperienza applicativa che deriverà dalla applicazione del nuovo sistema.

9.3.3. Formazione e tirocini

In linea con gli Obiettivi programmatici dell'Autorità per il biennio 2016 – 2017 ed in particolare con quanto stabilito nell'ambito delle priorità e degli obiettivi prestazionali per il 2016, finalizzati a “Sviluppare le competenze professionali del personale, attraverso iniziative di formazione da svolgersi prioritariamente assieme alle altre Autorità indipendenti e in collaborazione con Università italiane ed europee”, nel corso del 2016 è stata elaborata una proposta di Piano formativo a favore del personale dipendente dell'Autorità. Tale proposta è stata oggetto di confronto con le Organizzazioni Sindacali operanti presso l'Autorità ed in esito a tale confronto in data 9 marzo 2017 è stato approvato il Piano formativo del personale relativo all'anno 2017. Il Piano prevede la gratuità, per la maggior parte delle iniziative ivi previste, in ragione dell'utilizzo di personale interno all'Autorità per l'effettuazione di alcuni corsi, di formazione acquisibile tramite il catalogo dell'offerta formativa della Scuola Nazionale dell'Amministrazione e di ulteriori corsi di formazione compresi nella spesa già autorizzata per l'acquisizione di alcuni servizi, in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro ed in materia di utilizzo degli strumenti informatici.

Nell'ambito delle iniziative già realizzate nel 2016, si è tenuto un modulo di formazione, organizzato dal Consiglio Regionale del Piemonte e finalizzato a fornire ai dipendenti dell'Autorità un'adeguata preparazione sul tema della trasparenza, alla luce delle nuove norme vigenti per le pubbliche amministrazioni. Si segnala inoltre che nel corso del 2016 sono stati effettuati alcuni seminari specialistici di approfondimento su determinate materie di competenza dell'Autorità. Una sessione di formazione è stata, altresì, curata dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e

Protezione dell'Autorità, in materia di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione delle emergenze a favore dei dipendenti designati a tale incarico.

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha, altresì, attivato tirocini formativi e di orientamento 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 dell'Autorità) e di tipo extracurriculare (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).

9.4. Organizzazione

9.4.1. Sede ed Uffici

L'Autorità ha mantenuto 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. Anche per gli Uffici di Roma, l'insediamento dell'Autorità a titolo gratuito presso i locali messi a disposizione dalla Agenzia delle Dogane e dei Monopoli non ha subito evoluzioni.

L'assetto organizzativo dell'Autorità è quello di cui al Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento approvato il 23 maggio 2016.

L'organo amministrativo di vertice è il Segretario generale, nella persona del Dott. Guido Impronta. A norma della legge istitutiva (art. 37, comma 1-bis, ultimo periodo, del decreto legge n. 201/2011) e del vigente Regolamento di organizzazione e funzionamento (art. 14), il Segretario generale sovraintende al funzionamento della struttura dell'Autorità articolata in nove Uffici (cinque di *line* e quattro di *staff*), e ne risponde al Presidente. Il Segretario generale assicura altresì ai Componenti ogni collaborazione nello svolgimento dei loro compiti.

9.4.2. Organi collegiali e Garante Etico

Avuto riguardo agli organi collegiali, nel corso del periodo di riferimento, il Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità è stato modificato per prevedere la possibilità di rinnovare per una volta l'incarico triennale dei componenti del Collegio dei revisori nel caso in cui tale rinnovo sia ritenuto opportuno dal Consiglio al fine di assicurare una continuità nella funzione di controllo sui conti. Successivamente a tale modifica regolamentare, alla scadenza del mandato precedente, il Consiglio ha nominato nella qualità di Presidente del Collegio dei revisori il Presidente Raffaele Squitieri, già Presidente della Corte dei Conti, e la Dott.ssa Maria Luisa Pozone, Dirigente del Ministero dell'Economia e delle Finanze, ed il Dott. Angelo Maria Quaglini, magistrato della Corte dei Conti, nella qualità di componenti.

È proseguita, altresì, l'attività svolta dal Nucleo di valutazione, nominato in esecuzione del Regolamento di organizzazione e funzionamento ed incaricato di svolgere attività di valutazione e controllo strategico ai fini della verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio (v. anche infra). Il Nucleo è, alla data della redazione del presente Rapporto, costituito di tre componenti come segue: il Dott. Roberto De Robertis, nella qualità di Presidente, il Prof. Leonardo Falduto ed il Prof. Luigi Puddu, nella qualità di componenti.

Il Prof. Sabino Cassese è stato Garante Etico dell'Autorità nel periodo di riferimento.

9.4.3. L'*Advisory Board*

Per quanto riguarda gli organi collegiali non previsti dalla legge, l'Autorità ha previsto la costituzione di un *Advisory Board* con funzioni consultive del Consiglio. L'*Advisory Board*, costituito in una nuova composizione il 31 maggio 2017 (delibera n. 74), è attualmente composto di sei scelti tra professori universitari ed esperti di formazione economica ed ha il compito di elaborare analisi e studi su temi di interesse dell'Autorità. Nei primi diciotto mesi di attività, il *Board* approfondirà il tema della "Competizione per confronto", oggetto del saggio introduttivo del presente Rapporto. In questa fase, la Dott.ssa Ginevra Bruzzone ed il Prof. Chris Nash coordineranno congiuntamente i lavori del *Board*, che sarà altresì composto dei Professori Giovanni Fraquelli, Marco Ponti, Andrew Smith ed Eddy Van de Voorde.

9.5. Esecuzione delle disposizioni di legge in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione

Nell'ambito degli adempimenti di legge in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione, nel corso del 2016 l'Autorità ha proseguito la propria attività di consolidamento, approvando, prima in via preliminare il 21 luglio 2016 e poi in via definitiva il 27 ottobre 2016, il proprio Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione relativo al periodo 2016/2018. Il Piano tiene conto delle disposizioni previste dal d.lgs. n. 97/2016 (cd. "Foia"), entrato in vigore il 23 giugno 2016, che ha introdotto importanti modifiche al d.lgs. n. 33/2013 recante il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e alla l. n. 190/2012, recante le "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione". Tra le numerose novelle si possono citare quelle finalizzate a rafforzare la trasparenza amministrativa, favorendo forme diffuse di controllo da parte dei cittadini, e, in materia di prevenzione della corruzione, le nuove competenze e funzioni attribuite all'Autorità Nazionale Anticorruzione.

Il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione – Aggiornamento 2016/2018 dell'Autorità ha tenuto conto: (i) di quanto previsto nel nuovo Piano Nazionale Anticorruzione 2016 (PNA), approvato dall'ANAC nel mese di agosto del 2016 che ha dato attuazione alle nuove discipline della materia e ha ribadito e rafforzato il ruolo, i compiti, i poteri e le responsabilità del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT); (ii) delle osservazioni pervenute da parte del Nucleo di valutazione; (iii) di alcune osservazioni pervenute dalle Organizzazioni Sindacali.

L'Autorità ha provveduto ad identificare il RPCT nella figura del Dott. Vincenzo Accardo, dirigente dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale e per lo svolgimento delle attività di supporto del RPCT e, comunque, per assicurare lo svolgimento dei relativi compiti in caso di mancanza, assenza o impedimento è stato individuato, quale sostituto, il Dott. Andrea Ferroni, Funzionario dell'Autorità, in *staff* al Segretario Generale.

A seguito dell'approvazione del Piano, che prevede, in ottemperanza alle disposizioni previste dal d.lgs. n. 97/2016, una misura generale di prevenzione della corruzione relativa alla trasparenza, sono state aggiornate ed integrate numerose sottosezioni della sezione "Amministrazione trasparente" del sito web istituzionale dell'Autorità.

9.6. Rapporti con altre istituzioni nazionali

9.6.1. Le Autorità indipendenti

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha proseguito l'attività di adempimento degli obblighi finalizzati alla razionalizzazione delle Autorità indipendenti, previsti dall'art. 22 del decreto legge 26 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

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. In data 10 dicembre 2015 l'Autorità ha aderito alla Convenzione per la gestione unitaria dei beni strumentali stipulata a dicembre 2014 tra l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e il Garante per la protezione dei dati personali. In tale ambito l'Autorità ha specificamente aderito alla gestione unitaria dei seguenti servizi: affari generali, acquisti e appalti, amministrazione del personale e servizi finanziari e contabili.

Nel corso dell'ultimo anno sono state attivate le seguenti iniziative comuni: affidamento della fornitura di cancelleria normale e tecnica a mezzo di Richiesta di Offerta (RDO) comune sul Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA); affidamento della fornitura di risme di carta per fotocopiatrici e stampanti a mezzo di Richiesta di Offerta (RDO) comune sul Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA). Nei prossimi mesi saranno avviate ulteriori iniziative comuni per l'acquisto di servizi assicurativi.

9.6.2. Protocolli d'intesa e altri rapporti di collaborazione istituzionale

Dopo quelli già convenuti con la Guardia di Finanza, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e con l'Autorità nazionale anticorruzione, in esecuzione dei quali si sono svolte le attività alle quali si è fatto cenno in altre sezioni del Rapporto, l'Autorità ha concluso un nuovo protocollo con l'Autorità garante delle telecomunicazioni (AGCOM), sulla cui base saranno, fra l'altro, sviluppati progetti specifici di comune interesse inerenti servizi ed applicazioni digitali nonché

le connesse esigenze di adeguamento tecnologico e delle reti. Avviati, inoltre, i contatti per la conclusione di un protocollo di collaborazione con l’Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria.

Come riferito anche nei precedenti Rapporti annuali, l’Autorità partecipa, per i profili di competenza, alla redazione del PNR (Piano Nazionale di Riforma) anche in vista dell’esercizio europeo che conduce alla adozione delle c.d. *Country Specific Recommendations* adottate dalla Commissione in esito al ciclo del Semestre europeo. Con il coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero degli affari esteri, l’Autorità partecipa attivamente al tavolo di raccordo avente ad oggetto la partecipazione del governo italiano ai giudizi pregiudiziali dinanzi alla Corte di Giustizia.

9.7. L’Autorità a portata di *click*

L’utilizzo delle moderne tecnologie di comunicazione è di cruciale importanza per dare massimo impatto, sia in termini di informazione e diffusione delle attività regolatorie dell’Autorità, sia in termini di interazione a fini di dialogo, confronto e riscontro con le istituzioni, i soggetti regolati e in ultimo gli utenti dei servizi erogati dagli operatori del mercato di riferimento. Pertanto, in linea con gli obiettivi dettati dal Consiglio e con il piano strategico di attività in ambito di *Information and Communication Technology* (Piano dei Sistemi) annunciato per il biennio 2016-2017, l’Autorità ha condotto azioni mirate a un efficientamento di specifiche attività amministrative, tramite l’implementazione di procedure e strumenti *ad hoc*. Tra le soluzioni tecnologiche implementate, e presentate in dettaglio nelle sotto sezioni del presente capitolo, vi sono: il sistema telematico di acquisizione dei reclami che possono essere presentati dai passeggeri in relazione ai diritti e agli obblighi nel trasporto ferroviario, nel trasporto effettuato con autobus, e nel trasporto via mare e per vie navigabili interne; il sistema di monitoraggio del mercato dei servizi di autotrasporto passeggeri non di linea, e in particolare dell’offerta del servizio taxi; il servizio *web* per l’attestazione del versamento del contributo annuale dovuto dai gestori delle infrastrutture e dei servizi di trasporto regolati per il finanziamento dell’Autorità.

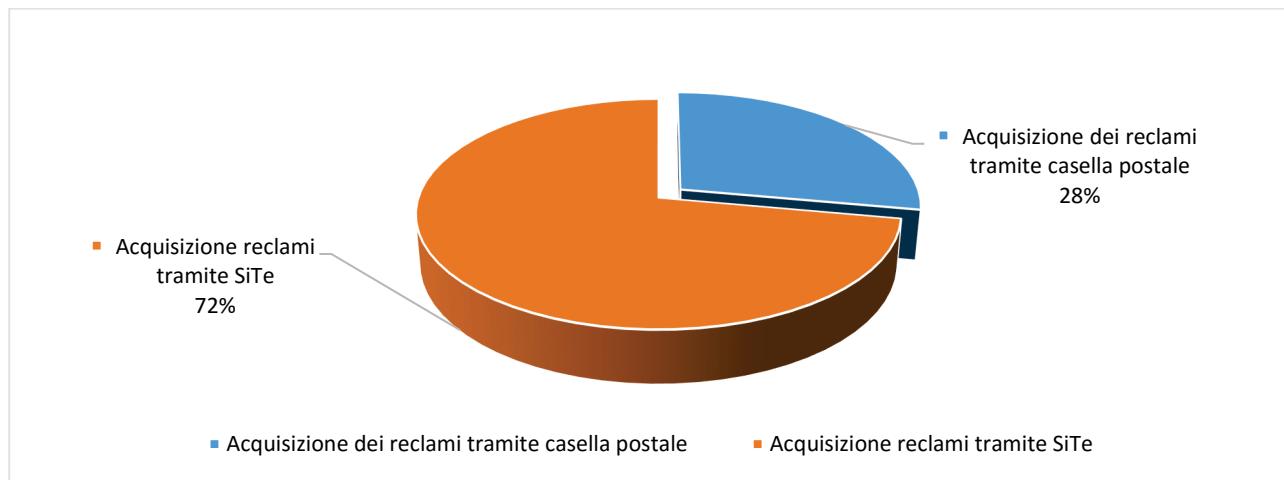
Parallelamente, è stata avviata una riflessione più generale per la progettazione coerente e integrata di una strategia di comunicazione istituzionale. In questo senso, uno dei primi obiettivi a cui tendere nel prossimo futuro è senz’altro quello di rafforzare la presenza digitale dell’Autorità e di renderla sempre più a portata di *click*, attraverso: l’ammodernamento del sito *web*, con interventi di internazionalizzazione (anche in vista del ruolo di Presidenza dell’IRG-Rail), e l’analisi propedeutica all’adozione dei canali sociali più diffusi; l’implementazione di tecnologie che rendano più facile e immediato il flusso degli aggiornamenti delle comunicazioni pubblicate sul *web*; la progettazione e l’implementazione di una *intranet* istituzionale, quale strumento di lavoro interno utile a mettere a sistema risorse e competenze, sviluppare sinergie tra gli uffici e le funzioni dell’Autorità ed aumentare di conseguenza l’efficienza e i tempi delle attività amministrative, con ricadute positive per tutti i portatori di interesse esterni.

9.7.1. Il sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri (SiTe)

La normativa di riferimento prevede che i reclami possano essere presentati anche attraverso strumenti telematici di semplificazione, secondo modalità tecniche stabilite dall’Autorità. A tal fine l’Autorità ha realizzato un sistema di presentazione dei reclami *online*, attualmente disponibile e in via di sperimentazione in una sezione dedicata del sito *web* (SiTe). Il servizio consente, previa registrazione, di presentare il reclamo attraverso una procedura guidata, così da evitare errori nella procedura di caricamento dei dati e dei documenti obbligatori per la presentazione di istanza. L’identificazione dell’utente, tramite accreditamento, elimina la necessità di sottoscrizione autografa del reclamo e il servizio permette di visualizzare la presa in carico della propria pratica e tutto lo storico gestito.

Le prime statistiche di utilizzo del SiTe da parte degli utenti confermano le aspettative: nel periodo gennaio-aprile 2017, oltre il 70% dei reclami pervenuti all’Autorità è stato acquisito tramite il sistema telematico (44 reclami su 61), mentre soltanto il 28% è stato inviato tramite casella postale. Parallelamente, grazie alla procedura guidata, si è registrata una diminuzione significativa dei casi di improcedibilità e inammissibilità delle istanze ricevute a causa di errori, dimenticanze o vizi nella presentazione dei reclami da parte degli utenti.

Dal punto di vista dell’efficientamento amministrativo, l’introduzione di questo canale di comunicazione telematica rappresenta un’opportunità di modernizzazione e semplificazione dei servizi resi all’utenza da parte dell’Autorità, aumentando la capacità di ascolto, dialogo, intervento e miglioramento qualitativo delle proprie attività. Il sistema telematico di acquisizione dei reclami permette infatti di centralizzare la ricezione delle istanze e di conseguenza di rispondere più rapidamente alle stesse, andando ad accorciare i tempi di correzione dei disservizi e adottando misure di prevenzione rispetto a situazioni recidive.

Figura 10. Modalità di acquisizione dei reclami degli utenti (gennaio-aprile 2017)

L'iter di presentazione dei reclami così strutturato si traduce in un incremento in termini di efficienza di tutte le attività svolte in fase di *back office* dagli uffici, e abbchia i tempi di smistamento e di lavorazione delle pratiche, mettendo in atto al contempo un meccanismo di tutela volto al miglioramento continuo del servizio e alla soddisfazione degli utenti finali. Ulteriore vantaggio consiste nel contenimento dei costi (anche ambientali) legati alla produzione di un minor quantitativo di materiale cartaceo, rispondendo alle esigenze di *spending review* dettate dal legislatore.

9.7.2. Monitoraggio sul mercato dei servizi di autotrasporto passeggeri non di linea

Tra i servizi attivati attraverso il sito *web* dell'Autorità, vi è anche quello relativo al monitoraggio del mercato dei servizi di autotrasporto passeggeri non di linea. Ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge n. 201/2011, all'Autorità è assegnata la funzione di monitorare e verificare nel settore del trasporto con taxi la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio, delle tariffe e della qualità delle relative prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e Regioni, previo parere dell'Autorità, provvedono ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei principi dettati dalla legge. Al fine di facilitare l'espletamento di tale funzione istituzionale, in un'ottica di progressiva digitalizzazione nell'acquisizione dei dati, l'Autorità ha implementato un servizio *web* attraverso il quale i soggetti interessati possono compilare e trasmettere via internet e in modalità sicura la modulistica predisposta per il monitoraggio in oggetto. Il sistema semplifica la trasmissione dei dati attraverso la compilazione guidata di moduli pdf, consentendo di unire all'immediatezza dei questionari tipica dei formati cartacei la possibilità di elaborare in automatico le informazioni inserite e di ridurre al minimo le probabilità di errore e i tempi di acquisizione e lavorazione dei dati. Anche in questo caso, come per il sistema telematico di presentazione dei reclami *on line*, l'utente accreditato ha la possibilità di visualizzare lo storico dei moduli trasmessi.

9.7.3. Servizio telematico per le procedure di autofinanziamento

Al fine di snellire le procedure di gestione tra i soggetti regolati e l'Autorità, in un'area riservata del sito *web*, è stato sviluppato un servizio rivolto ai gestori delle infrastrutture e dei servizi di trasporto regolati per l'attestazione del versamento del contributo annuale da essi dovuto per il finanziamento dell'Autorità (art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con la legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni ed integrazioni). Il servizio applicativo consente la compilazione via internet di tutte le informazioni aziendali richieste dall'Autorità ai fini del calcolo del contributo. Il sistema permette alle aziende regolate di compilare, produrre e trasmettere tutti i documenti necessari alla finalizzazione della pratica senza richiedere l'utilizzo di sistemi terzi per la trasmissione dei documenti sottoscritti o di eventuali allegati, e consente di visualizzare lo stato di avanzamento delle pratiche in lavorazione, nonché dello storico di tutte le procedure. Nell'area riservata, cui si accede previo accreditamento, sono presenti tutte le informazioni sulle modalità di calcolo e di dichiarazione del contributo dovuto, nonché le eventuali modalità di invio di comunicazioni relative al pagamento effettuato. L'importanza di questo specifico servizio è data non soltanto dalla modernizzazione e semplificazione dell'acquisizione e della gestione di dati e documenti, ma anche dal contributo che ne deriva nell'ambito di più ampio progetto di definizione di nuovi strumenti di analisi del mercato regolato di riferimento.

9.8. Il Transport Hackathon

Il 26 e 27 novembre 2016 si è svolta la prima edizione del *Transport Hackathon*, un'iniziativa promossa dall'Autorità di regolazione dei trasporti sui temi della *smart mobility* e organizzata presso l'Incubatore I3P del Politecnico di Torino. Questa "maratona di idee", finalizzata a sviluppare soluzioni innovative che consentano di rendere più efficienti i servizi e le infrastrutture del trasporto pubblico, è stata promossa nella convinzione che una buona regolazione dei trasporti debba coniugarsi con l'innovazione e la tecnologia. Circa 60 partecipanti hanno realizzato 12 progetti, dei quali 5 sono stati premiati con l'accoglienza per 3 mesi presso l'incubatore I3P del Politecnico di Torino.

Il primo premio è stato conferito alla piattaforma di *social travelling* Yamgu, che consente di creare percorsi ed itinerari personalizzati, integra il sistema di acquisto elettronico di biglietti ferroviari ed utilizza gli open data relativi alle condizioni meteo per suggerire mete adatte al momento della giornata e al clima. Al secondo posto SerialChiller, un videogioco per dispositivi mobili dedicato ai pendolari che, nei momenti di attesa di bus, treni o aerei, possono sfidare altri viaggiatori per diminuire la percezione del tempo d'attesa. Al terzo posto WeAct (www.weact.today), una piattaforma di segnalazione civica che consente di condividere foto e video riguardanti la prevenzione di un problema o la segnalazione di un pericolo in relazione a mezzi, servizi e infrastrutture di trasporto.

È già programmata una nuova edizione del *Transport Hackathon* che si terrà a Torino il 7-8 ottobre 2017. Come nella prima edizione, i *team* di sviluppo saranno affiancati da *tutor* e mentori dell'Autorità e, nel tempo a loro disposizione, dovranno creare un prototipo e presentare i propri progetti.

Parte terza – Dati economici

1. Introduzione

Questa sezione illustra, attraverso una selezione di dati economici, alcuni aspetti inerenti agli ambiti di intervento dell'Autorità di regolazione dei trasporti ed i principali indicatori quantitativi della domanda e dell'offerta. In continuità con il precedente Rapporto Annuale, i dati sono presentati suddivisi sulla base delle diverse modalità ed infrastrutture di trasporto analizzando i relativi segmenti, e presentandone l'evoluzione nel corso degli ultimi anni. In particolare si esaminano le infrastrutture e i servizi aeroportuali, le infrastrutture stradali, le reti ferroviarie ed i servizi ferroviari, le infrastrutture portuali ed i servizi marittimi, i servizi di trasporto pubblico (di linea e non di linea), nonché gli autoservizi di media e lunga percorrenza.

Ogni ambito è stato analizzato sotto i seguenti profili: (i) il contesto europeo all'interno del quale viene evidenziata la posizione dell'Italia in termini di mercato e di evoluzione storica; (ii-iii) le dinamiche dell'offerta e della domanda in Italia, approfondendo la ripartizione delle quote trasportate tra i vettori e la tipologia di destinazioni (nazionali o internazionali), laddove applicabile; (iv) i principali indicatori relativi alla situazione economico-finanziaria degli operatori ivi attivi. Sono stati computati, a questo scopo, alcuni indicatori economici e finanziari proponendo, ove disponibili, indicatori di qualità dei servizi erogati.

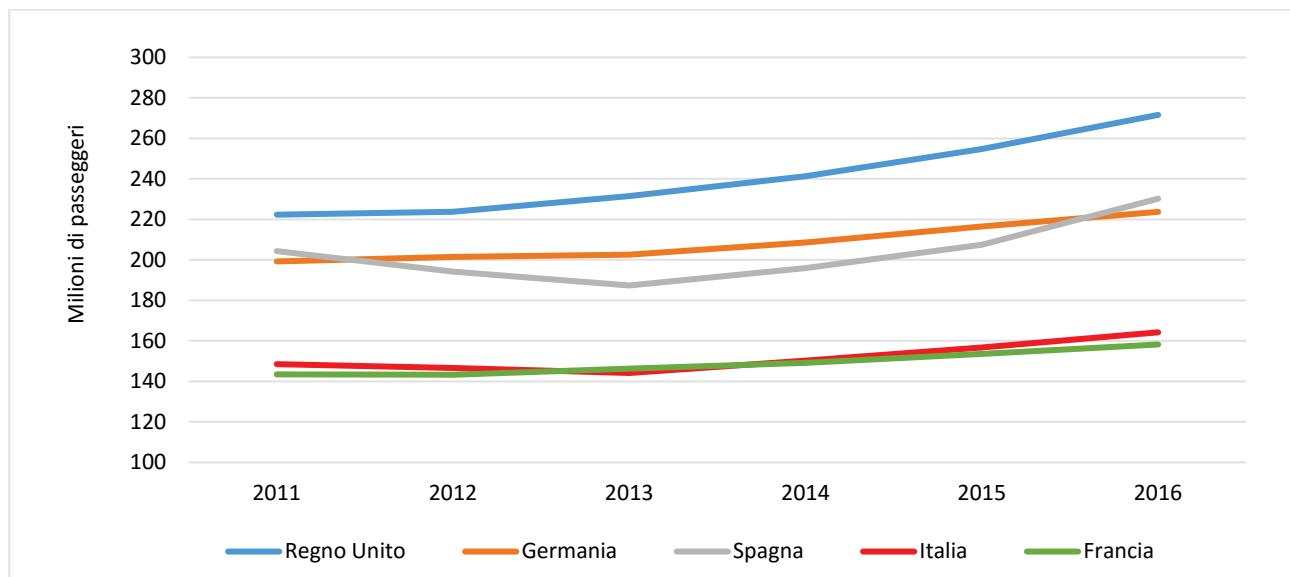
I dati presentati provengono da fonti pubbliche, da fonti terze pubblicamente disponibili o da elaborazioni di dati raccolti dall'Autorità per l'esercizio delle proprie finalità istituzionali. Ne consegue, fra l'altro, che i periodi di riferimento variano a seconda della disponibilità delle relative 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 2016.

2. Le infrastrutture aeroportuali

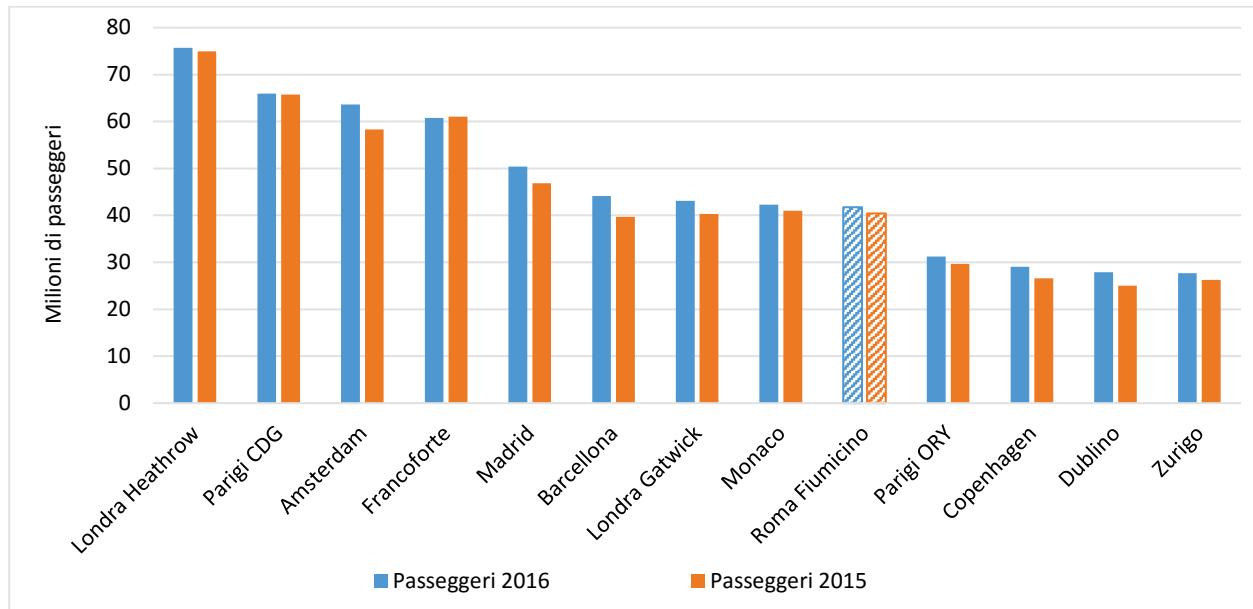
2.1. Situazione europea

L'andamento dei volumi di traffico aereo passeggeri in Europa è in crescita dal 2013; riguardo all'analisi degli *HUB* europei crescono gli aeroporti di Madrid, Barcellona e Amsterdam a scapito degli aeroporti tedeschi.

Figura 11. Andamento traffico passeggeri per singoli paesi europei nel 2016



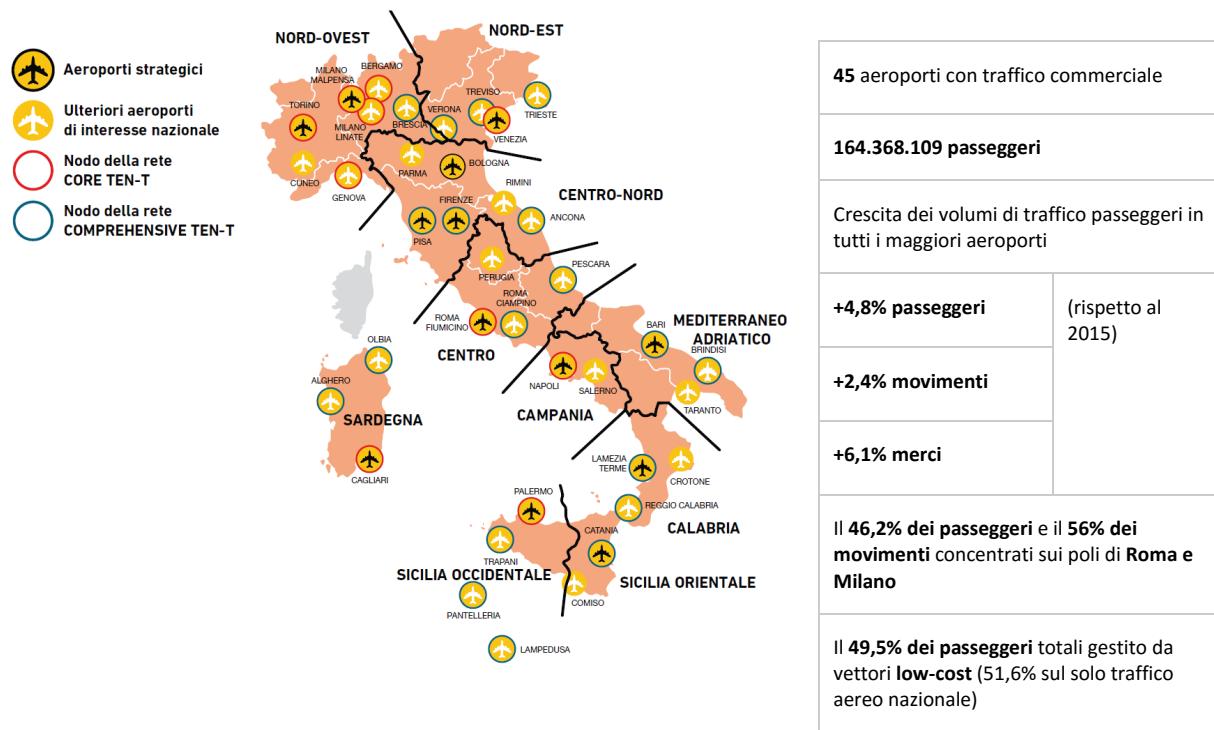
Fonte: Anna Aero.

Figura 12. Classifica dei principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati nel 2016 e nel 2015

Fonte: Anna Aero.

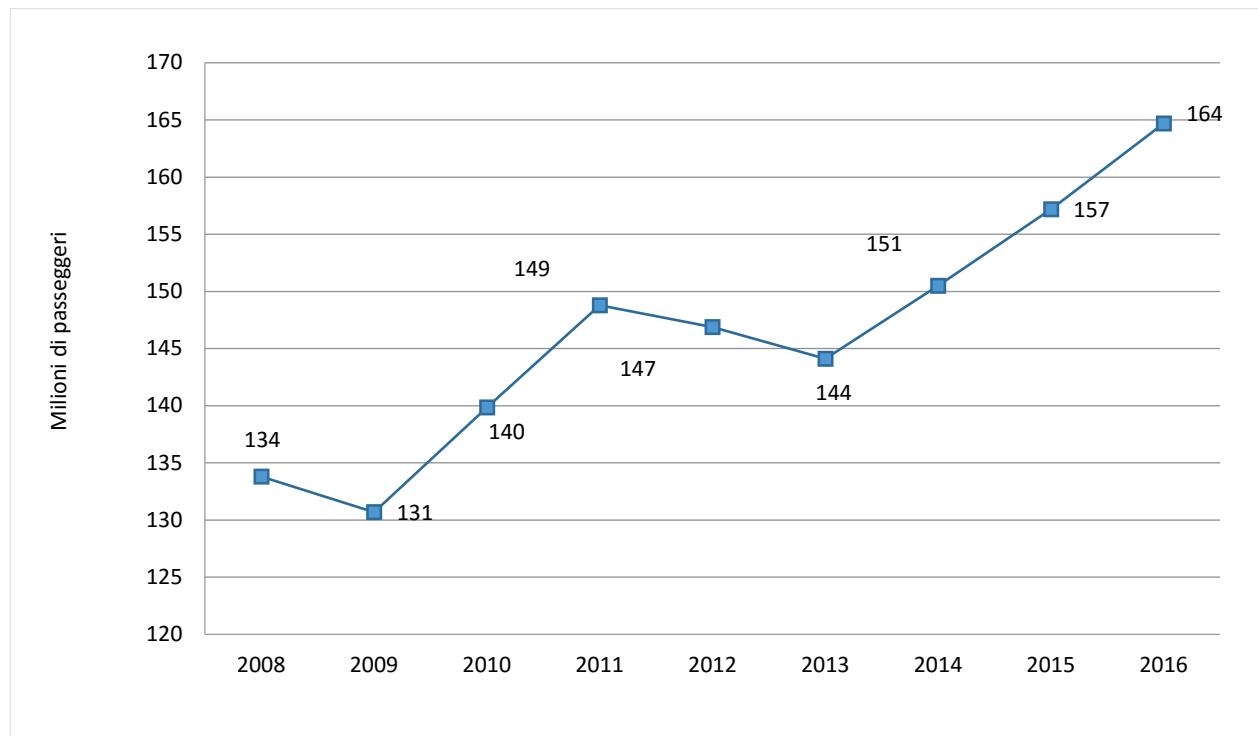
2.2. Situazione italiana: domanda e offerta

Questa sezione riporta l'andamento del traffico passeggeri e merci, in crescita costante dal 2013 nel rispetto delle tendenze europee. I dati disponibili hanno permesso un dettaglio di analisi sulla ripartizione del traffico: in crescita *low cost* e tratte internazionali.

Figura 13. Il sistema aeroportuale italiano nel 2016

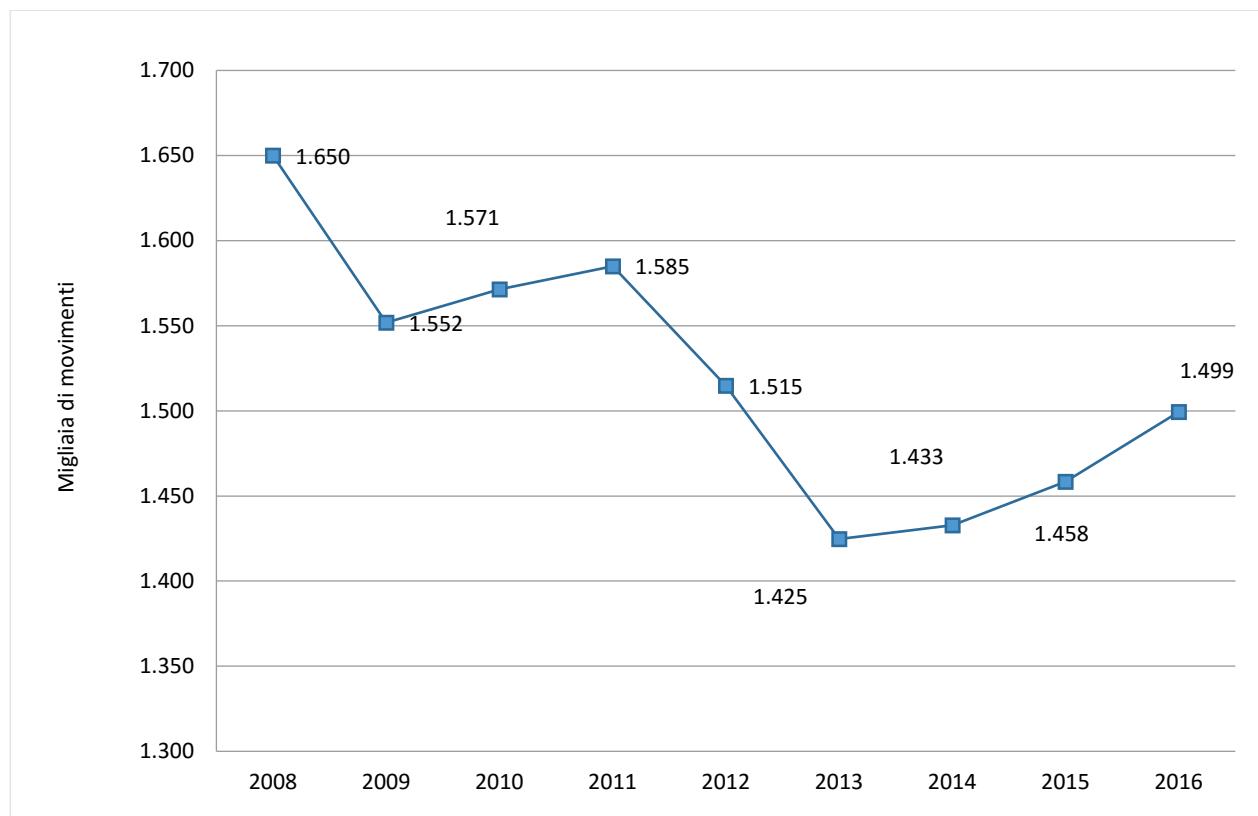
Fonte: ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale.

Figura 14. Andamento del mercato passeggeri in Italia

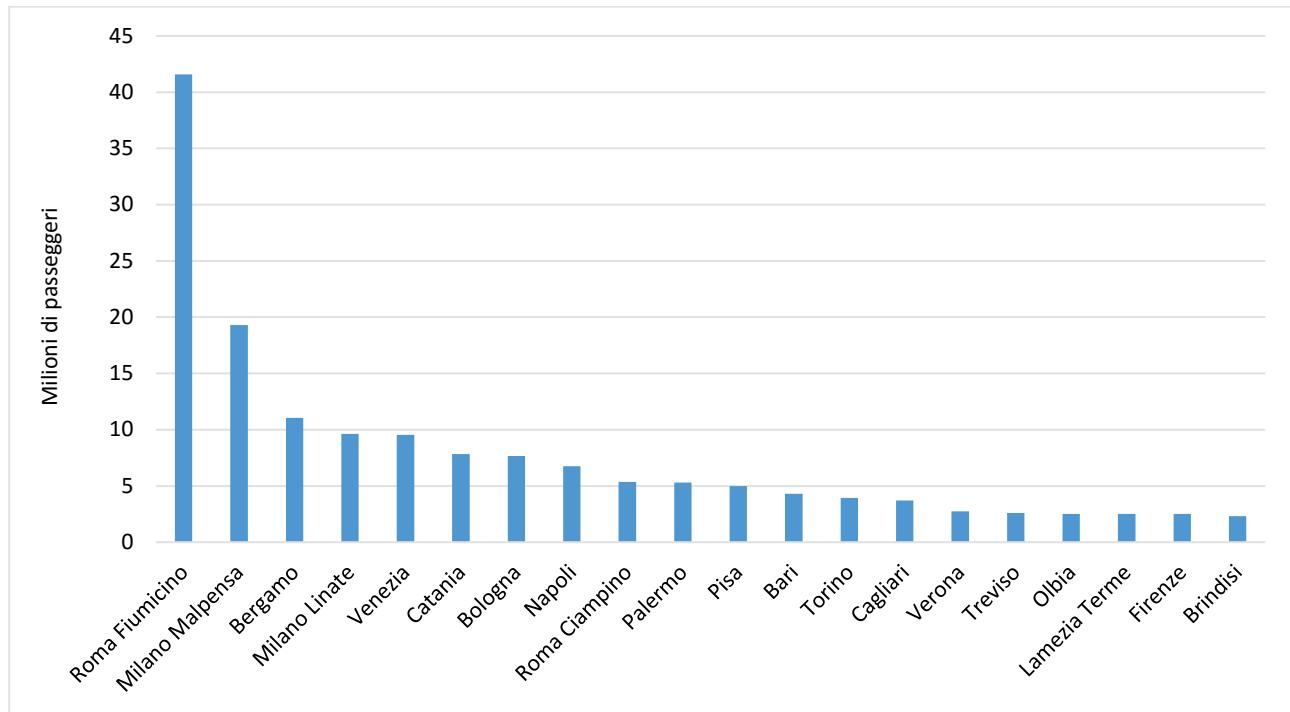


Fonte: Assaeroporti.

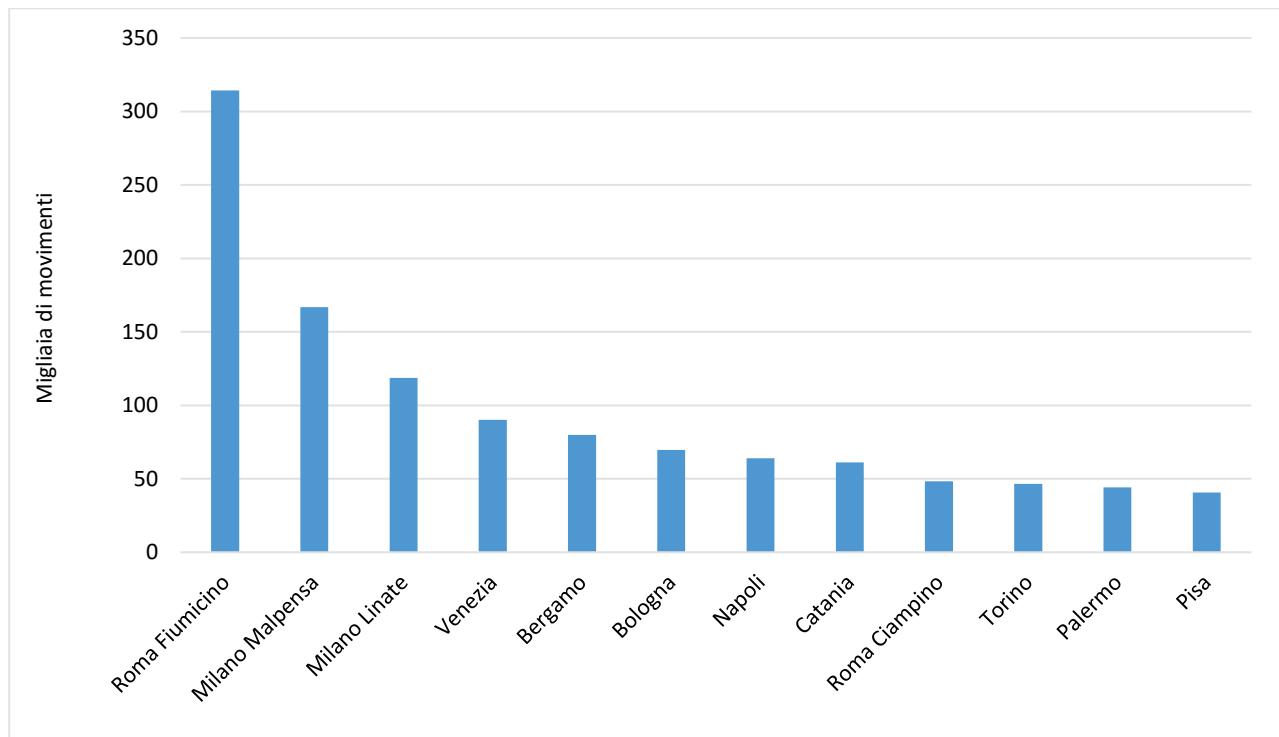
Figura 15. Andamento dei movimenti in Italia



Fonte: Assaeroporti.

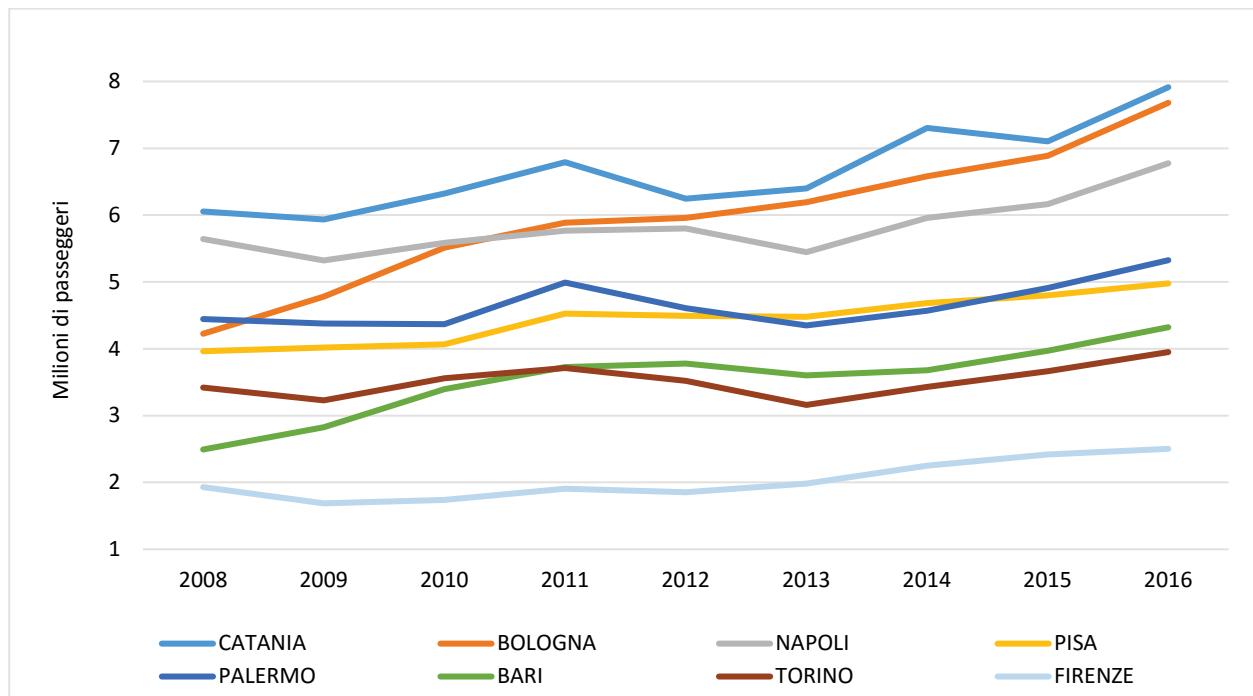
Figura 16. Classifica aeroporti italiani con un traffico passeggeri superiore ai 2 milioni nel 2016

Fonte: Assaeroporti.

Figura 17. Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti nel 2016

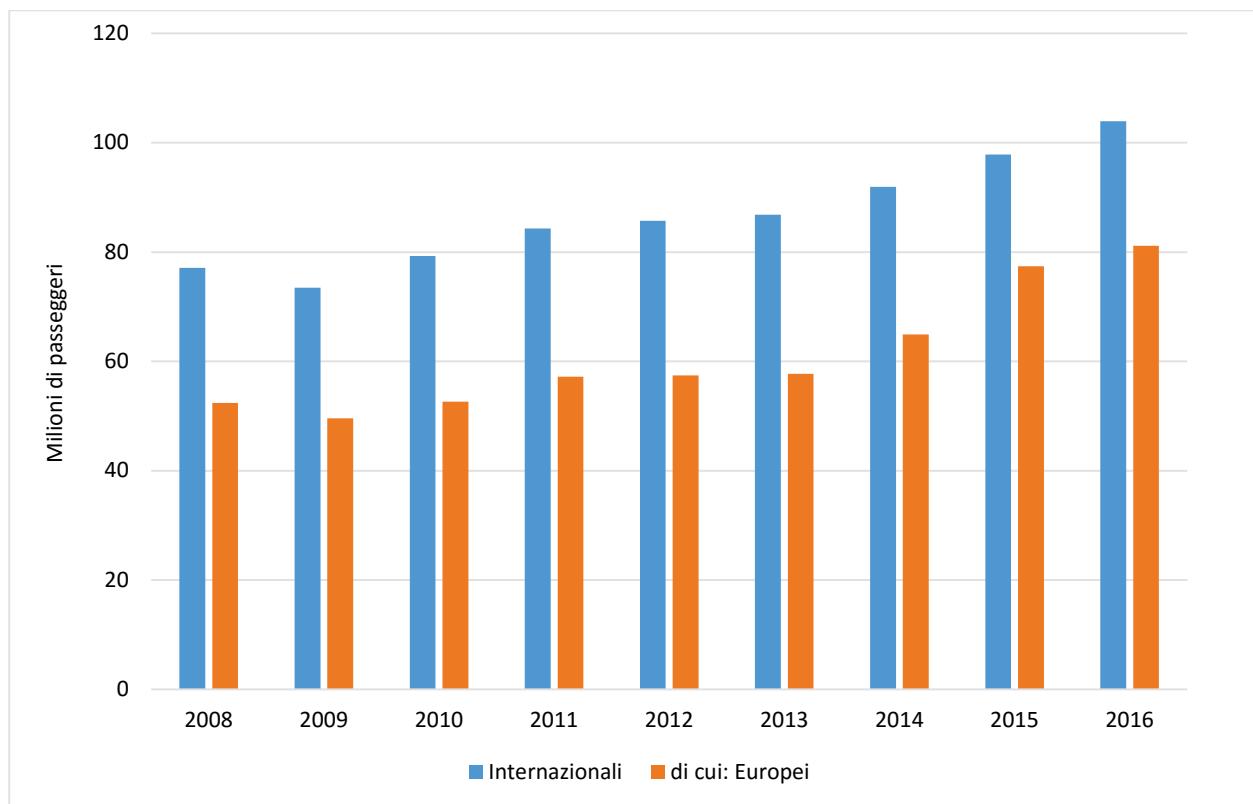
Fonte: Assaeroporti.

Figura 18. Andamento passeggeri per aeroporti tra 2 e 8 mln di passeggeri

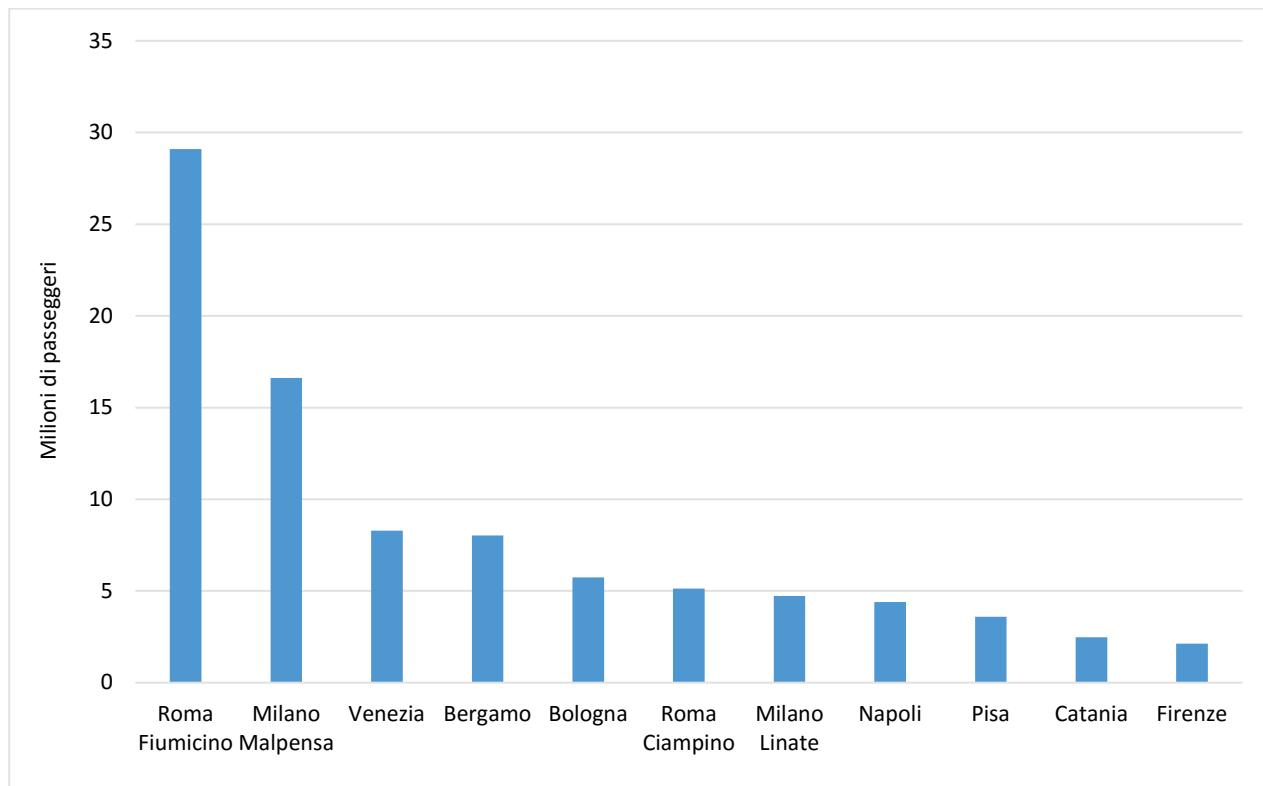


Fonte: Assaeroporti.

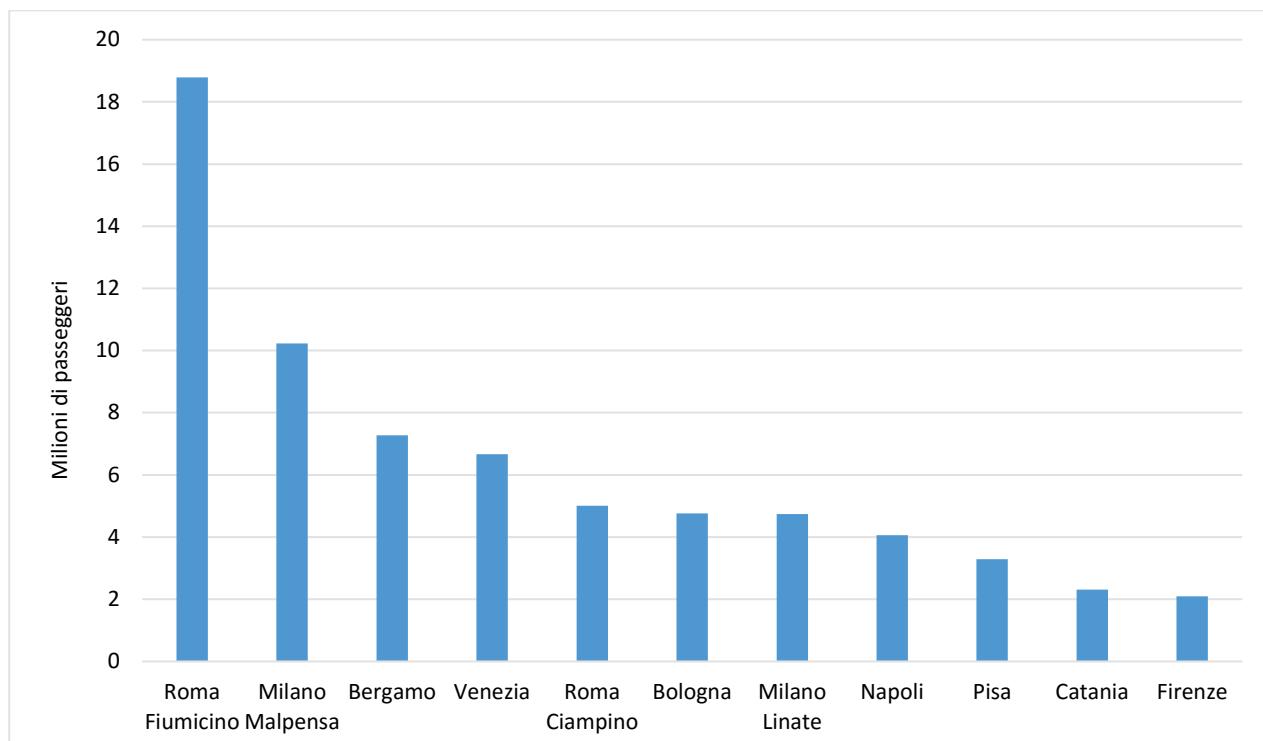
Figura 19. Andamento passeggeri internazionali ed europei negli aeroporti italiani



Fonte: Assaeroporti.

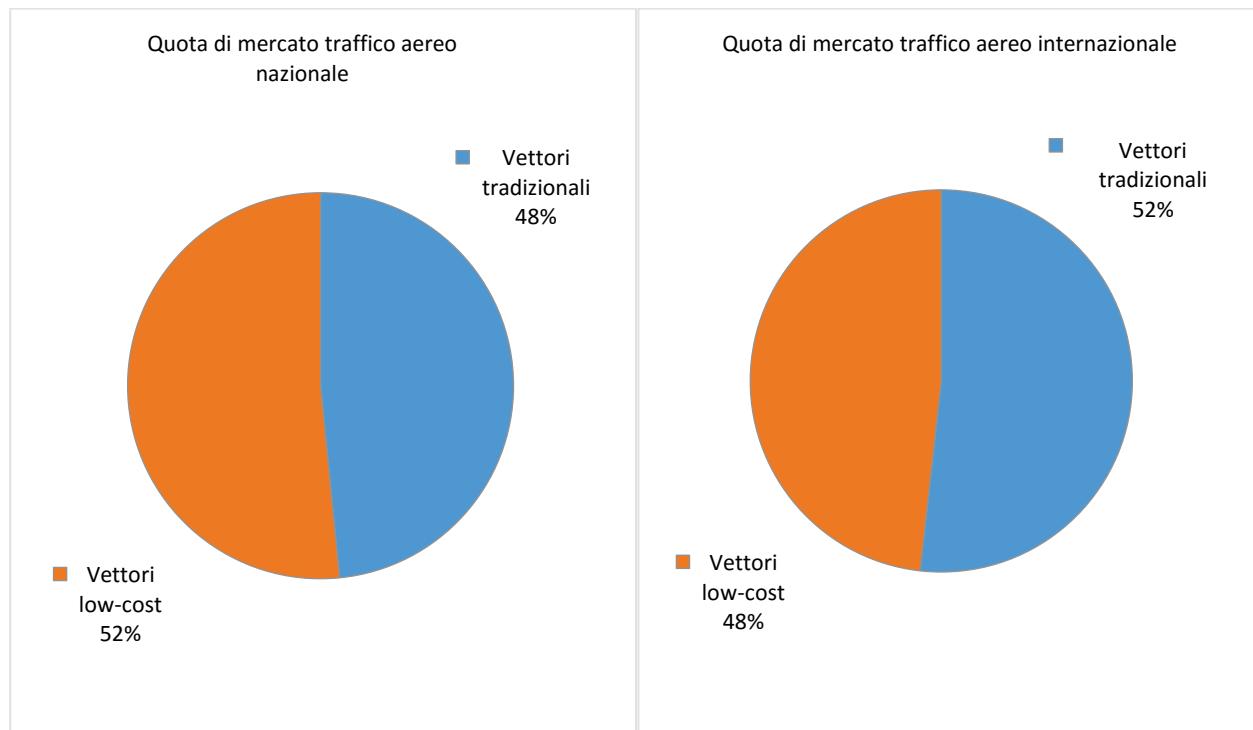
Figura 20. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2016

Fonte: Assaeroporti.

Figura 21. Classifica degli aeroporti italiani con più di 2 milioni di passeggeri nel 2016 per transiti con paesi dell'UE

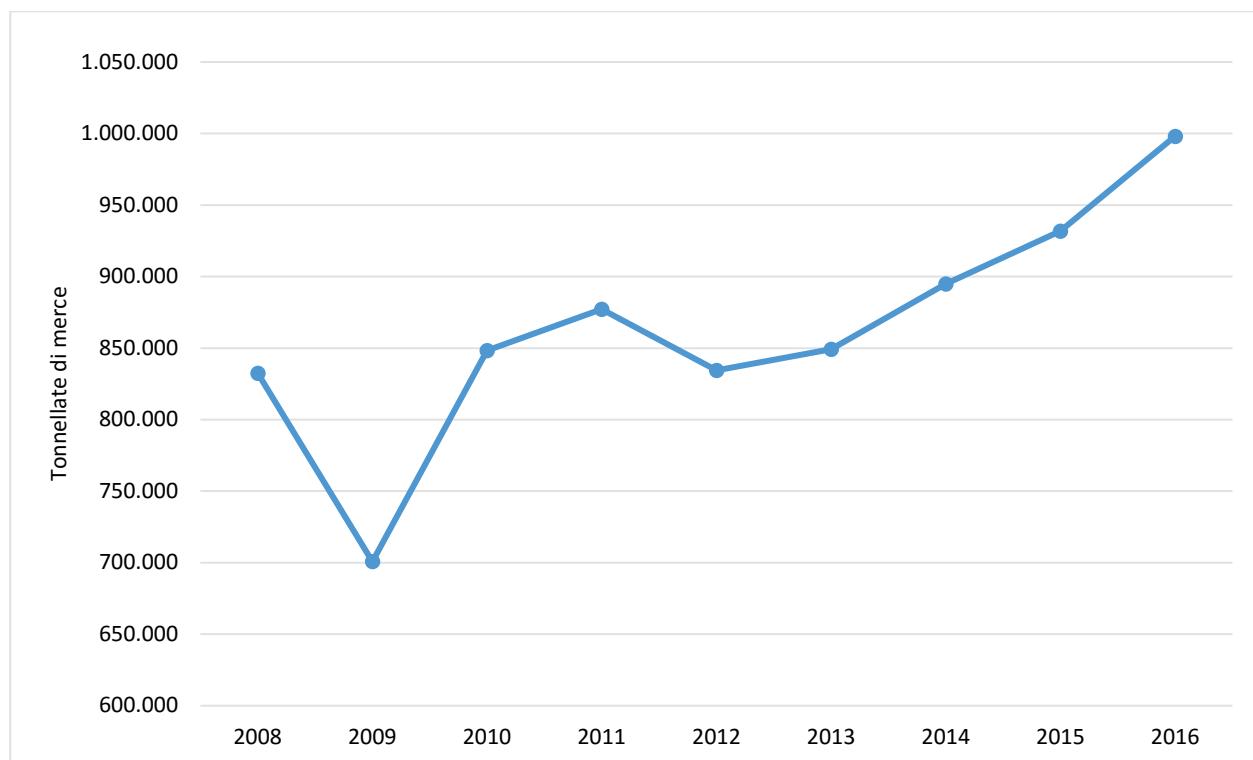
Fonte: Assaeroporti.

Figura 22. Traffico aereo nazionale e internazionale: vettori tradizionali e *low cost* nel 2016

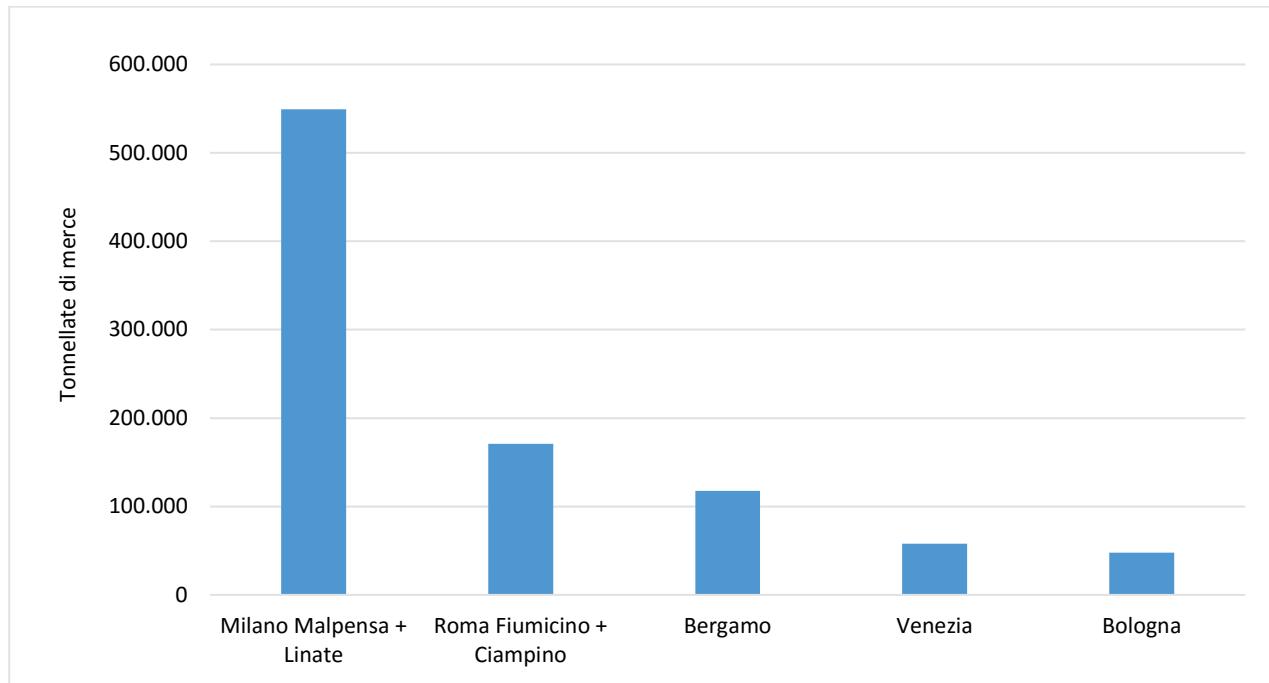


Fonte: ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale.

Figura 23. Andamento traffico aereo merci, al netto della posta



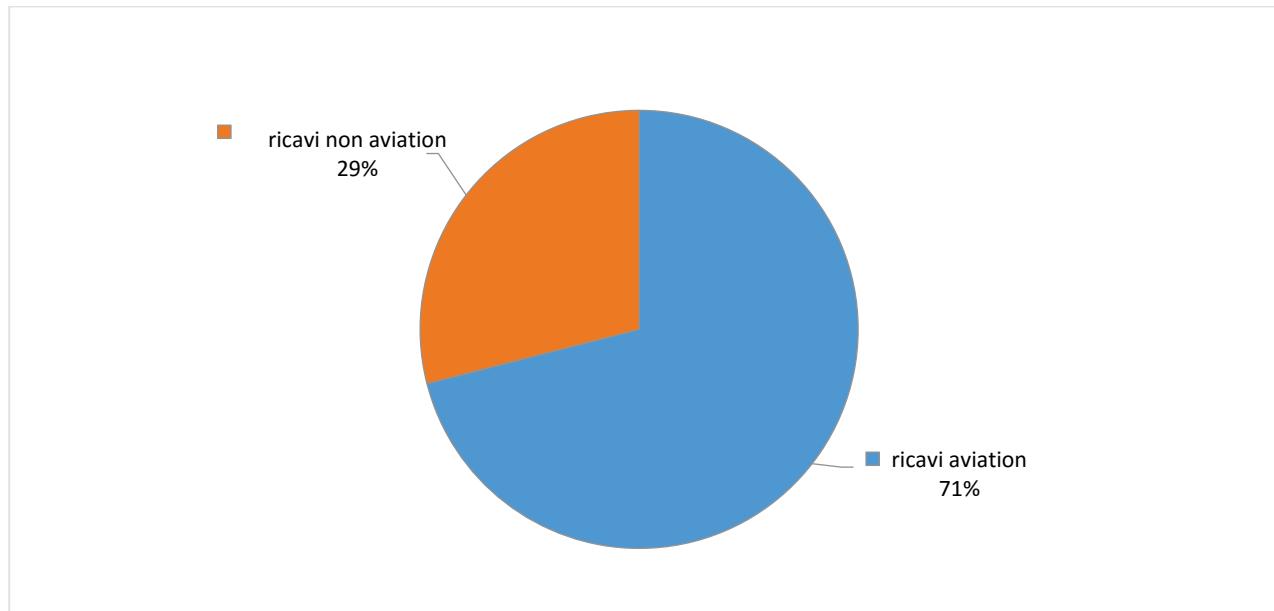
Fonte: Assaeroporti.

Figura 24. Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci nel 2016

Fonte: Assaeroporti.

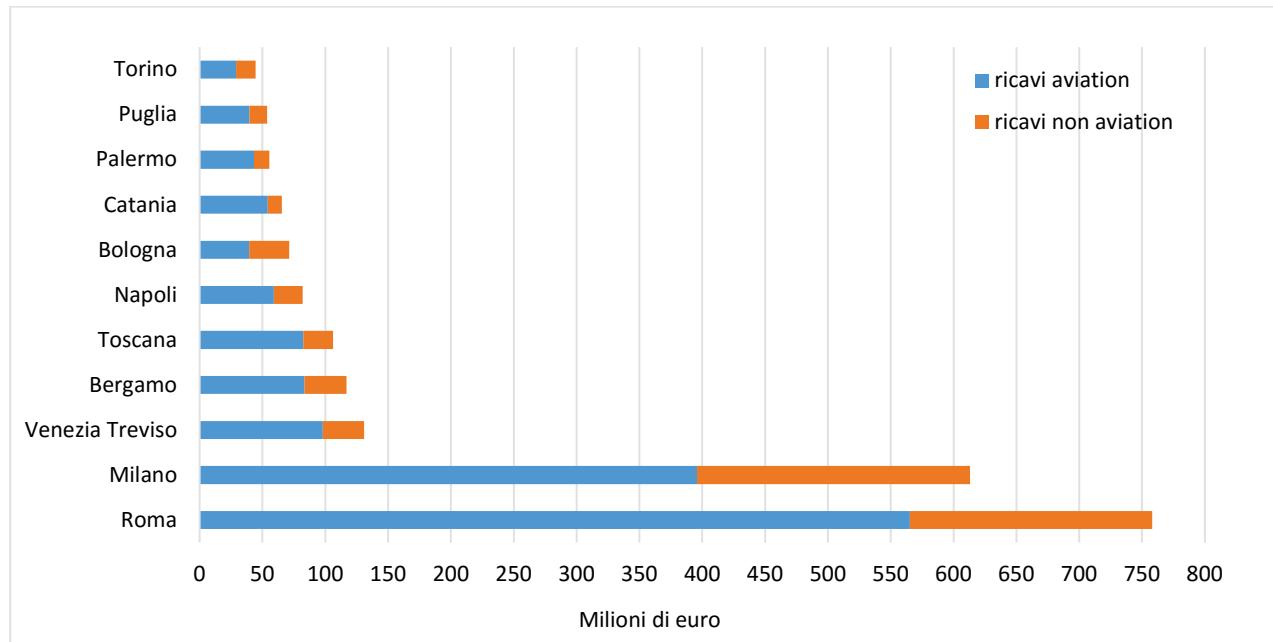
2.3. Situazione italiana: conti economici delle imprese di settore

Performance economiche del settore aeroportuale italiano nel 2015. Elaborazioni effettuate sulla base dei dati di bilancio di Aeroporti di Puglia (Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie), SACBO (Orio al Serio), Aeroporto di Bologna, SAC (Catania), Gruppo Toscana Aeroporti (Firenze, Pisa), SEA (Milano Malpensa e Linate), GESAC (Napoli), GESAP (Palermo), ADR (Roma Fiumicino e Ciampino), SAGAT (Torino), SAVE (Venezia, Treviso).

Figura 25. Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non per gli aeroporti presi in esame, anno 2015

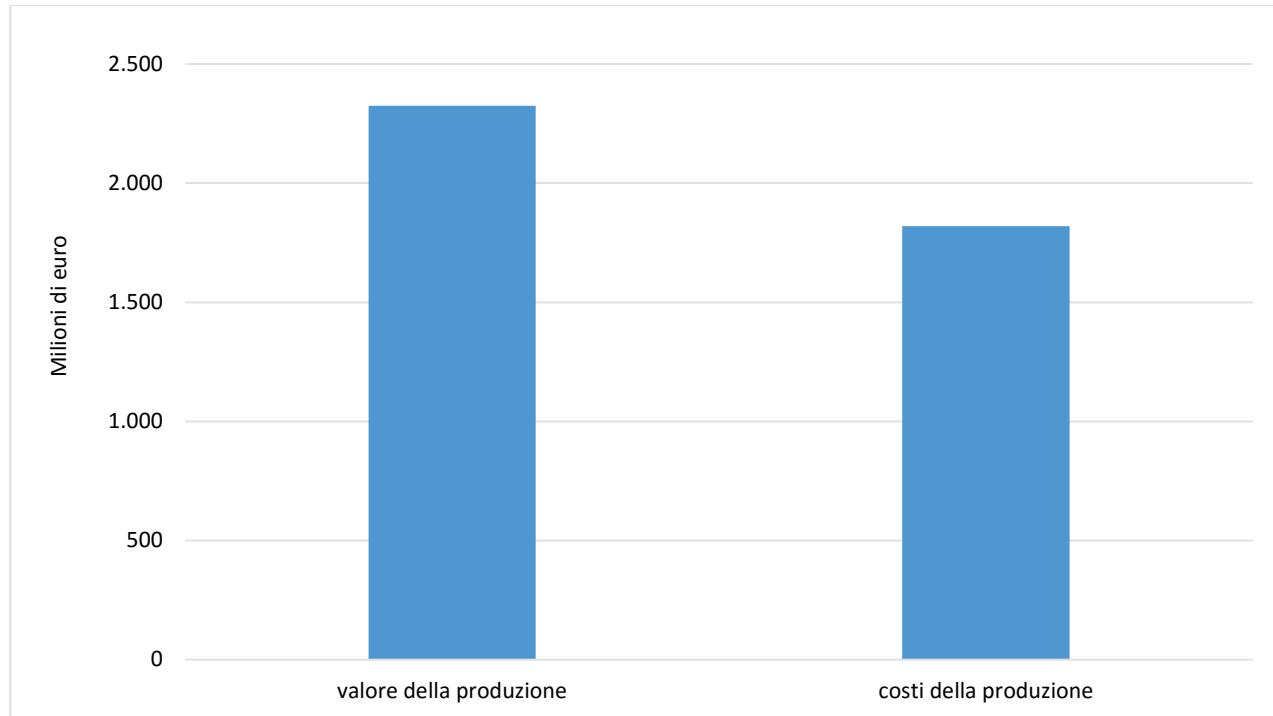
Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio.

Figura 26. Composizione dei ricavi per l'insieme degli aeroporti considerati, anno 2015

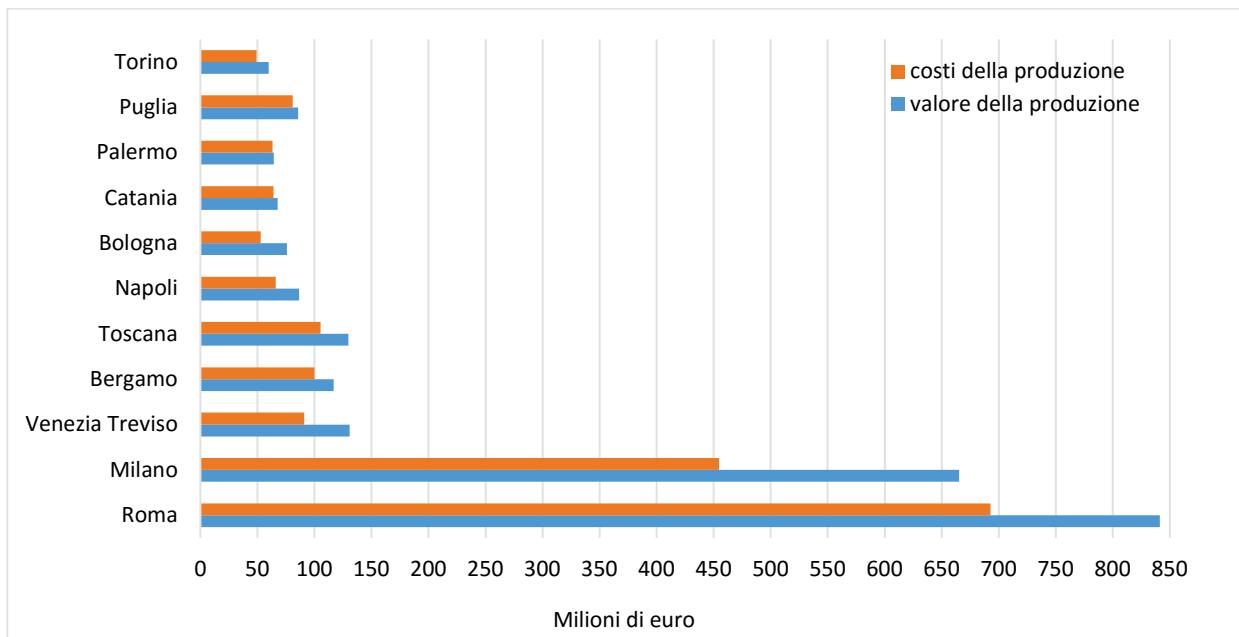


Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio.

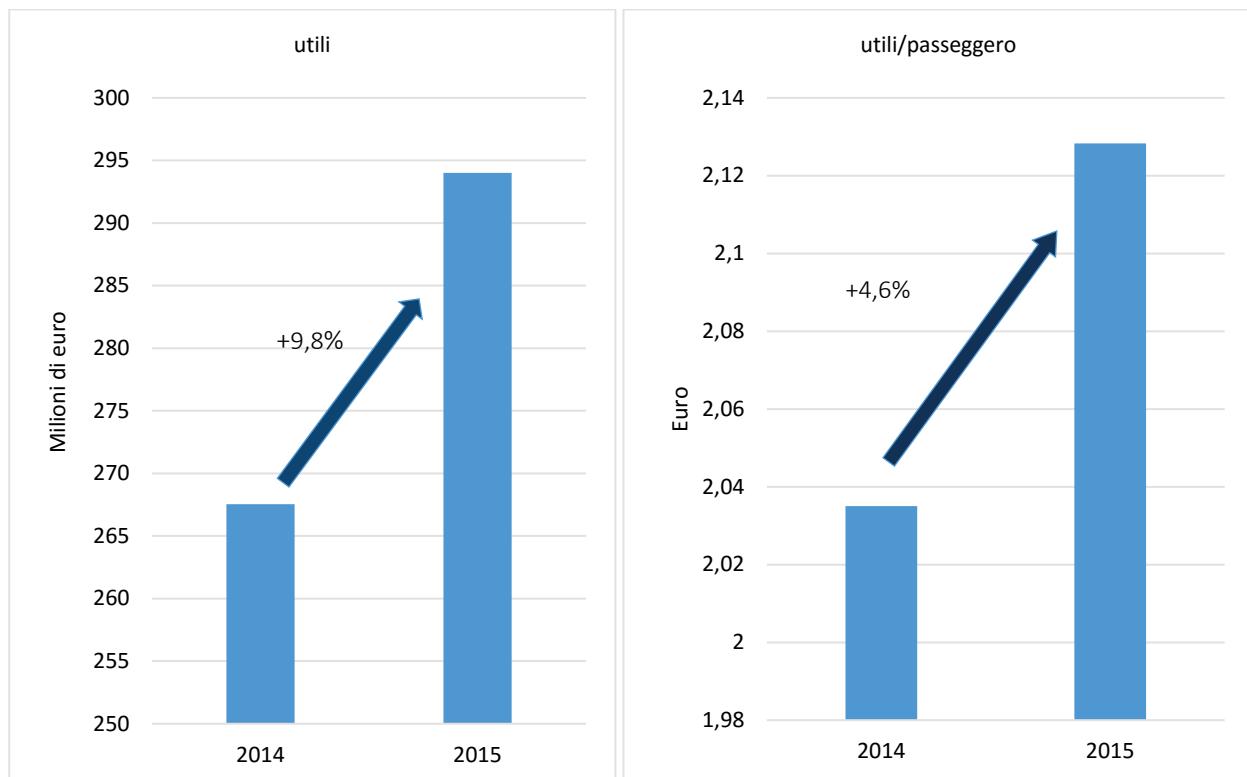
Figura 27. Totale del valore e costi della produzione per l'insieme degli aeroporti considerati, anno 2015



Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio.

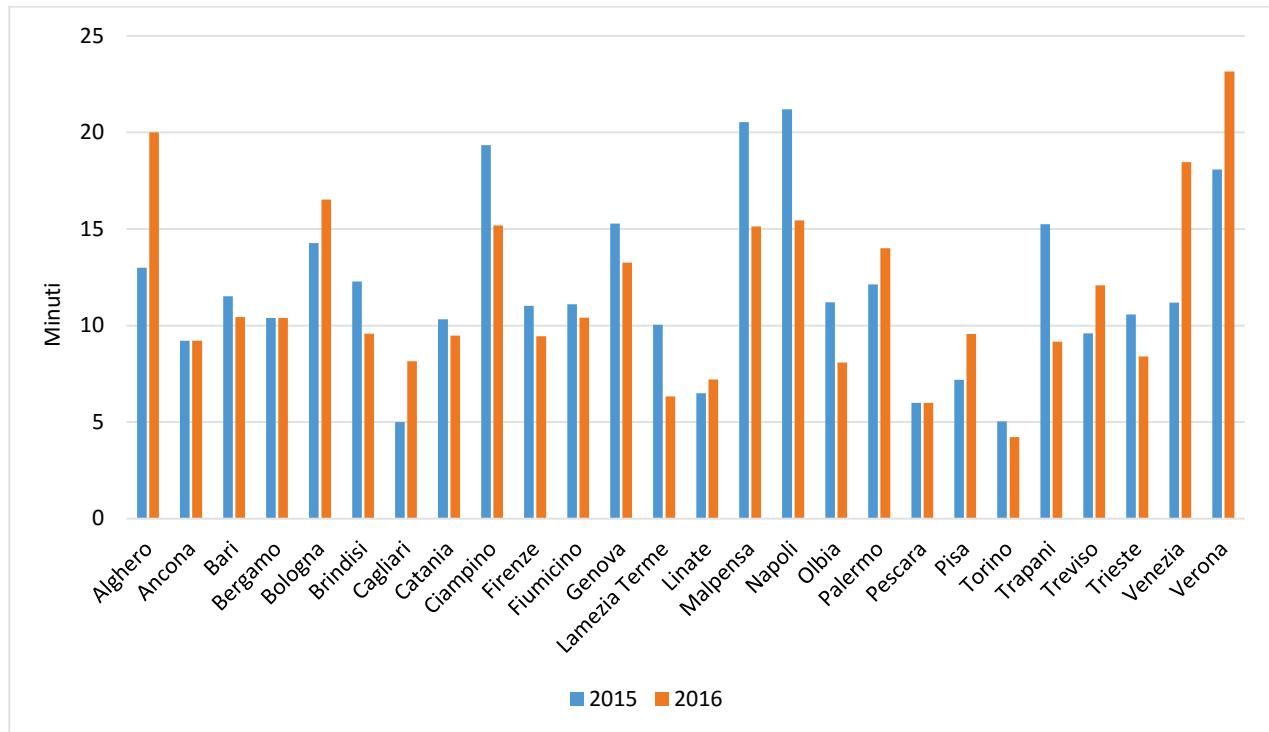
Figura 28. Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, anno 2015

Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio.

Figura 29. Utili totali e utili medi per passeggero per l'insieme degli aeroporti considerati

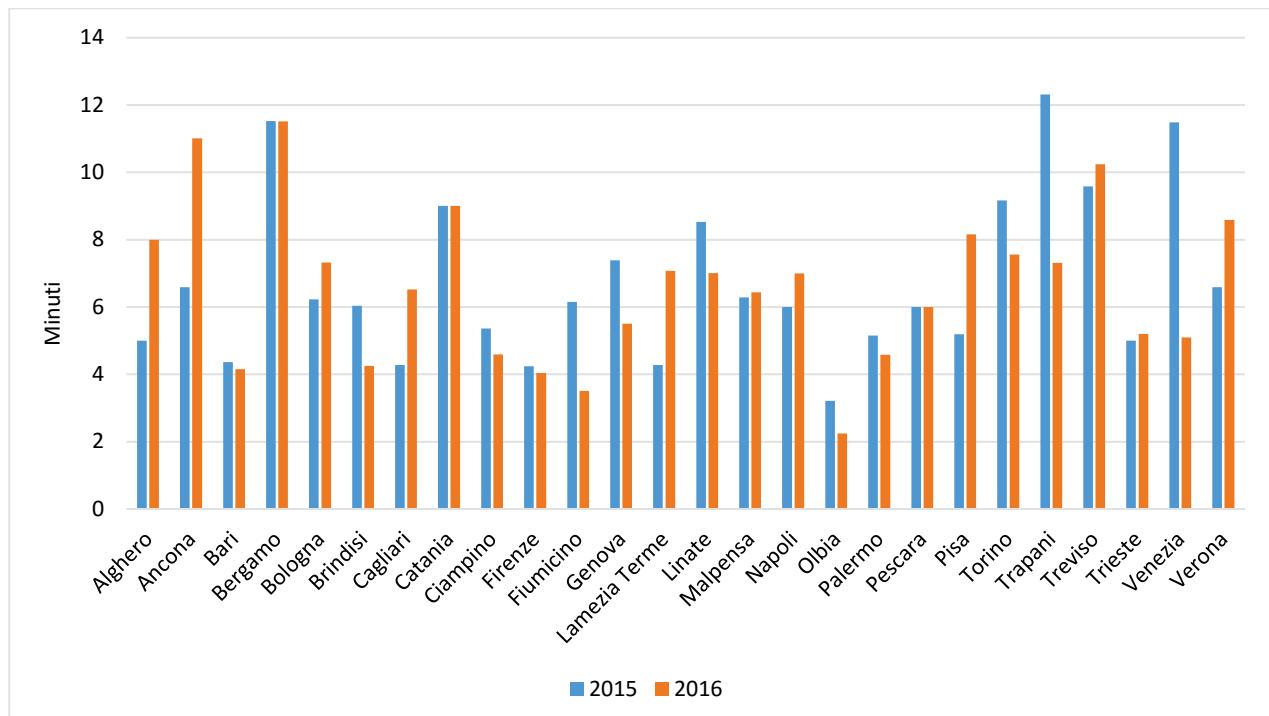
Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio.

Figura 30. Tempo di attesa medio al *check-in* negli aeroporti italiani



Fonte: ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale.

Figura 31. Tempo di attesa medio al controllo sicurezza negli aeroporti italiani

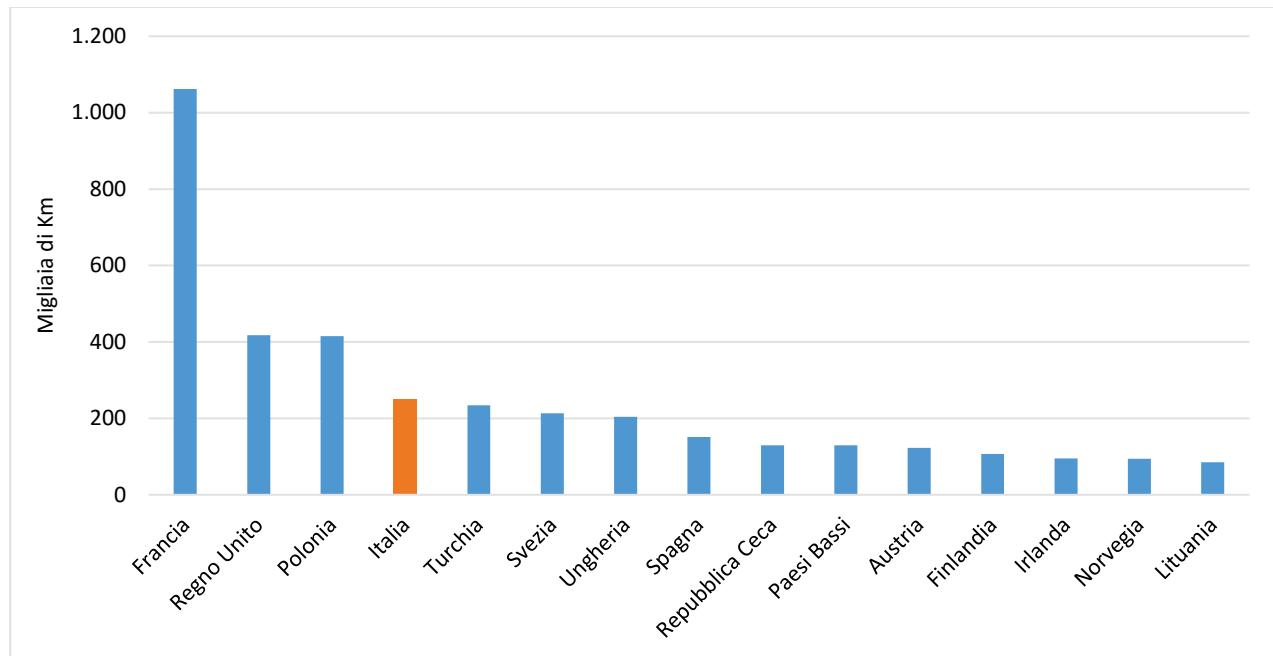


Fonte: ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale.

3. Le infrastrutture stradali

3.1. Situazione europea

Figura 32. Estensione della rete stradale nei primi 15 paesi europei nel 2014



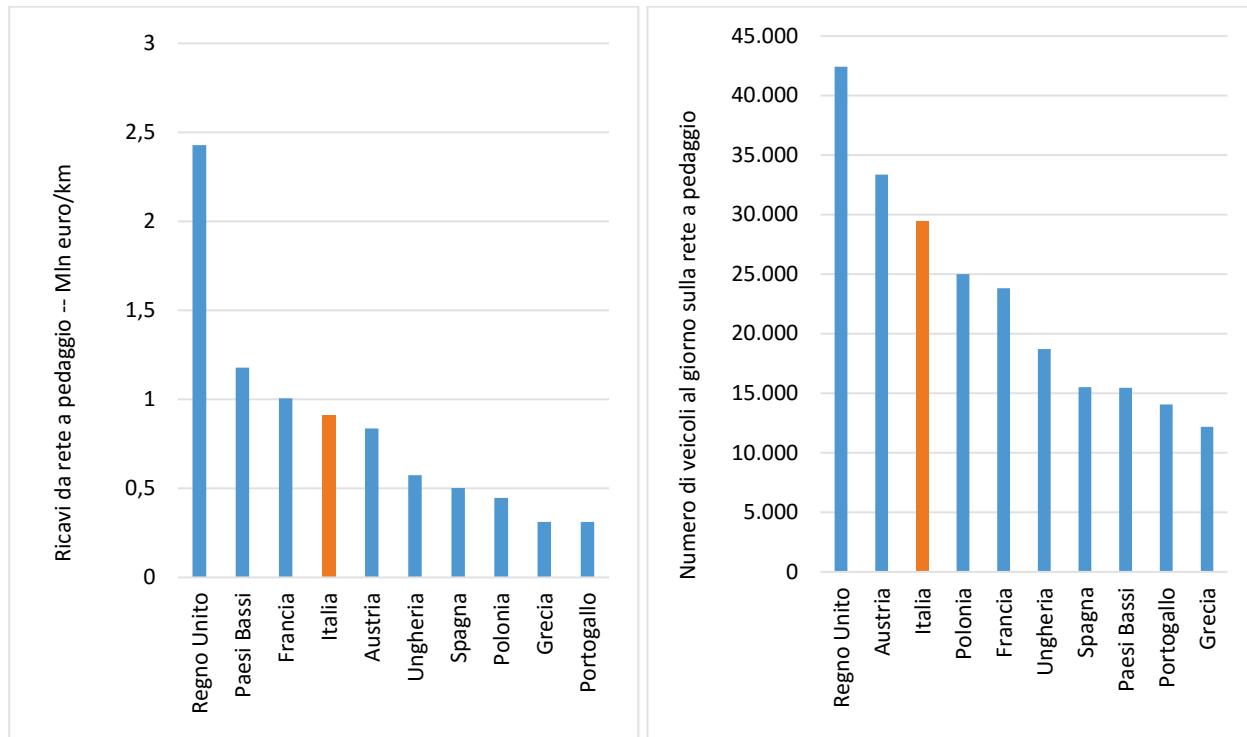
Fonte: Eurostat.

Tabella 9. Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei in km

	1980	1990	2000	2014
Germania	7.538	10.854	11.712	12.949
Spagna	1.923	4.693	9.049	15.049
Francia	5.287	6.824	9.766	11.560
Italia	5.900	6.193	6.478	6.844
Paesi Bassi	1.798	2.092	2.265	9.205
Portogallo	132	316	1.482	3.065
Svezia	809	939	1.499	2.088
Regno Unito	2.694	3.181	3.600	3.760

Fonte: Eurostat.

Figura 33. Panoramica internazionale in termini ricavi per km di rete a pedaggio e intensità di traffico

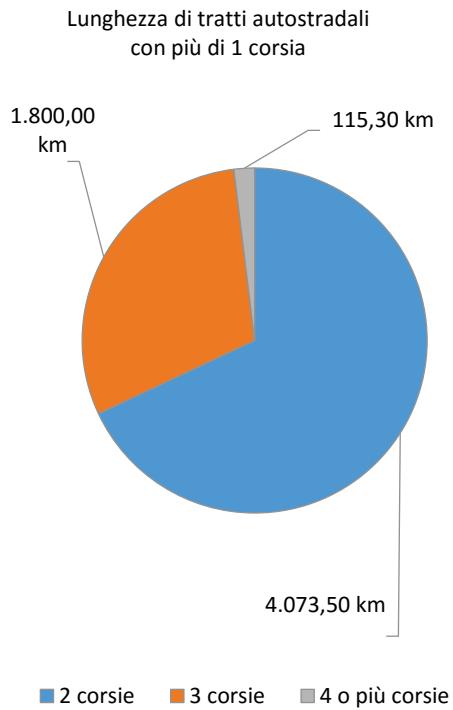


Fonte: ASECAP Statistical Bulletin.

3.2. Situazione italiana (autostrade): offerta

Figura 34. Il settore autostradale italiano in cifre nel 2015

Rete in esercizio	6.926,5 km
- in concessione a pedaggio	5.988,8 km
- ANAS	937,7 km
3 trafori internazionali	25,4 km
686 gallerie	855,3 km
1608 ponti e viadotti	1.013,6 km
Pavimentazione drenante fono assorbente	8.538,6 km
Strutture e servizi	
Parcheggi	230
Aree picnic	66
Stazioni di esazione	517
Porte	4.346
Rilevatori di nebbia	253
Dipendenti	13.461
Tot km percorsi (2015)	79.352 mln
Incremento di traffico rispetto al 2014	+ 3,6%
Numero di concessionari	27



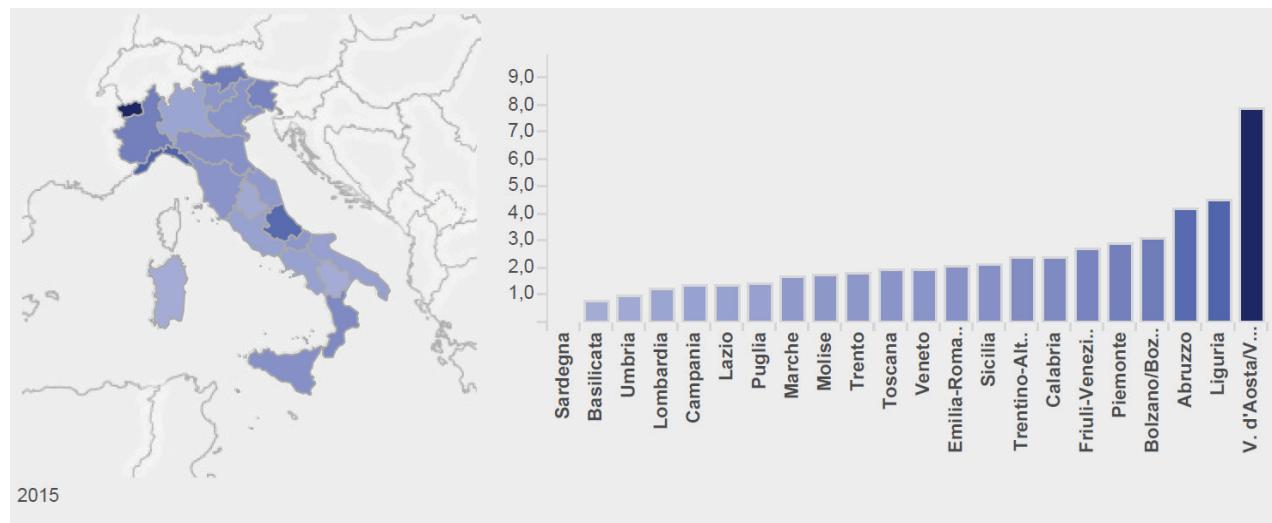
Fonte: AISCAT

Tabella 10. Rete autostradale italiana a pedaggio (dati 2015)

Gruppo Atlantia	Gruppo SIAS	Altri
Autostrade per l'Italia S.p.A. (2854,6 km)	Torino - Savona (130,9 km) (100% A. dei Fiori)	Autostrada del Brennero S.p.A. (314 km)
Soc. Italiana Traforo Monte Bianco (5,8 km)	Satap S.p.A. (291,9 km) (99,8% SIAS)	Autostrada Brescia- Verona- Vicenza- Padova S.p.A. (235,6 km)
Tangenziale Napoli S.p.A. (20,2 km)	Autostrade Centro Padane S.p.A. (88,6 km) (24,27% Gavio)	Autovie Venete S.p.A. (210,2 km)
Autostrade Meridionali S.p.A. (51,6 km)	Autostrada dei Fiori S.p.A. (113,3 km) (69% SALT)	Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (74,1 km)
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (32,4 km)	Asti - Cuneo S.p.A. (55,7 km) (60% SALT)	Strada dei Parchi S.p.A. (Gruppo Toto) (281,4 km)
Autostrada Tirrenica S.p.A. (40 km)	Autocamionale della CISA S.p.A. (101 km) (91,36% SALT)	Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (41,5 km)
	SALT S.p.A. (154,9 km) (95,23% SIAS)	Milano Serravalle- Milano Tangenziali S.p.A. (179,1 km)
	Società Autostrade Valdostane S.p.A. (62,1 km) (65% SIAS)	Consorzio per le Autostrade Siciliane (298,4 km)
	ATIVA S.p.A. (155,8 km) (41,17% SIAS)	
	BRE.BE.MI S.p.A. (62,1 Km) (Autostrade Lombarde 78,9%) Tangenziale Esterna Milano S.p.A. (33 Km) (7% SIAS)	
	Società Italiana Traforo San Bernardo S.p.A. (12,8 km) (63,5% Regione Autonoma Valle d'Aosta)	
	SITAF S.p.A. (82,5 km) (51% ANAS)	

Fonte: AISCAT in cifre.

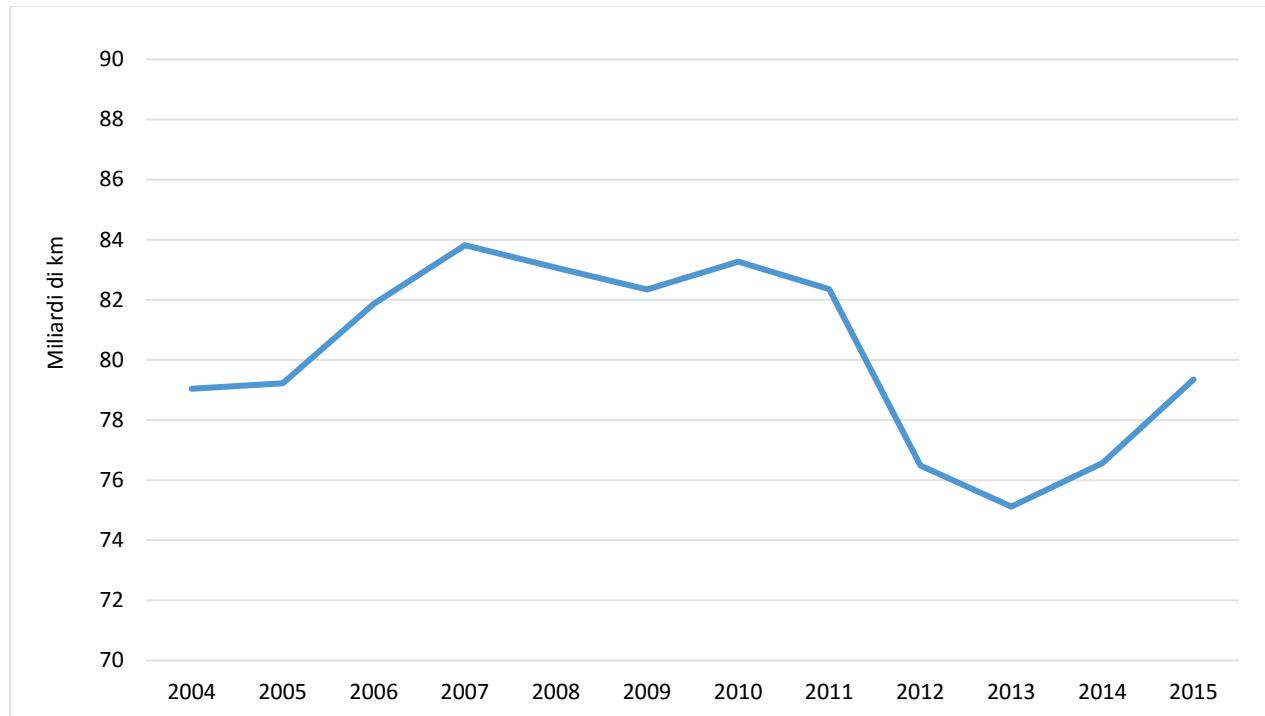
Figura 35. Dotazione di rete autostradale nel 2015 in termini di km ogni 10.000 autovetture



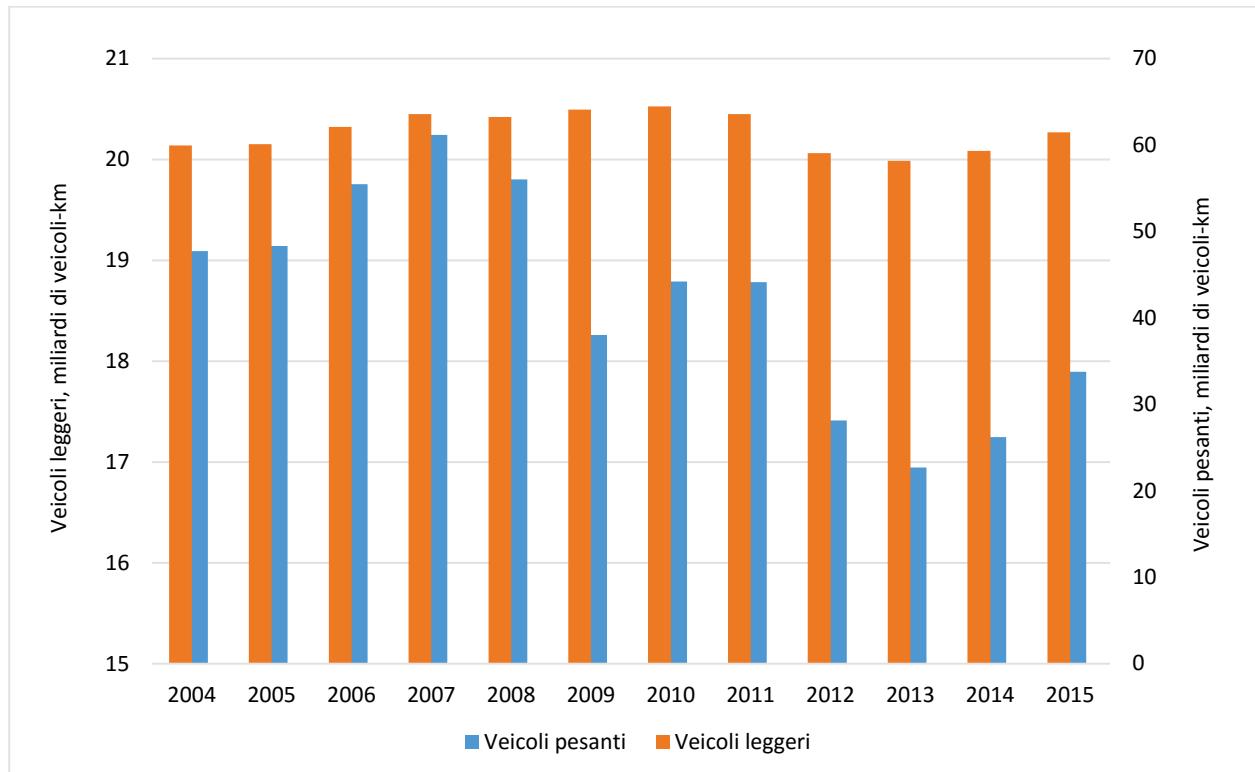
Fonte: ISTAT, Noi-Italia.

3.3. Situazione italiana (autostrade): domanda

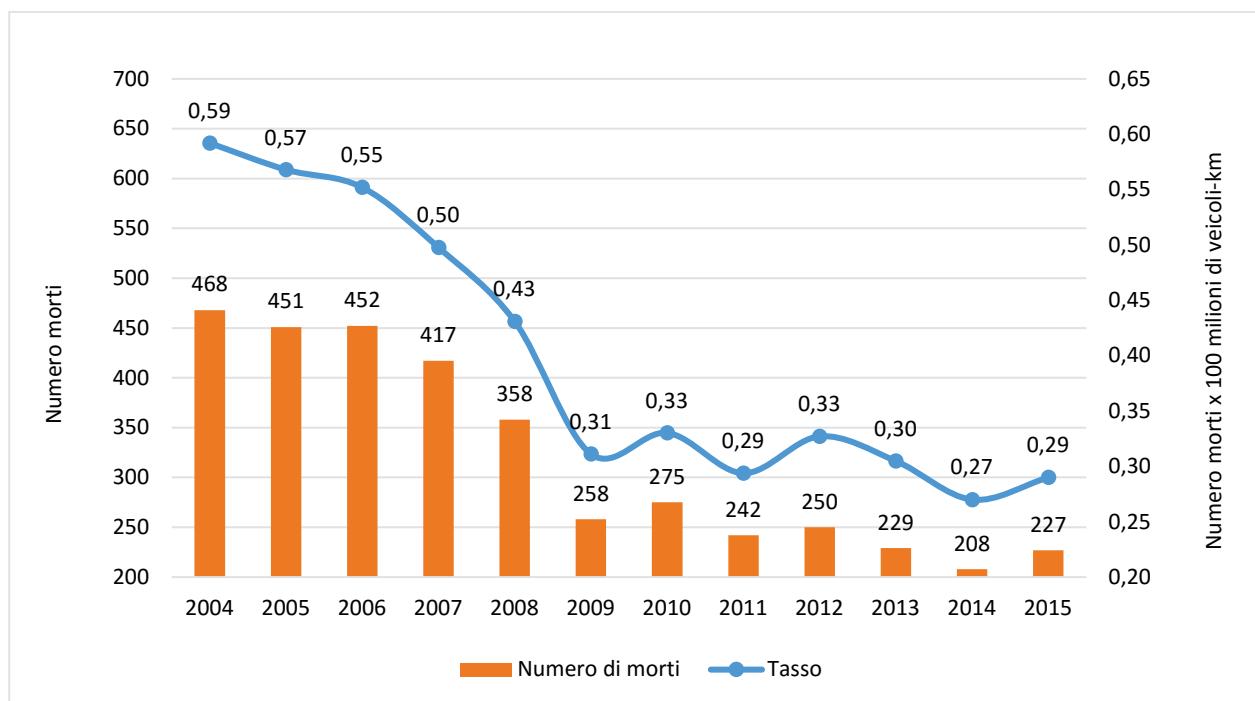
Figura 36. Numero di km percorsi nelle autostrade a pedaggio italiane



Fonte: AISCAT in cifre.

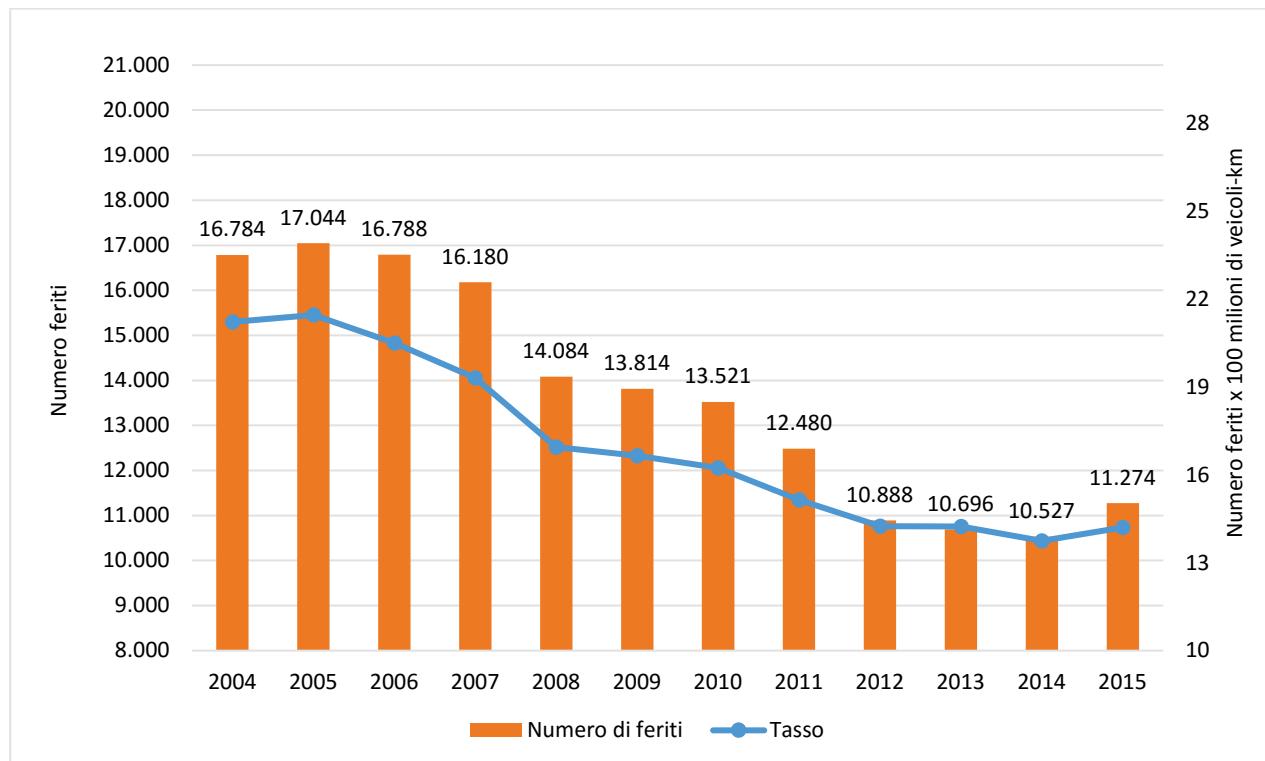
Figura 37. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane per tipologia di veicolo

Fonte: AISCAT in cifre.

Figura 38. Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane

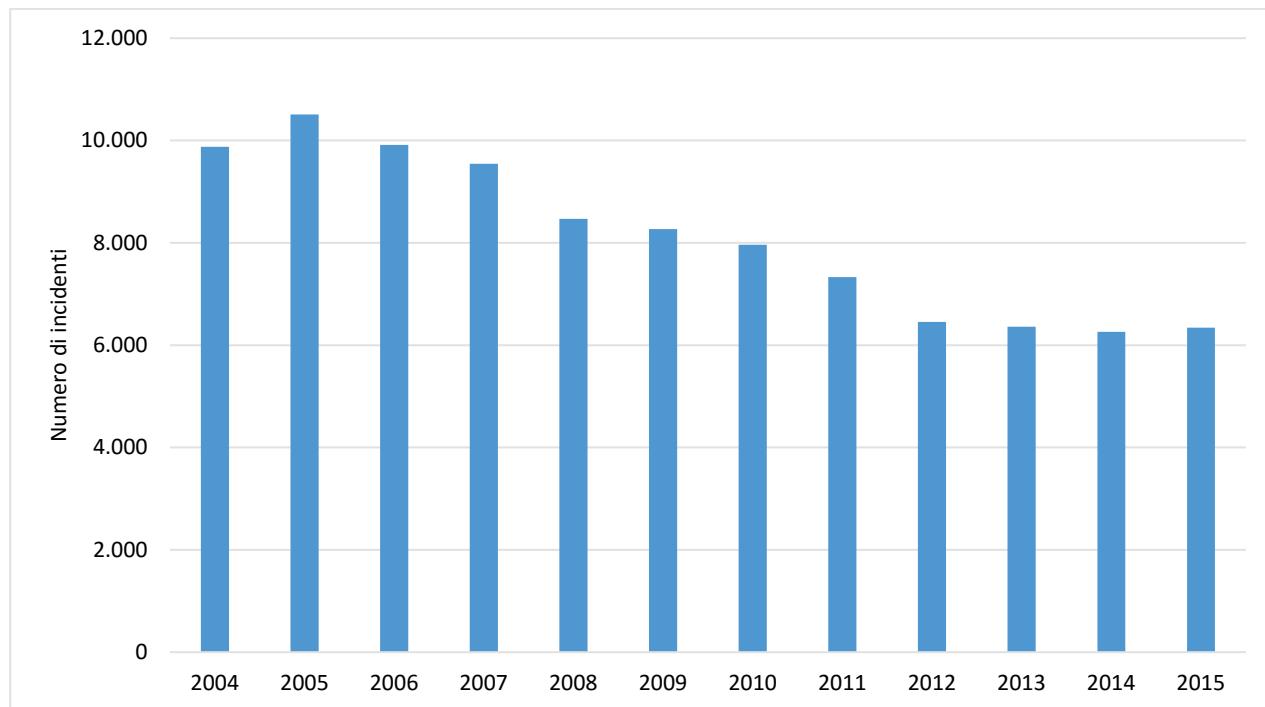
Fonte: AISCAT in cifre.

Figura 39. Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane

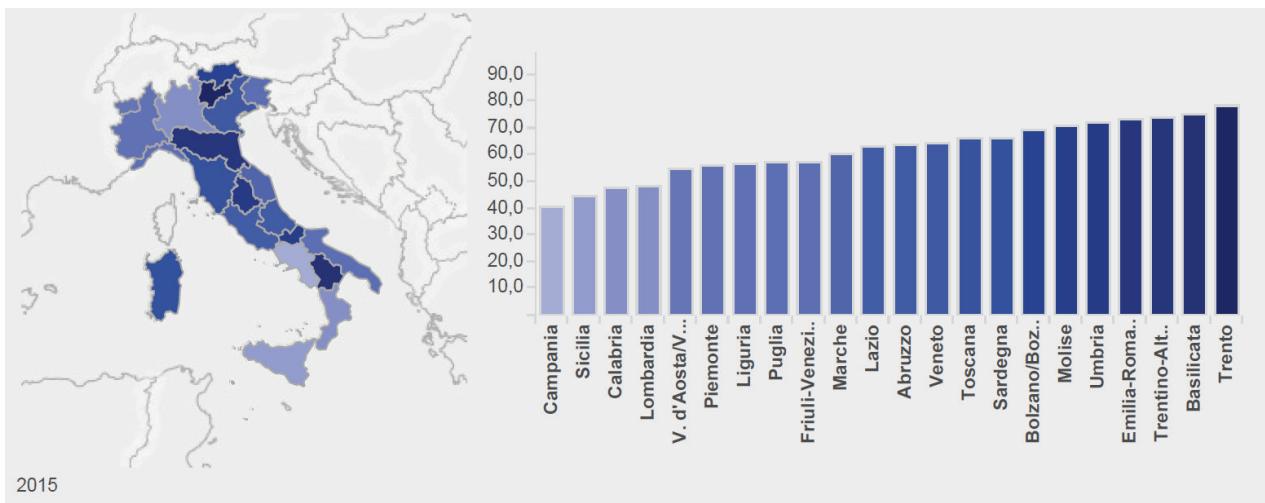


Fonte: AISCAT in cifre.

Figura 40. Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane

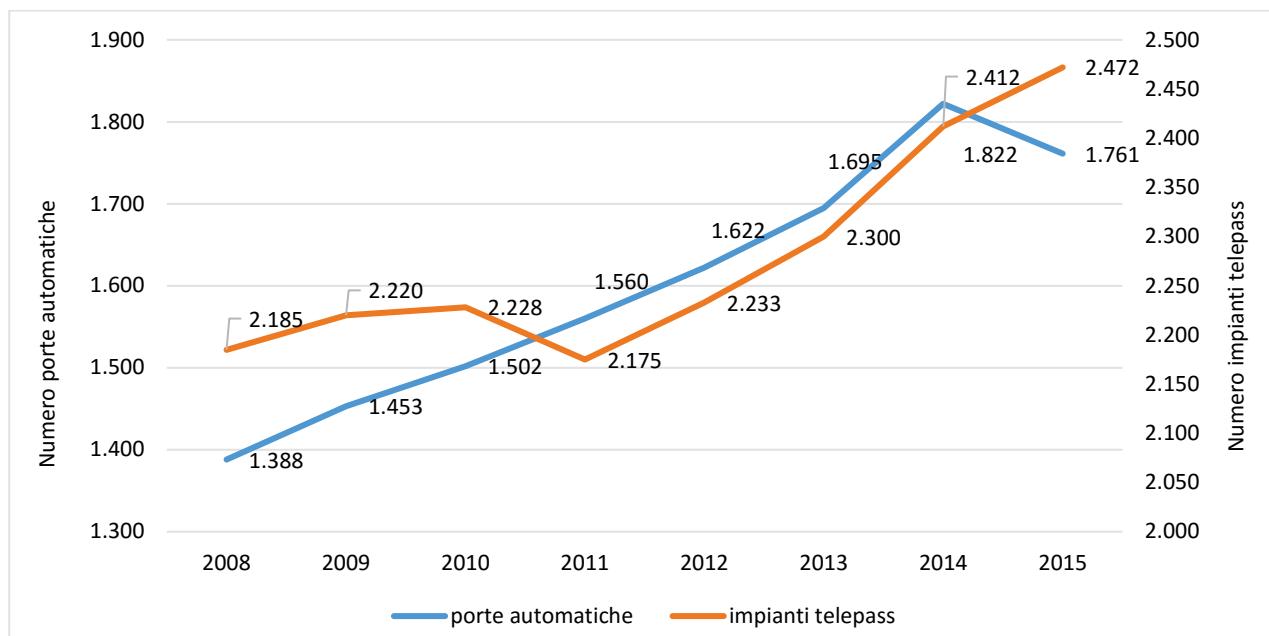


Fonte: AISCAT in cifre.

Figura 41. Statistiche per regione del numero di morti in incidenti stradali per milioni di abitanti nel 2015

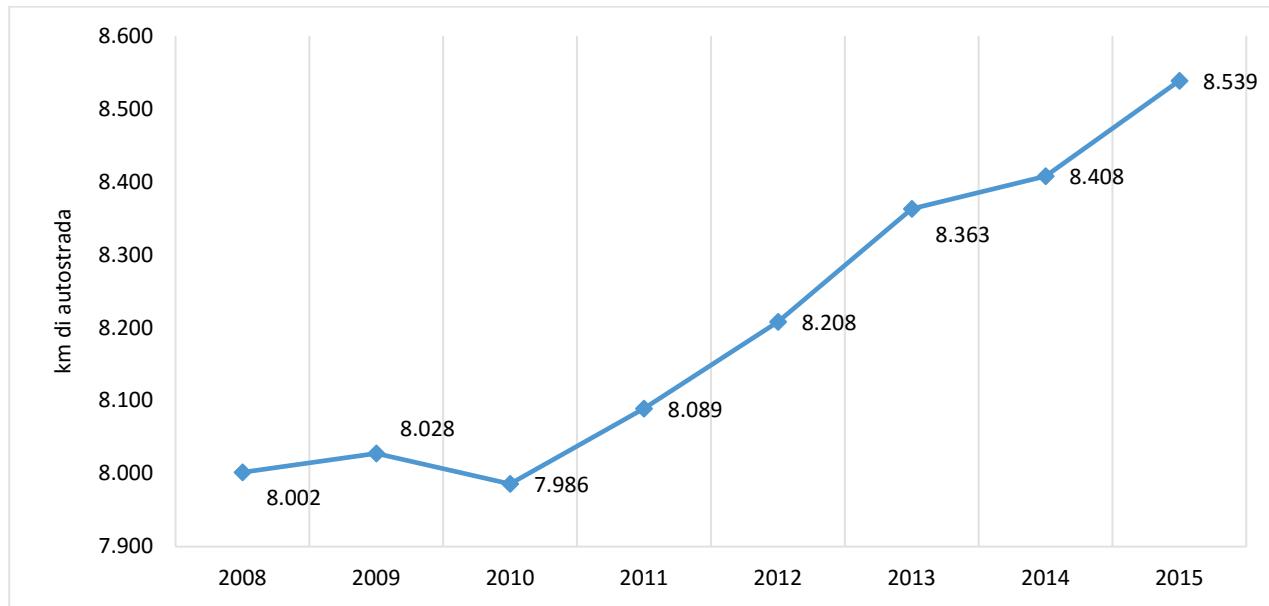
Fonte: ISTAT, Noi-Italia.

L'indicatore di automatizzazione dei caselli italiani presenta un aumento costante degli impianti Telepass, mentre nell'ultima annualità decrescono i caselli automatizzati, segno di un'affermazione del primo sistema. Cresce anche l'installazione della pavimentazione fonoassorbente.

Figura 42. Evoluzione dell'indicatore di qualità relativo all'automatizzazione dei caselli autostradali

Fonte: AISCAT in cifre.

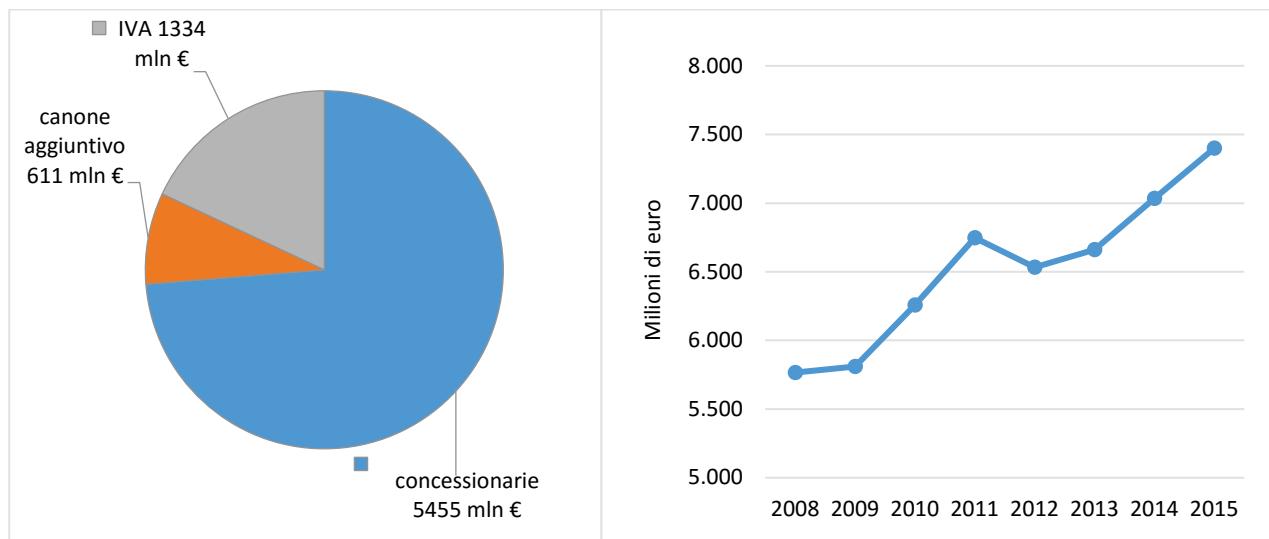
Figura 43. Evoluzione dell'indicatore di qualità relativo alla pavimentazione drenante fonoassorbente



Fonte: AISCAT in cifre.

I ricavi totali dell'insieme delle concessionarie nel 2015 sono stati 7.400 milioni di euro, di cui 5.455 milioni (74%) è rappresentata dagli introiti da pedaggio, 611 milioni (8%) canone aggiuntivo e 1.334 milioni (18%) IVA.

Figura 44. Introiti da pedaggio nel 2015 in Italia e loro andamento nel periodo 2008-2015



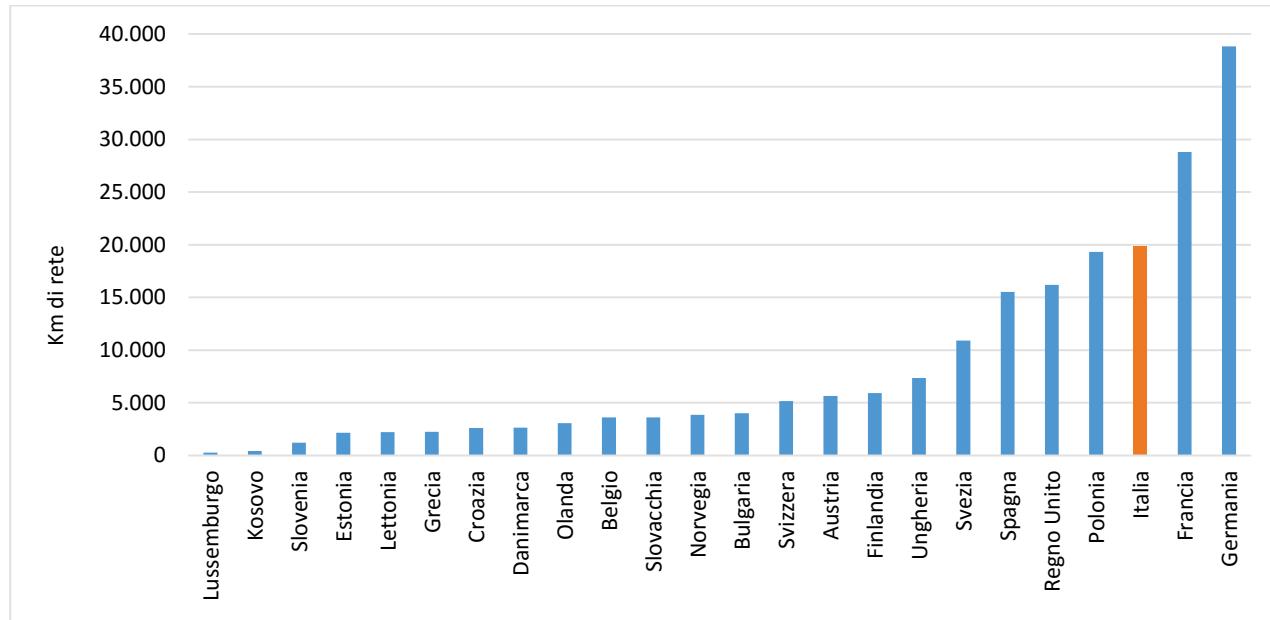
Fonte: AISCAT in cifre.

4. Le infrastrutture ed i servizi ferroviari

4.1. Situazione europea

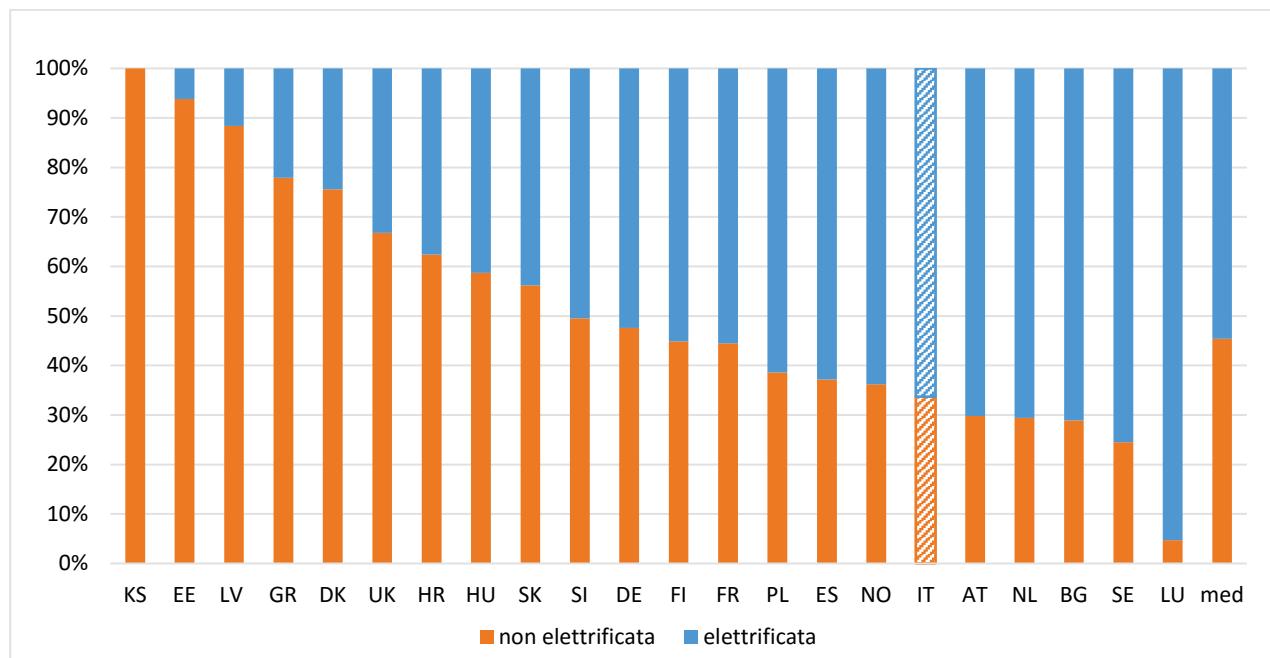
Estensione della rete ferroviaria in 24 paesi Europei in km nell'anno 2015.

Figura 45. Estensione della rete ferroviaria nel 2015 dei principali paesi UE



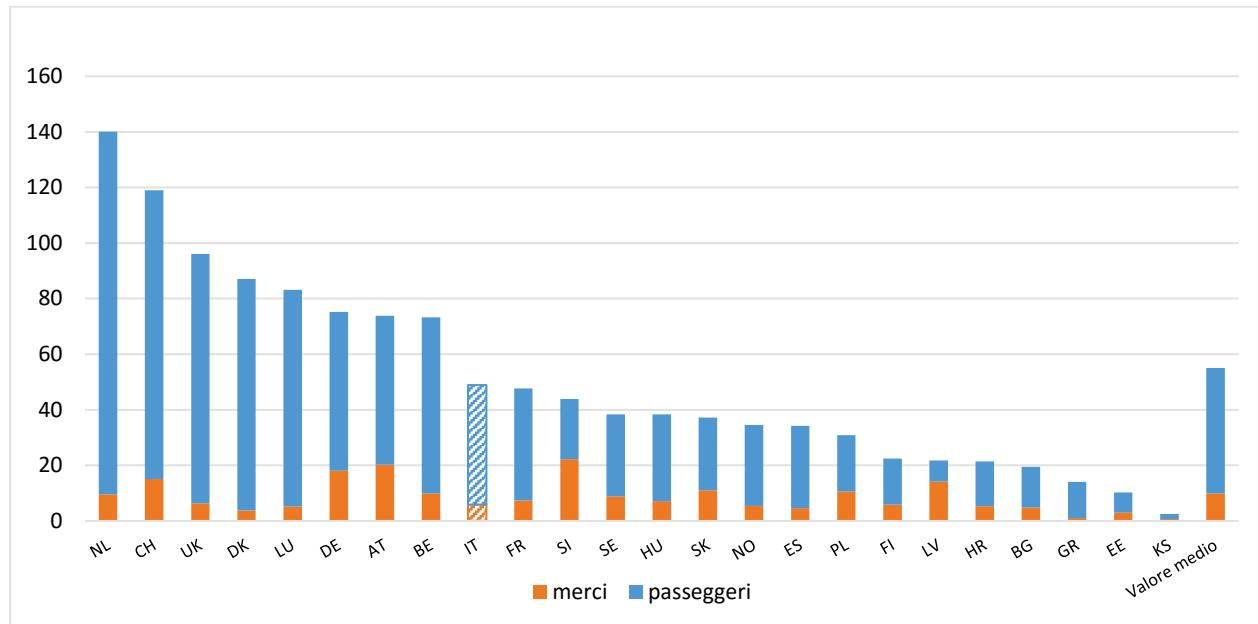
Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM, elaborazione ART.

Figura 46. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non nel 2015



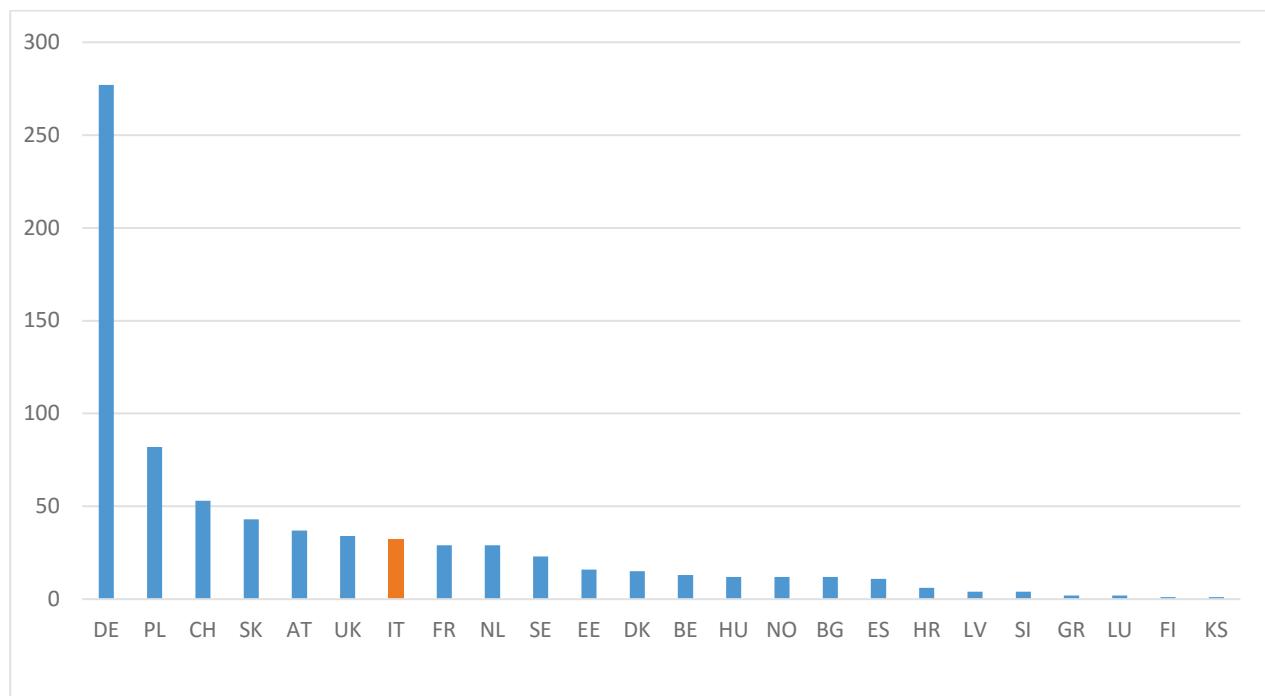
Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM.

Figura 47. Intensità di utilizzo della rete nel 2015 in treni-km per km percorsi al giorno

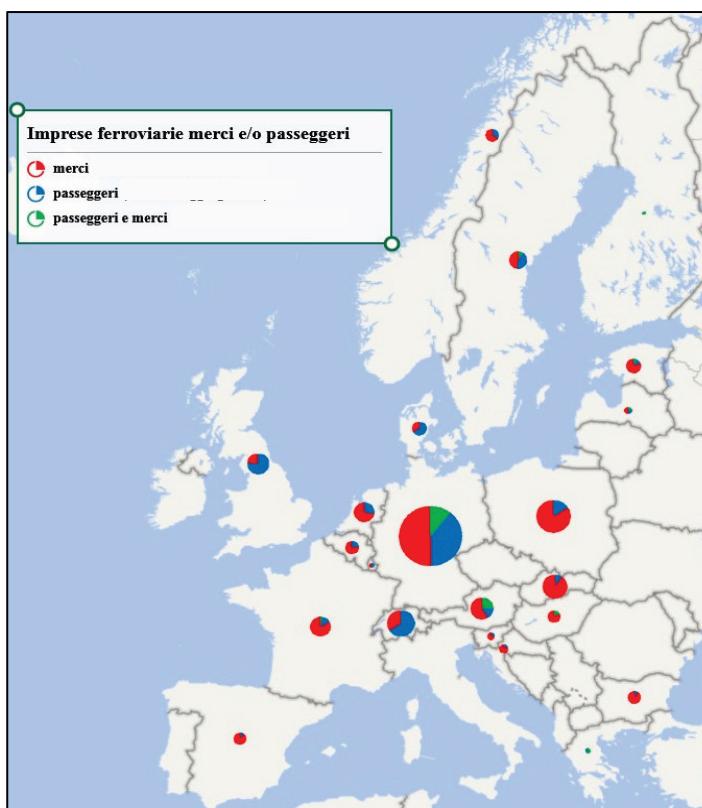


Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM (l'intensità di utilizzo della rete è definita dividendo il numero dei treni-km per la lunghezza della rete moltiplicata per il numero di giorni).

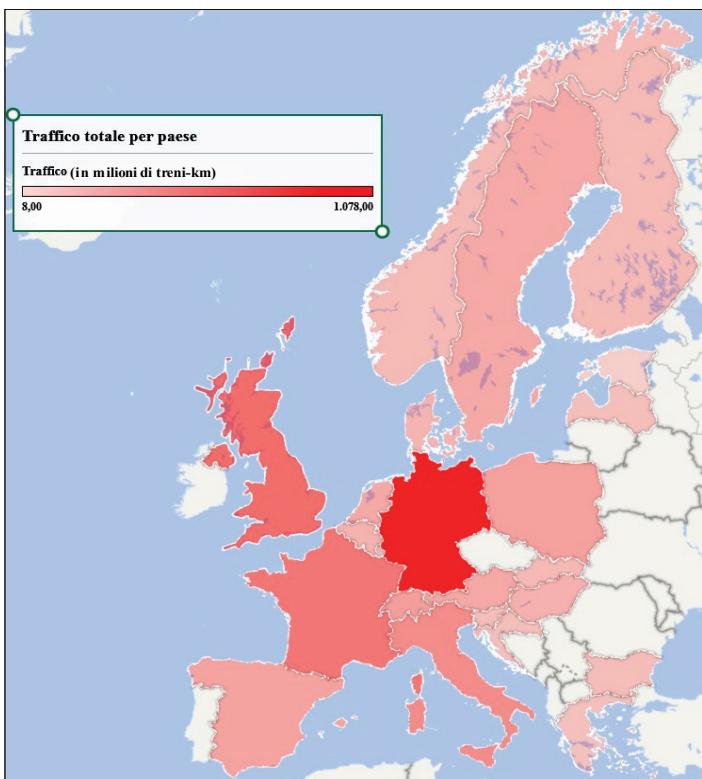
Figura 48. Numero di imprese ferroviarie nel 2015



Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM.

Figura 49. Numero di imprese ferroviarie nel settore merci e passeggeri nel 2015

Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM, elaborazione ART.

Figura 50. Traffico totale in milioni di treni-km nel 2015

Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM, elaborazione ART.

L'evoluzione indicizzata del traffico totale della rete (Tabella 11) rispetto all'anno 2010 (valore 100), con indicazione del tasso di crescita annuale composto e anche del valore reale di riferimento all'anno 2010 in milioni di treni-km, presenta in media una crescita positiva.

Tabella 11. Andamento indicizzato del traffico ferroviario (indice 2010=100)

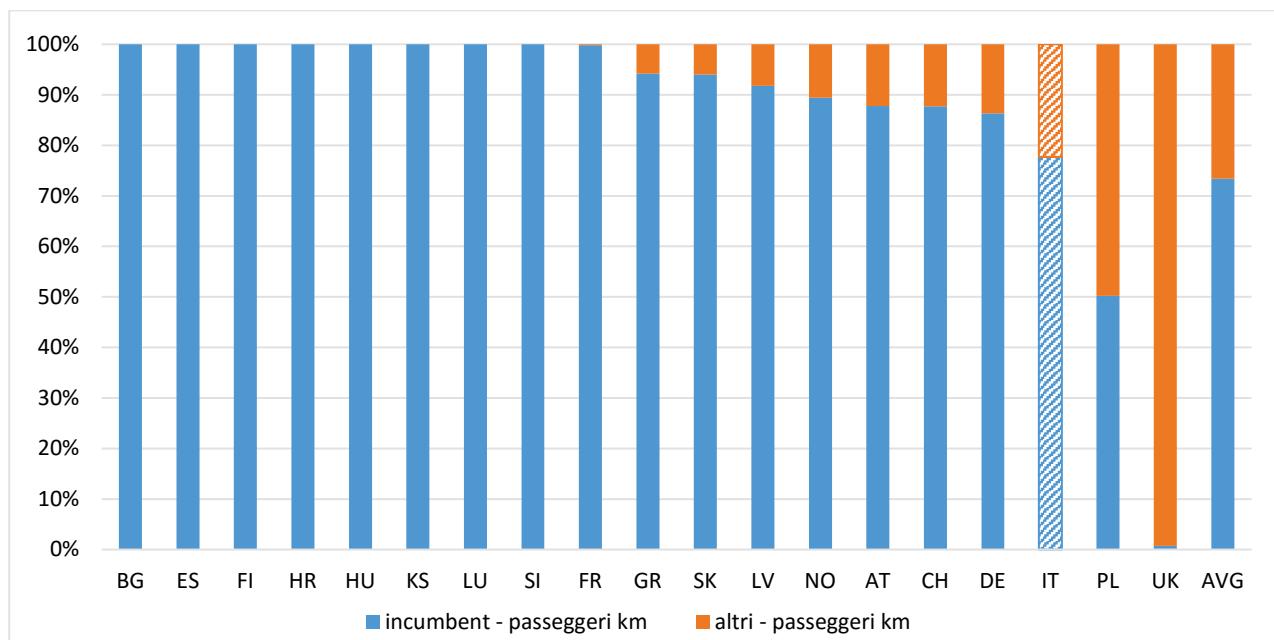
Paese	Valore reale al 2010 (mln. Treni-km)	2011	2012	2013	2014	2015	Tasso di crescita annuale composto
Lettonia	16,1	112,7	120,7	117,6	111,9	115,5	2,9%
Norvegia	43,3	101,5	100,9	107,7	107,3	112,6	2,4%
Francia	453,7	110,5	110,4	108,4	106,9	110,6	2,0%
Italia	323,2	98,0	97,7	102,4	102,2	110,1	1,9%
Svezia	140,6	104,7	103,7	107,3	108,8	108,6	1,7%
Regno Unito	524,0	102,6	103,3	103,6	104,2	108,4	1,6%
Olanda	146,0	101,6	103,1	105,3	105,7	107,7	1,5%
Svizzera	210,5	100,8	101,6	103,7	105,7	106,8	1,3%
Slovacchia	46,4	97,8	97,2	98,4	99,7	106,1	1,2%
Media panel	102,6	101,9	102,1	102,4	105,0		1,0%
Germania	1049,0	101,9	100,9	100,6	101,4	102,8	0,5%
Ungheria	100,4	100,9	97,8	98,1	100,2	102,4	0,5%
Austria	157,8	104,8	100,6	99,2	99,7	101,2	0,2%
Danimarca	83,0	102,2	100,5	101,9	101,2	100,5	0,1%
Polonia	220,2	101,6	99,6	96,8	95,5	99,1	-0,2%
Slovenia	19,5	101,8	100,0	102,3	107,0	99,0	-0,2%
Bulgaria	30,6	102,0	90,7	92,0	94,0	96,7	-0,7%
Belgio	99,8	100,8	98,9	96,9	96,6	96,6	-0,7%
Finlandia	51,0	100,1	99,8	98,9	97,4	95,2	-1,0%
Croazia	24,6	96,0	98,2	89,4	82,6	82,9	-3,7%
Grecia	17,0	73,9	72,2	69,5	71,7	67,5	-7,6%
Totale	3756,8						

Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM.

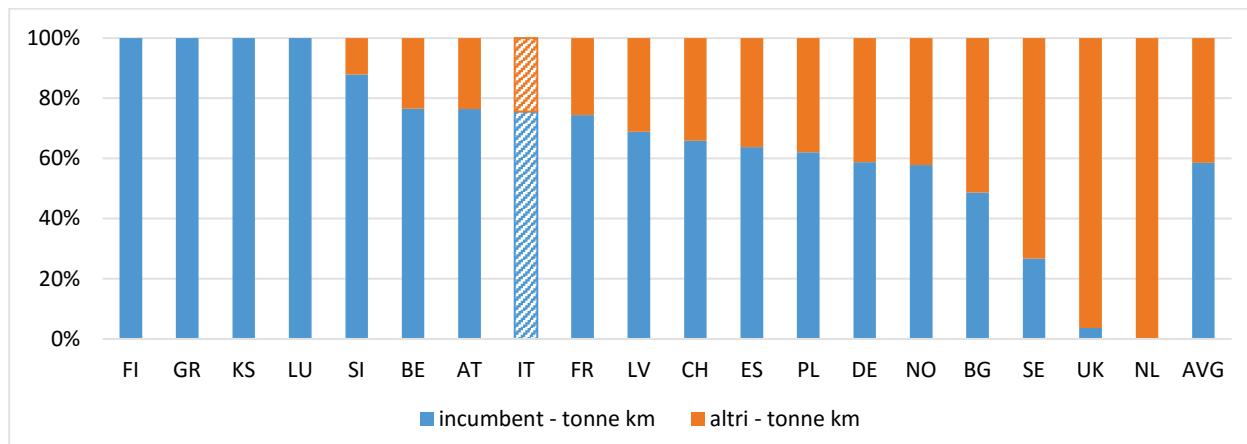
Figura 51. Utilizzo percentuale della rete tra merci e passeggeri nel 2015

Percentuale (sul traffico totale in treni-km) del traffico passeggeri (treni-km passeggeri) e del traffico merci (treni-km merci) per 24 paesi Europei analizzati nel 2015. Anche in questo caso, i dati comprendono nel totale dei treni merci anche i treni effettuati per servizi tecnici.

Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM, elaborazione ART.

Figura 52. Ripartizione del mercato passeggeri in passeggeri-km tra impresa dominante ed altre nel 2015

Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM.

Figura 53. Ripartizione del mercato merci in tonnellate-km tra impresa dominante ed altre nel 2015

Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM.

La tabella descrive l'evoluzione indicizzata del traffico passeggeri della rete rispetto all'anno 2010 (valore 100), con indicazione del tasso di crescita annuale composto e anche del valore reale di riferimento all'anno 2010 in miliardi di passeggeri-km.

Tabella 12. Andamento del traffico passeggeri in passeggeri-km (indice 2010=100)

Paese	Valore reale al 2010 (mld pass-km)	2011	2012	2013	2014	2015	Tasso di crescita annuale composto
Slovacchia	2,3	105,3	107,3	108,5	112,4	143,1	7,4%
Regno Unito	55,8	104,7	108,9	111,0	115,9	118,9	3,5%
Svezia	11,2	102,0	105,7	106,3	108,7	114,2	2,7%
Austria	10,7	101,6	104,8	112,4	113,0	114,1	2,7%
Norvegia	3,2	96,3	101,7	105,0	109,6	113,2	2,5%
Germania	85,1	101,2	105,8	106,7	106,2	108,2	1,6%
Media panel	101,9	103,7	104,4	105,5	107,5	107,5	1,5%
Italia	47,2	99,3	99,1	103,3	105,7	107,1	1,4%
Svizzera	19,2	101,5	100,4	101,4	104,3	106,3	1,2%
Finlandia	4,0	98,1	101,9	102,4	97,9	103,9	0,8%
Francia	86,1	103,4	104,0	102,6	103,3	103,6	0,7%
Danimarca	6,6	104,8	106,7	107,6	107,9	103,5	0,7%
Ungheria	7,7	101,6	101,6	102,0	100,6	99,0	-0,2%
Polonia	17,9	101,4	99,7	93,8	89,8	97,4	-0,5%
Slovenia	0,8	95,1	91,2	93,5	85,7	87,2	-2,7%
Lettonia	0,7	98,9	96,8	97,3	86,7	78,9	-4,6%
Bulgaria	2,1	98,0	89,1	86,8	80,9	73,9	-5,9%
Grecia	1,4	69,3	61,6	56,0	56,2	61,2	-9,4%
Croazia	1,7	85,3	63,3	54,4	53,2	54,6	-11,4%
Totale	363,6						

Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM.

La tabella descrive l'evoluzione indicizzata del traffico merci della rete rispetto all'anno 2010 (valore 100), con indicazione del tasso di crescita annuale composto e anche del valore reale di riferimento all'anno 2010 in miliardi di tonnellate-km.

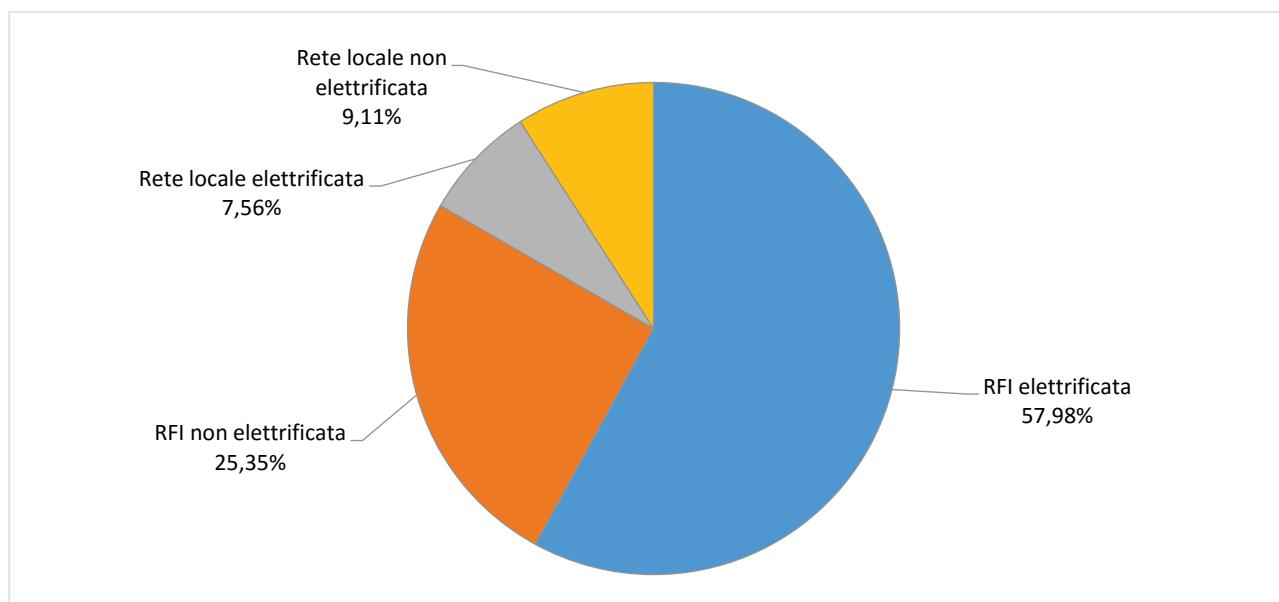
Tabella 13. Andamento del traffico merci in tonnellate-km (indice 2010=100)

Paese	Valore reale al 2010 (mld tonn-km)	2011	2012	2013	2014	2015	Tasso di crescita annuale composto
Danimarca	2,2	116,7	101,7	109,3	109,5	116,2	3,0%
Bulgaria	3,2	112,9	101,8	102,6	109,2	115,3	2,9%
Francia	30,0	114,1	108,6	107,6	108,8	114,3	2,7%
Ungheria	8,8	105,7	107,7	106,7	111,7	113,0	2,5%
Svizzera	11,1	104,1	99,9	106,7	111,2	112,3	2,3%
Germania	107,9	105,8	102,6	103,7	106,8	112,1	2,3%
Slovenia	3,9	105,5	98,7	109,7	109,2	112,1	2,3%
Italia	18,6	106,3	108,7	102,3	107,8	111,6	2,2%
Lettonia	17,2	124,9	127,4	113,7	113,2	110,1	1,9%
Olanda	5,9	107,6	103,7	102,6	104,1	109,2	1,8%
Media panel		107,2	101,9	101,7	103,6	104,9	1,0%
Regno Unito	18,6	112,9	115,6	120,6	119,2	104,1	0,8%
Slovacchia	9,1	98,8	95,0	96,7	98,6	101,2	0,2%
Austria	22,4	98,7	95,9	94,3	100,1	100,6	0,1%
Polonia	53,3	111,7	92,0	95,4	93,9	94,9	-1,0%
Svezia	23,5	97,4	93,9	88,5	90,4	87,7	-2,6%
Norvegia	3,8	102,9	97,0	96,9	94,9	87,6	-2,6%
Belgio	7,4	107,0	95,6	90,0	90,5	87,4	-2,7%
Finlandia	9,8	96,4	95,1	97,1	98,4	86,9	-2,8%
Croazia	2,7	92,3	85,4	76,4	77,6	79,9	-4,4%
Grecia	0,6	57,2	45,9	38,5	55,7	47,7	-13,8%
Totale	360,0						

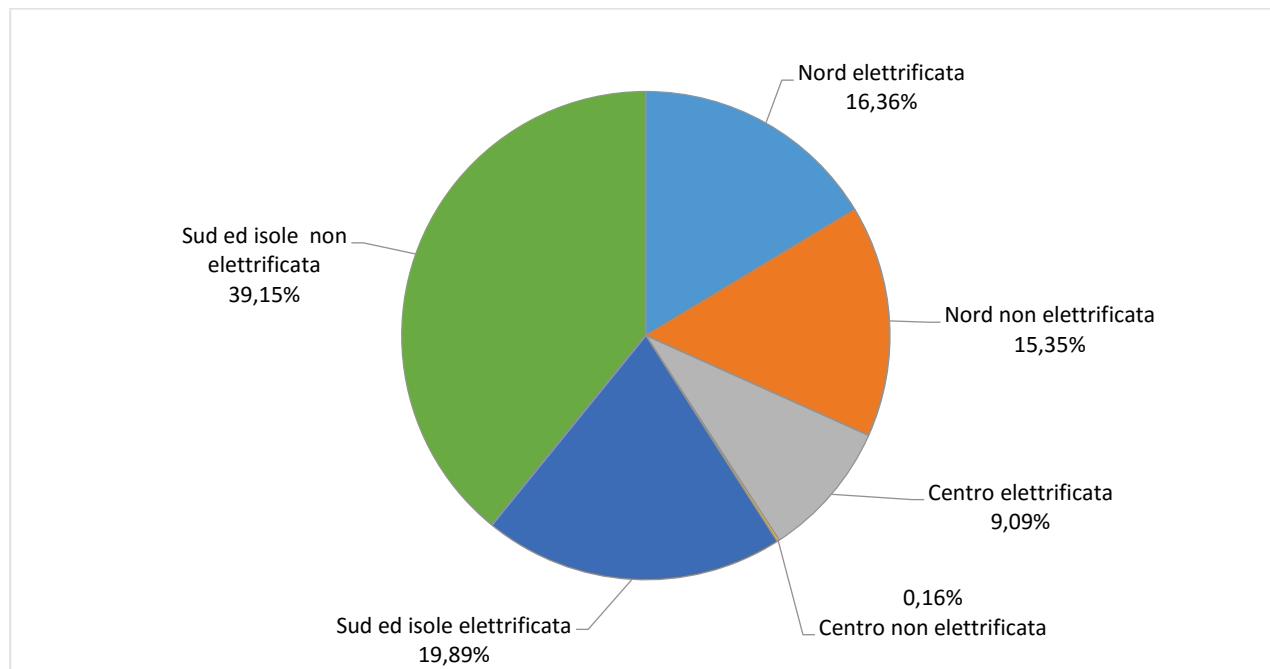
Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM, elaborazione ART.

3.4. Situazione italiana: offerta

Figura 54. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana, anno 2014



Fonte: MIT.

Figura 55. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale in macrozone, anno 2014

Fonte: MIT.

Tabella 14. Ripartizione linea RFI, anno 2016

Linea ferroviaria RFI	16.788 km
Ripartizione per classificazione	
Linee fondamentali	37,93%
Linee complementari	56,39%
Linee di nodo	5,69%
Ripartizione per tipologia	
Linee a doppio binario	45,55%
Linee a semplice binario	54,45%
Ripartizione per alimentazione	
Linee elettrificate	71,62%
- a doppio binario	45,09%
- a semplice binario	26,52%
Linee non elettrificate (diesel)	28,38%
Lunghezza dei binari	
linea convenzionale	94,48%
linea AV*	5,52%

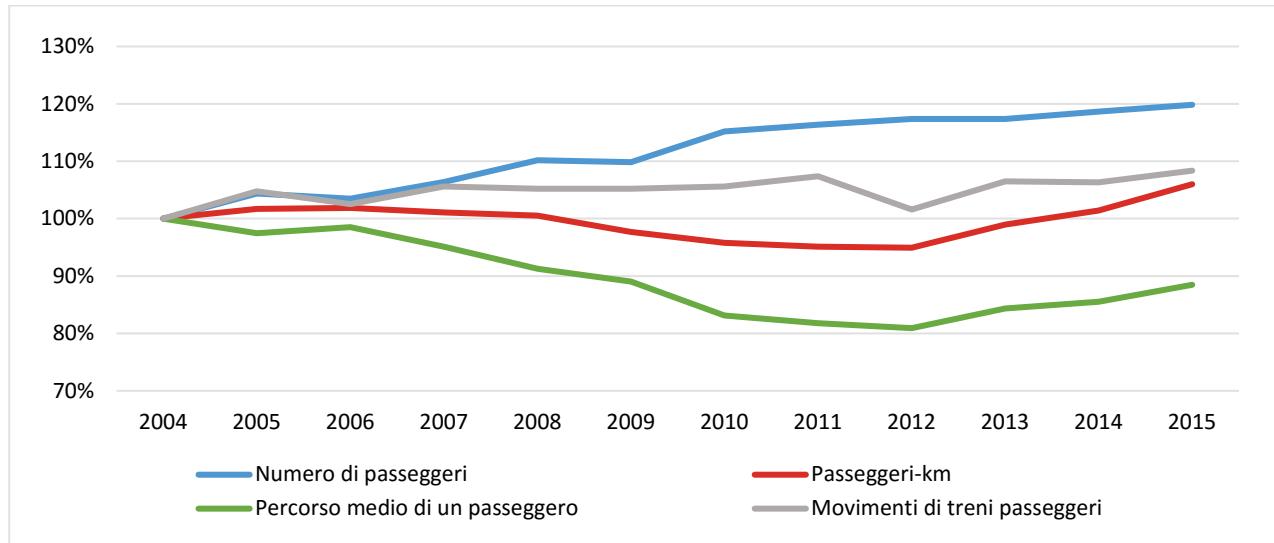
*riferito alle tratte attrezzate con ERTMS (escluso la Treviglio-Brescia) e ai loro collegamenti con le località di servizio.

Fonte: RFI.

3.5. Situazione italiana: domanda

Evoluzione indicizzata rispetto all'anno 2004 (valore 100) di numero passeggeri, passeggeri-km, percorso medio di un passeggero e movimenti di treni passeggeri (treni-km).

Figura 56. Andamento indicizzato del traffico passeggeri (indice 2004=100)



Fonte: Istat, elaborazione ART.

Tabella 15. Dati di traffico passeggeri, 2010-2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Numero di passeggeri	838.891.577	847.273.126	854.836.081	854.755.657	864.122.591	872.622.910
Passeggeri-km (migliaia)	47.172.074	46.844.623	46.759.422	48.738.612	49.957.213	52.206.876
Percorso medio di un passeggero (km)	56,2	55,3	54,7	57,0	57,8	59,8
Movimenti di treni passeggeri (migliaia treni-km)	315.188	320.559	303.259	317.906	317.362	323.422

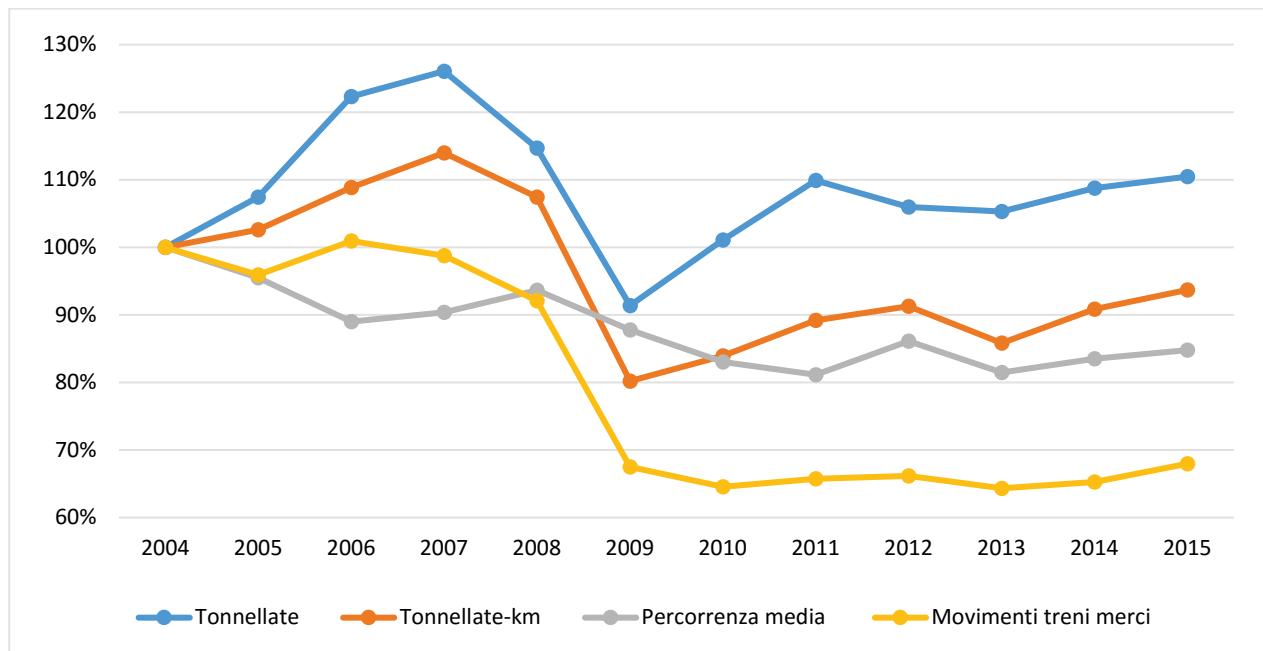
Fonte: Istat.

Tabella 16. Dati di traffico passeggeri, 2014-2015

	2014	2015	variazione
Passeggeri-km Servizio a mercato (milioni)	15.082	15.869	5,2%
Passeggeri-km Servizio Universale (milioni)	4.839	4.518	-6,6%
Passeggeri-km Regionale (milioni)	18.691	18.902	1,1%
Movimenti di treni passeggeri Servizio a mercato (migliaia)	52.101	53.428	2,5%
Movimenti di treni passeggeri Servizio Universale (migliaia)	25.875	25.832	-0,2%
Movimenti di treni passeggeri Regionale (migliaia)	151.905	154.902	2,0%

Fonte: Bilanci Trenitalia.

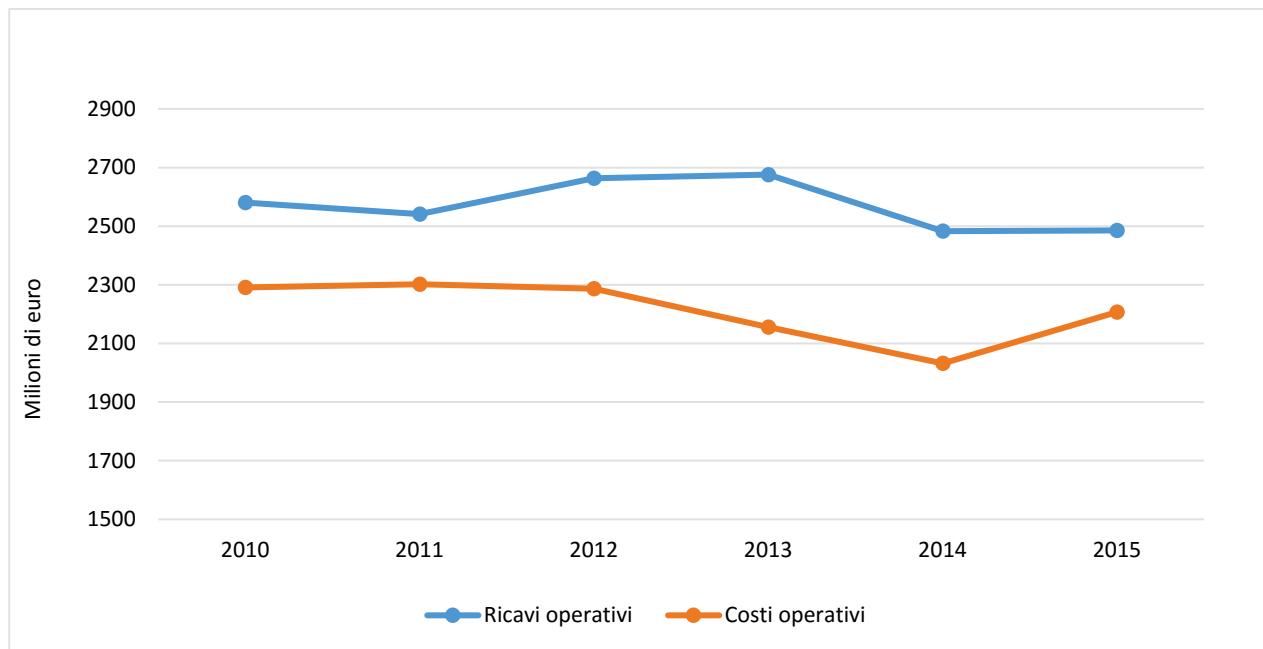
Figura 57. Andamento indicizzato traffico merci (indice 2004=100)



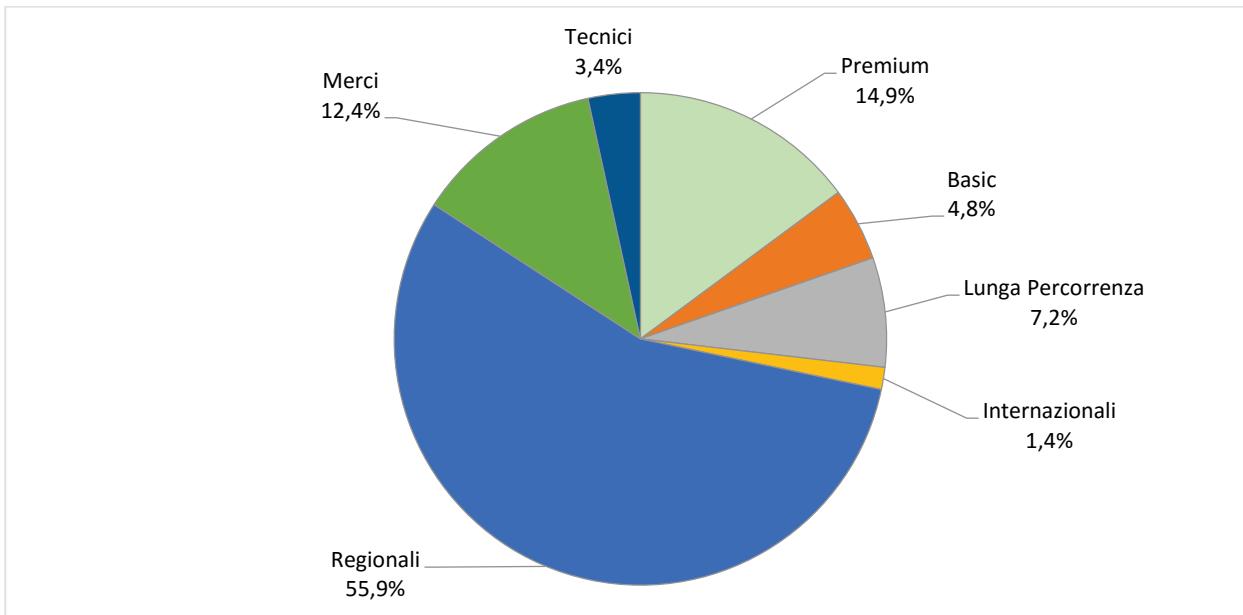
Fonte: Istat, elaborazione ART.

3.6. Situazione italiana: conti economici delle imprese del settore

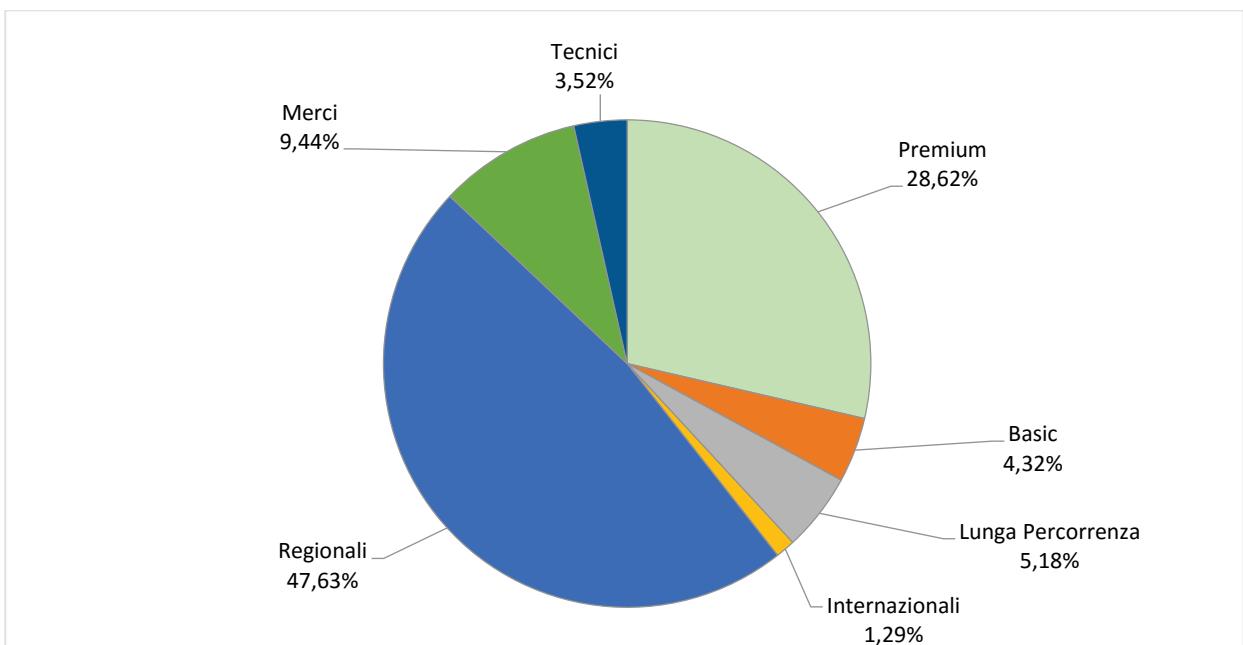
Figura 58. Andamento ricavi e costi operativi di RFI, anni 2010-2015



Fonte: Bilanci RFI.

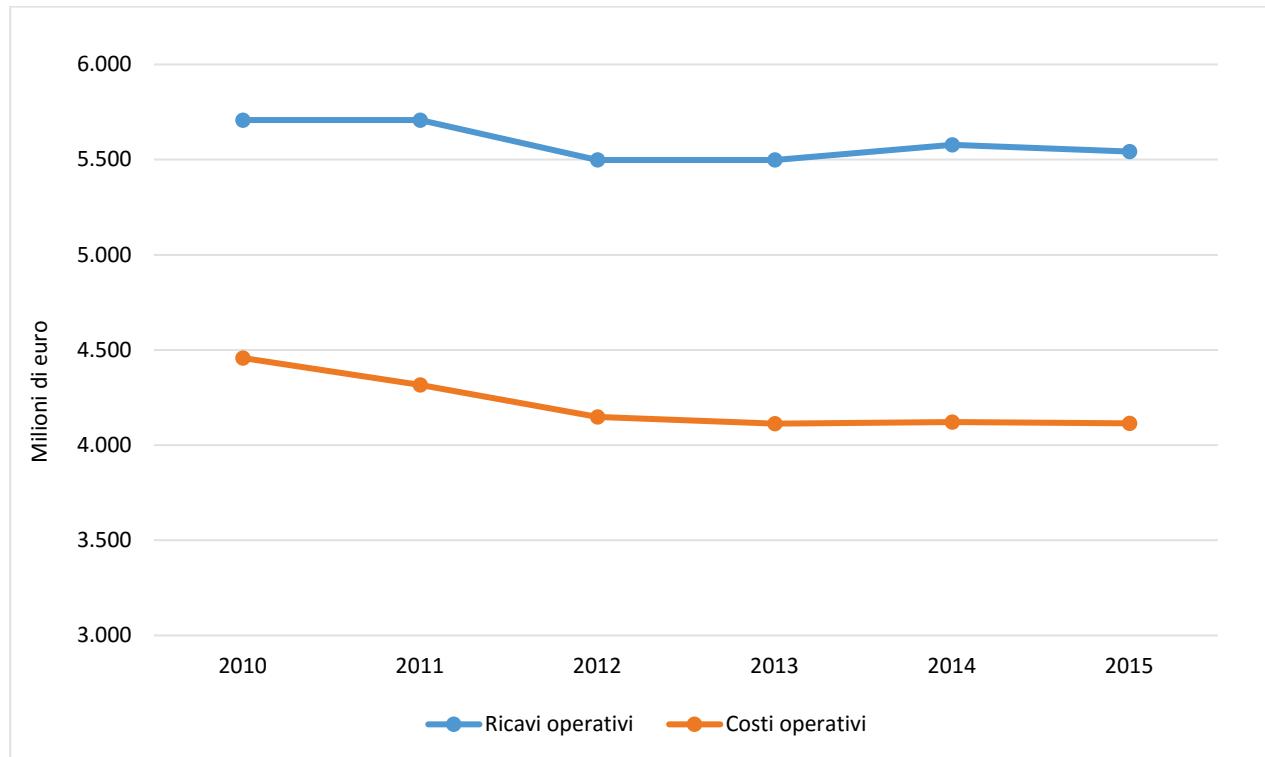
Figura 59. Ripartizione produzione RFI in treni*km nelle varie tipologie di servizio, anno 2015

Fonte: Elaborazione ART su dati PICweb, RFI.

Figura 60. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI nelle varie tipologie di servizio, anno 2015

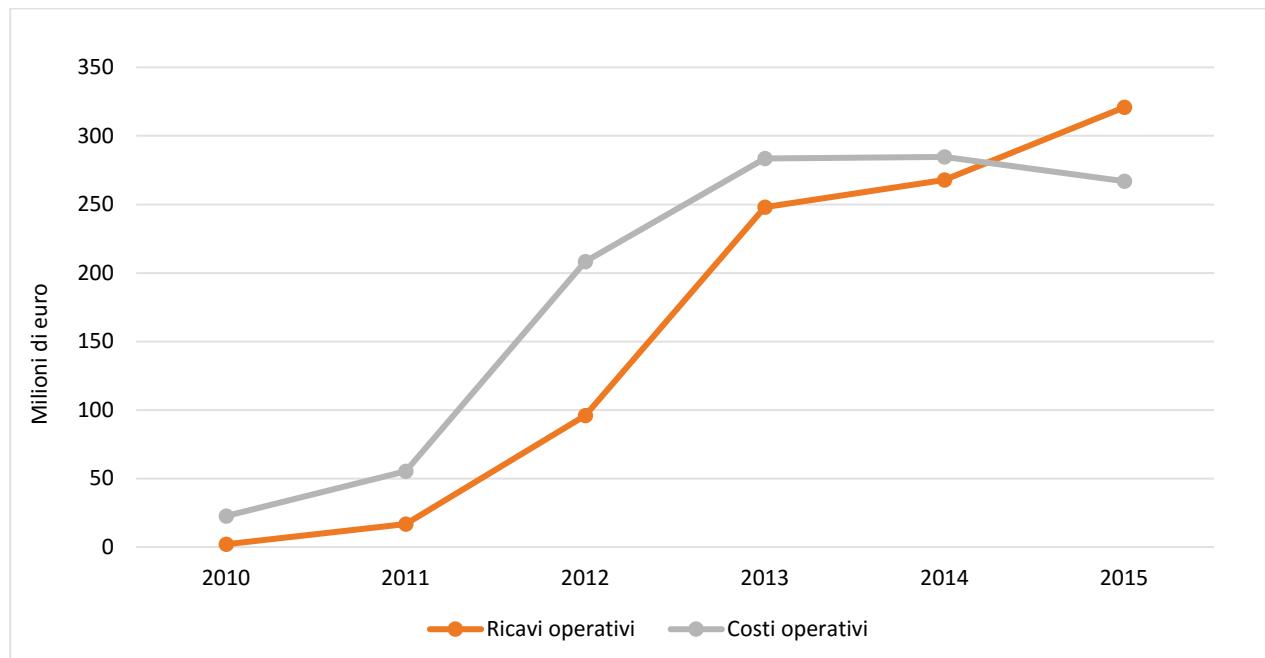
Fonte: Elaborazione ART su dati PICweb, RFI.

Figura 61. Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia, anni 2010 – 2015



Fonte: Bilanci Trenitalia.

Figura 62. Andamento ricavi e costi operativi NTV 2010 – 2015



Fonte: Bilanci NTV, elaborazione ART.

Tabella 17. Risultati economico-finanziari di RFI

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ROE	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%	0,42%	0,67%
ROI	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%	1,06%	0,76%
EBITDA	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%	18,16%	11,22%
EBIT	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%	14,10%	10,19%
Margine Operativo Lordo (milioni €)	291	240	377	520	451	279
Risultato operativo (milioni €)	135	113	246	391	350	160
Risultato d'esercizio (milioni €)	92	98	160	270	140	129

Fonte: Bilanci di esercizio RFI.

Tabella 18. Risultati economico-finanziari di Trenitalia

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ROS	6,0%	8,7%	7,6%	7,9%	5,2%	6,9%
ROI	4,3%	6,5%	5,1%	5,2%	3,6%	4,2%
EBITDA margin	21,9%	24,4%	24,6%	25,2%	26,1%	25,8%
Margine Operativo Lordo (milioni €)	1249	1391	1350	1385	1456	1427
Risultato operativo (milioni €)	342	496	418	432	288	381
Risultato d'esercizio (milioni €)	73	156	207	182	60	230

Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia.

Tabella 19. Risultati economico-finanziari di NTV

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ROS	4,3%	-23,1%	-31,3%	n.s.	n.s.	n.s.
ROI	1,7%	-8,5%	-10,0%	-18,3%	-11,9%	-6,9%
Margine Operativo Lordo (milioni €)	-20,6	-38,5	-112,2	-35,5	-16,8	53,8
Risultato operativo (milioni €)	-21,7	-41,5	-137,2	-77,5	-61,7	13,6
Risultato d'esercizio (milioni €)	-20,7	-39,3	-77,1	-77,6	-62,0	-12,6

Fonte: Bilanci di esercizio NTV.

5. Le infrastrutture ed i servizi portuali e marittimi

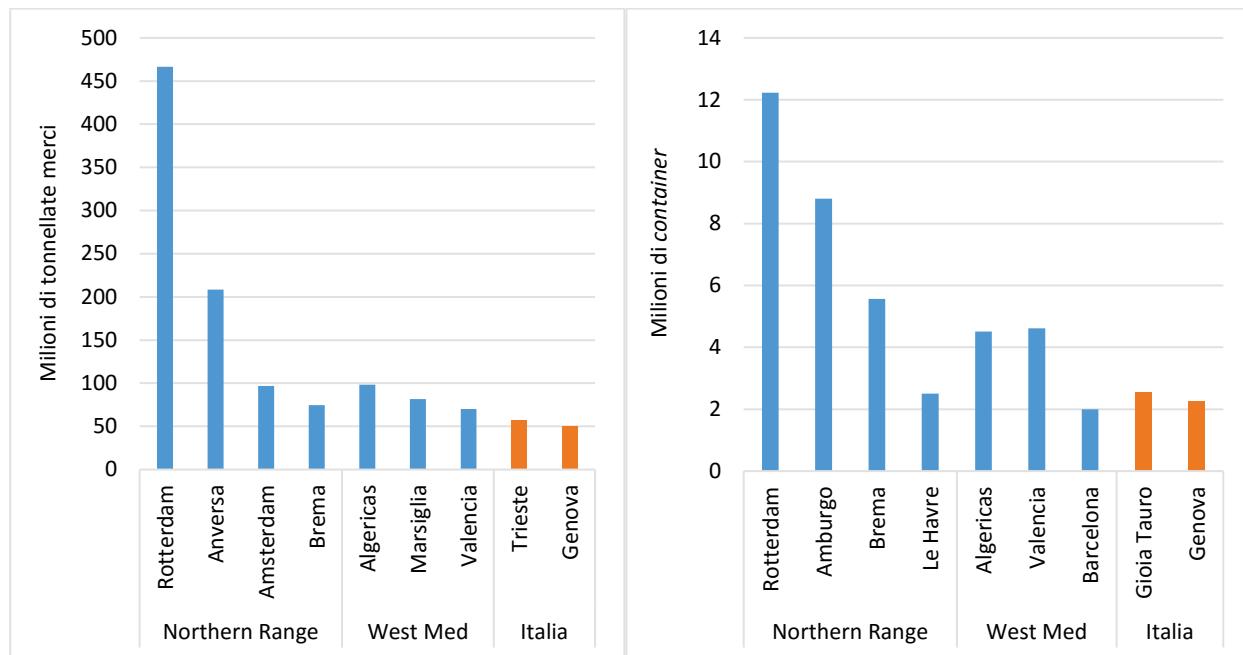
5.1. Situazione internazionale ed europea

Tabella 20. Panoramica internazionale

Traffico marittimo mondiale (2016)	10 miliardi di tonnellate di merci
Suez	16.800 transiti di navi, 820 milioni di ton di merci
Si stima che, entro il 2019, la flotta mondiale delle navi container <i>megaship</i> crescerà del 31,5%, quella delle navi di 13-18mila TEU dell'11% e quella relativa alle navi tra 10-13mila TEU del 9,7%	

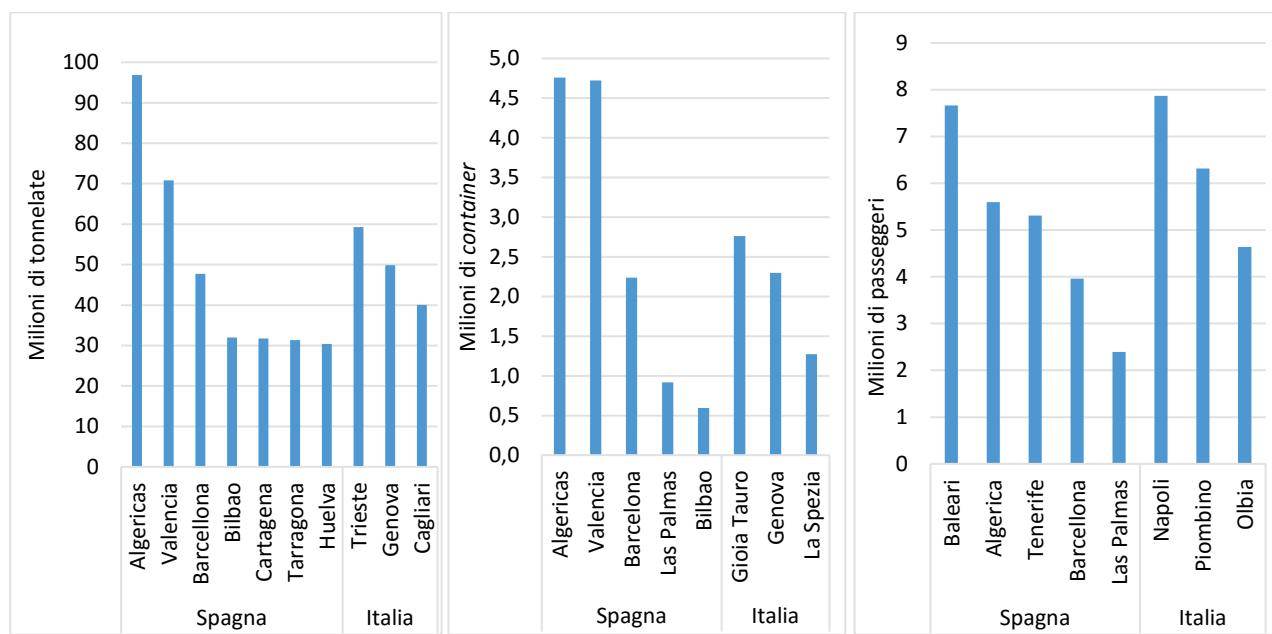
Fonte: Assoporti.

Figura 63. Traffici nei principali porti europei per tonnellate di merci e numero di container nel 2015



Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 64. Confronto tra i principali porti italiani e spagnoli nel 2015



Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

3.7. Situazione italiana: offerta

L'Italia permane il Paese UE leader nel trasporto marittimo a corto raggio nel Mediterraneo con 216 milioni di tonnellate di merci ed una quota di mercato pari al 36%. Il nostro Paese è primo al mondo per flotta Ro-Ro (*Roll on - Roll off*, trasporto autoveicoli e automezzi gommati) con oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda. L'Italia supera nel 2016 Germania e Francia negli scambi via mare con i Paesi MENA (Middle East and North Africa).

Tabella 21. Settore portuale nazionale nel 2015

Numero di porti	282
Numero di accosti	1.988
Passeggeri trasportati	44,6 milioni (+3% rispetto al 2014)
Traffico merci	445 milioni di tonnellate (-3,4% rispetto al 2014)

Fonte: Assoporti.

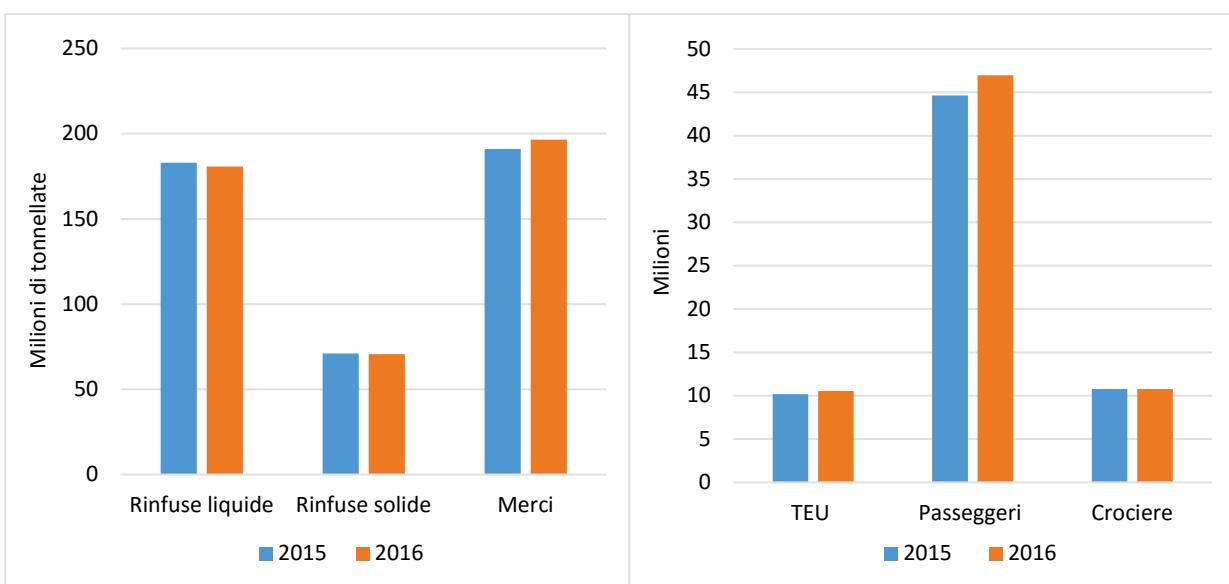
Tabella 22. Dati riepilogativi del settore portuale marittimo nazionale

2015	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e insulare
Numero di porti	282	-	-	62	37	183
Numero di accosti	1.988	-	7	591	389	1.008
Lunghezza complessiva accosti (metri)	484.882	244	1.719	125.995	93.929	229.241

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

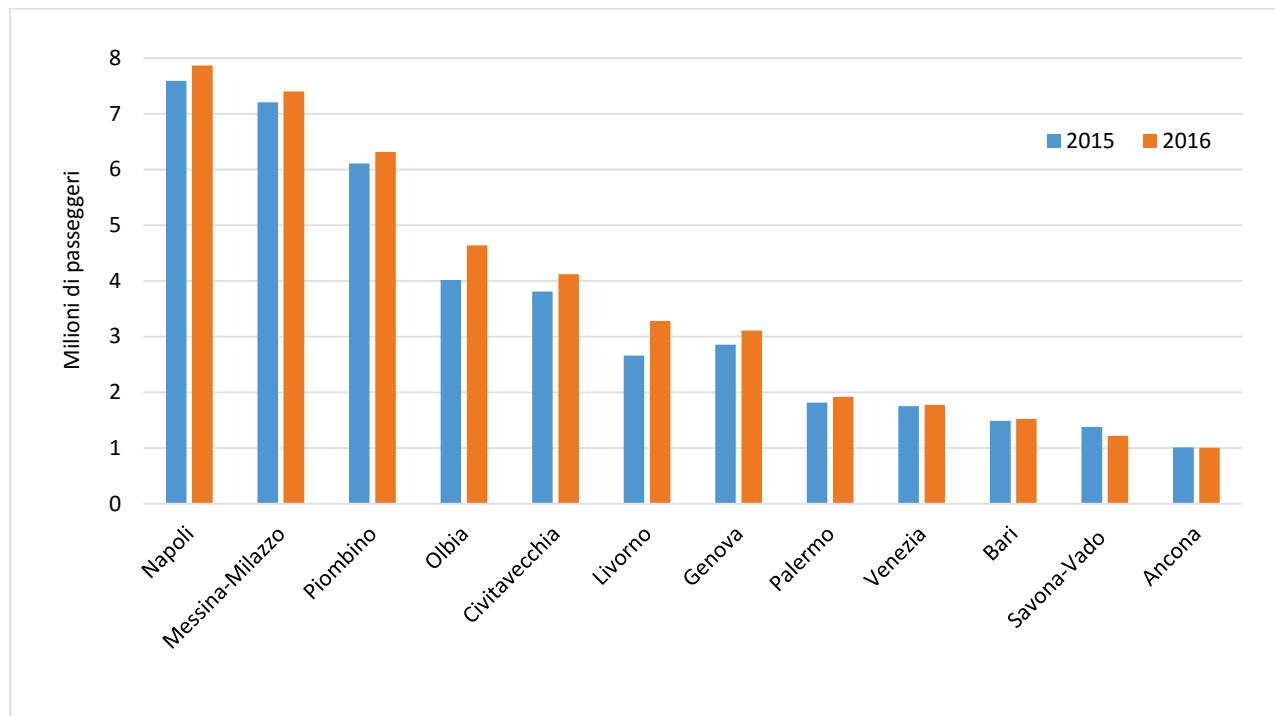
3.8. Situazione italiana: domanda

Figura 65. Trasporti marittimi per tipologia



Fonte: Assoporti.

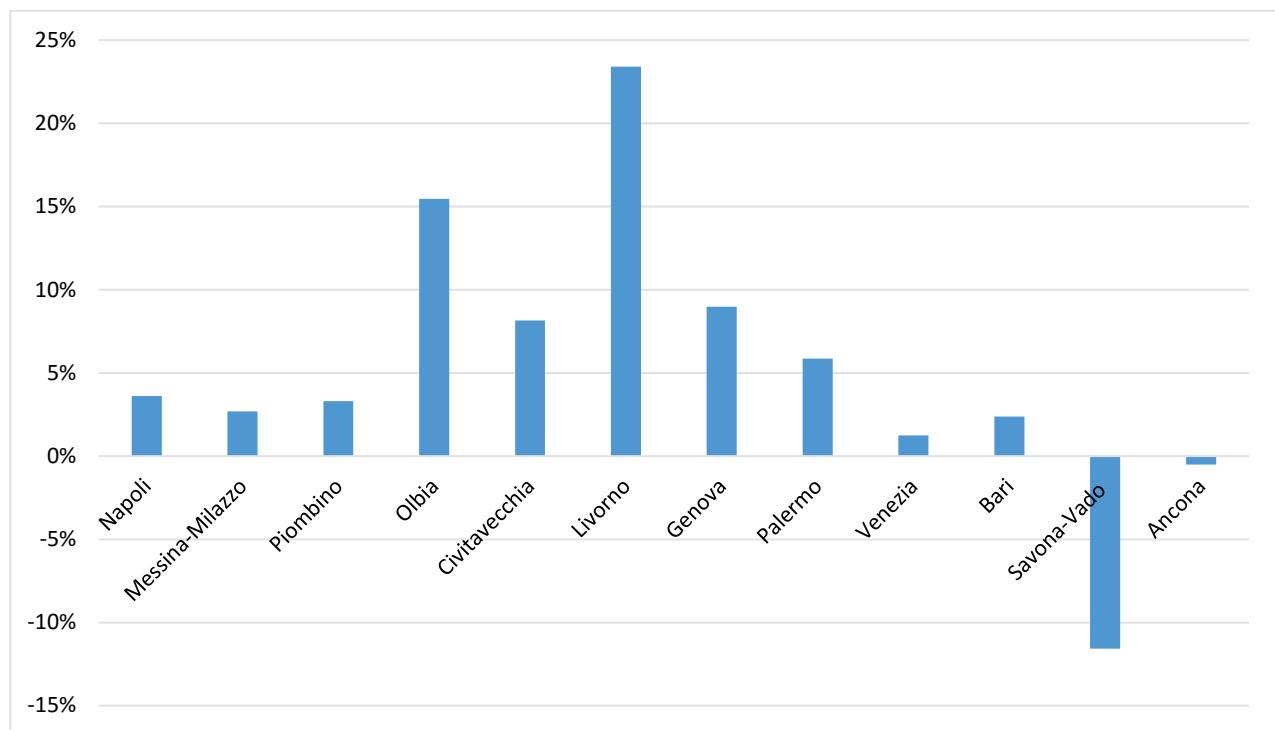
Figura 66. Transiti nei porti italiani con traffico superiore ad un milione di passeggeri l'anno*



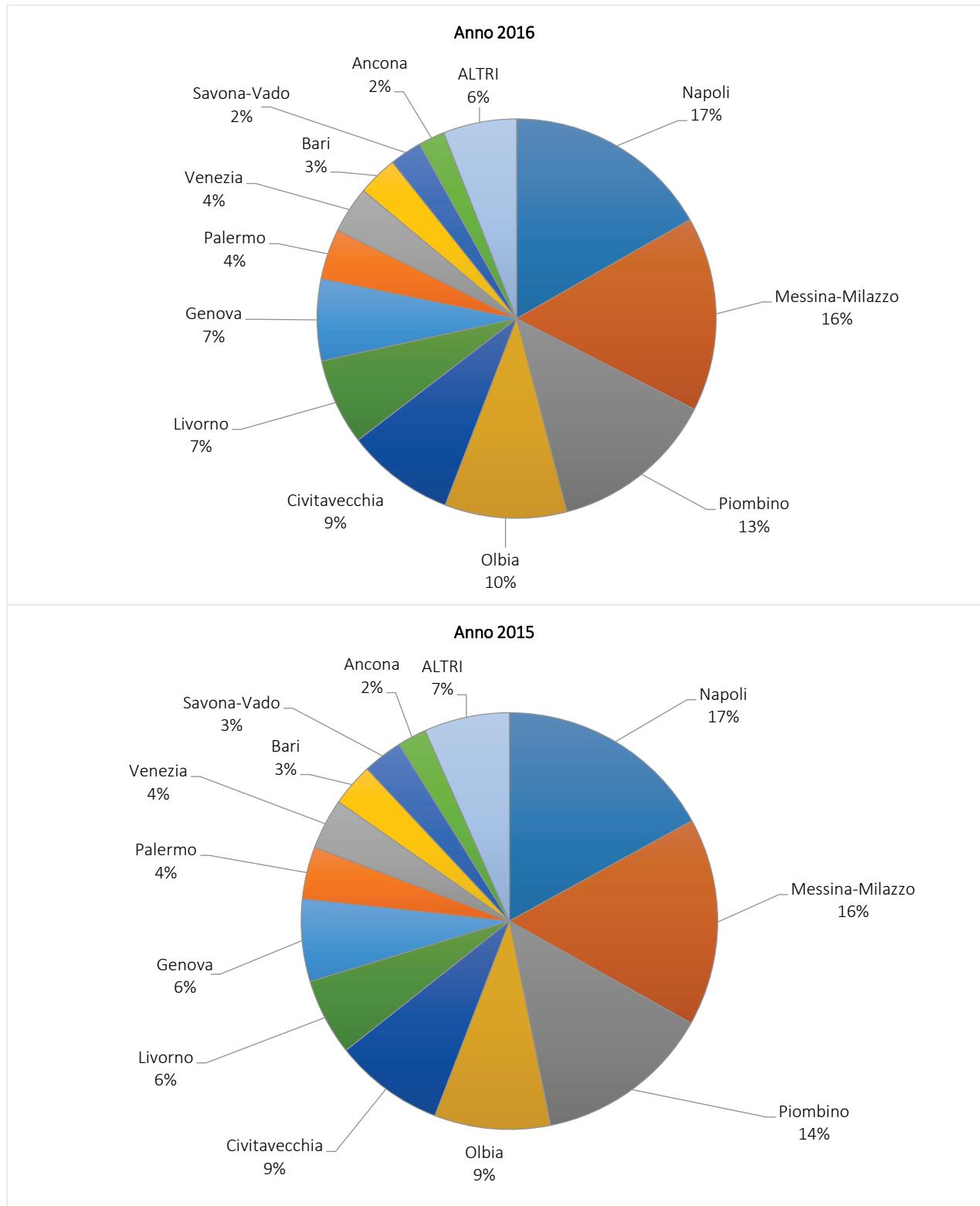
* Totale passeggeri di linea trasportati: imbarcati e sbarcati

Fonte: Assoporti.

Figura 67. Variazione di traffico passeggeri 2015-2016

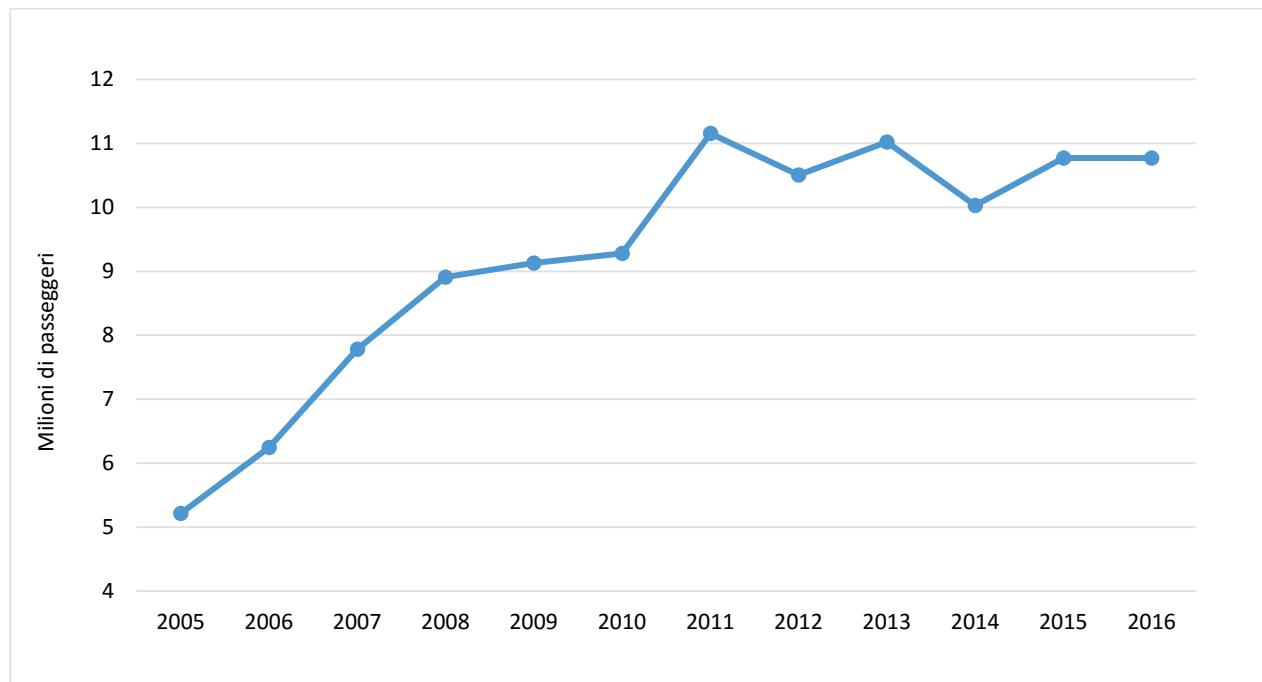


Fonte: Assoporti.

Figura 68. Quota di mercato del settore passeggeri dei porti italiani

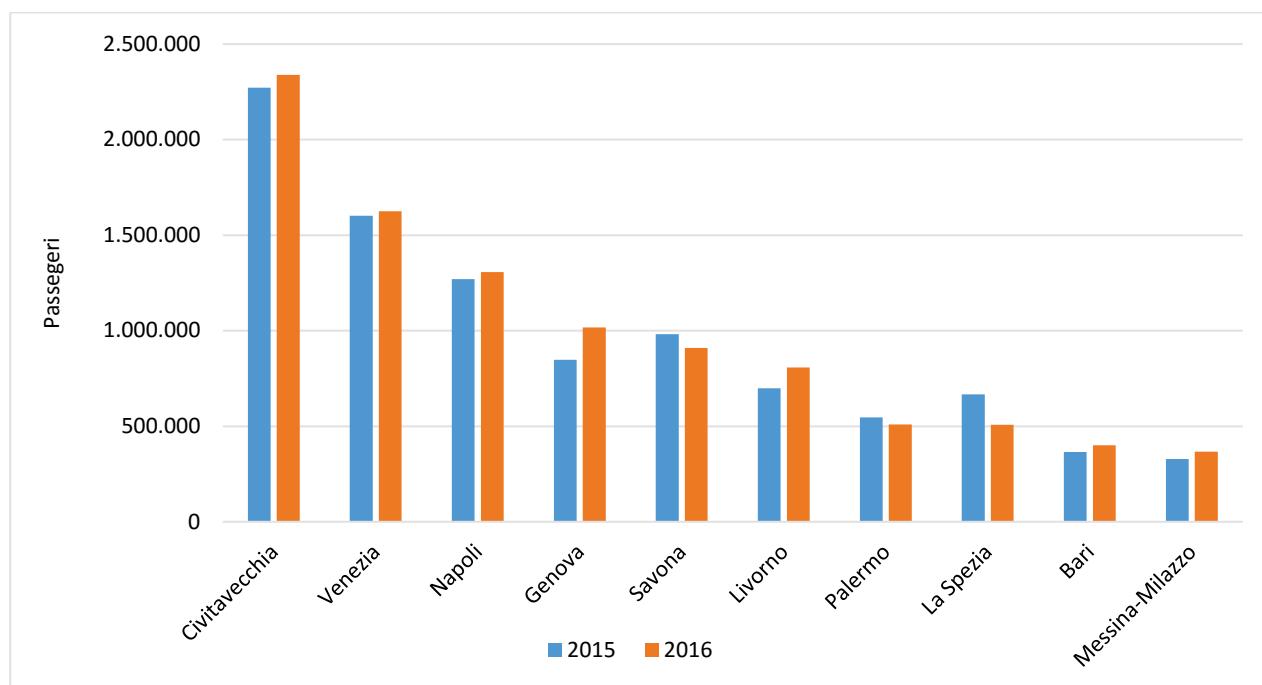
Fonte: Assoporti.

Figura 69. Andamento del mercato delle crociere in Italia

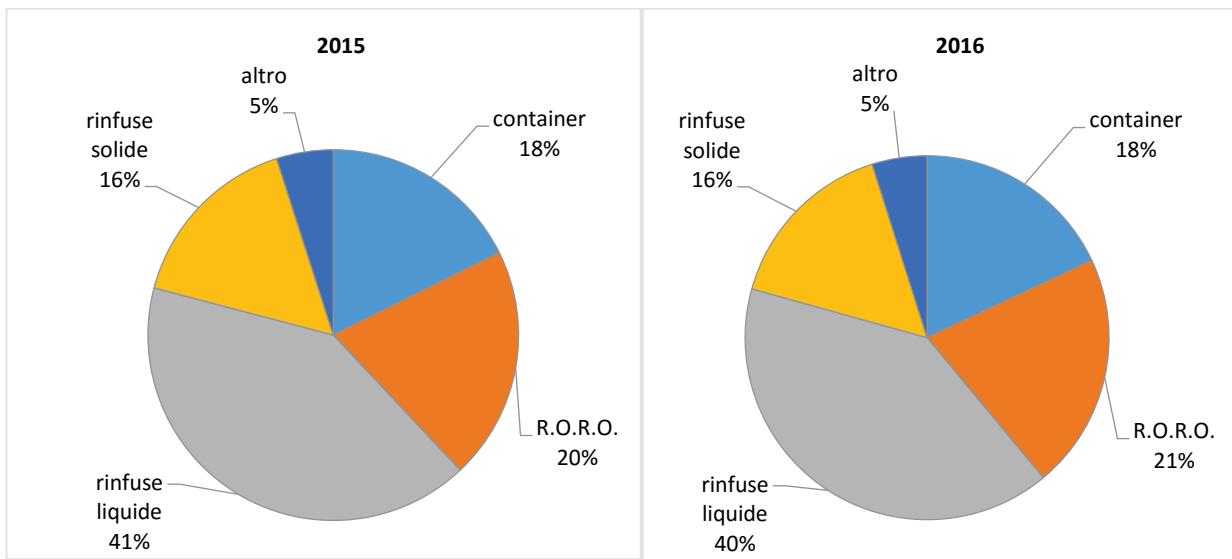


Fonte: Assoporti.

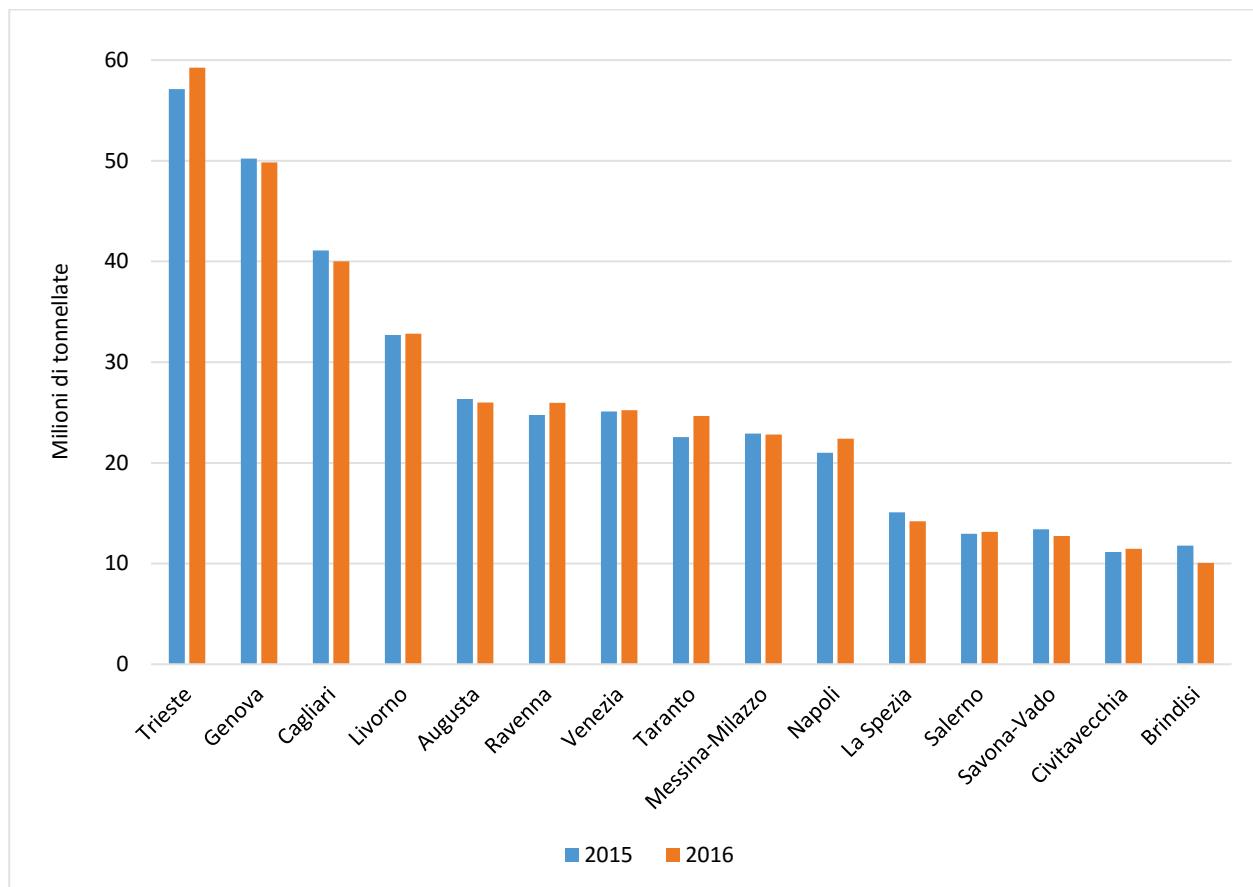
Figura 70. Traffico passeggeri nel settore delle crociere nei maggiori porti



Fonte: Assoporti.

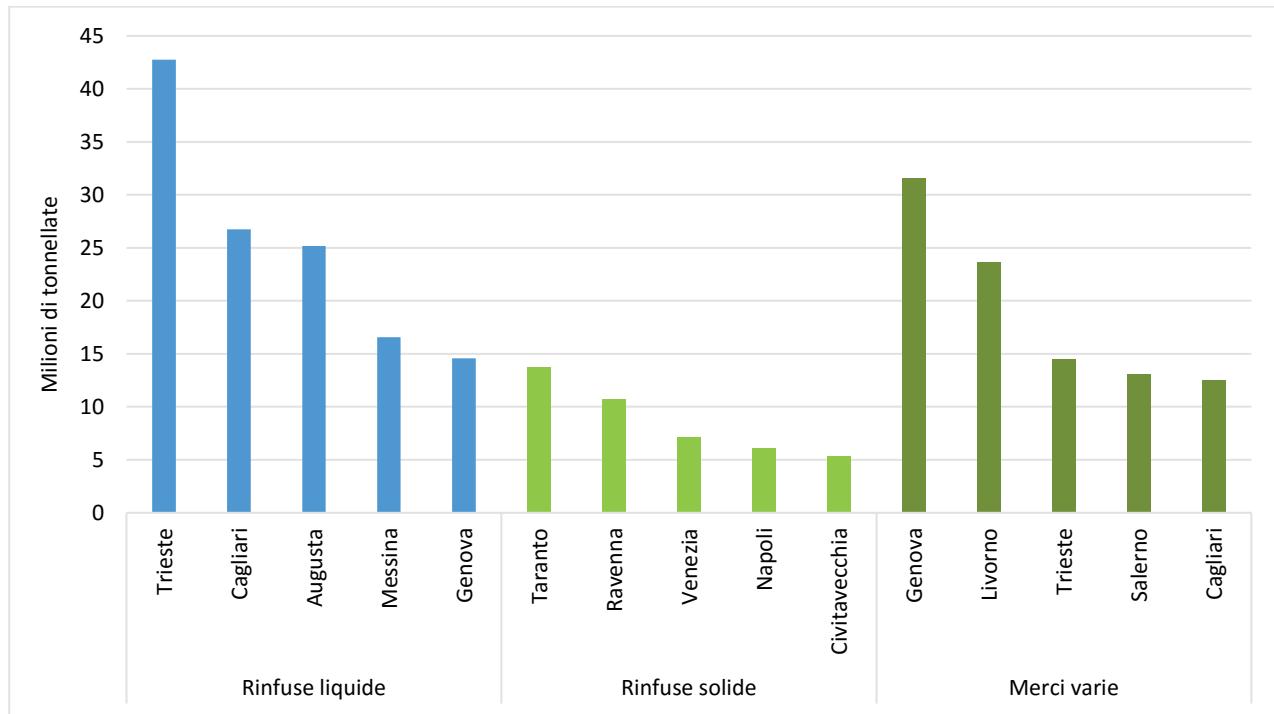
Figura 71. Merci movimentate nel settore portuale italiano, distinte per tipologia

Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 72. Classifica dei porti italiani per volume di merci trasportate

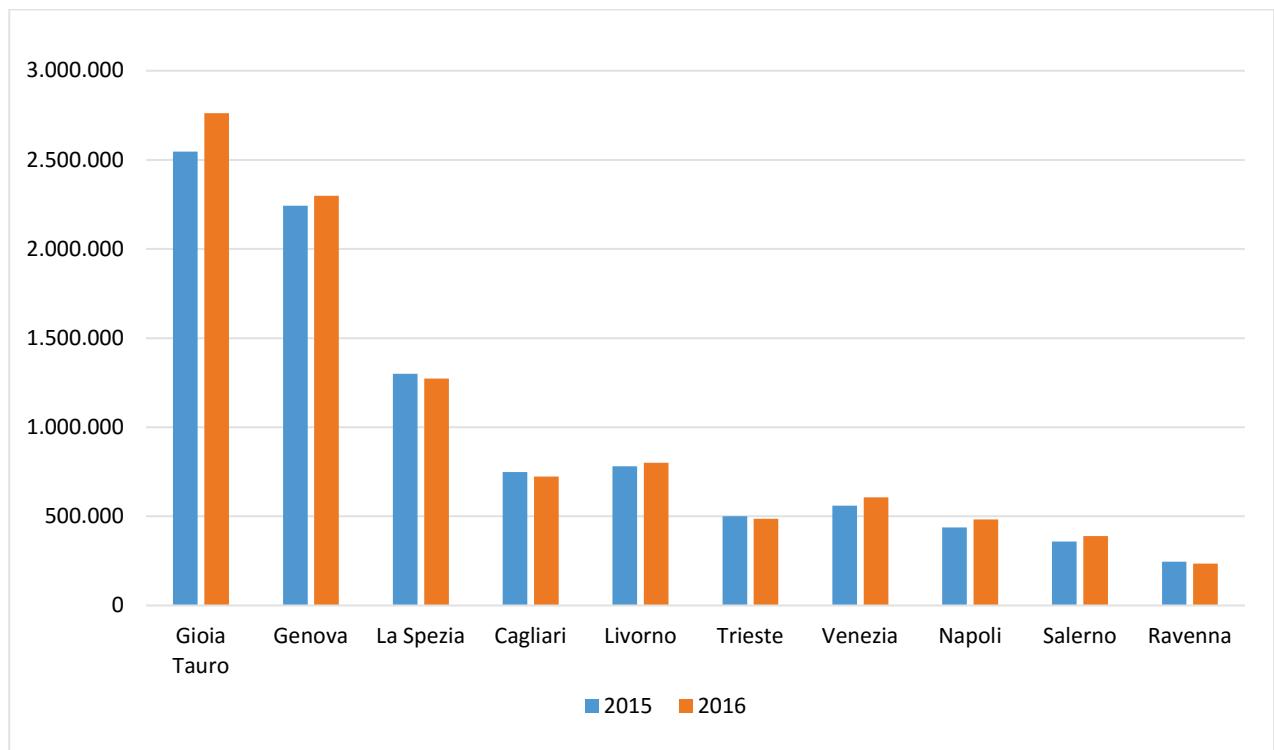
Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 73. Classifica dei primi cinque porti italiani per tipologia di merce, anno 2016



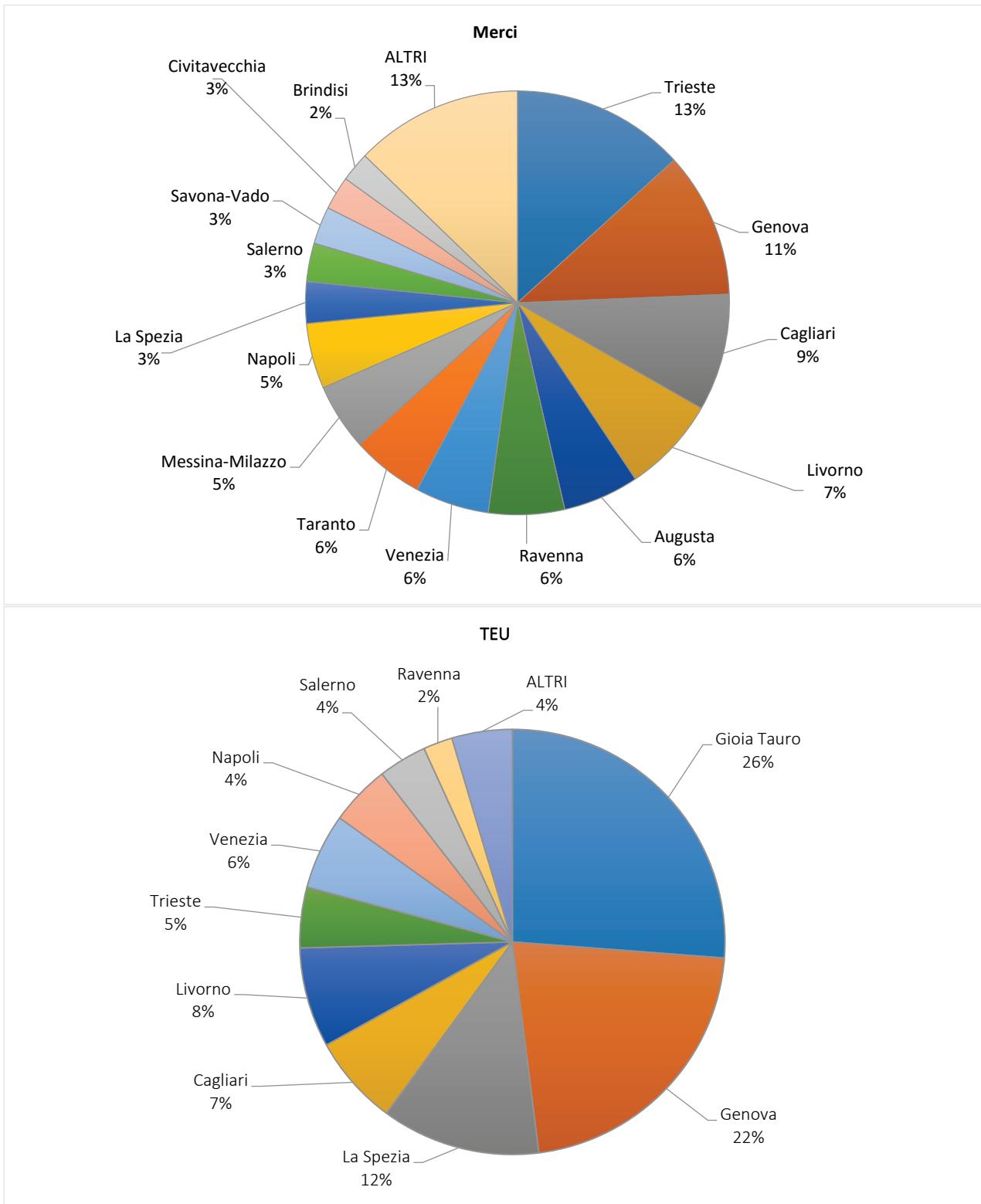
Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 74. Volumi di TEU movimentati per i 10 porti italiani con traffico superiore alle 200 mila movimentazioni



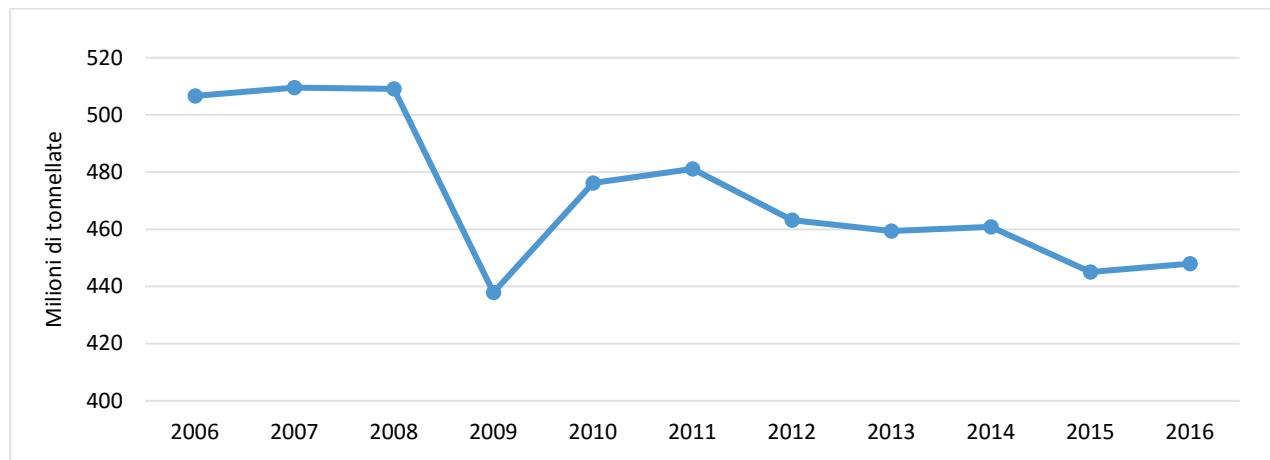
Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 75. Ripartizione traffico merci e TEU, anno 2016



Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

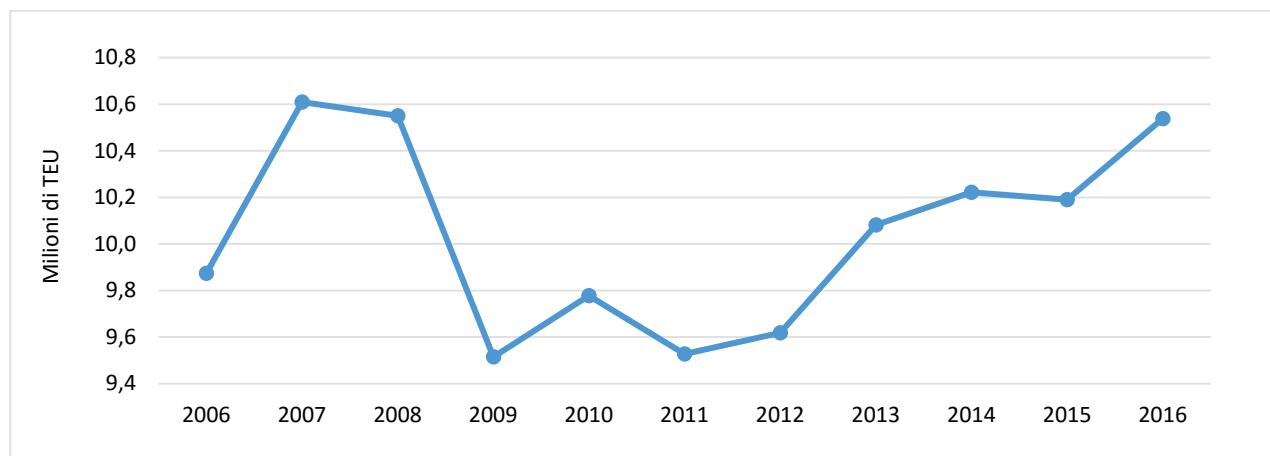
Figura 76. Andamento traffico merci in Italia



* Per gli anni 2015 e 2016 il traffico merci di Gioia Tauro non risulta disponibile

Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

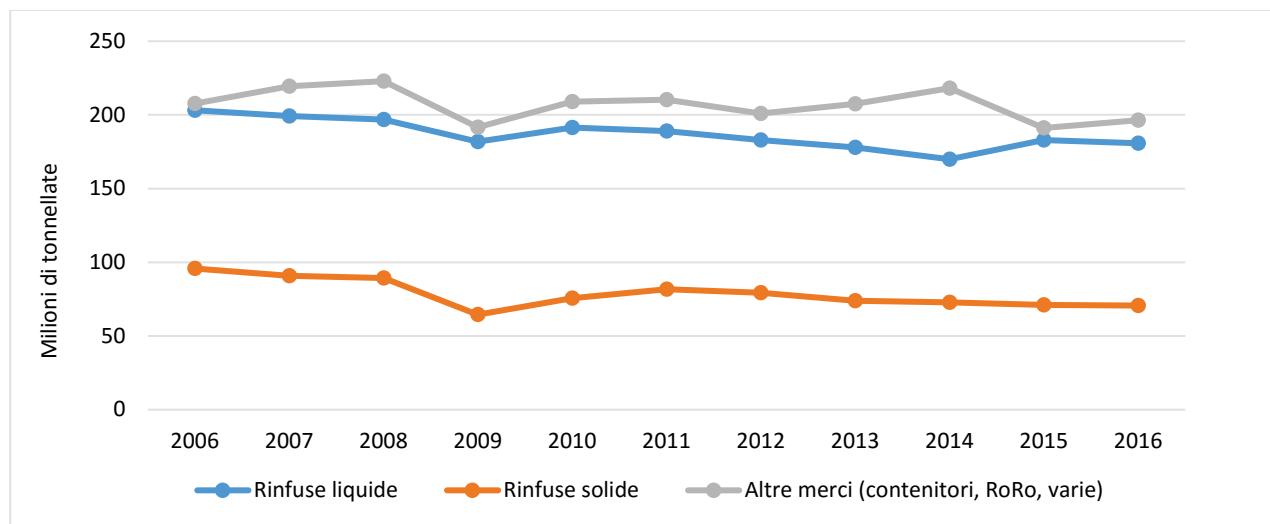
Figura 77. Andamento traffico merci in TEU in Italia



* Per gli anni 2015 e 2016 il traffico merci di Gioia Tauro non risulta disponibile

Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 78. Andamento del settore portuale italiano per tipologia di merci



Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

3.9. Situazione italiana: conti economici delle imprese del settore

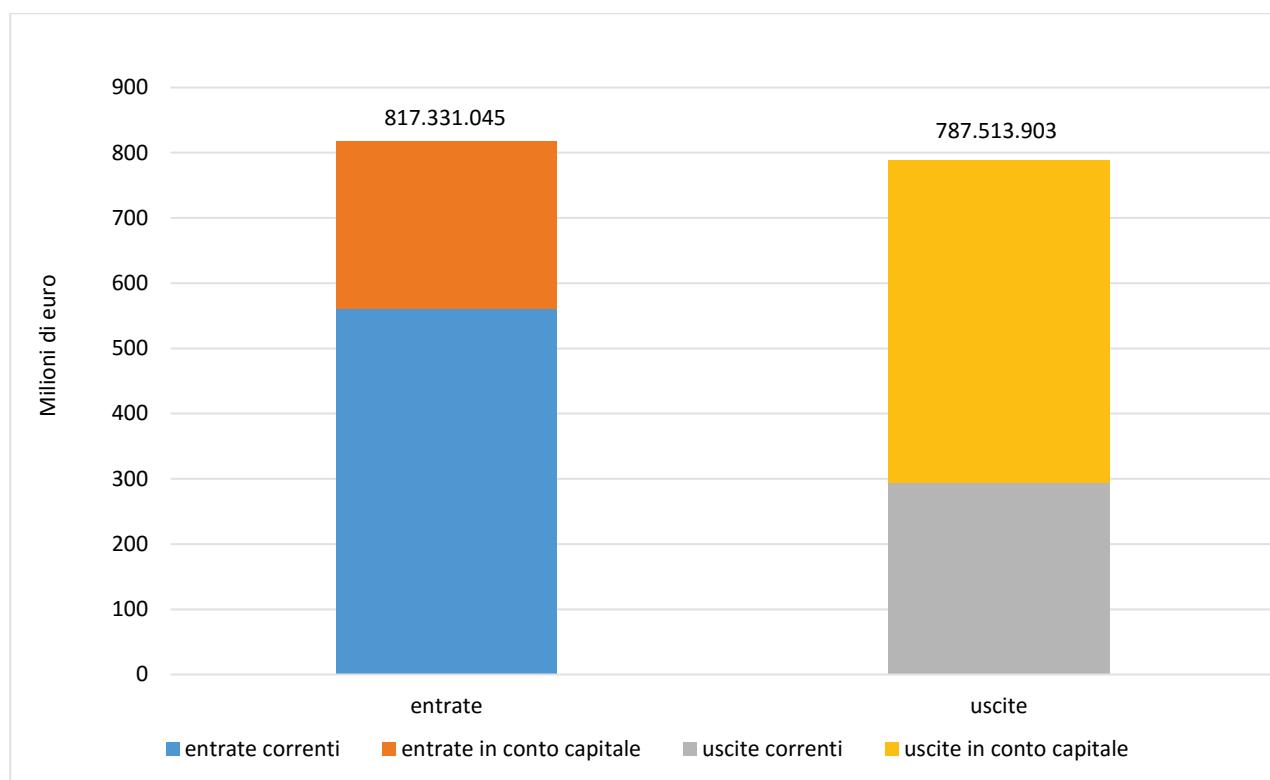
Tabella 23. Dati economici dell'economia del mare, anno 2015

Valore aggiunto	43 miliardi di euro
Peso sul PIL	3,5%
Numero di occupati	835 mila
Numero di imprese	185 mila

Fonte: V Rapporto sull'Economia del Mare, Unioncamere.

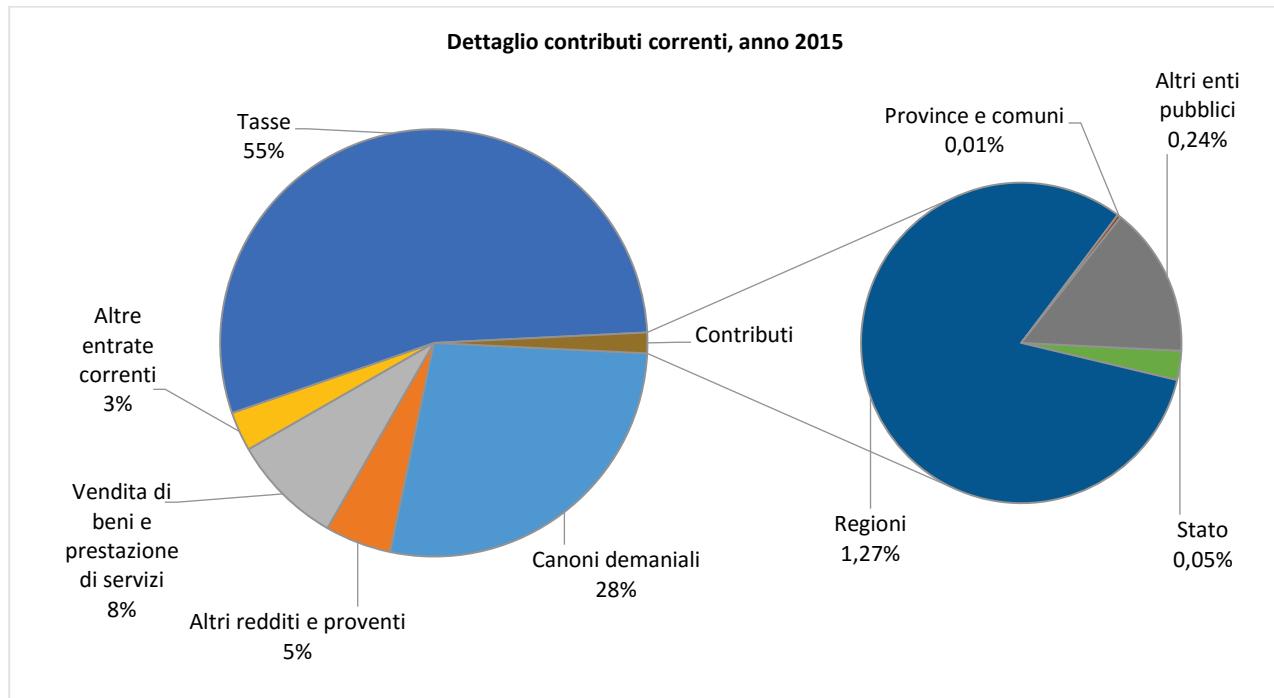
Dal punto di vista finanziario, nel 2015 il settore portuale nazionale ha realizzato un attivo di 29,8 milioni di euro.

Figura 79. Rendiconto generale del settore portuale nazionale: composizione entrate correnti, anno 2015



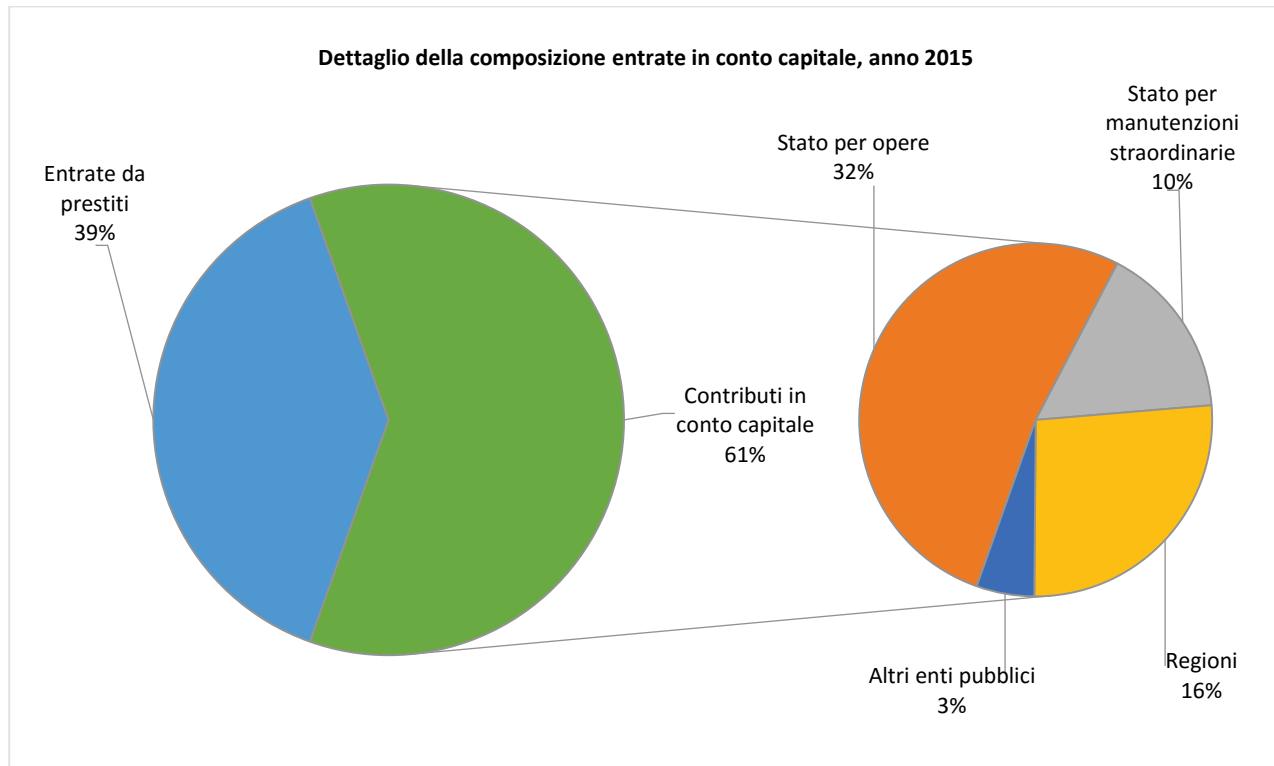
Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 80. Rendiconto generale del settore portuale nazionale

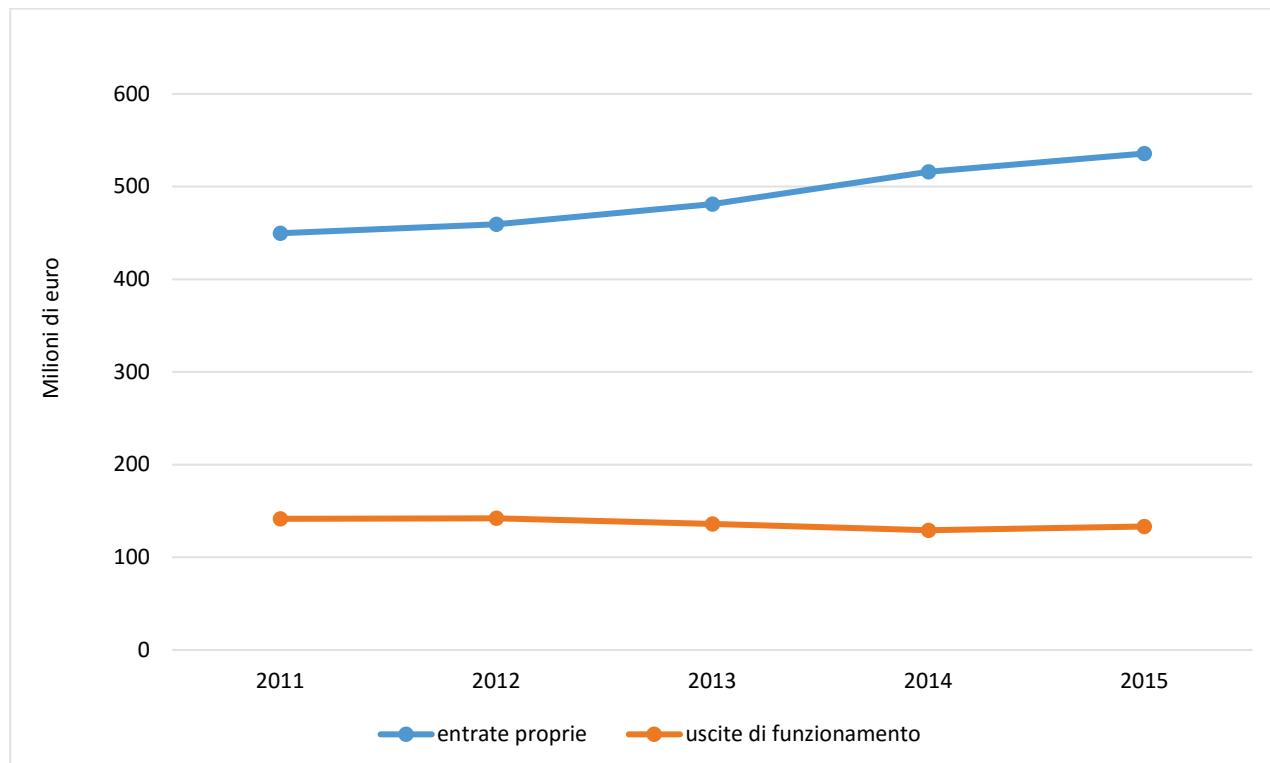


Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

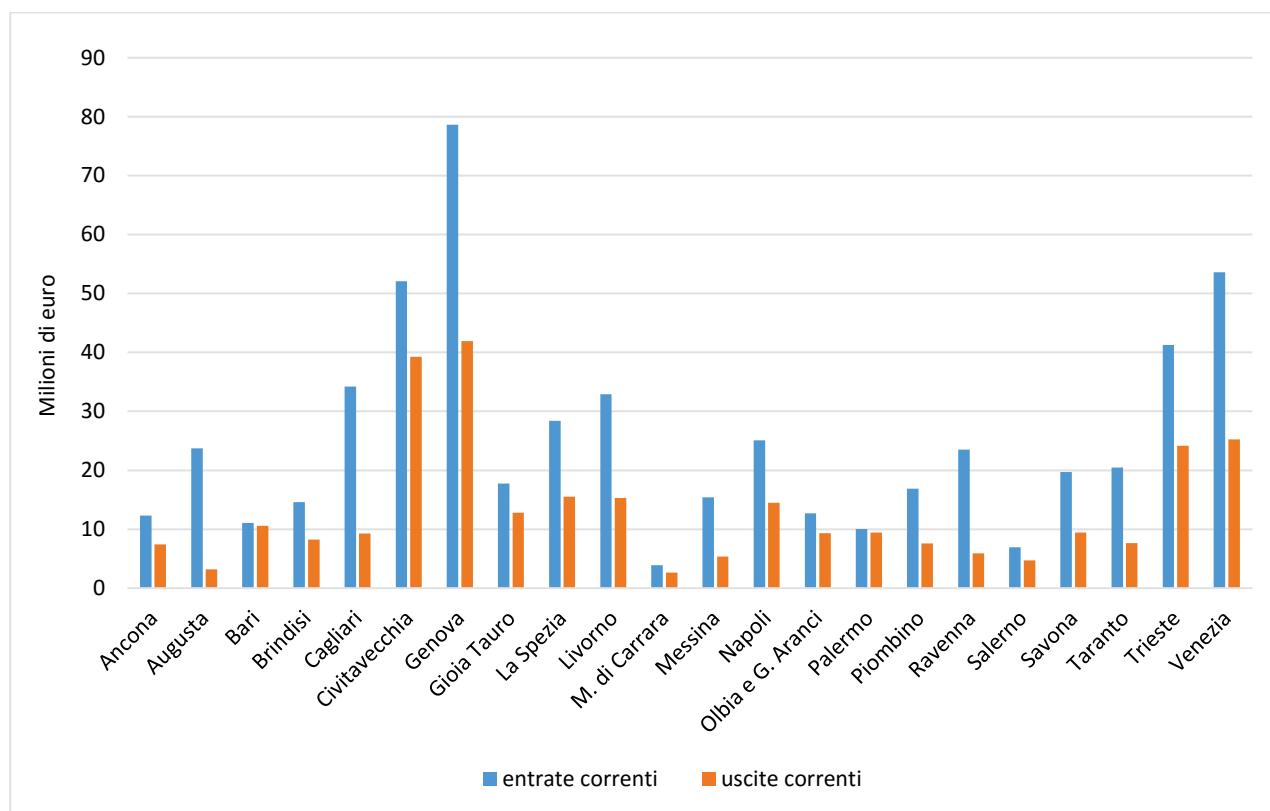
Figura 81. Rendiconto generale del settore portuale nazionale



Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

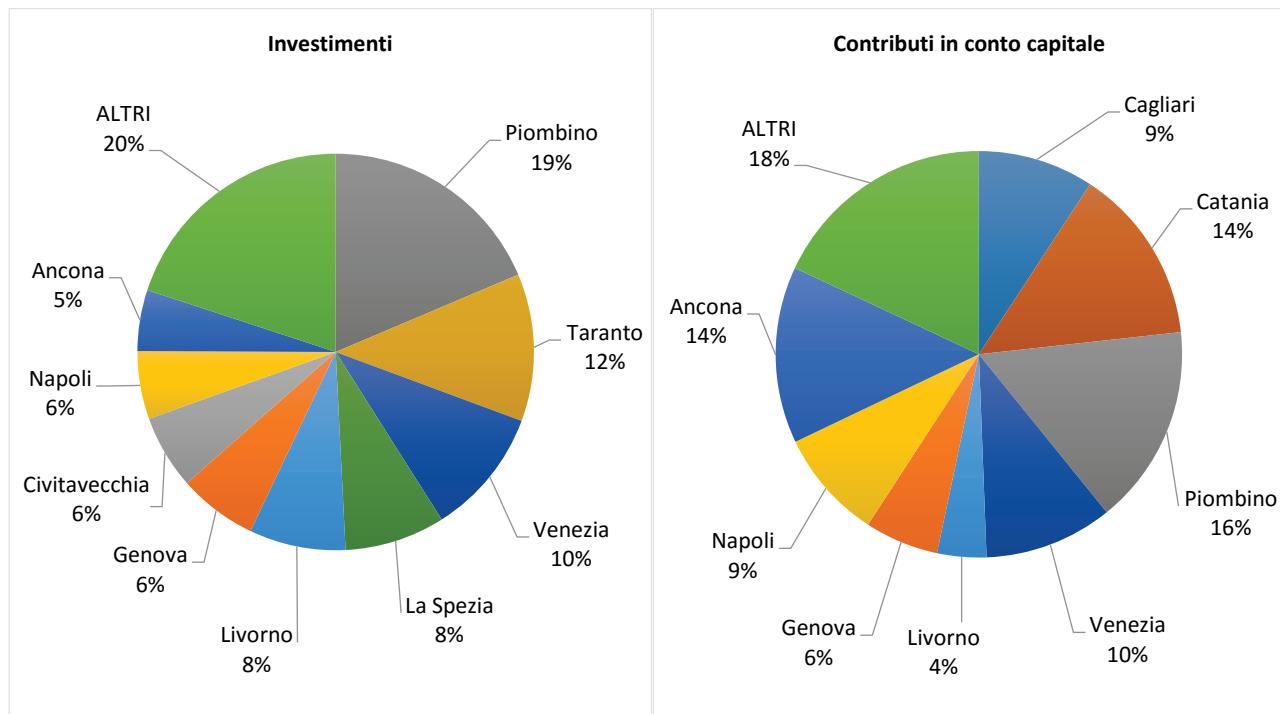
Figura 82. Andamento di entrate correnti e uscite di funzionamento nei porti italiani

Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 83. Entrate correnti e uscite correnti totali per i principali porti nel 2015

Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

Figura 84. Ripartizione investimenti e contributi in conto capitale del settore portuale nazionale nel 2015



Fonte: Assoporti, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali.

6. Interporti e logistica delle merci

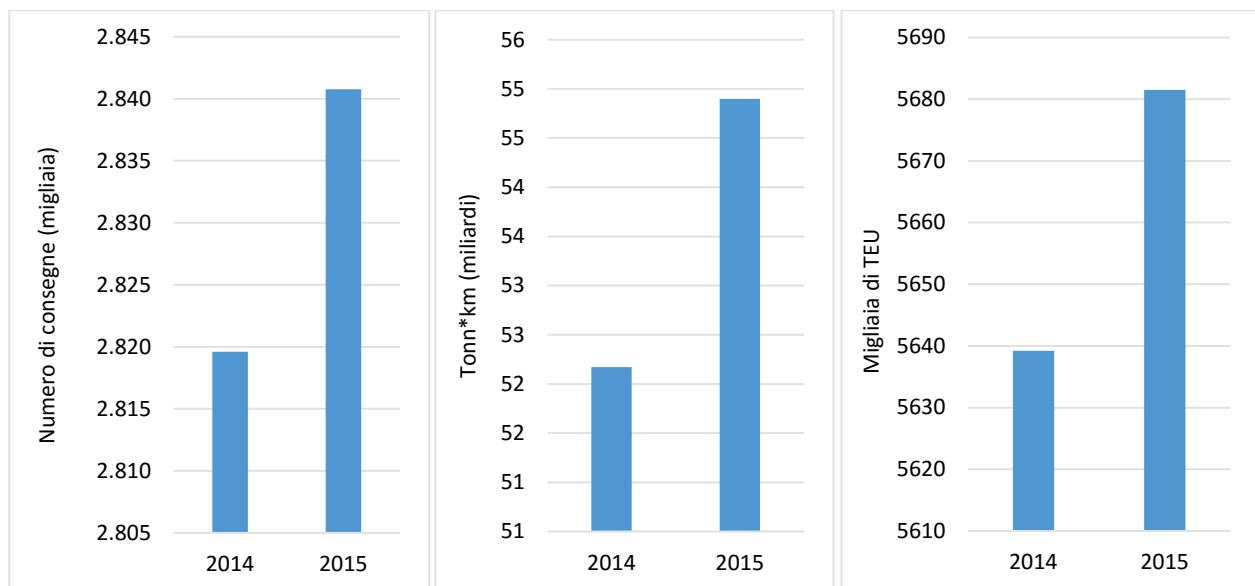
6.1. Situazione europea

Tabella 24. Trasporto combinato (TC) in Europa

Crescita del numero di consegne dal 2014	+0,75%
Crescita del TC complessivo in tonn-km dal 2014, di cui	+5,23%
- TC intercontinentale	+27%
- TC internazionale	+7,6%
- TC domestico di breve distanza	-5,1%
- TC via RoLa	-5,5%
Distanza media percorsa dai TC nel 2015	882 km (+3,6% rispetto al 2014)
Quota di ton-km in trasporti internazionali	84%

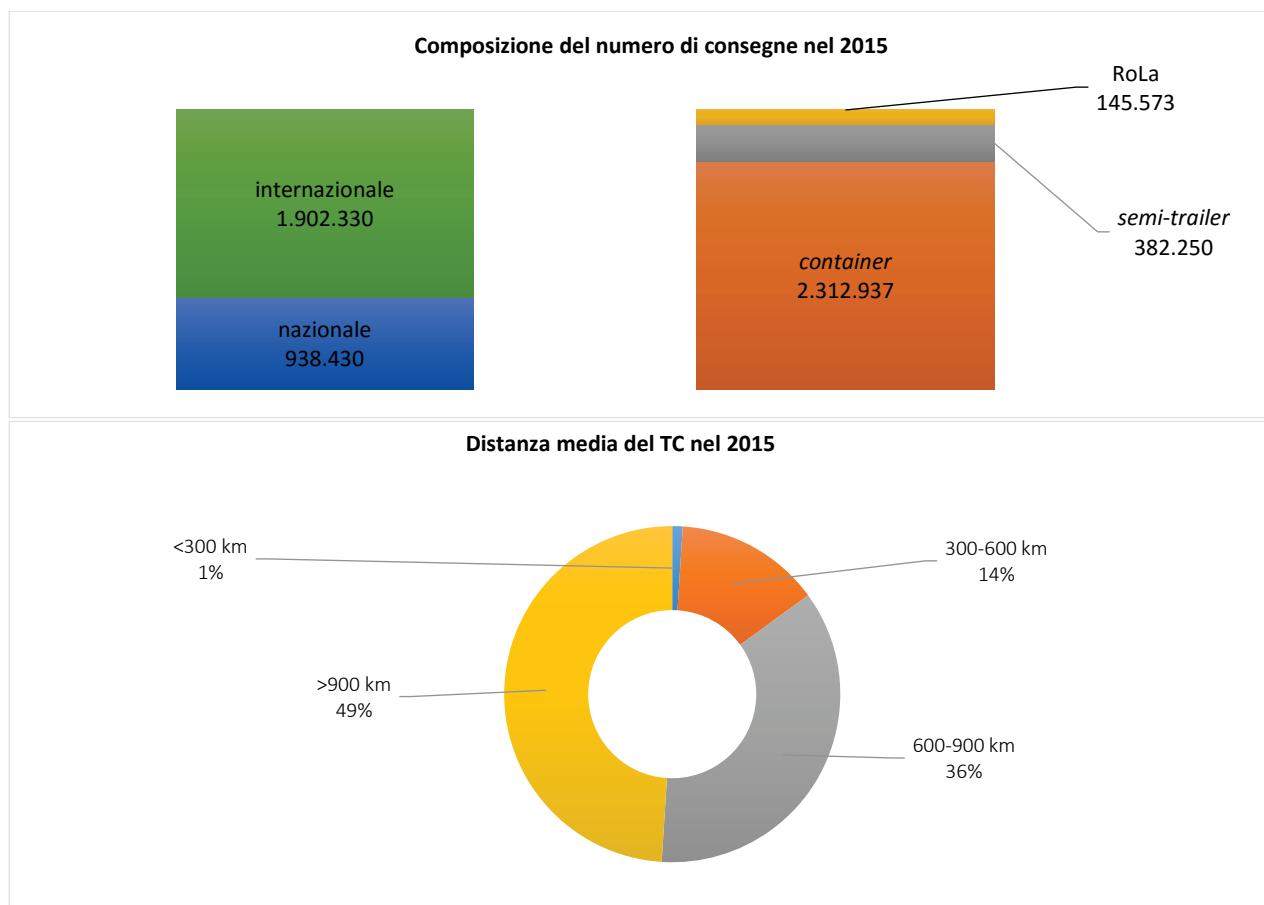
Fonte: Rapporto UIRR.

Figura 85. Confronto in termini di numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del Trasporto combinato europeo



Fonte: Rapporto UIRR.

Figura 86. Caratteristiche del TC nel 2015: composizione delle consegne in termini di destinazione (nazionale o internazionale), tipologia e distanza media



Fonte: Rapporto UIRR 2015-2016.

Tabella 25. Evoluzione del volume di TEU in termini di numero di consegne e tonnellate-km per i membri UIRR (anno di riferimento: 1990=100)

Membri UIRR	TEU 2014 (migliaia)	TEU 2015 (migliaia)
Crokombi, HR	8	8
Polzug, DE	141	116
Bohemia Kombi, CZ	30	26
Combiberia, ES	67	67
Naviland Cargo, FR	335	290
Ralpin, CH	220	220
Hupac, CH	1100	1100
Cemat, IT	713	670
Adria Kombi, SI	352	325
Rocombi, RO	4,5	6,5
Kombiverkehr, DE	1390	1425
Novatrans, FR	220	225
Alpe Adria, IT	86	86
Cfl Intermodal, LU	200	110
Combinant, BE	120	125
Cargo Terminal Enns, AT	284	293
Felb, AT	28	47
Interferryboats, BE	490	450
Lugo, IT	24	24
TEL, DE	25	30
EMT, IT	132	71
Ambrogio, IT	-	142
IMS, AT	-	62
John G. Russell, UK	-	12 (da settembre 2015)
OBB, AT	-	2700
Railport ARAD, FN	-	50
Rail Cargo Terminal BILK, HU	-	91
T3M, FR	-	208

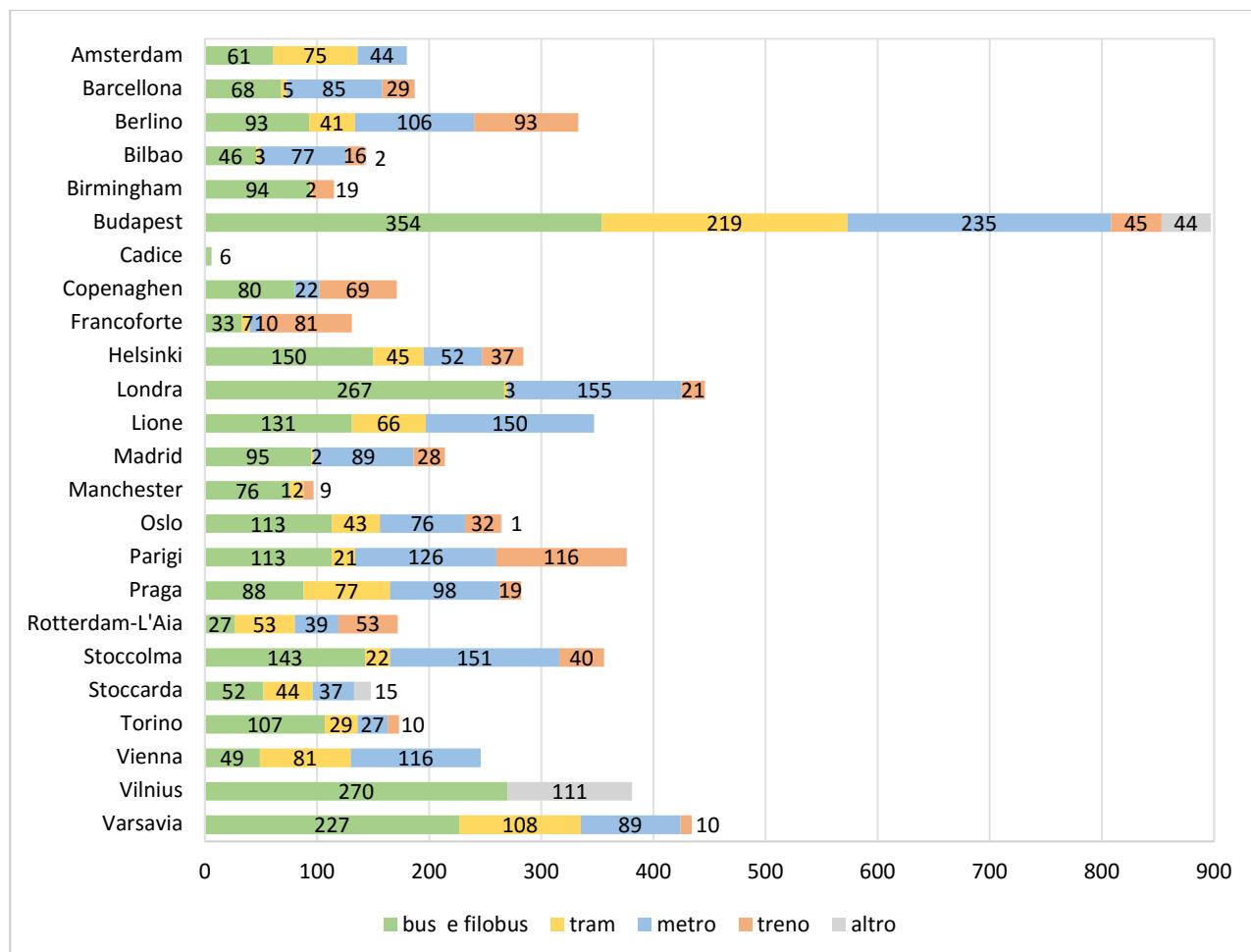
Fonte: Rapporto UIRR.

7. I servizi di trasporto pubblico locale di linea e non di linea

7.1. Situazione europea

EMTA²⁰ (*European Metropolitan Transport Authorities*) è un'associazione, ad adesione volontaria, che svolge le funzioni di luogo di discussione ed individuazione dei *benchmark* nel trasporto pubblico locale. Effettua annualmente una raccolta dei dati e degli indicatori sulle *performance* del trasporto pubblico urbano: per l'Italia è presente Torino.

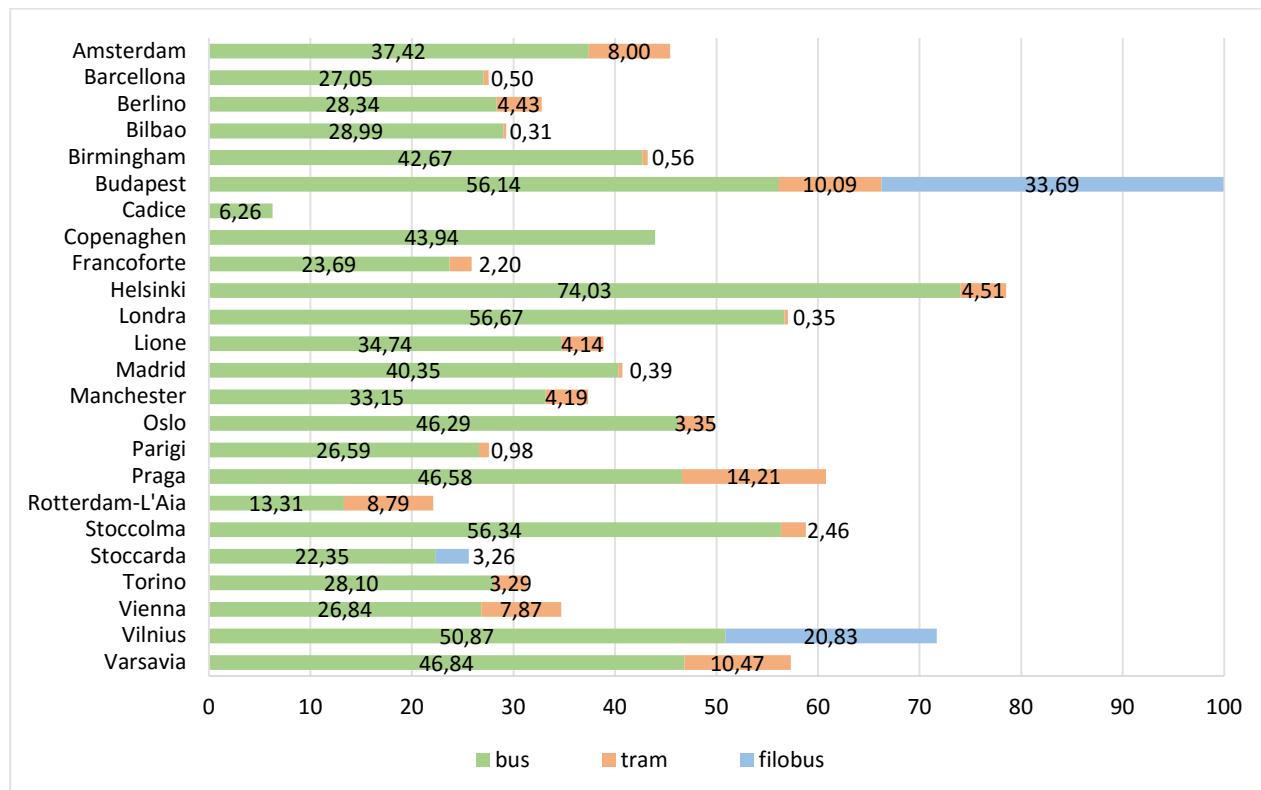
Figura 87. Domanda di trasporto pubblico (viaggi/abitante) per tipologia di mezzo in alcune città europee



Fonte: EMTA *Barometer*.

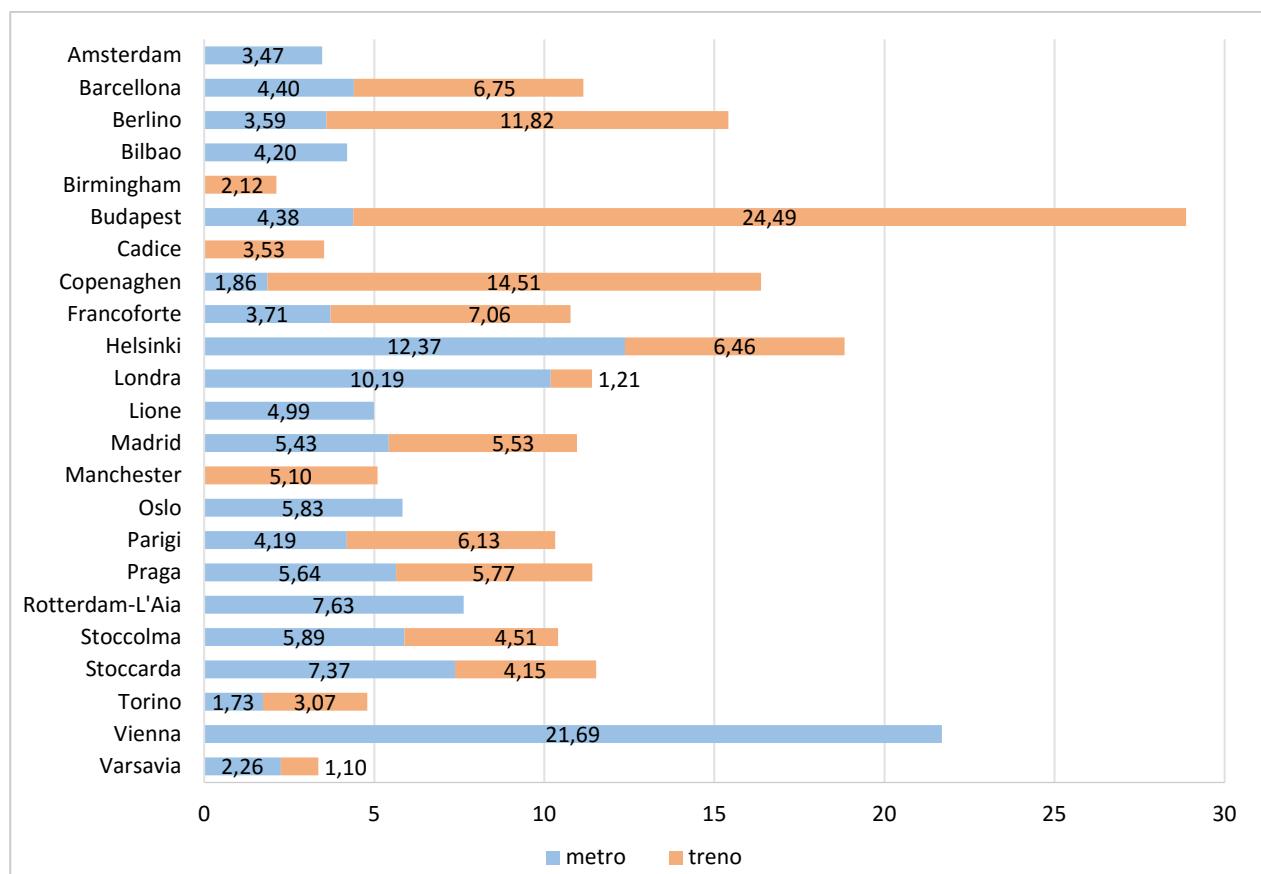
²⁰ Per maggiori dettagli sul ruolo e funzione di EMTA si veda www.emta.com

Figura 88. Dotazione di bus, tram e filobus (veicoli/abitante) in alcune città europee

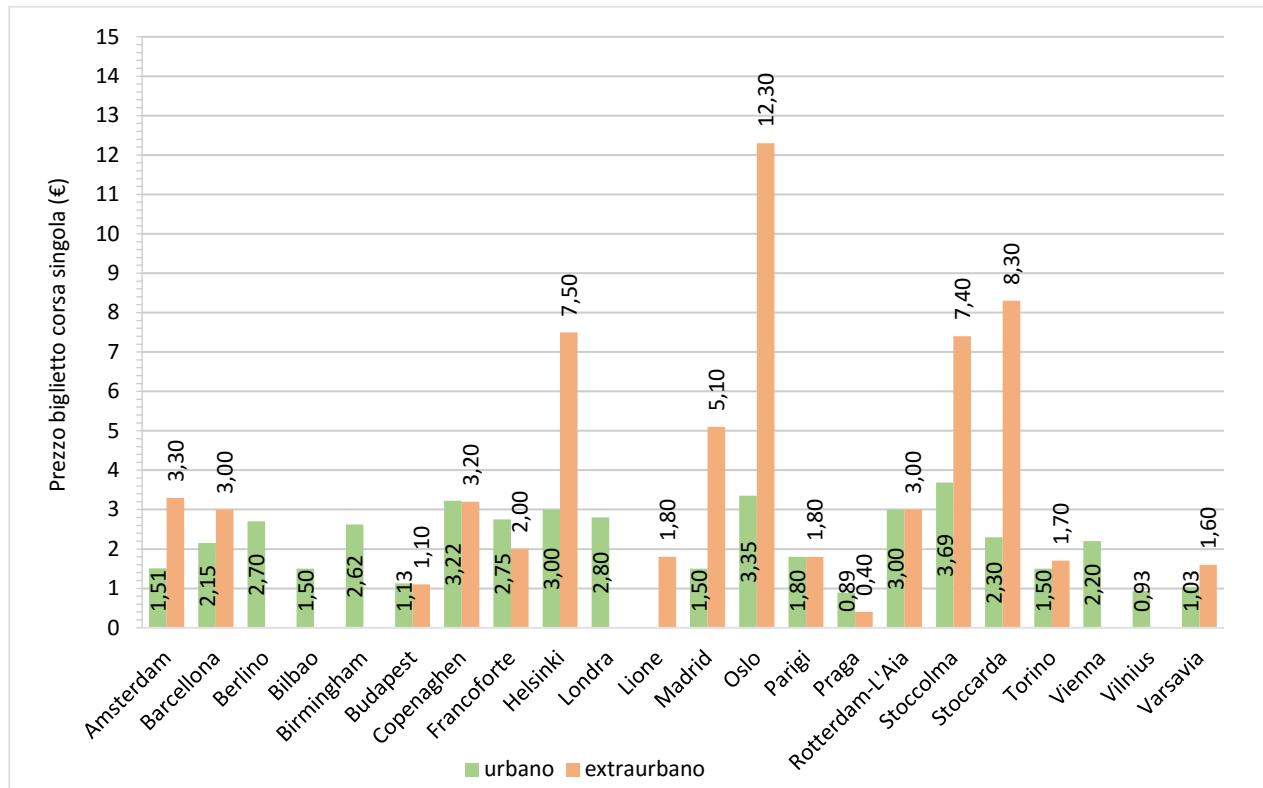


Fonte: EMTA Barometer.

Figura 89. Dotazione di metro e treno (veicoli/abitante) in alcune città europee

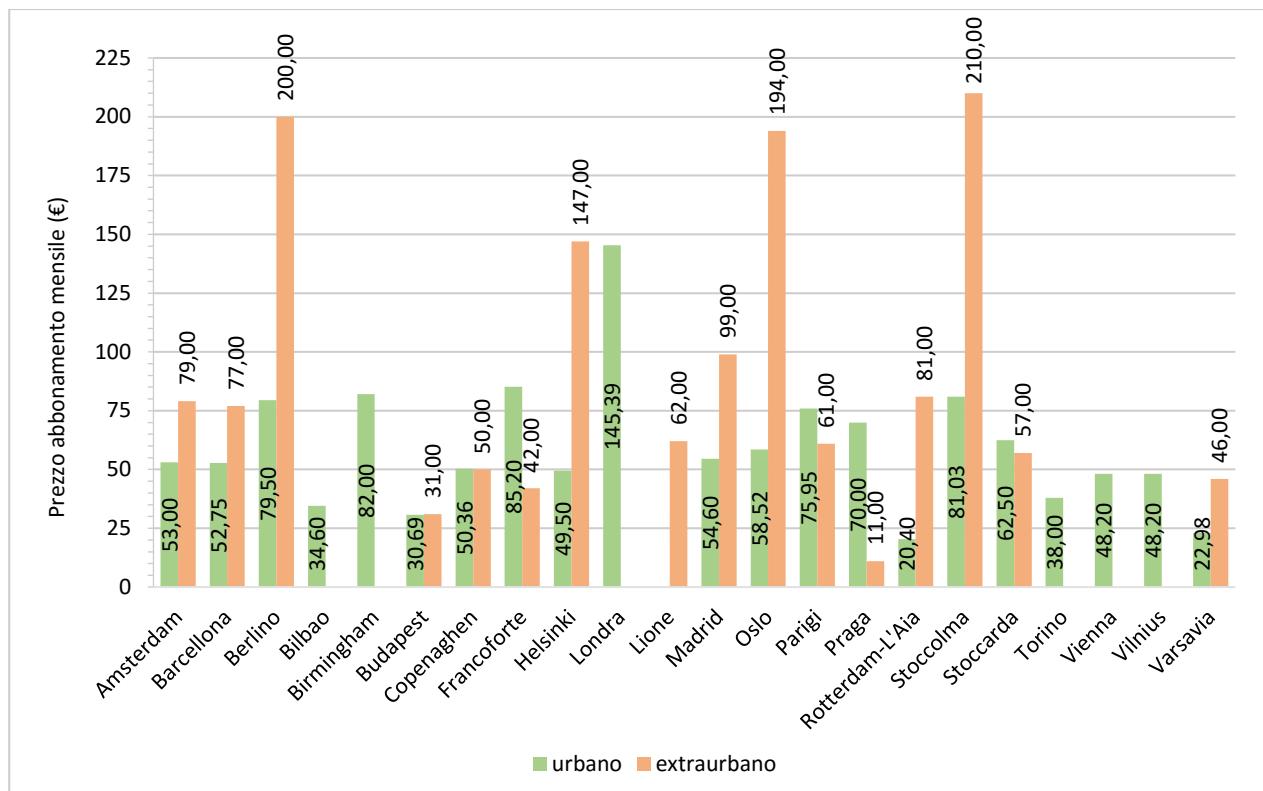


Fonte: EMTA Barometer. Il dato di Vilnius non è disponibile.

Figura 90. Prezzi del biglietto di corsa semplice per il trasporto pubblico in alcune città europee

* Per biglietto extraurbano si intende quello riferito all'area metropolitana definita da EMTA a pagina 12 del *Barometer 2015*.

Fonte: EMTA *Barometer*. I dati di Cadice e Manchester non sono disponibili.

Figura 91. Prezzi dell'abbonamento mensile al trasporto pubblico in alcune città europee

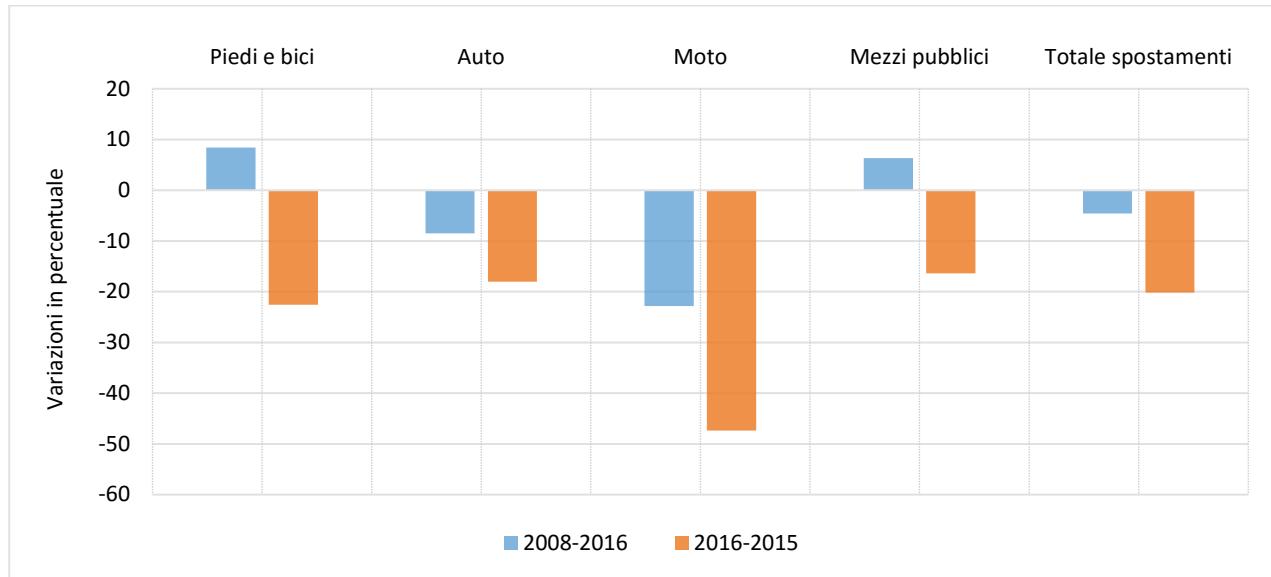
* Per abbonamento extraurbano si intende quello riferito all'area metropolitana definita da EMTA a pagina 12 del *Barometer 2015*.

Fonte: EMTA *Barometer*. I dati di Cadice e Manchester non sono disponibili.

7.2. Situazione italiana: domanda

Resta confermato, anche per il 2016, il *trend* di **contrazione della domanda**, sia come numero di spostamenti totali nel giorno medio feriale che in percentuale sui vari modi, con un piccolo recupero dei mezzi a basso impatto.

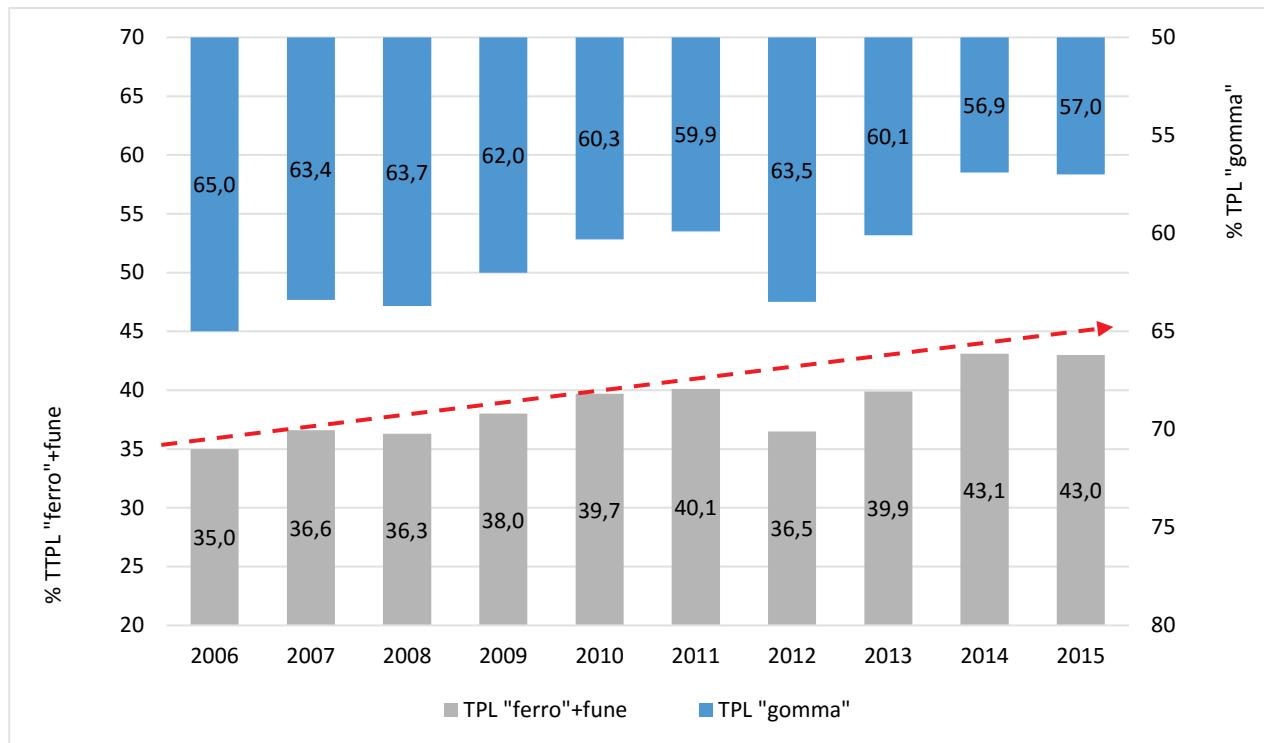
Figura 92. Variazioni in percentuale del numero di spostamenti



Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia.

Nel 2016, secondo i dati del 14° Rapporto sulla mobilità in Italia, ISFORT 2017, la combinazione di più mezzi è quella prevalente, oltre il 50% del totale degli spostamenti effettuati dai cittadini in qualità di passeggero, mentre circa l'80% del totale degli spostamenti è motorizzato (auto, moto mezzi pubblici).

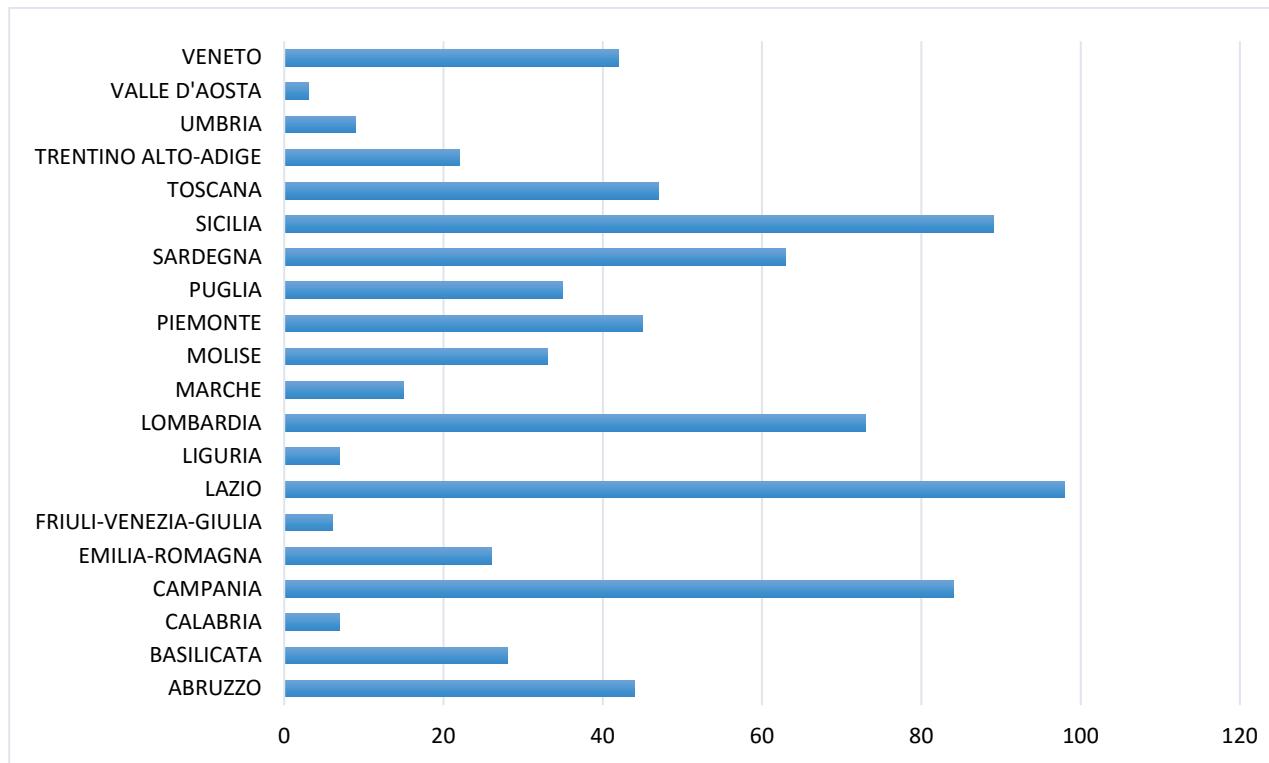
Figura 93. Ripartizione del TPL urbano tra gomma e ferro nel 2016



Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia.

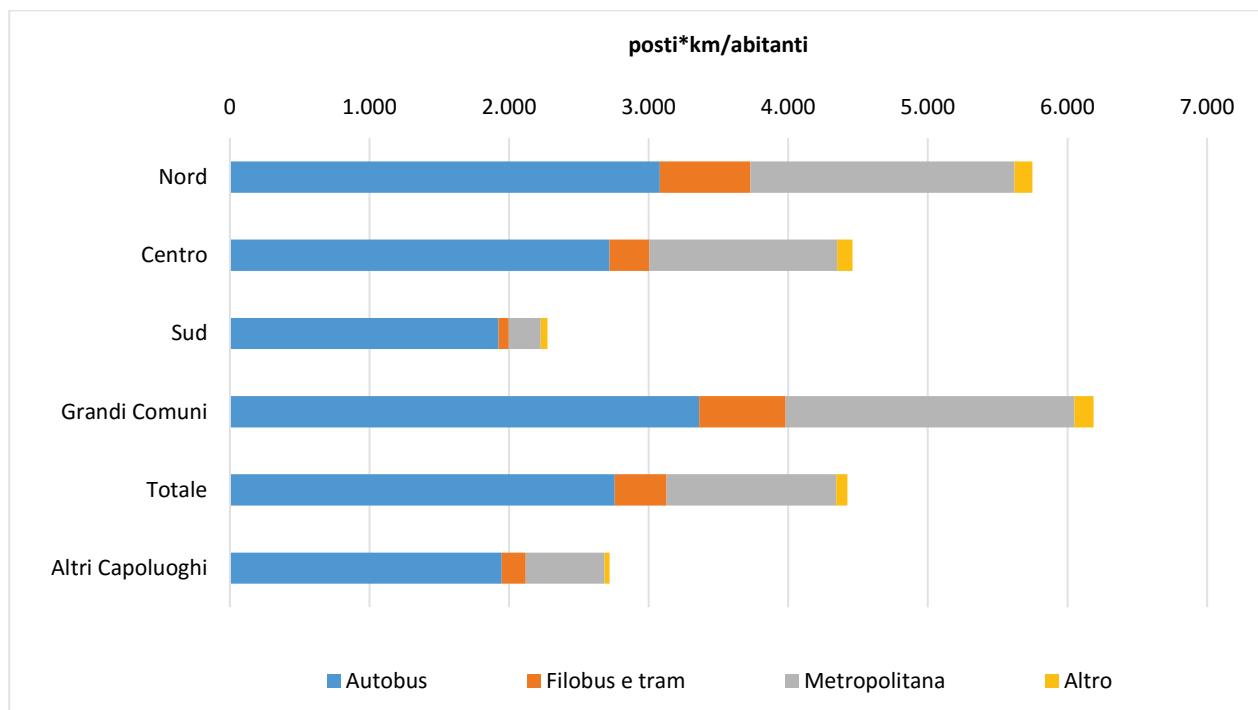
7.3. Situazione italiana: offerta

Figura 94. Numero di imprese operanti nel TPL per regione, anno 2015



Fonte: Osservatorio TPL.

Figura 95. Offerta dei servizi TPL nei comuni capoluogo di provincia per modalità, ripartizione geografica ed ampiezza demografica, Anno 2014 posti-km per abitante



Fonte: ISTAT, Rapporto sulla Mobilità Urbana.

7.4. Situazione italiana: conti economici delle imprese del settore

Questa sezione presenta i dati economici del settore autoservizi di trasporto passeggeri, ove sono ricomprese le aziende di trasporto pubblico locale nonché le imprese che effettuano servizi a mercato di media e lunga percorrenza.

Tabella 26. Evoluzione costi e proventi della produzione per le autolinee

	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Costi totali	5.595,13	6.791,9	6.846,15	6.885,25	7.047,13	7.059,44	6.939,96	7.039,49
Proventi totali	2.429,6	3.663,7	3.679,35	3.973,12	4.124,21	4.204,7	4.141,49	4.319,99
Rapporto proventi/costi	43,4	53,9	53,7	57,5	58,5	59,6	59,7	61,4

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture (i dati 2014 e 2015, in corsivo, sono provvisori).

Tabella 27. Variazione percentuale tra il 2005 e il 2015 dei costi totali, dei proventi totali e del rapporto tra costi e proventi della produzione per le autolinee

Costi totali	25,81%
Proventi totali	77,80%
Rapporto proventi costi	41,47%

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture.

Figura 96. Ammontare importi TPL Regioni a statuto ordinario (2014 e 2015)

Regione	Ammontare corrispettivi 2014	Fondo TPL 2014	Ammontare corrispettivi 2015	Fondo TPL 2015
Abruzzo	162.310.000	132.178.280	176.053.762	132.440.000
Basilicata	115.890.000	75.975.569	107.555.789	76.310.000
Calabria	220.900.000	210.655.772	209.239.491	210.730.000
Campania	648.400.000	544.521.870	666.710.755	545.030.000
Emilia-Romagna	398.370.000	362.669.443	406.447.070	363.360.000
Lazio	1.152.830.000	573.770.717	1.143.336.046	574.580.000
Liguria	259.420.000	200.698.966	256.452.423	200.880.000
Lombardia	1.627.170.000	853.694.598	1.662.577.436	854.720.000
Marche	116.890.000	106.884.990	115.391.603	106.840.000
Molise	56.370.000	34.843.556	60.161.780	34.960.000
Piemonte	534.990.000	483.148.203	529.791.041	483.980.000
Puglia	475.110.000	397.859.129	463.076.094	398.310.000
Toscana	518.910.000	434.217.575	533.842.033	434.750.000
Umbria	107.360.000	99.646.086	108.134.785	99.950.000
Veneto	402.080.000	406.625.592	372.044.321	407.180.000
Totale	6.797.000.000	4.917.390.345	6.810.814.429	4.924.020.000

Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento.

7.5. Taxi e NCC

Tabella 28. Numero di licenze taxi attive nei principali comuni italiani (per anno, al 31/12/2016)

Comune	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bari	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Bologna	640	640	640	640	640	640	640	640	640	640	640
Cagliari	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
Firenze	594	594	654	654	654	654	654	654	654	654	654
Genova	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869
Milano	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855
Napoli	2.372	2.372	2.372	2.372	2.371	2.371	2.370	2.370	2.369	2.368	2.368
Palermo	319	319	319	319	319	319	319	319	319	319	319
Perugia	28	28	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Reggio Calabria	74	74	74	64	64	64	64	64	75	74	72
Roma	6.271	7.271	7.771	7.523	7.523	7.683	7.710	7.707	7.705	7.705	7.703
Torino	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.503
Trieste	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Venezia	92	92	92	92	106	120	120	120	120	120	120

Fonte: Monitoraggio ART e Comuni.

Tabella 29. Numero di autorizzazioni NCC attive nei principali comuni italiani (per anno, al 31/12/2016)

Comune	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bari		26	26	25	25	25	25	25	25	19	19
Bologna	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227
Firenze	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
Genova	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190
Milano	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214
Napoli	160	160	160	155	155	154	154	154	154	154	154
Palermo	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171
Perugia	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
Reggio Calabria	nd	nd	nd	nd	nd	nd	28	22	26	23	25
Roma	993	993	993	993	993	993	993	993	993	993	995
Torino	176	176	176	176	176	176	176	176	176	176	173
Trieste	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Venezia	108	108	108	108	115	114	102	102	102	110	116

Fonte: Monitoraggio ART e Comuni (dato di Cagliari non disponibile).

Tabella 30. Numero licenze taxi attive per 1000 abitanti e per superficie nei principali comuni italiani al 31/12/2016

Comune	Licenze taxi 2016	Licenze/1000 ab	Licenze/superficie comunale (km ²)
Bari	150	0,46	1,28
Bologna	640	1,65	4,54
Cagliari	105	0,68	1,24
Firenze	654	1,71	6,39
Genova	869	1,48	3,62
Milano	4.855	3,61	26,72
Napoli	2.368	2,43	19,90
Palermo	319	0,47	1,99
Perugia	36	0,22	0,08
Reggio Calabria	72	0,39	0,30
Roma	7.703	2,69	5,98
Torino	1.503	1,69	11,56
Trieste	250	1,22	2,94
Venezia	120	0,46	0,29

Fonte: Monitoraggio ART e Comuni.

Sulla base del numero delle licenze taxi (Tabella 28) ed autorizzazioni NCC (Tabella 29) attribuite al 31 dicembre 2016, e dei dati tariffari, come comunicati ad ART dai Comuni nell'ambito delle attività di monitoraggio del mercato, è stato possibile ricercare i valori inerenti le disponibilità di tassi per numero di abitanti, la loro distribuzione nel territorio comunale e la situazione dei supplementi tariffari suddivise per città (Tabella 31).

Tabella 31. Supplementi tariffari

	Bari	Bologna	Cagliari	Firenze	Genova	Milano	Napoli	Palermo	Perugia	Reggio Calabria	Roma	Torino	Trieste	Venezia
SUPPLEMENTI TARIFFARI (€)														
Supplemento bagaglio										1	0,5			
Bagaglio dal secondo	0,5	0,5	0,5	1	0,5	0,5	0,5	0,7		1		0,8		
Festivo			2	2	2	2,1	3	0,7	3	1,5	1,5	2	3,2	
Notturno			2,5			3,2	3	2,6	3	3,5	2,5	2	3,2	
Destinazione Porto					1,5					1,5				4,8
Verso aeroporto					2,5		3	30				2,4	4,8	
Da aeroporto				2,7	2,5		3,2	30	2,5					4,8
Fuori comune				1					1,7					
Ritorno a vuoto, specifiche località							1							
Radiotaxi		1		2,2	0,5		1				3,5			
Cani/gatti	2						2		1,3			0,8	1,2	
Neve									20%					
Per persona (dalla quarta inclusa)			2	1	1		1		0,7					
Per persona (dalla quinta inclusa)									1,4		1	3,5		
Bagaglio di dimensioni superiori a soglie predefinite						3								1,2
Altri					4,4 Radiotaxi da altri comuni									

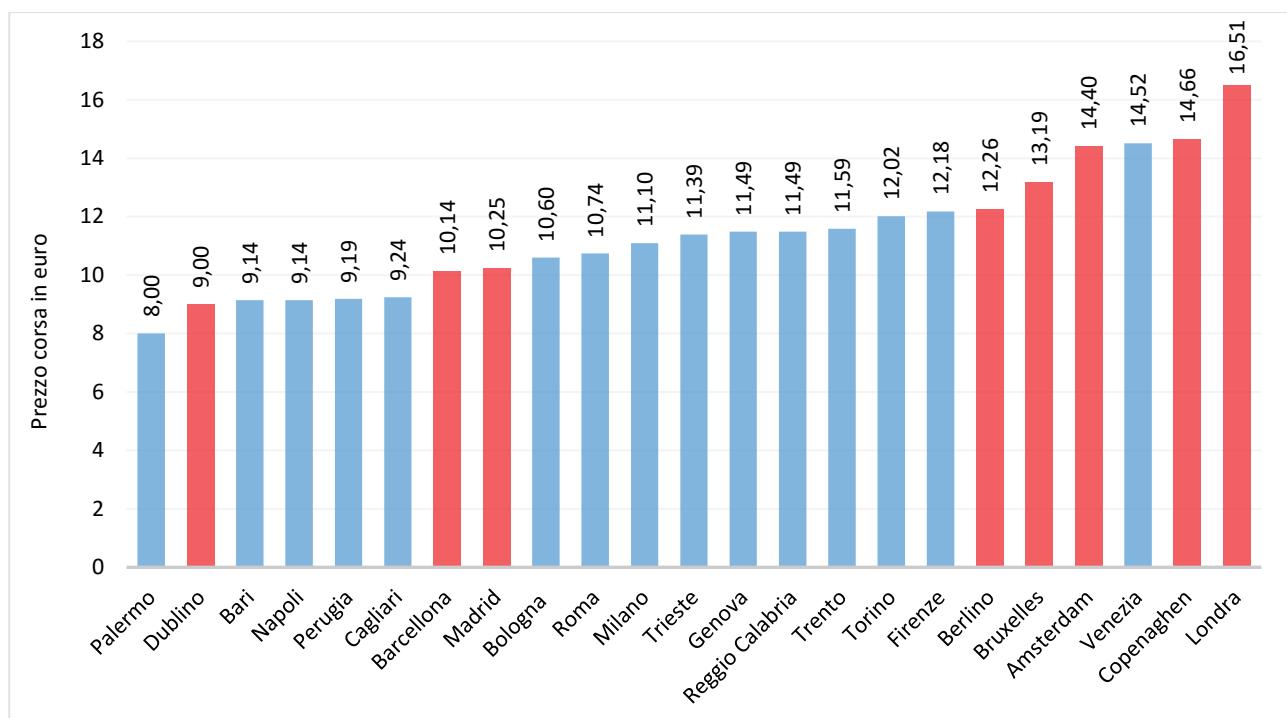
Fonte: Monitoraggio ART e Comuni.

Tabella 32. Disponibilità di sconti e tariffe fisse

	Bari	Bologna	Cagliari	Firenze	Genova	Milano	Napoli	Palermo	Perugia	Reggio Calabria	Roma	Torino	Trieste	Venezia
SCONTI / TARIFFE FISSE												✓		
Sconto donne sole notte				✓							✓		✓	
Sconto corse vs ospedali				✓	✓						✓			
Sconto giovani discoteca					✓						✓			
Tariffa fissa da/per aeroporto	✓			✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓
Altre tariffe	✓	✓			✓		✓		✓	✓	✓		✓	✓

Fonte: Monitoraggio ART e Comuni.

Il confronto della corsa *standard* a livello europeo ha reso necessario introdurre l'indice dei prezzi Eurostat²¹ in modo da confrontare efficacemente il prezzo pagato con il costo effettivo della vita nei singoli paesi. La simulazione è stata effettuata considerando una corsa urbana *standard* di 5 Km e 5 minuti di sosta, dei quali 2,5 a inizio e 2,5 a fine corsa in un giorno feriale.

Figura 97. Simulazione costo corsa *standard* pesata sull'indice dei prezzi (anno 2016)

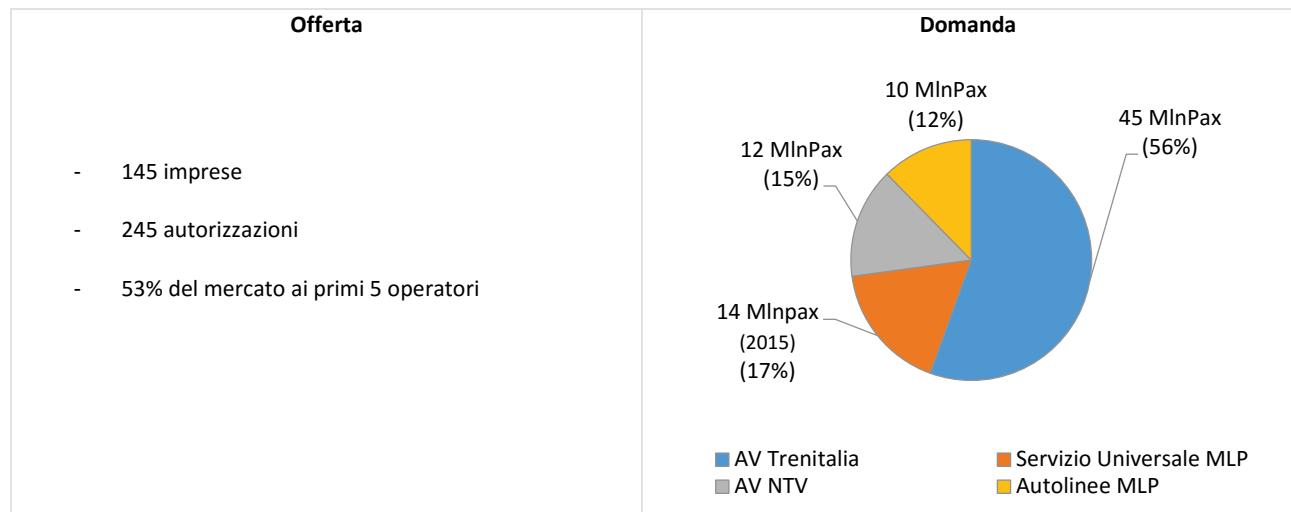
Fonte: Elaborazione ART su dati ASPL, Eurostat e Comuni.

²¹ Eurostat Comparative price levels disponibile su: <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/TEC00120>.

8. I servizi di trasporto di linea di media e lunga percorrenza

8.1. Situazione italiana

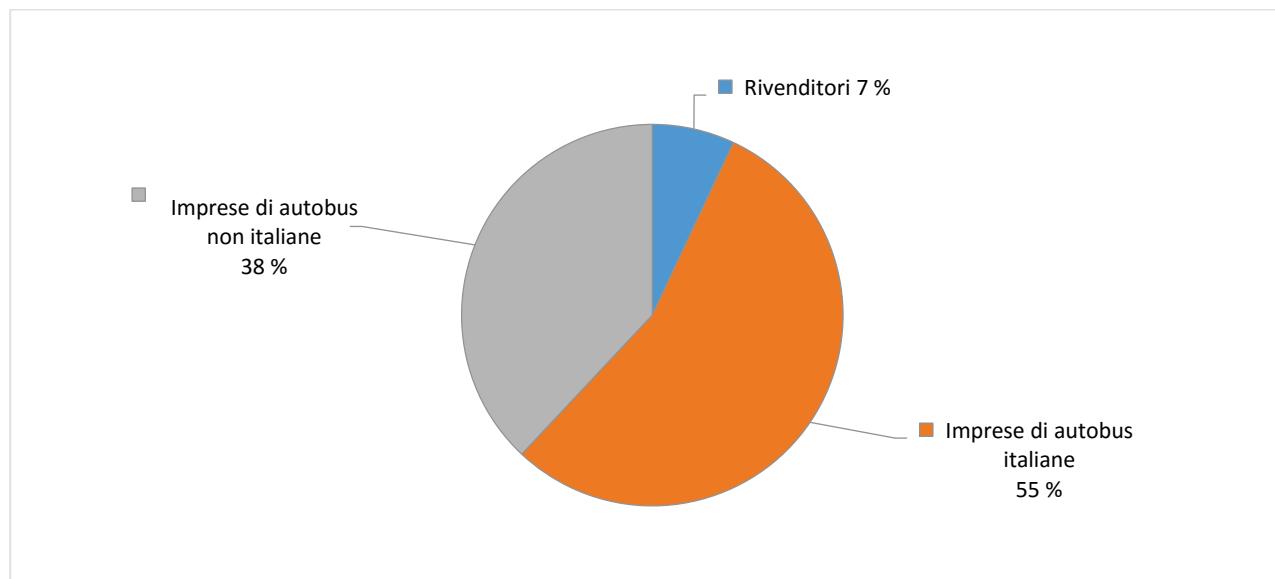
Figura 98. Quota modale del trasporto passeggeri via autobus sul totale dei passeggeri-km trasportati tramite mezzi terrestri, anno 2014



Fonte: ART su dati MIT al 31/10/2016, Trenitalia, NTV, Checkmybus.

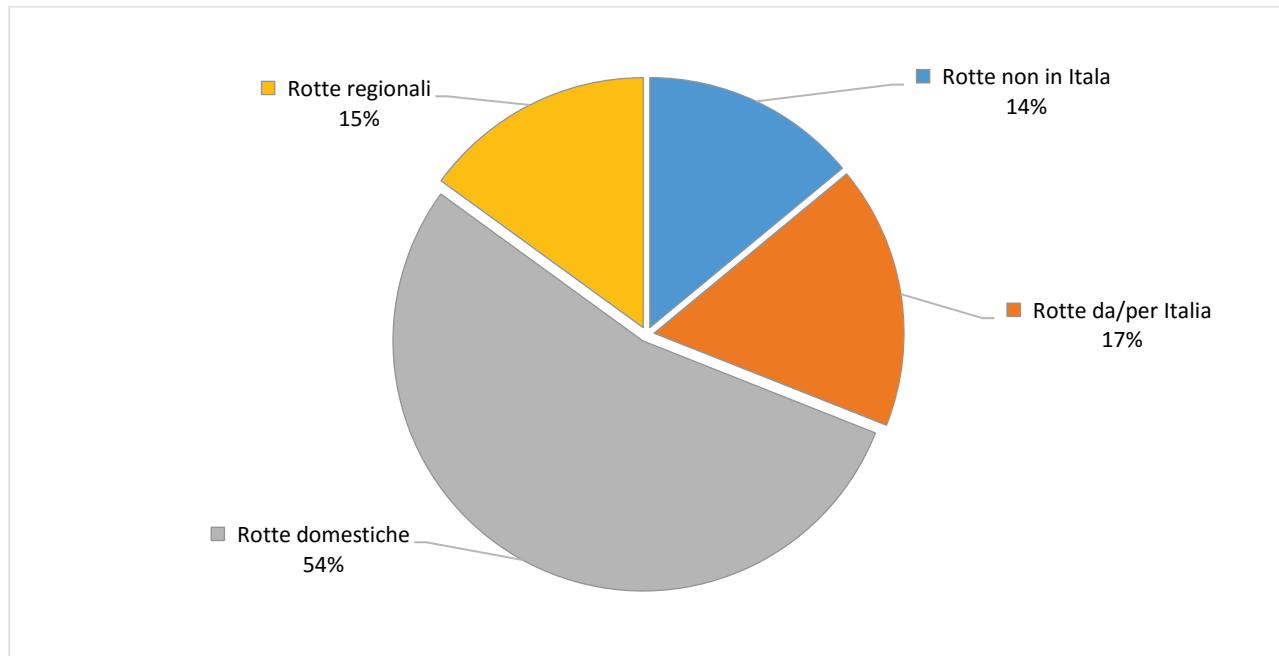
Tipologia di operatori del mercato e di rotte.

Figura 99. Nazionalità operatore per le autolinee a lunga percorrenza



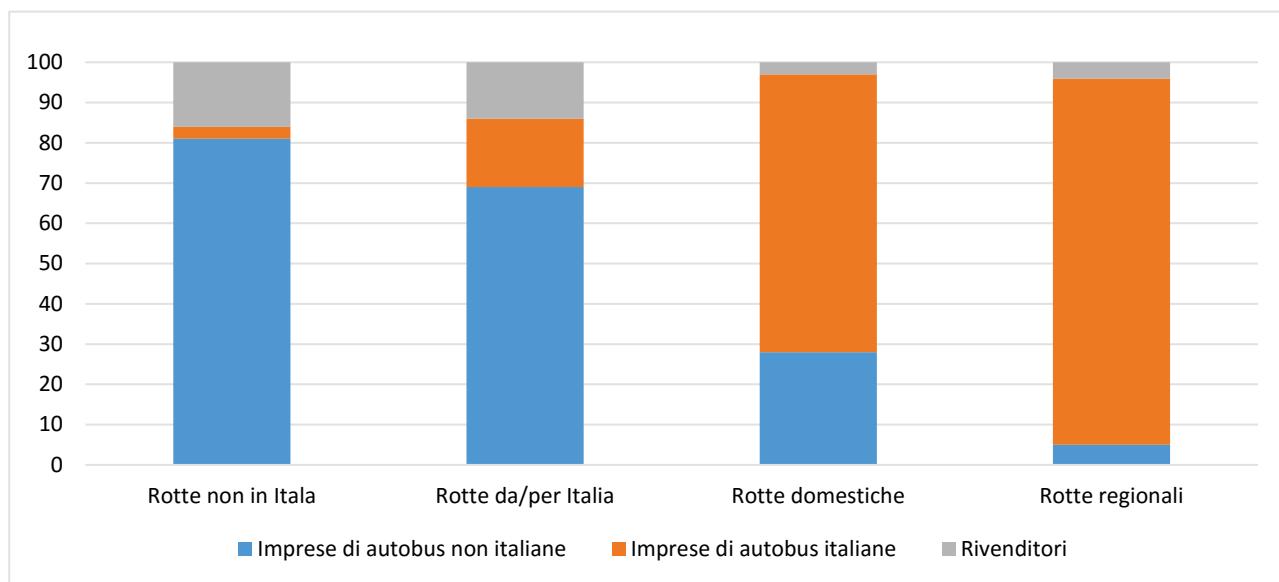
Fonte: Beria, P., Nistri, D., Laurino, A. (2017), "Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2016". TRASPOL Report 1/17 & Checkmybus. Milano.

Figura 100. Tipologia di itinerario per le autolinee a lunga percorrenza

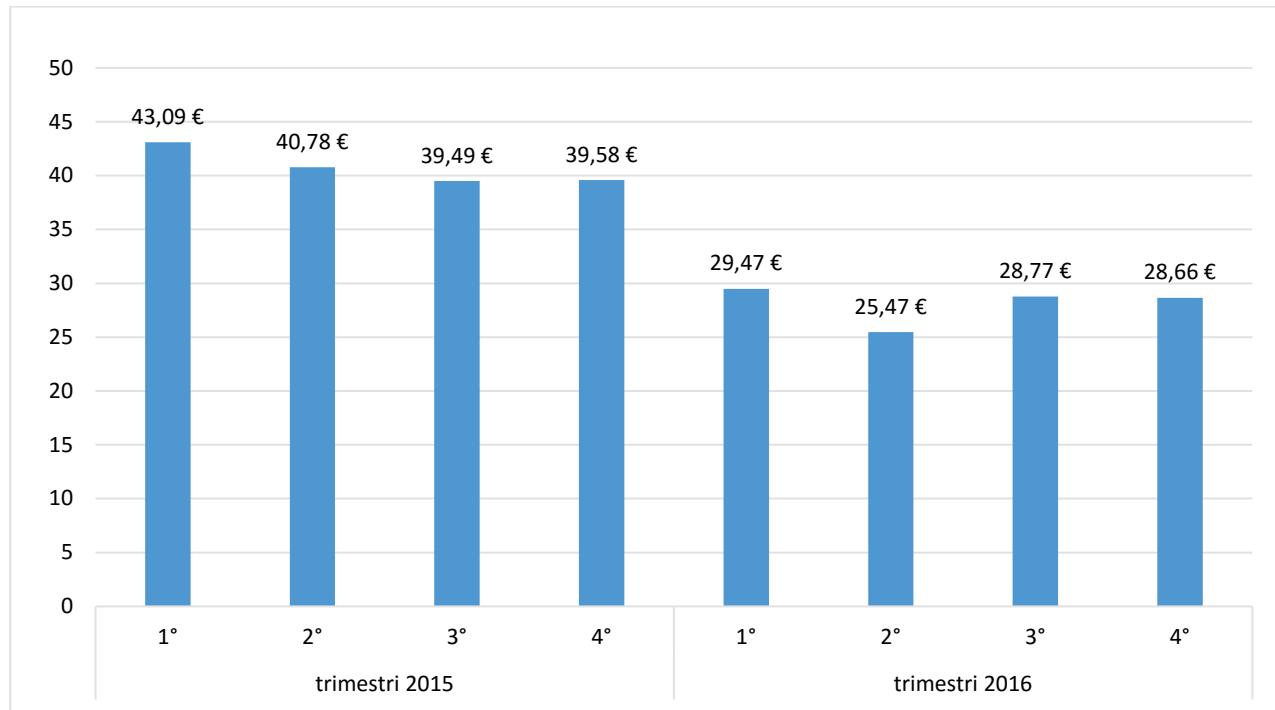


Fonte: Beria, P., Nistri, D., Laurino, A. (2017), "Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2016". TRASPOL Report 1/17 & Checkmybus, Milano.

Figura 101. Distribuzione del traffico per tipologia di itinerario per le autolinee a lunga percorrenza



Fonte: Beria, P., Nistri, D., Laurino, A. (2017), "Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2016". TRASPOL Report 1/17 & Checkmybus, Milano.

Figura 102. Evoluzione del prezzo medio dei viaggi in autobus

Fonte: <http://blog.checkmybus.it/mercato-autobus-a-lunga-percorrenza-in-italia/> (al 7/6/2017).

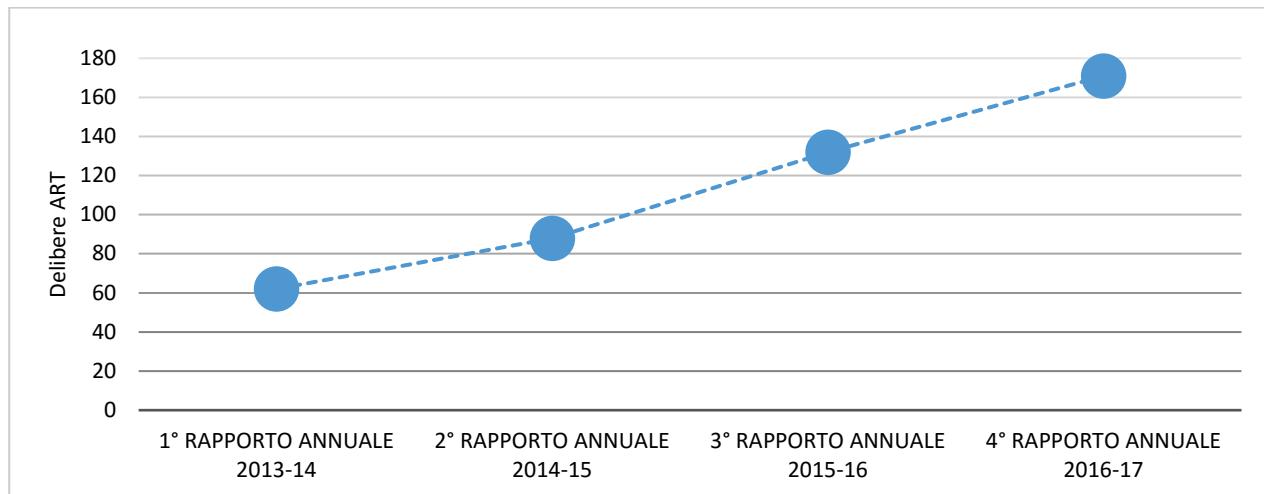
Parte quarta – Atti e provvedimenti

1. Quadro d'insieme

I successivi paragrafi forniscono un elenco dei principali atti e provvedimenti adottati dall'Autorità nel periodo di riferimento (1 giugno 2016 – 30 giugno 2017). L'elencazione è preceduta da alcune rappresentazioni grafiche nelle quali essi sono messi a confronto con quanto riferito nei precedenti Rapporti annuali dell'Autorità.

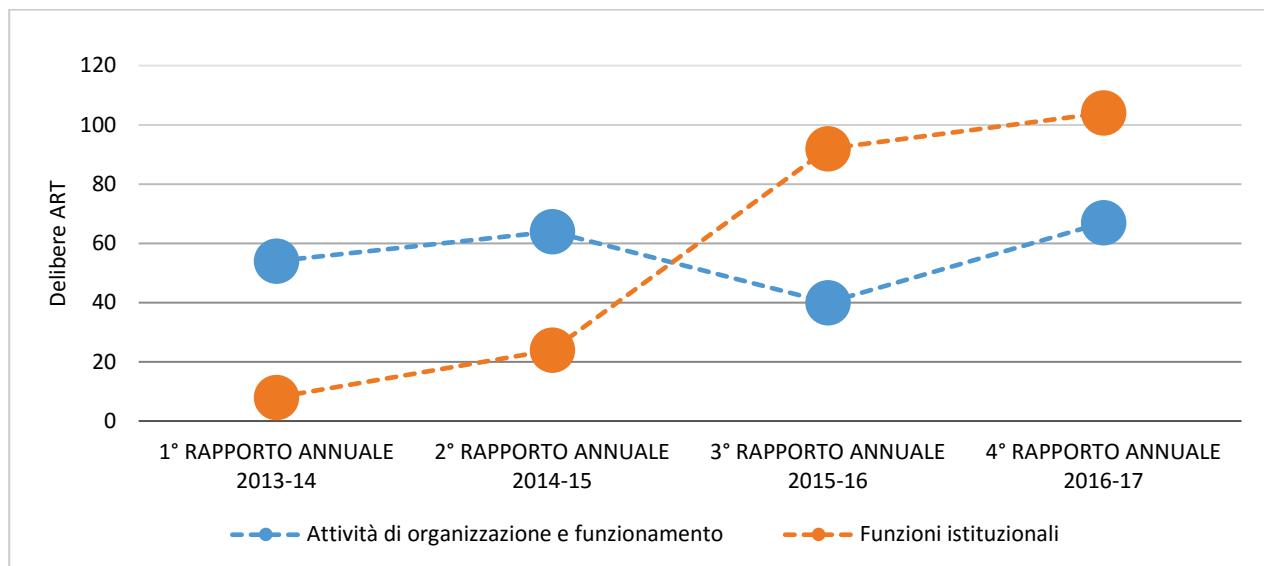
Nel periodo di riferimento l'Autorità ha adottato circa 180 delibere, che si aggiungono alle altre decisioni del Consiglio.

Figura 103. Delibere adottate dall'Autorità



A confronto con gli anni precedenti, aumenta il numero delle delibere aventi ad oggetto misure di regolazione o procedimenti sanzionatori mentre si stabilizza quello delle delibere relative a funzioni organizzative e di supporto.

Figura 104. Oggetto delle delibere



Le figure che seguono (105 e 106) presentano le delibere articolate sulla base delle funzioni esercitate dall'Autorità. Sono escluse le delibere aventi ad oggetto l'organizzazione ed il funzionamento.

Figura 105. Delibere per ambito di attività (2013-2017)

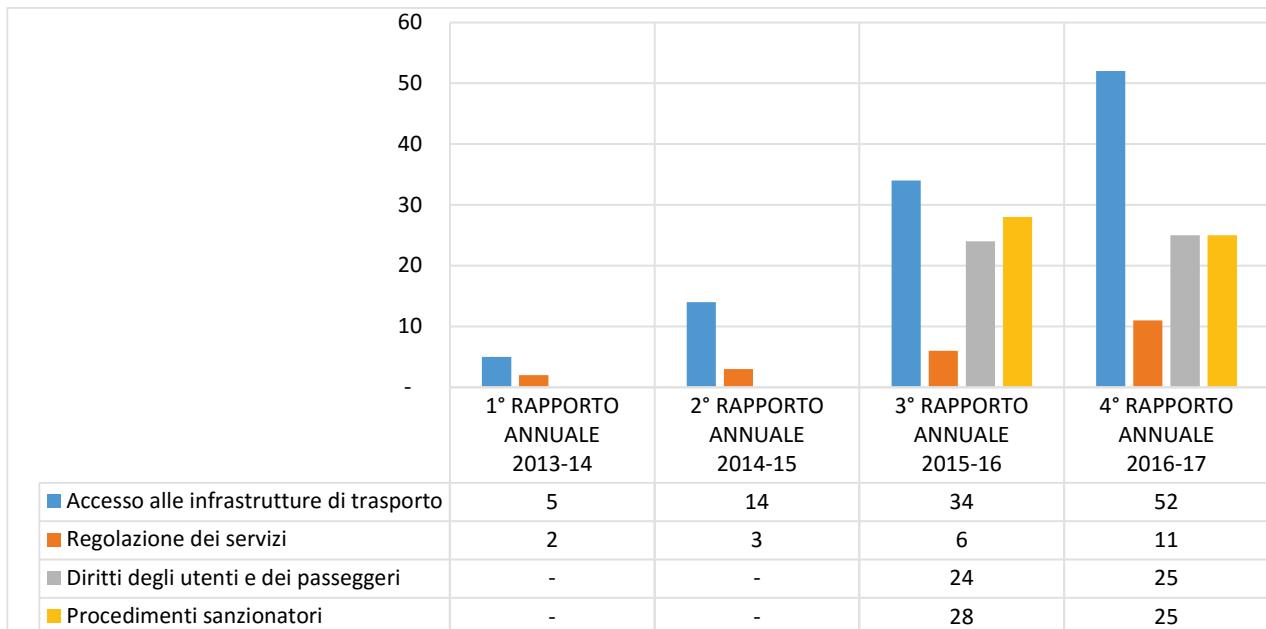
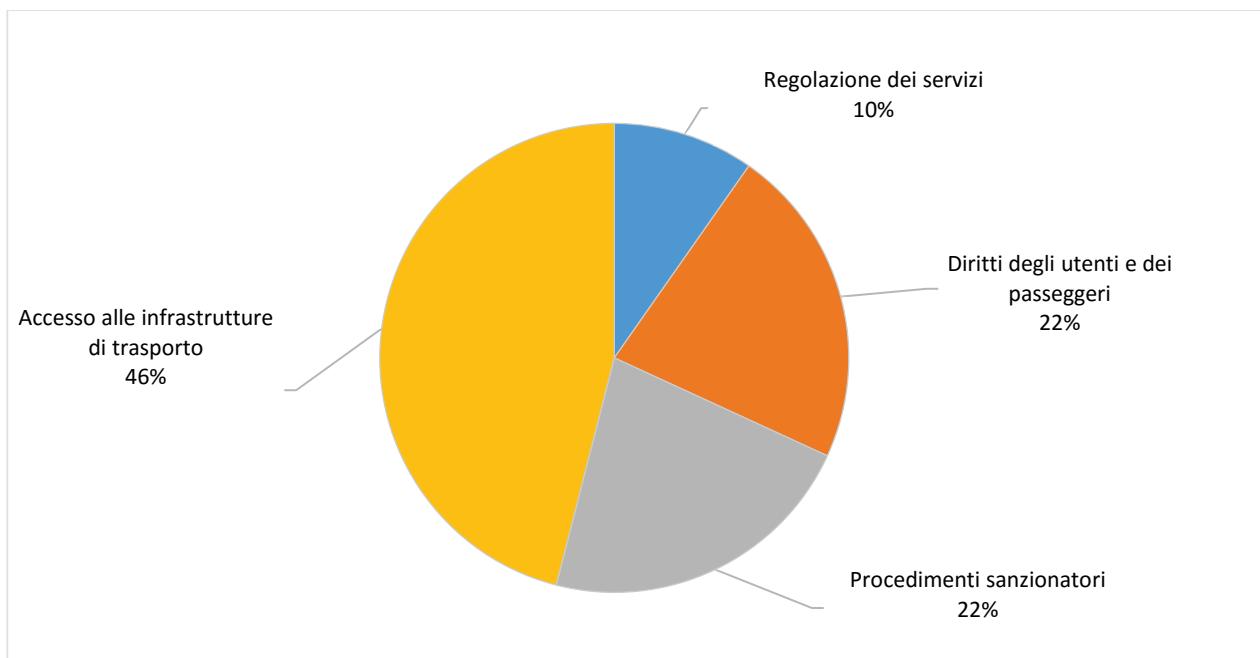


Figura 106. Delibere per ambito di attività (giugno 2016 - giugno 2017)



2. Elenco delle delibere

Nei paragrafi che seguono le delibere sono articolate in tre sezioni aventi ad oggetto, rispettivamente, l'attività di regolazione, i procedimenti sanzionatori e l'organizzazione e funzionamento dell'Autorità. Ciascuna sezione è ulteriormente suddivisa per anno e riporta la selezione di atti e provvedimenti in ordine cronologicamente inverso. Il contenuto integrale dei testi richiamati è pubblicato sul sito dell'Autorità alla pagina internet www.autorita-trasporti.it.

2.1. Attività di regolazione

Anno 2017

Delibera n. 83 - Definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l'affidamento delle tratte autostradali A5, A4/5, Sistema Tangenziale di Torino, diramazione Torino-Pinerolo, e A21, e del relativo sistema tariffario di pedaggio. Avvio del procedimento.

Delibera n. 82 - delibera n. 142/2016 per la definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l'affidamento delle tratte autostradali A5, A4/5, Sistema Tangenziale di Torino, diramazione Torino-Pinerolo. Chiusura del procedimento.

Delibera n. 77 - Avvio di un procedimento regolatorio riguardante la verifica ed eventuali integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016.

Delibera n. 73 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo-Orio al Serio periodo tariffario 2017-2020. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 69 - Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio del procedimento.

Delibera n. 62 - Procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Indizione consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 49 - Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Adozione.

Delibera n. 48 - Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012.

Delibera n. 42 - Revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 102/2016.

Delibera n. 41 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio – periodo tariffario 2017-2020. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 40 - Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Avvio del procedimento.

Delibera n. 39 - Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Genova. Segnalazione dell'impresa Nuovo Borgo Terminal Container S.r.l.

Delibera n. 38 - Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Civitavecchia. Segnalazione dell'impresa MEDOV Civitavecchia S.r.l.

Delibera n. 37 - Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Livorno. Segnalazione dell'impresa Neri S.r.l. (già Scotto & C. S.r.l.u.).

Delibera n. 31 - Revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alle delibere n. 99/2016 e n. 100/2016.

Delibera n. 30 - Chiusura dell'indagine conoscitiva avviata con delibera n. 130/2016, avente ad oggetto l'analisi dei profili regolatori inerenti il mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga distanza.

Delibera n. 18 - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 30/2016 – “Misure di regolazione volte a garantire l’economicità e l’efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria”.

Anno 2016

Delibera n. 152 - Imprese ferroviarie InRail S.p.A., Captrain S.r.l. e C.F.I. S.p.A. – Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 121/2016 per l’adozione di misure ex art. 37 d.lgs. 112/2015.

Delibera n. 151 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2016.

Delibera n. 150 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016 -2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 149 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto internazionale “Il Caravaggio” di Bergamo Orio al Serio - periodo tariffario 2017-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 144 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto “Mario Mameli” di Cagliari periodo tariffario 2016 - 2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 142 - Articolo 37, comma 2, lett. g), del d.l. 201/2011. Avvio del procedimento per la definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l’affidamento della gestione delle tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià, Sistema Tangenziale di Torino e diramazione Torino-Pinerolo.

Delibera n. 140 - Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto Informativo della Rete 2018”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al “Prospetto Informativo della Rete 2017” vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del “Prospetto Informativo della Rete 2019”.

Delibera n. 136 - Metodi di analisi di impatto della regolamentazione dell’Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 134 - Avvio del procedimento per l’adozione di linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall’Autorità di regolazione dei trasporti e indizione di consultazione pubblica.

Delibera n. 133 - Procedimento avviato con delibera n. 30/2016 – Indizione consultazione pubblica sulle “Misure di regolazione volte a stabilire le modalità più idonee per garantire l’economicità e l’efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria”.

Delibera n. 130 - Avvio di un’indagine conoscitiva avente ad oggetto l’analisi dei profili regolatori inerenti il mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga distanza.

Delibera n. 128 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Valerio Catullo” di Verona Villafranca – periodo tariffario 2016/2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 127 - Avvio di una indagine conoscitiva finalizzata ad analizzare l’impatto dell’introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato retail dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. “Open Access Premium”.

Delibera n. 121 - Imprese ferroviarie InRail S.r.l., Captrain S.r.l. e CFI S.p.A. – Avvio del procedimento per l’adozione di decisioni ex art. 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015.

Delibera n. 117 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto internazionale “Falcone e Borsellino” di Palermo – periodo tariffario 2016.

Delibera n. 113 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Pietro Savorgnan di Brazzà” di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016/2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 112 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016.

Delibera n. 111 - Procedimento di verifica della conformità, rispetto ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014, della proposta di revisione dei diritti presentata dal gestore aeroportuale Società Aeroporti di Puglia S.p.A. per il periodo tariffario 2016-2019. Archiviazione.

Delibera n. 110 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto civile "Valerio Catullo" di Verona Villafranca, periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 106 - Revisione Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014. Avvio del procedimento.

Delibera n. 102 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Avvio del procedimento.

Delibera n. 101 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona – periodo tariffario 2016-2019. Archiviazione del ricorso presentato da Ryanair Ltd per inammissibilità.

Delibera n. 100 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Istanza di definizione della controversia presentata da Ryanair. Avvio del procedimento e riunione della relativa trattazione nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 99/2016. Decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 99 - Proposta di revisione dei Diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Istanze di definizione della controversia presentate da Assaereo, IATA e IBAR per mancato accordo. Avvio del procedimento.

Delibera n. 93 - Call for input sulle modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria. Procedimento avviato con delibera n. 30/2016.

Delibera n. 84 - Attuazione delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive modifiche e integrazioni. Modalità applicative per gli operatori di impianto che esercitano i servizi di cui all'art. 13, comma 2, lettera a) del d.lgs. 112/2015.

Delibera n. 83 - Procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento avviato con la delibera n. 49/2015. Avvio consultazione.

Delibera n. 80 - Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015.

Delibera n. 75 - Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni.

Delibera n. 73 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 71 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 70 - Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Delibera n. 69 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 66 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo – periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 63 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova per il periodo tariffario 2016.

Delibera n. 60 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 54 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità.

Delibera n. 46 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014.

Delibera n. 43 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: conformità definitiva ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con delibera ART n. 64/2014.

Delibera n. 36 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 31 - Attuazione delibera n. 96/2015 - Precisazioni.

Delibera n. 30 - Servizi di manovra ferroviaria. Misura 11.6.2 di cui all'allegato alla delibera n.70/2014. Ambito di applicabilità ed avvio di un procedimento per stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria.

Delibera n. 29 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali della rete aeroportuale di Puglia – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 23 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 17 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 13 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone Borsellino" di Palermo Punta Raisi per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n.1 - Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali. Avvio della consultazione.

Anno 2015

Delibera n. 106 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 104 - Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall'11-12-2016", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente.

Delibera n. 103 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che i passeggeri in possesso di titoli di viaggio prepagati per spostamenti ripetuti tra determinate città e con validità temporalmente definita, ivi compresi gli abbonamenti, possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità - Avvio del procedimento.

Delibera n. 98 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 96 - Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Delibera n. 88 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 87 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 84 - Prescrizione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativamente ad alcune modifiche da essa apportate, nel corso del 2015, al Prospetto informativo della rete 2014 e 2015.

Delibera n. 68 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Costa Smeralda di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 65 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 61 - Avvio della consultazione sullo schema di atto di regolazione recante “Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria” (Procedimento di cui alla delibera n. 70/2014).

Delibera n. 60 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: archiviazione dei ricorsi presentati dalle associazioni ASSAEREO, IATA ed IBAR.

Delibera n. 56 - Pubblicazione dell’Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anni 2013 e 2014.

Delibera n. 55 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto “Galileo Galilei” di Pisa per il periodo tariffario 2015-2018. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 53 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto “Ugo Niutta – Capodichino” di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione 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.

Delibera n. 45 - Schema di concessione da inserire nel bando di gara relativo alla costruzione e gestione dell’autostrada Modena – Brennero A22.

Delibera n. 44 - Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull’autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici alla mobilità.

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 approvati con delibera n. 64/2014.

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 approvati con delibera n. 64/2014.

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 approvati con delibera n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con delibera n. 31 del 2015.

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

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. 22 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto “Galileo Galilei” di Pisa per il periodo tariffario 2015-2018. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

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. 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.

Anno 2014

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 Input”.

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. 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. 70 - Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

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. 64 - Approvazione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

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.

2.2. Procedimenti sanzionatori

2.2.1. Conseguenti a procedimenti di regolazione

Anno 2017

Delibera n. 79 - Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera l), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Delibera n. 78 - Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

Anno 2016

Delibera n. 129 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 64/2015 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Archiviazione della contestazione concernente l'inottemperanza alla misura 7.6.1, lettera f), della delibera n. 70/2014.

Delibera n. 94 - Stazioni di Verona Porta Nuova e Bologna Centrale. Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 14/2016 per l'adozione di misure ex art. 37 d.lgs. 112/2015. Avvio del procedimento per l'adozione di misure ex art. 37 d.lgs. 112/2015.

Delibera n. 33 - Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015 relativo alle inottemperanze alla delibera n. 70/2014, contestate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 2015, per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione delle contestazioni relative alle misure 4.6.1, lett. d), 5.6.1 lett. c) e 7.6.1, lett. e). Irrogazione di sanzioni per la violazione delle misure 5.6.1, lett. b) e lett. d).

Delibera n. 24 - Procedimento avviato con delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015. Approvazione degli impegni presentati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e chiusura del relativo procedimento sanzionatorio con riferimento alle misure 1.6.4, lett. g), 3.6.1, 11.6.1, lett. c), e 11.6.3 di cui alla delibera n. 70/2014.

Delibera n. 14 - Stazioni di Verona P.N. e Bologna Centrale – Avvio del procedimento per l'adozione di misure ex art. 37 d.lgs. 112/2015.

Delibera n. 11 - Archiviazione, con riferimento all'inottemperanza alla misura 5.6.1, lett. a), della delibera n. 70/2014, del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Anno 2015

Delibera n. 92 - Ottemperanza agli impegni, relativi alla misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014, resi vincolanti con la Delibera n. 66/2015 del 6 agosto 2015.

Delibera n. 91 - Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con la delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015.

Delibera n. 90 - Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 25/2015, relativo alle inottemperanze alla delibera n. 76/2014, contestate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione.

Delibera n. 89 - Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 24/2015 relativo alle inottemperanze alla delibera n. 70/2014, contestate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 2015, per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione.

Delibera n. 80 - Accettazione della proposta di impegni avanzata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in relazione alle misure 9.6.1. e 9.6.2. di cui al procedimento avviato con delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015. Chiusura del procedimento sanzionatorio.

Delibera n. 67 - Approvazione 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 e dichiarati ammissibili con delibera n. 38/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 3.2.6, 3.2.8, 3.2.11, 5.2. e 6.2.8 della delibera n. 76/2014, nonché all'indicazione relativa all'inserimento, nella sottosezione 5.2.6 del PIR, delle misure 10.6.1. e 10.6.3 della delibera 70/2014.

Delibera n. 66 - Approvazione 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 e dichiarato ammissibile con delibera n. 37/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 8.6.1, 10.6.1 e 10.6.3 della delibera n. 70/2014.

Delibera n. 64 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori riguardanti inottemperanze alle misure di regolazione 1.6.4, 3.6.1., 4.6.1, 5.6.1, 7.6.1, 11.6.1 e 11.6.3, di cui alla delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, concernente l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

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. 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. 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. Spa.

Delibera n. 25 - 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.

2.2.2. Conseguenti a provvedimenti in materia di tutela dei diritti dei passeggeri

Anno 2017

Delibera n. 81 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 80 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 71 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 44/2017 nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 70 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 27/2017 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 68 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 67 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 64 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 61 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 60 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 19/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del d.lgs. 29 luglio 2015, n. 129 per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 59 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2017 nei confronti di Moby S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 51 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 50 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del d.lgs. 29 luglio 2015, n. 129 per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 45 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 44 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Delibera n. 43 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 153/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 32 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 27 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 26 - Procedimento avviato con delibera n. 137/2016 nei confronti di Baltour S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 25, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

Delibera n. 25 - Procedimento avviato con delibera n. 123/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 10, comma 4, del decreto legislativo n. 70/2014 recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 19 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 10 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 9 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Anno 2016

Delibera n. 153 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 137 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 126 - Procedimento avviato con delibera n. 95/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Archiviazione della contestazione relativa alla violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, primo comma, del Regolamento (CE) n. 1371/2007 e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta con riferimento alla violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Delibera n. 125 - Procedimento avviato con delibera n. 96/2016 nei confronti di COAS Consorzio Astigiano ai sensi del d.lgs. 169/2014. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'art. 27 del regolamento (UE) n. 181/2011 e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'art. 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 181/2011.

Delibera n. 124 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 82/2016 nei confronti di Ferrovie del Sud est e servizi automobilistici s.r.l. ai sensi del d.lgs. 169/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 123 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 116 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 79/2016 nei confronti di Trenord S.r.l. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento CE n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 108 - Procedimento avviato con delibera n. 58/2016, nei confronti di Trenord S.r.l. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 107 - Procedimento avviato con delibera n. 49/2016, nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 96 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 95 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 82 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 78 - Procedimento avviato con delibera n. 2/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 76 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 41/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 67 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 27/2016 nei confronti di Trenord S.r.l. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 58 - Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 57 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 26/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazione del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 56 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 53 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2016 nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014. Archiviazione.

Delibera n. 52 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 8/2016 nei confronti di Ferrovie Udine Cividale S.r.l. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazione del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 49 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 47 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 6/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 44 - Procedimento avviato con delibera n. 119/2015 nei confronti di Consorzio Trasporti Prontobus. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 41 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 38 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 5/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazione del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 35 - Procedimento avviato con delibera n. 110/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 34 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2016 nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014. Archiviazione.

Delibera n. 27 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 26 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 25 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 109/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 16 - Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 111/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazione del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 15 - Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 108/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 10 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 9 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 8 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 7 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 6 - Avvio del procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 5 - Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 2 - Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Anno 2015

Delibera n. 119 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2011, n. 169, recante la "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 114 - Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con delibera 70/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Adozione del provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 112 - Chiusura per avvenuto pagamento in forma ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 71/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 111 - Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 110 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 109 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 108 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 71 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori di cui al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 70 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori di cui al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

2.3. Organizzazione e funzionamento

Anno 2017

Delibera n. 75 - Contributo al finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricognizione delle competenze dell'Autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere.

Delibera n. 74 - Designazione dell'*Advisory Board* dell'Autorità.

Delibera. 55 - Premio di risultato anni 2016 e 2017.

Delibera n. 54 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 53 - Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità. Adozione.

Delibera n. 52 - *Performance Management*.

Delibera n. 33 - Piano formativo per il personale dell'Autorità - Anno 2017.

Delibera n. 29 - Conferimento dell'incarico di Responsabile dei rapporti con le organizzazioni sindacali.

Delibera n. 28 - Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculare ed extracurriculare formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori.

Anno 2016

Delibera n. 145 - Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula e la scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculare ed extracurriculare formativi e di orientamento.

Delibera n. 139 - Misura e modalità di versamento dovuto all'Autorità di regolazione dei Trasporti per l'anno 2017.

Delibera n. 138 - Bilancio di previsione 2017 e Pluriennale 2017-2019. Approvazione

Delibera n. 135 - Nomina del Collegio dei revisori.

Delibera n. 131 - Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 120 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Aggiornamento 2016-2018. Approvazione definitiva.

Delibera n. 118 - Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017.

Delibera n. 115 - Integrazione dell'elenco di esperti, di cui all'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, approvato con delibera n. 74/2016 e integrato con delibera n. 98/2016.

Delibera n. 98 - Integrazione dell'elenco di esperti, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, approvato con delibera n. 74/2016. Approvazione.

Delibera n. 97 - Adempimento degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" sulla base della Convenzione con la Città Metropolitana di Torino sottoscritta in data 27 marzo 2015. Assunzione in prova, con contratto a tempo indeterminato, di una unità di personale, area "Operativi", Vice assistente – livello economico VA3, mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 118/2015.

Delibera n. 85 - Bilancio di previsione 2016 – Assestamento.

Delibera n. 81 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti – Aggiornamento 2016-2018 – Approvazione in via preliminare e avvio della consultazione pubblica.

Delibera n.74 - Approvazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.

Delibera n. 68 - Premio di Risultato anno 2015.

Delibera n. 61 - Nuovo "Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità".

Delibera n. 48 - Rendiconto finanziario 2015. Approvazione.

Delibera n. 21 - Regolamento per l'acquisizione in economia di beni e servizi. Modifica.

Delibera n. 20 - Avvio della procedura di formazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'art. 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.

Delibera n. 18 - Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari e extracurriculari formativi e di orientamento. Scorrimento graduatoria tirocini extracurriculari.

Delibera n. 12 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015-2017. Approvazione definitiva.

Anno 2015

Delibera n. 115 - Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari e extracurriculari formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali.

Delibera n. 100 - Bilancio di previsione 2015. Seconda variazione.

Delibera n. 95 - Protocollo per le relazioni sindacali nell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ratifica.

Delibera n. 94 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2016.

Delibera n. 93 - Bilancio di previsione 2016 e Pluriennale 2016-2018 – Approvazione.

Delibera n. 82 - Regolamento per l'acquisizione di beni e servizi. Approvazione.

Delibera n. 74 - Procedure per il reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità).

Delibera n. 59 - Definizione del trattamento economico delle ore di lavoro straordinario prestate dal personale dell'Autorità nel 2015, ai sensi dell'art. 26, comma 2, del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.

Delibera n. 58 bis - Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 58 - Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione.

Delibera n. 51 - Bilancio di previsione 2015 – Assestamento.

Delibera n. 35 - Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015-2017. Approvazione preliminare.

Delibera n. 33 bis - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale. Modifica.

Delibera n. 33 - Rendiconto finanziario 2014. Approvazione.

Delibera n. 30 - *Performance Management*.

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. 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. 15 - Nomina del Nucleo di valutazione.

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

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.

Anno 2013-2014

Delibera n. 82 - Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione.

Delibera n. 78 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2015.

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

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

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

Delibera n.13 - Entrata in operatività.

Delibera n. 12 - Determinazione in prima attuazione dell'aliquota del contributo dovuto per anno 2014 dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, modalità di riscossione e comunicazione all'Autorità dei dati relativi.

Delibera n. 11 - Bilancio di previsione 2014 e bilancio pluriennale 2014-2016.

Delibera n. 9 - Avvisi di selezione di personale dipendente da pubbliche amministrazioni.

Delibera n. 8 - Uffici nella città di Roma.

Delibera n. 7 - Adozione di una procedura di selezione di esperti.

Delibera n. 6 - Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità.

Delibera n. 5 - Nomina del collegio dei revisori.

Delibera n. 4 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 3 - Bilancio preventivo dell'Autorità per il 2013.

Delibera n. 2 - Pianta organica del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 1 - Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento.



Via Nizza 230, 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it

stampa:

Centro Copie Berchet

www.ccberchet.it

