

QUINTO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Camera dei Deputati

20 giugno 2018

ART

SOMMARIO

INDICE	2
INDICE DELLE FIGURE	5
INDICE DELLE TABELLE	9
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	10
PREMESSA	11
PARTE PRIMA – LA MULTIMODALITÀ NEI TRASPORTI	12
PARTE SECONDA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI	21
PARTE TERZA – DATI ECONOMICI	95
PARTE QUARTA – ATTI E PROVVEDIMENTI	166

INDICE

PREMessa	11
PARTE PRIMA – LA MULTIMODALITÀ NEI TRASPORTI	12
1. Introduzione	12
2. Trasporto sostenibile, multimodalità e integrazione dei servizi e dei sistemi di trasporto	13
3. L’Autorità di regolazione dei trasporti e la multimodalità	14
4. Approccio multimodale alla regolazione economica delle tariffe, canoni, pedaggi	15
5. Infrastrutture dialoganti	16
6. Piattaforme digitali e dati	17
7. Multimodalità e lotti eterogenei	18
8. Diritti dei passeggeri nel trasporto multimodale	19
9. Conclusioni	20
PARTE SECONDA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI	21
1. IL CONTESTO	21
2. LA REGOLAZIONE DELL’ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE	22
2.1. Quale regolazione, quali infrastrutture	22
2.2. L’accesso alle infrastrutture aeroportuali	23
2.2.1. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Catania	28
2.2.2. L’elaborazione dei nuovi Modelli aeroportuali	28
2.2.3. L’indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali	29
2.2.4. L’attività di vigilanza nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali	29
2.3. L’accesso alle infrastrutture ferroviarie	30
2.3.1. Monitoraggio e verifica del sistema di imposizione dei canoni	30
2.3.2. La regolazione ferroviaria e la recente giurisprudenza	31
2.3.3. Modalità innovative d’esercizio dei servizi	33
2.3.4. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete	34
2.3.5. Parere sullo schema del nuovo Contratto di Programma, parte Investimenti 2017-2021, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	38
2.3.6. Analisi e pareri sulle linee guida emesse da ANSF	40
2.3.7. Monitoraggio sulla gestione della circolazione ferroviaria normale	41
2.4. L’accesso alle infrastrutture autostradali	42
2.4.1. Elementi dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio nell’affidamento con gara delle tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21 Torino-Alessandria-Piacenza	43
2.4.2. Affidamenti in house delle concessioni relative alle autostrade A22 e A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia	44
2.4.3. Indagine della Corte dei Conti sullo stato delle concessioni autostradali	45
2.5. L’accesso alle infrastrutture portuali	46
2.5.1. La revisione del Piano Nazionale Anticorruzione – Le autorità di sistema portuale	46
2.5.2. Procedimenti su specifiche segnalazioni	46
2.5.3. Il procedimento generale di regolazione dei porti	47
2.6. L’accesso alle autostazioni	48

3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO	50
3.1. Gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, regionale e nazionale	50
3.1.1. Segnalazione congiunta sulle procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale	53
3.1.2. Revisione Delibera n. 49/2015 sulle procedure di aggiudicazione in esclusiva dei servizi di TPL	55
3.1.3. Definizione schemi bandi di gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo passeggeri	56
3.2. Le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri	57
3.2.1. Le condizioni minime di qualità nel trasporto via mare	57
3.2.2. Le condizioni minime di qualità nel trasporto via ferrovia	58
3.3. Il servizio di taxi e il trasporto pubblico locale non di linea	60
3.4. L'efficienza dei servizi ferroviari di trasporto regionale	64
4. I DIRITTI DEI PASSEGGERI E DEGLI UTENTI	65
4.1. I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario	66
4.1.1. Il contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi connotati da oneri di servizio pubblico	71
4.1.2. Partecipazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nella fase di predisposizione di nuove proposte di carattere legislativo nel settore del trasporto ferroviario e multimodale	71
4.1.3. Pareri all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette	72
4.1.4. Contenuto minimo dei diritti dei passeggeri titolari di abbonamenti nel trasporto via ferrovia ad alta velocità	73
4.2. I diritti dei passeggeri nel trasporto via autobus	73
4.3. I diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne	77
4.4. Altre iniziative	81
4.4.1. Audit della Corte dei Conti europea	81
4.4.2. Protocollo d'intesa tra ART e Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti	82
5. ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ	82
5.1. Finanziamento	82
5.1.1. I soggetti tenuti alla contribuzione	83
5.2. Bilancio e acquisti	86
5.2.1. Le gestioni in comune con altre Autorità indipendenti	86
5.3. Personale	86
5.3.1. Valutazione della performance e progressioni di carriera	87
5.3.2. Il dialogo con le rappresentanze sindacali	88
5.3.3. Formazione, tirocini e praticantato	88
5.4. Organizzazione	89
5.4.1. Sede e Uffici	89
5.4.2. Altri organismi	89
5.5. Esecuzione delle disposizioni di legge in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione	90
5.6. Efficientamento dei processi e ottimizzazione delle performance	90
5.7. L'Autorità a portata di click: i servizi online	91
5.7.1. Il sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri	91
5.7.2. Monitoraggio sul mercato dei servizi di autotrasporto passeggeri non di linea	92
5.7.3. Servizio telematico per le procedure di autofinanziamento	92
5.8. Il Transport Hackathon promosso dall'Autorità: edizione 2017	93

PARTE TERZA – DATI ECONOMICI	95
1. INTRODUZIONE	95
2. LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	95
2.1. Situazione europea	95
2.2. Situazione italiana	96
2.2.1. Domanda e offerta	96
2.2.2. Conti economici delle imprese di settore	103
3. LE INFRASTRUTTURE STRADALI	106
3.1. Situazione europea	106
3.2. Situazione italiana	107
3.2.1. Offerta	107
3.2.2. Domanda	109
4. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI FERROVIARI	114
4.1. Situazione europea	114
4.2. Situazione italiana	121
4.2.1. Offerta	121
4.2.2. Domanda	123
4.2.3. Conti economici delle imprese del settore	124
5. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI PORTUALI E MARITTIMI	128
5.1. Situazione internazionale ed europea	128
5.2. Situazione italiana	129
5.2.1. Offerta	129
5.2.2. Domanda	130
5.2.3. Conti economici delle imprese del settore	137
6. INTERPORTI E LOGISTICA DELLE MERCI	141
6.1. Situazione europea	141
7. I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA E NON DI LINEA	144
7.1. Situazione europea	144
7.2. Situazione italiana	148
7.2.1. Domanda	148
7.2.2. Offerta	149
7.2.3. Conti economici delle imprese del settore	150
7.3. Taxi e NCC	151
8. I SERVIZI DI TRASPORTO DI LINEA DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA	160
8.1. Situazione italiana	160
PARTE QUARTA – ATTI E PROVVEDIMENTI	166
1. QUADRO D’INSIEME	166
2. ELENCO DELLE DELIBERE	168
2.1. Attività di regolazione	168
2.2. Attività di vigilanza	177
2.3. Organizzazione e funzionamento	187

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.	Revisione tariffaria degli aeroporti regolati	24
Figura 2.	Ripartizione mercato vettori low-cost e tradizionali 2017 per gli aeroporti con traffico inferiore ad un milione passeggeri	27
Figura 3.	Segmento “Open Access Premium”	30
Figura 2.	Andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso per il trasporto ferroviario	66
Figura 3.	Reclami e segnalazioni pervenuti all’Autorità per il trasporto ferroviario	67
Figura 4.	Motivi rappresentati all’interno di segnalazioni e reclami pervenuti all’Autorità per il trasporto ferroviario, 2014-2018	68
Figura 5.	Esito dei procedimenti avviati e conclusi per il trasporto ferroviario, 2014-2018	68
Figura 6.	Andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso per il trasporto con autobus	74
Figura 7.	Reclami e segnalazioni pervenuti all’Autorità per il trasporto con autobus	75
Figura 8.	Motivi rappresentati all’interno di segnalazioni e reclami pervenuti all’Autorità per il trasporto con autobus, 2014-2018	75
Figura 9.	Esito dei procedimenti avviati e conclusi per il trasporto con autobus, 2014-2018	76
Figura 10.	Andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso per il trasporto via mare e vie navigabili interne	77
Figura 11.	Reclami e segnalazioni pervenuti all’Autorità per il trasporto via mare e vie navigabili interne	78
Figura 12.	Motivi dei reclami pervenuti all’Autorità per il trasporto via mare e vie navigabili interne	78
Figura 13.	Esito dei procedimenti avviati per il trasporto via mare e vie navigabili interne, 2014-2018	79
Figura 14.	Modalità di acquisizione dei reclami degli utenti	91
Figura 15.	Crescita traffico passeggeri per singoli paesi europei, 2011-2017	95
Figura 16.	Classifica dei principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati, 2016-2017	96
Figura 17.	Il sistema aeroportuale italiano nel 2016	97
Figura 18.	Crescita del mercato passeggeri in Italia, 2008-2017	98
Figura 19.	Andamento dei movimenti in Italia, 2008-2017	98
Figura 20.	Classifica aeroporti italiani con un traffico passeggeri superiore ai 3 milioni, 2017	99
Figura 21.	Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti, 2017	99
Figura 22.	Crescita passeggeri per aeroporti tra 4 e 10 mln di passeggeri regolati da ART, 2008-2017	100
Figura 23.	Crescita passeggeri internazionali ed europei negli aeroporti italiani, 2008-2017	100
Figura 24.	Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2017	101
Figura 25.	Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito verso paesi UE, 2017	101
Figura 26.	Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e low cost, 2017	102
Figura 27.	Andamento traffico merci aereo al netto del servizio postale, 2008-2017	102
Figura 28.	Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci, 2017	103
Figura 29.	Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non dei gestori aeroportuali, 2016	103
Figura 30.	Composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali italiani, 2016	104
Figura 31.	Totale del valore e costi della produzione dei gestori aeroportuali italiani (2016)	104
Figura 32.	Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, 2016	105
Figura 33.	Utili e utili per passeggero sul totale dei gestori aeroportuali italiani, 2015-2016	105
Figura 34.	Estensione della rete stradale nei primi 15 paesi europei, 2015	106
Figura 35.	Panoramica internazionale in termini ricavi per km di rete e intensità di traffico	107
Figura 36.	Il settore autostradale italiano in cifre, 2016	107
Figura 37.	Rete autostradale italiana a pedaggio, 2016	108
Figura 38.	Dotazione di rete in termini di km ogni 10.000 abitanti, 2016	108
Figura 39.	Km percorsi nelle autostrade a pedaggio italiane, 2004-2016	109
Figura 40.	Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane per tipologia di veicolo, 2004-2016	109

Figura 41.	Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2016	110
Figura 42.	Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2016	110
Figura 43.	Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2016	111
Figura 44.	Statistiche per regione del numero di morti in incidenti stradali per milioni di abitanti, 2016	111
Figura 45.	Evoluzione dell'indicatore di qualità relativo all'automatizzazione dei caselli autostradali, 2008-2016	112
Figura 46.	Crescita della pavimentazione drenante fonoassorbente, 2008-2016	112
Figura 47.	Introiti da pedaggio in Italia, 2016	113
Figura 48.	Crescita degli introiti da pedaggio in Italia, 2008-2016	113
Figura 49.	Estensione della rete ferroviaria dei principali paesi UE, 2016	114
Figura 50.	Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non, 2016	114
Figura 51.	Intensità di utilizzo della rete in treni-km per km di rete, 2016	115
Figura 52.	Numero di imprese ferroviarie, 2016	115
Figura 53.	Numero di imprese ferroviarie nel settore merci e passeggeri, 2016	116
Figura 54.	Traffico totale in milioni di treni-km, 2016	117
Figura 55.	Composizione del traffico tra merci e passeggeri (treni-km), 2016	117
Figura 56.	Ripartizione del mercato passeggeri (passeggeri-km) tra impresa dominante nazionale, straniera ed altre, 2016	118
Figura 57.	Ripartizione del mercato merci (tonnellate-km) tra impresa dominante nazionale, straniera ed altre, 2016	118
Figura 58.	Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana, 2016	121
Figura 59.	Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale in macrozone, 2016	121
Figura 60.	Andamento indicizzato del traffico passeggeri (indice 2004=100)	123
Figura 61.	Andamento indicizzato traffico merci (indice 2004=100)	124
Figura 62.	Andamento ricavi e costi operativi di RFI, 2010-2016	124
Figura 63.	Ripartizione produzione RFI in treni-km per segmenti di mercato, 2016	125
Figura 64.	Ripartizione ricavi da pedaggio RFI per segmenti di mercato, 2016	125
Figura 65.	Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia, 2010-2016	126
Figura 66.	Andamento ricavi e costi operativi NTV, 2010-2016	126
Figura 67.	Traffico container nei principali porti europei, 2016-2017	128
Figura 68.	Trasporti marittimi nei principali porti italiani, suddivisi per tipologia	130
Figura 69.	Transiti nei porti italiani con traffico passeggeri superiore a 1 milione di movimenti/anno	130
Figura 70.	Variazione di traffico passeggeri nei porti con oltre 1 milione di movimenti/anno	131
Figura 71.	Ripartizione del traffico passeggeri nei porti italiani, 2017	131
Figura 72.	Andamento del mercato delle crociere in Italia	132
Figura 73.	Traffico passeggeri nel settore delle crociere nei maggiori porti	132
Figura 74.	Merci movimentate nel settore portuale italiano, distinte per tipologia, 2016-2017	133
Figura 75.	Classifica dei porti italiani con movimentazione merci superiore a 10 milioni di tonnellate	133
Figura 76.	Classifica dei primi cinque porti italiani per tipologia di merci movimentate	134
Figura 77.	Classifica dei porti italiani con movimentazione container superiore a 200.000 TEU	134
Figura 78.	Ripartizione traffico merci tra i porti italiani, 2017	135
Figura 79.	Ripartizione traffico container (TEU) tra i porti italiani, 2017	135
Figura 80.	Andamento globale traffico merci in Italia	136
Figura 81.	Andamento traffico merci in container in Italia	136
Figura 82.	Andamento del settore portuale italiano per tipologia di merci	136
Figura 83.	Rendiconto generale del settore portuale italiano: composizione entrate e uscite, 2016	137
Figura 84.	Rendiconto generale del settore portuale nazionale: composizione entrate correnti, 2016	138
Figura 85.	Rendiconto generale del settore portuale nazionale: composizione entrate in conto capitale, 2016	138
Figura 86.	Andamento di entrate correnti e uscite di funzionamento nei porti italiani	139
Figura 87.	Entrate correnti e uscite correnti totali dei dieci porti coi maggiori ricavi, 2016	139

Figura 88.	Confronto tra entrate in conto capitale (contributi pubblici e prestiti) e uscite in conto capitale (investimenti e rimborso prestiti) dei dieci porti con la maggiore spesa per investimenti, 2016	140
Figura 89.	Contributi pubblici e investimenti dei dieci porti con la maggiore spesa per investimenti, 2016	140
Figura 90.	Rapporto fra entrate correnti proprie e uscite correnti di funzionamento (indice di efficienza) dei principali porti italiani, 2016	141
Figura 91.	Confronto in termini di numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del TC europeo	142
Figura 92.	Caratteristiche TC nel 2016: composizione delle consegne in termini di destinazione (nazionale o internazionale), tipologia e distanza media	142
Figura 93.	Domanda di trasporto pubblico (viaggi/abitante) per tipologia di mezzo nelle città europee	144
Figura 94.	Dotazione di bus, tram e filobus (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee	145
Figura 95.	Dotazione di metro e treno (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee	146
Figura 96.	Prezzi del biglietto di corsa singola per il trasporto pubblico in alcune città europee	147
Figura 97.	Prezzi dell'abbonamento mensile al trasporto pubblico in alcune città europee	147
Figura 98.	Andamento del numero degli spostamenti	148
Figura 99.	Confronto tra domanda e offerta nazionale di servizi di TPL	148
Figura 100.	Numero di imprese operanti nel TPL per regione, anno 2016	149
Figura 101.	Ripartizione percentuale regionale di produzione servizi svolti con Autolinee, Filovie e autoservizi sostitutivi in bus-km, 2015	149
Figura 102.	Totale taxi e NCC nel campione di comuni esaminato	153
Figura 103.	Rapporto fra numero di taxi e popolazione residente nei comuni del campione	153
Figura 104.	Rapporto fra numero di autorizzazioni NCC e numero di taxi nei comuni del campione	154
Figura 105.	Comuni con più di 50 taxi dove è preponderante un'associazione di tassisti	154
Figura 106.	Vetustà delle autovetture per il servizio di taxi nel campione di comuni esaminato	155
Figura 107.	Comuni con più di 50 taxi dove l'aliquota di taxi vetusti è superiore alla media del campione	155
Figura 108.	Tipo di motorizzazione delle autovetture per il servizio di taxi nel campione di comuni esaminato	156
Figura 109.	Comuni con più di 50 taxi dove oltre il 90% delle autovetture per il servizio di taxi ha motorizzazione a benzina o diesel	156
Figura 110.	Simulazione costo di una corsa urbana standard "breve" e di una corsa urbana standard "lunga" di una persona senza bagagli in un mattino di giorno feriale	157
Figura 111.	Prezzo della corsa standard rispetto alla dotazione di taxi dei comuni del campione esaminato	157
Figura 112.	Simulazione costo di una corsa urbana standard (percorrenza 5 km + soste 5 minuti) di una persona senza bagagli in un mattino di giorno feriale nelle maggiori città europee	159
Figura 113.	Quota modale del trasporto passeggeri via autobus sul totale dei passeggeri-km trasportati tramite mezzi terrestri di media e lunga percorrenza, 2014	160
Figura 114.	Nazionalità operatore per le autolinee a lunga percorrenza	160
Figura 115.	Tipologia di itinerario per le autolinee a lunga percorrenza	161
Figura 116.	Distribuzione del traffico per tipologia di itinerario per le autolinee a lunga percorrenza	161
Figura 117.	Riduzione del prezzo medio dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2015-2016	162
Figura 118.	Crescita del prezzo medio unitario dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2016-2017	163
Figura 119.	Passeggeri di servizi autobus a mercato in transito nel 2016 da autostazioni con almeno 40.000 pax/anno	164
Figura 120.	Composizione dei ricavi 2017 di un campione costituito da 16 autostazioni nazionali cui afferiscono sia servizi TPL che servizi MLP	165
Figura 121.	Rapporto fra entrate totali e numero di stalli per il campione di autostazioni nazionali esaminato	165
Figura 122.	Delibere adottate dell'Autorità, 2014-2017	166

Figura 123. Oggetto delle delibere, 2014-2017	166
Figura 124. Delibere per ambito di attività (valori annuali), 2014-2018	167
Figura 125. Delibere per ambito di attività (in percentuale), 2018	167
Figura 126. Dettaglio delle attività di vigilanza e sanzioni, 2018	167

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1.	Ambito di intervento della regolazione suddiviso per Modelli	25
Tabella 2.	Dati di sintesi sugli aeroporti	25
Tabella 3.	Costo a volo unitario e traffico: dettaglio per aeroporti	26
Tabella 4.	Quadro riassuntivo degli incentivi all'attività volativa	27
Tabella 5.	Schema dell'analisi di impatto della regolazione della delibera di revisione dei diritti aeroportuali	29
Tabella 6.	Schema dell'analisi di impatto della regolazione della delibera sulla definizione di metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali	47
Tabella 7.	Schema dell'analisi di impatto della regolazione della delibera in materia di accesso alle autostazioni	49
Tabella 8.	Affidamenti diretti previsti dal nuovo Regolamento CE n. 1370/2007	51
Tabella 9.	Descrizione del sistema aeroportuale italiano, 2016	96
Tabella 10.	Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei in km	106
Tabella 11.	Traffico passeggeri in numero passeggeri e passeggeri km, 2016	119
Tabella 12.	Traffico merci in tonnellate-km, 2016 e variazione rispetto al 2015	120
Tabella 13.	Ripartizione rete RFI, 2017	122
Tabella 14.	Dati di traffico passeggeri, 2010-2016	123
Tabella 15.	Dati di traffico passeggeri Trenitalia, 2015-2016	123
Tabella 16.	Risultati economico-finanziari di RFI, 2010-2016	127
Tabella 17.	Risultati economico-finanziari di Trenitalia, 2010-2016	127
Tabella 18.	Risultati economico-finanziari di NTV, 2010-2016	127
Tabella 19.	Panoramica internazionale	128
Tabella 20.	Settore portuale nazionale, 2015-2016	129
Tabella 21.	Dati riepilogativi del settore portuale marittimo nazionale al 31/12/2016	129
Tabella 22.	Dati economici dell'economia del mare, 2016	137
Tabella 23.	Trasporto combinato (TC) in Europa	141
Tabella 24.	Evoluzione del volume di TEU ed unità in termini di numero di consegne per i membri UIRR	143
Tabella 25.	Evoluzione costi e proventi della produzione per le autolinee	150
Tabella 26.	Ammontare importi TPL regioni a statuto ordinario, 2015-2016	150
Tabella 27.	Numero licenze taxi attive al 31 dicembre nei principali comuni italiani	151
Tabella 28.	Numero autorizzazioni NCC attive al 31 dicembre negli comuni del campione	152
Tabella 29.	Tariffe taxi nelle capitali europee dell'Eurozona e nelle città dell'EU-28 con almeno 2 milioni di abitanti nell'area metropolitana	158
Tabella 30.	Confronto della dotazione di taxi tra alcune importanti città europee	159
Tabella 31.	Evoluzione della classifica delle origini dei viaggi con autobus a media e lunga percorrenza	162

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

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

PREMESSA

L'Autorità presenta il suo quinto Rapporto annuale nelle fasi di avvio delle attività della XVIII legislatura. Riferendo a un nuovo Parlamento, l'Autorità presenta se stessa, i risultati prodotti nel primo quinquennio della sua attività, illustra le prospettive della regolazione del settore e indica gli interventi necessari a rimuovere gli ostacoli che si frappongono al miglior funzionamento dei mercati rilevanti e dei servizi di trasporto.

Come nella precedente edizione, il Rapporto si articola in quattro sezioni. La prima è dedicata alla trattazione di un argomento di rilievo e attualità per il settore. Si tratta, in quella corrente, della "Multimodalità nei trasporti": tema al quale sono orientate le riflessioni di regolatori e policy makers in diversi contesti nazionali e internazionali e al quale la Commissaria europea ai trasporti, Violeta Bulc, ha intitolato l'anno 2018.

Segue la descrizione delle attività svolte dall'Autorità nel periodo compreso tra il 1 luglio 2017 e il 31 maggio 2018. Questa parte del Rapporto è presentata ai sensi dell'art. 37 comma 5 del Decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo dell'Autorità e 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 dell'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 e 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.

31 maggio 2018

PARTE PRIMA – LA MULTIMODALITÀ NEI TRASPORTI

1. Introduzione

“*Connessioni intermodali*”, “*soluzioni digitali per la mobilità*”, “*servizi di logistica integrata*”, sono solo alcuni esempi delle espressioni composite sempre più frequentemente usate nel settore dei trasporti. Anche in questo ambito l’evoluzione del linguaggio è indice di trasformazioni della realtà; nella prospettiva del regolatore, si tratta di trasformazioni dei mercati rilevanti.

La disintermediazione che caratterizza l’era digitale moltiplica i canali attraverso i quali consumatori e utenti informati orientano i propri comportamenti non solo in relazione al prezzo dei servizi, ma anche tenendo conto della flessibilità e adattabilità delle soluzioni disponibili¹. Sul lato (non più dominante) dell’offerta, gli effetti dell’innovazione tecnologica sulla catena del valore spostano convenienze e redditività da un segmento a un altro della stessa o verso mercati contigui.

Così, vettori, prestatori di servizi e gestori delle infrastrutture optano per soluzioni gestionali e societarie innovative, si superano i modelli industriali classici di aggregazione secondo logiche di economie di scala per proporre nuove formule di integrazione, cresce il numero degli operatori attivi in almeno due modalità di trasporto, le condizioni di accesso ai centri di servizio e alle infrastrutture di connessione intermodale assumono primaria importanza e gli investimenti sono veicolati sui collegamenti tra infrastrutture, come avviene anche in Italia con riferimento agli investimenti pubblici in collegamenti tra rete ferroviaria e porti, interporti e terminali multimodali. Sul piano dei servizi, al trasporto frazionato con modalità distinte si sostituiscono soluzioni di viaggio o trasporto integrato (*mobility as a service, MaaS*)².

Gli esempi sono molti e noti; alcuni di essi formeranno oggetto di specifiche riflessioni in prosieguo. Li accomuna il termine *multimodalità*. Esso assume significati diversi a seconda che sia utilizzato nel contesto del trasporto di passeggeri o di merci, e con l’ottica del gestore delle infrastrutture e degli impianti, del fornitore o dell’utilizzatore del servizio e viene impiegato per rappresentare l’integrazione (piuttosto che il mero succedersi) dei servizi e dei sistemi di trasporto nelle diverse modalità. Nella accezione più completa, il trasporto multimodale implica un trasferimento di merci o passeggeri da un luogo all’altro, utilizzando almeno due modalità e sulla base di un unico contratto; alle numerose varianti negoziali applicate nella prassi corrispondono altrettanto vari regimi di responsabilità³.

A questo tema sono dedicate le riflessioni di regolatori e *policy makers* in diversi contesti nazionali e internazionali. La Commissaria UE ai Trasporti, Violeta Bulc, ha dedicato alla *Multimodalità* l’anno 2018. Esso è, altresì, oggetto di un’iniziativa di approfondimento promossa anche dall’Autorità nell’ambito dell’IRG-Rail: il *network* che riunisce 31 regolatori di paesi UE e non del settore ferroviario. Nel quadro di queste azioni, l’Autorità ha scelto di incentrare alcune riflessioni di apertura del presente Rapporto annuale sulle questioni di rilievo regolatorio poste dalla *Multimodalità nei trasporti*, che di seguito sono presentate a titolo esemplificativo e senza pretesa di esaustività.

Ne emerge la validità della scelta del legislatore nazionale del 2011 di dare vita, nel settore dei trasporti, a un regolatore economico indipendente al quale sono attribuite competenze che, avendo ad oggetto tutte le

¹ Per una analisi della applicazione dei principi della economia comportamentale nell’ambito delle politiche pubbliche e della regolazione, OECD, *Regulatory Policy and Behavioural Economics*, Parigi, 2014.

² Con l’espressione *MaaS* si esprime un modello di servizio di mobilità in cui le offerte dei diversi fornitori di servizi di trasporto sono aggregate da un unico *provider* di mobilità (il *MaaS provider*) e fornite agli utenti su tutte le scale territoriali e per qualsiasi distanza attraverso una singola piattaforma digitale, normalmente accessibile tramite applicazione *smartphone*.

³ Dapprima elaborata in relazione al settore delle merci, l’espressione “*trasporto multimodale*” è stata inizialmente sviluppata per finalità statistiche in sede UNECE, OCSE ed UE, nelle quali essa è giustapposta a quelle di trasporto intermodale, intramodale e combinato. Per le definizioni si rinvia a UNECE, *Terminology on Combined Transport*, January 2001; OECD, *Glossary of Statistical Terms, Intermodal transport*; Commissione Europea, *Multimodal and combined transport*.

modalità, consentono di assecondare e confrontare le trasformazioni in atto tenendo, in ogni caso, presente la necessità di aggiornare metodi, prassi e conoscenze in modo da assicurarne la persistente adeguatezza.

2. Trasporto sostenibile, multimodalità e integrazione dei servizi e dei sistemi di trasporto

A partire dal Libro Bianco della Commissione europea del 2001, il trasporto multimodale ha rappresentato uno dei cardini della politica dei trasporti europea⁴. Sotteso a essa, era l'obiettivo di garantire la mobilità sostenibile di merci e persone nel mercato unico perseguito il riequilibrio modale e “*legando il destino*” (*sic*) dei diversi tipi di trasporto⁵. Nel successivo Libro Bianco del 2011 la connessione tra politica dei trasporti e tutela dell'ambiente è stata elaborata affermando in modo più univoco la necessità di trasferire significative quote di traffico da quello via strada ad altri modi di trasporto meno inquinanti (ferro, mare e vie navigabili interne) attraverso il c.d. *shift* modale⁶.

Assumeva, così, nuovo significato anche il trasporto combinato, già oggetto della *Direttiva 92/106/CEE* del Consiglio del 7 dicembre 1992, recante “Fissazione di norme comuni per taluni *trasporti combinati* di merci tra Stati membri”, a suo tempo adottata con la precipua finalità di favorire la libertà di circolazione e degli scambi. Tale direttiva è oggi inserita nel programma di revisione della disciplina applicabile al trasporto stradale della Commissione europea (c.d. Pacchetto Mobilità), nel cui ambito si ravvisa la ricerca di un nuovo equilibrio delle diverse modalità attraverso il miglioramento della *performance* ambientale di quelle più inquinanti⁷. Lo *shift* modale si arricchisce, dunque, di nuove qualificazioni.

Nelle parole della Commissione, obiettivo delle iniziative in corso è di consentire ai fruitori di servizi di trasporto di merci e passeggeri di trarre vantaggio dai punti di forza delle diverse modalità in termini di convenienza, velocità, costo, affidabilità e prevedibilità, rendere disponibili soluzioni di trasporto idonee ad alleviare la congestione del traffico stradale, accrescere la sicurezza e perseguire l'efficienza dei costi. In tale prospettiva, e pure nell'ambito del Pacchetto Mobilità, la realizzazione di un sistema integrato di trasporti sostenibile è sostenuta con un *mix* di investimenti in infrastrutture e nodi di connessione, incentivi e soluzioni digitali⁸.

Il funzionamento di un sistema di trasporto multimodale presuppone l'integrazione delle diverse modalità, sia sotto il profilo fisico e infrastrutturale (snodi, terminali stazioni, etc.) e di rete (percorsi, orari), che sotto quello tariffario (schede elettroniche di pagamento e biglietti unificati) e delle informazioni, che devono essere pienamente accessibili, standardizzate, complete e di agevole consultazione e comprensione. Non ultima, tra le forme di integrazione necessarie, vi è quella di tipo “istituzionale”: il trasporto multimodale presuppone, infatti, che istituzioni e soggetti coinvolti elaborino, nei rispettivi ambiti, principi di regolazione e modelli di *business* e gestionali idonei ad assecondarne le specificità e caratteristiche.

L'integrazione potrebbe estendersi fino a prevedere, come già avviene in altri settori regolati, quali quelli dell'energia e delle telecomunicazioni, la fattispecie delle camere di compensazione (*clearing houses*). In termini di responsabilità contrattuale, le compensazioni potrebbero, in principio, riguardare anche erogatori

⁴ Commissione Europea, *La Politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, 2001.

⁵ *Ibidem*, p. 42.

⁶ Commissione Europea, *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, 2011. Ved. anche Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*, COM(2016) 501 final. Il tema della mobilità sostenibile, declinata in termini di equità, efficienza, sicurezza e compatibilità ambientale è anche al centro della iniziativa [*Sustainable mobility for all*](#) (SuM4all) della Banca Mondiale ed è stato, da ultimo, oggetto dei lavori della conferenza *Transportation 2018: Realizing sustainable mobility for all in the digital era*, Washington, gennaio 2018.

⁷ [Il Pacchetto di proposte della Commissione europea aventi come finalità la promozione di una mobilità pulita, competitiva, sicura e connessa](#) è stato adottato in tre fasi, rispettivamente, il 31 maggio 2017, il 7 novembre 2017, ed il 17 maggio 2018. Il Consiglio dei trasporti della UE ed il Parlamento Europeo e, per la fase ascendente, i Parlamenti nazionali ne hanno attualmente in corso l'esame.

⁸ Le iniziative della Commissione europea in corso nell'anno europeo della multimodalità nei trasporti sono presentate sul sito web della Commissione: [*EC Mobility and Transport, Logistics and multimodal transport. 2018 – Year of Multimodality*](#), all'indirizzo internet https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/2018-year-multimodality_en.

di servizi coinvolti in diversi passaggi della filiera *MaaS*. Tale prospettiva non è, tuttavia, allo stato, contemplata nel settore dei trasporti.

Ove, al contrario, i presupposti dell'integrazione prima enunciati non operino – per assenza, ad esempio, di connessioni vitali o a causa di deficit informativi – potrebbero determinarsi le condizioni per l'emergere di nuove barriere di accesso al mercato e altre inefficienze; si tratterebbe, in questi casi, di disfunzioni della multimodalità rispetto ai vantaggi che, diversamente, si ritiene essa apporti in termini di facilitazione della mobilità delle merci e delle persone.

L'economia e le finalità di queste riflessioni non consentono di elaborare compiutamente riguardo alle complesse tematiche connesse ai fenomeni sopra richiamati. Tuttavia, taluni esempi rilevanti possono trarsi dall'esperienza e dalle conoscenze maturate dall'Autorità nel corso dei quasi cinque anni dalla sua istituzione. Prima di procedere all'illustrazione di tali esempi si ripercorrono di seguito alcuni profili attinenti al ruolo e all'assetto delle competenze dell'Autorità.

3. L'Autorità di regolazione dei trasporti e la multimodalità

In Italia, il legislatore ha ritenuto di caratterizzare la regolazione economica dei trasporti prevedendo, nel 2011, l'istituzione di un'Autorità di regolazione indipendente con competenze che si estendono all'intero settore (ferroviario, su gomma, autostradale, portuale e marittimo, aeroportuale, e nel trasporto pubblico locale, di linea e non) e abbracciano le tre funzioni essenziali di garanzia dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture (e relativi servizi e impianti), della regolazione dei servizi e della tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti.

Come noto, tale scelta è intervenuta a sedici anni di distanza dalla adozione della 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”, nel cui contesto la costituzione dell'Autorità era stata inizialmente prefigurata. Dal 2011 in avanti, l'impianto originario delle funzioni previste dalla legge istitutiva è stato modificato più volte con integrazioni delle competenze già conferite all'Autorità e innesti di funzioni aggiuntive, in particolare, in ambito ferroviario, del trasporto pubblico locale e della tutela dei diritti dei passeggeri⁹.

Alla natura intrinsecamente multimodale l'Autorità ha, sin dall'inizio, conformato anche la propria organizzazione interna articolandone la struttura sulla base delle principali aree di competenza e attività – accesso alle infrastrutture, regolazione dei servizi e garanzia dei diritti di passeggeri e utenti – piuttosto che per singole modalità di trasporto. Si osservi, in proposito, che la legge istitutiva prevede sia competenze di tipo orizzontale che funzioni assegnate all'Autorità in ragione della specifica natura delle singole industrie o mercati rilevanti, del relativo livello di liberalizzazione e apertura alla concorrenza e della eventuale decentralizzazione delle gestioni¹⁰. A fronte di ciò, il modello organizzativo prescelto consente di ricondurre le caratteristiche di tali industrie alla categoria delle variabili e di esaminare, di volta in volta, come esse operino in relazione a principi, criteri e strumenti di regolazione di natura orizzontale quali, ad esempio, e rispettivamente, la non-discriminatorietà dell'accesso ai mercati, la determinazione delle tariffe sulla base di costi pertinenti ed efficienti e l'applicazione di regole di separazione contabile. Il settore dei trasporti viene in tal modo affrontato nella sua complessità e articolazione ed è possibile svolgere approfondimenti comparativi sotto diversi profili di natura economica, tecnica o giuridica.

La scelta del legislatore italiano ha preceduto di alcuni anni le configurazioni che vanno via via assumendo analoghe istituzioni in diversi Paesi europei, sia pure con diverse caratterizzazioni. Così, ad esempio, in Svezia e Regno Unito, il regolatore esercita le proprie funzioni in più ambiti del trasporto terrestre (in particolare, via ferrovia e stradale) sulla base di discipline di settore, assetto dei poteri e modelli di *governance* diversi da modalità a modalità; in Belgio, un unico soggetto esercita competenze di regolazione sia del trasporto

⁹ Le fonti normative che compongono lo Statuto dell'Autorità sono elencate in una tabella inserita alle pp. 26 e 27 del *Quarto Rapporto Annuale*, all'indirizzo internet http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2017/07/RapportoAnnuale_2017.pdf.

¹⁰ La ricognizione delle competenze dell'Autorità è stata oggetto di una delibera (n. 75/2017 del 31 maggio 2017) il cui allegato, contenente tale ricognizione, è inserito nel corpo del Quarto Rapporto Annuale al Parlamento (pp. 28 e ss.), al quale si rinvia (*ibidem*).

ferroviario che dell'aeroporto di Bruxelles operando sulla base della disciplina europea rispettivamente rilevante (segnatamente, le direttive del Parlamento Europeo e del Consiglio del 2012/34/UE del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, e 2009/12/CE dell'11 marzo 2009, in materia di diritti aeroportuali).

Nei Paesi Bassi e in Spagna, il regolatore indipendente *ex ante* opera nell'ambito di un'istituzione con competenze in diversi settori regolati (trasporti, energia, poste e telecomunicazioni) ed estese a funzioni di controllo antitrust e di garanzia della concorrenza; in Spagna, in particolare, strutture diverse dell'organismo di regolazione seguono, rispettivamente, gli ambiti ferroviario, aeroportuale e portuale. Anche in Germania, il regolatore (del solo settore ferroviario, in questo caso) opera nell'ambito di un'istituzione con competenze anche in materia di energia, poste e telecomunicazioni; a differenza della configurazione adottata nei casi precedenti, le sue funzioni riguardano esclusivamente la regolazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie e l'agenzia del Ministero degli Affari economici e dell'Energia presso la quale opera (*Bundesnetzagentur*) non è costituita secondo il modello dell'autorità amministrativa indipendente.

In Portogallo, il modello organizzativo è il più simile a quello dell'Autorità e il regolatore esercita competenze di natura orizzontale in diversi ambiti dei trasporti con eccezione, a differenza di quello italiano, dei compiti attinenti all'accesso alle infrastrutture aeroportuali.

Tutte tali istituzioni sono accomunate dall'esercitare compiti di regolazione in ambito ferroviario e, segnatamente, dallo svolgimento delle funzioni di organismo di regolazione ai sensi della citata Direttiva 2012/34/UE (c.d. Recast). In alcuni casi, come in Italia, il regolatore economico è anche investito dei compiti di tutela dei diritti dei passeggeri ai sensi della disciplina europea rilevante (ad esempio, in Portogallo e nel Regno Unito)¹¹. Diversamente dal caso italiano, d'altra parte, in alcuni Paesi il regolatore economico svolge anche funzioni attinenti alla garanzia della sicurezza (ad esempio, nel Regno Unito e in Svezia).

Il grado di esposizione e l'interesse degli organismi omologhi dell'Autorità ad approfondire i profili regolatori della multimodalità è sottolineato dall'adesione all'iniziativa in corso in ambito IRG-Rail citata in precedenza.

4. Approccio multimodale alla regolazione economica delle tariffe, canoni, pedaggi

Veniamo ora ad una rassegna di taluni aspetti della multimodalità che interessano ambiti di competenza dell'Autorità. Tra questi, la metodologia applicata per definire i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi si presta particolarmente a un approccio multimodale.

Tale metodologia dovrebbe, in particolare, consentire di individuare se (e, in caso affermativo, misurare quanto) il livello di competitività di mercati modali contigui o complementari sia condizionato dai criteri applicati per individuare i costi di produzione ammissibili, le modalità di copertura degli stessi, la possibilità di riversarli nei prezzi *retail* dei servizi e il modello applicato per calcolare il capitale netto investito e il suo tasso di remunerazione (WACC). Si tratta, in altre parole, di un approccio che consente di esaminare se, come e quanto la concorrenza tra modalità di trasporto sostituibili (ad esempio, in termini tempo di percorrenza *door-to-door*, costo del viaggio, comfort e qualità del servizio) sia condizionata dalla struttura esogena dei costi e dei ricavi delle imprese piuttosto che da dinamiche della domanda. E ciò, come più volte affermato, con l'obiettivo precipuo di rendere trasparenti e misurabili le scelte del decisore politico al quale compete la ponderazione degli interessi pubblici coinvolti.

Avuto riguardo, in particolare, al WACC, fin dalla sua costituzione, l'Autorità ha adottato una specifica metodologia di calcolo da applicare a tutti i settori e ambiti regolati. Essa ha, altresì, assunto l'obiettivo di sviluppare, per quanto compatibili con le diverse industrie e mercati del settore, metodologie "orizzontali" per la definizione delle misure di regolazione economica di sua competenza basate sulla introduzione di specifici obblighi di separazione contabile e di contabilità regolatoria, e sulla applicazione dei principi della competizione per confronto (*yardstick competition*).

¹¹ La materia è oggetto di trattazione nella parte seconda del presente Rapporto. Informazioni, riferimenti normativi ed operativi sono disponibili all'indirizzo internet https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/index_it.htm.

A quest'ultimo metodo sono stati dedicati il saggio introduttivo del Rapporto annuale dello scorso anno e un Seminario tenuto nel settembre 2017 dai Componenti dell'*Advisory Board* dell'Autorità.

Come già evidenziato, la competizione per confronto consente di stimare in modo oggettivo il livello di efficienza perseguitabile da un'impresa in rapporto a quello di tutte le altre che operano nello stesso ambito, di misurare i risparmi e le economie di scala, di densità e di rete che potrebbero conseguire ad un diverso livello di concentrazione dell'offerta di servizi e di monitorare l'andamento della produttività del settore nel suo complesso. Il metodo fornisce, inoltre, uno strumento per indurre le imprese regolate a tenere comportamenti efficienti nei casi in cui la concorrenza effettiva (nel mercato) non sia in grado di svilupparsi, sussistano forti asimmetrie informative e sia, quindi, più complesso definire i costi di un servizio e la loro imputazione sui prezzi finali¹².

L'applicazione della concorrenza per confronto è prevista espressamente dalle norme istitutive dell'Autorità per alcuni ambiti della regolazione. Nel caso delle autostrade, ad esempio, esse enunciano i parametri per la definizione del sistema tariffario – che deve avere durata quinquennale, deve essere basato sul metodo del *price-cap* e deve contenere la determinazione dell'indicatore di produttività X – e prescrivono che l'ambito di gestione ottimale delle tratte autostradali sia individuato, appunto, in modo da stimolare la “concorrenza per confronto”. Nel dare esecuzione a tali disposizioni, oltre a definire gli schemi di concessione e i sistemi tariffari nei casi specifici di cui si tratterà nella parte seconda, l'Autorità ha adottato la metodologia per l'individuazione dell'ambito di gestione ottimale delle tratte autostradali sulla base della stima stocastica delle frontiere di efficienza (delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016).

Anche nei casi in cui il perseguitamento dell'efficienza produttiva delle gestioni non sia espressamente prescritto operano, sempre sulla base delle norme istitutive, la previsione trasversale di tale finalità e l'obiettivo, per l'Autorità, di applicare metodi che incentivino la concorrenza o, a seconda della natura dei mercati, consentano di valutare le condizioni di concorrenza esistenti. Per assolvere a questa funzione, come si vedrà meglio oltre, l'Autorità ha ritenuto di applicare anche in altre aree di sua competenza la metodologia della competizione per confronto, in particolare con riferimento ai servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri connotati da obblighi di servizio pubblico, e prevede di testarne l'utilizzo in occasione della prevista revisione completa dei Modelli tariffari aeroportuali.

5. Infrastrutture dialoganti

Spostando ora l'attenzione dagli aspetti metodologici a quelli attinenti più direttamente all'oggetto di regolazione dell'accesso alle infrastrutture, rilevano due esempi tratti, rispettivamente, dall'ambito del trasporto delle merci e dei passeggeri.

Quanto al primo, e più specificamente alle condizioni necessarie a favorire lo *shift* modale verso il trasporto via ferrovia, appare evidente che, per creare condizioni di convenienza idonee a stimolare il trasferimento delle merci dal trasporto via strada a quello via ferrovia e potenziare i collegamenti con gli scali marittimi, occorre assicurare un'allocazione integrata ed efficiente delle capacità di linea e di nodo disponibili.

A questo riguardo, come noto, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria pianificano volumi e tipologie di capacità di linea attraverso la pubblicazione, con circa un anno di anticipo rispetto all'effettivo utilizzo, di un catalogo delle tracce disponibili. Per agevolare effettivamente la mobilità delle merci, tuttavia, le informazioni in ordine ai binari nelle stazioni di origine e destinazione dovrebbero poter essere sempre agevolmente associate dagli utenti a quelle concernenti la capacità disponibile all'interno dei terminali di carico, scarico o trasbordo e le condizioni tecniche, operative ed economiche di accesso agli stessi.

L'odierna tecnologia già consentirebbe di normalizzare l'allocazione e l'acquisto di siffatta capacità integrata. Invero, le potenzialità delle applicazioni disponibili a questo fine sono tanto maggiori quanto più esse sono in grado di incorporare informazioni lungo l'intera catena logistica, a partire dai sistemi preposti alla

¹² Relazione del Presidente Andrea Camanzi, Camera dei Deputati, 12 luglio 2017, pp. 14.15 all'indirizzo internet http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2017/07/Relazione-del-Presidente_2017.pdf.

spedizione dalla località di origine, per arrivare fino a quelli che si occupano della distribuzione delle merci verso la destinazione finale, e di integrare i dati relativi a diverse modalità di trasporto.

Il presupposto per realizzare tale soluzione risiede, in larga misura, nella collaborazione tra il gestore dell'infrastruttura e gli operatori dei terminali, da assicurare ai sensi dell'art. 7 del Regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari. Per rendere operativa tale collaborazione occorre, poi, far sì che i sistemi informativi dei diversi operatori della catena logistica siano messi a punto in modo da dialogare tra loro o, almeno, che essi abbiano accesso a un set minimo di informazioni per ciascuno degli operatori coinvolti.

Quanto al trasporto di passeggeri, l'esempio è quello delle autostazioni; come le stazioni ferroviarie, infatti, anche le autostazioni costituiscono *hub* di connessione modale e di accesso alle aree urbane. Tuttavia, a differenza di quanto avviene in altri Paesi europei nei quali è già presente un modello gestionale di riferimento, in Italia, le autostazioni non costituiscono ancora un *network* diffuso sul territorio in misura proporzionale al numero di località raggiunte da servizi di media e lunga percorrenza e alla domanda; anche ove presenti, spesso esse non hanno una localizzazione ottimale rispetto ai flussi di mobilità e alle esigenze di connessione con altre modalità e presentano criticità per quanto riguarda le condizioni di accesso in termini di ampiezza degli spazi, costi d'uso delle infrastrutture e delle biglietterie, sicurezza e servizi di assistenza, informazione e orientamento dei passeggeri. Rileva, in particolare, l'assenza di un adeguato impianto normativo a tutela dell'equità, della non discriminazione e della trasparenza nell'accesso alle autostazioni in presenza di un mercato europeo pienamente liberalizzato ai sensi del Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che fissa *"Norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006"*.

A tale riguardo, nell'esercizio delle funzioni a essa conferite dalla legge istitutiva – che le assegna, fra gli altri, il compito di garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture *"in relazione alla mobilità dei passeggeri ... in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti"* (art. 37 del d.l. n. 201/2011, comma 2, lett. a) – l'Autorità ha adottato specifiche misure di regolazione dell'accesso alle autostazioni configurandole come piattaforme fisiche di connessione tra servizi di trasporto via autobus, ferrovia e, ove presenti, altre modalità di trasporto connesse a infrastrutture (ad esempio, porti e aeroporti) (delibera n. 56/2018 del 30 maggio 2018).

6. Piattaforme digitali e dati

Le piattaforme tecnologiche per la mobilità di persone e merci configurano modelli diversi: da quello più semplice, della mera intermediazione tra domanda e offerta e di visualizzazione, prenotazione e vendita dei biglietti, a modelli più complessi in cui la piattaforma è messa a disposizione da gruppi integrati verticalmente, proprietari di asset strategici materiali (i.e. stazioni, reti ferroviarie, materiale rotabile e altri impianti strumentali ai servizi di trasporto) e immateriali (i.e. informazioni sui propri utenti) e presenti in diversi settori della mobilità con proiezione internazionale.

Tali piattaforme dispiegano tecnologie idonee ad attingere a *big data* generati da sensori residenti su infrastrutture e mezzi di trasporto e veicolati in tempo reale e ad analizzare comportamenti e abitudini di viaggio degli utenti tramite algoritmi di intelligenza artificiale. L'applicazione di tecniche predittive, a sua volta, consente di sviluppare piani tariffari e altre offerte di soluzioni integrate multimodali. Non appare dunque esagerato affermare che sistemi *"intelligenti"* (ITS) che consentono, tra l'altro, di accedere ai profili di consumo e individuare le caratteristiche dei bacini di utenza e le modalità più indicate e meno onerose per il soddisfacimento della domanda, stanno trasformando il mondo dei trasporti e della logistica, facendo dei dati la nuova risorsa scarsa essenziale per ogni futuro sviluppo dei trasporti¹³.

La disponibilità di tali dati può, peraltro, conferire un vero e proprio potere di mercato all'impresa *incumbent* e comportare la necessità della condivisione con imprese terze, vieppiù in presenza di un sistema informatico

¹³ Per una prima definizione dei dati come *"emerging commodity"*, ved. OCSE, *The future of regulation: the role of regulators in an age of rapidly changing markets and disruptive technologies. Issues for discussion*, Parigi, 2018 (GOV/RPC/NER(2018)2).

proprietario. Dal punto di vista regolatorio, è stato posto il problema se tale detenzione di dati configuri il controllo di una *essential facility* il cui accesso da parte di imprese terze è necessario per lo svolgimento di attività economiche nei mercati a valle; ne deriverebbe che il gestore della piattaforma, equiparato a una impresa in posizione dominante nei mercati tradizionali, sarebbe onerato della responsabilità di condividere con i concorrenti l'accesso alla infrastruttura.

Evidentemente, la connessione tra *big data* e potere di mercato nei mercati a valle deve essere riscontrata caso per caso¹⁴. Appare sin d'ora evidente che la disponibilità pubblica dei dati dovrebbe essere in ogni caso assicurata ove essi siano raccolti e trattati in esecuzione di un servizio economico di interesse generale o dal concessionario dell'infrastruttura ferroviaria nazionale operante in regime di monopolio¹⁵.

7. Multimodalità e lotti eterogenei

Si consideri ora la fattispecie in cui un'impresa di trasporto operi in un mercato contiguo a quello principale della sua attività; e ciò, non per espressa scelta industriale, bensì in esito a una procedura di gara. Il caso può essere illustrato richiamando una sentenza del TAR Piemonte che condiziona la legittimità della scelta di ricoprendere in un'unica gara per l'assegnazione di servizi di trasporto pubblico locale sia quello via autobus che alcune linee ferroviarie attraverso lotti eterogenei (che la sentenza definisce "multimodali") alla circostanza che l'ente aggiudicatore abbia effettuato valutazioni preventive attendibili in ordine ai benefici attesi dall'aggregazione della domanda e dalla corretta strutturazione del servizio, anche nel rispetto della disciplina generale delle composizioni dei lotti stabilita dall'Autorità¹⁶.

Ad avviso del giudice amministrativo, la previsione di diverse modalità di trasporto nello stesso lotto di gara costituisce, viceversa, un'artificiosa integrazione degli appalti non conforme ai principi generali dell'ordinamento europeo¹⁷ e un ostacolo alla concorrenza, qualora il bando richieda l'abbinamento del trasporto su gomma con alcune linee ferroviarie potendosi così costringere, in concreto, i concorrenti a raggiungere un accordo di subappalto con un operatore del mercato ferroviario, che nel caso di specie sarebbe un operatore *incumbent* ed ex monopolista. La condotta di *tie-in* della modalità del trasporto ferroviario con quello su gomma si porrebbe altresì in contrasto con i principi che prescrivono la suddivisione in lotti con la finalità di favorire le piccole e medie imprese e promuovere la più ampia partecipazione di concorrenti potenzialmente interessati¹⁸. In questo caso, quindi, l'integrazione modale realizzata attraverso un lotto eterogeneo potrebbe produrre una disfunzionalità¹⁹. Quest'ultima resta, in ogni caso, da valutare rispetto ad assetti destinati a evolversi.

¹⁴ OCSE, *Note by the Delegation of the European Commission, Roundtable on two-sided markets*, Parigi, 2009, DAF/COMP/WD(2009)69.

¹⁵ Consiglio di Stato, V, n. 1855 del 20 aprile 2017 e TAR Piemonte, n. 178 del 4 febbraio 2017.

¹⁶ Sentenza del TAR Piemonte n. 219 del 14 febbraio 2018). Rilevano, in proposito, l'art. 48 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96 /2017 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", e la Delibera ART n. 48/2017 recante "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".

¹⁷ Recepiti nell'art. 51, comma 1 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture".

¹⁸ Si rinvia al Considerando n. 9 del 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 che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

¹⁹ Nella fattispecie di cui trattasi l'estensione del potere di mercato dell'operatore monopolista *incumbent* è stata esaminata dall'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato, *Indagine conoscitiva IC47, Condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale*, in Bollettino AGCM n. 20/2016.

8. Diritti dei passeggeri nel trasporto multimodale

La mobilità dei passeggeri costituisce un presupposto essenziale per l'esercizio delle libertà fondamentali nell'ambito della Unione Europea. Già il Libro Bianco del 2001 associava l'esercizio di tale libertà alla integrazione dei servizi di trasporto ritenendo essenziali, per questa finalità, la disponibilità di informazioni esaustive sui collegamenti di trasporto nel quadro di spostamenti "door-to-door" e la possibilità, in via generale, di prenotare e acquistare i biglietti per via elettronica²⁰. Nel 2012, nel pronunciarsi su una Comunicazione della Commissione europea avente ad oggetto i diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto, il Parlamento europeo esprimeva l'esigenza di assicurare una base comune di tutela dei diritti dei passeggeri, che essa debba contemplare un livello minimo di qualità dei servizi e l'opportunità di promuovere la convergenza delle discipline di tutela settoriali²¹. Successivamente, lo stesso Parlamento europeo nella propria Risoluzione recante "*Emissione di biglietti multimodali integrati in Europa*" del 7 luglio 2015, richiamava l'importanza per gli utenti di ottenere informazioni trasparenti e un unico biglietto per ogni viaggio multimodale²².

A riprova dell'importanza che ad oggi riveste il trasporto multimodale, la Commissione europea ha avviato, nella primavera del 2017 una consultazione pubblica, cui ha partecipato anche l'Autorità, su una possibile iniziativa UE in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto multimodale e ha incluso tra i punti strategici per il 2018 l'individuazione di una cornice legislativa per proteggere i diritti dei passeggeri nei viaggi multimodali. Sulla questione è stata invocata anche una pronuncia pregiudiziale della Corte di Giustizia sui disagi subiti da alcuni passeggeri durante un viaggio via ferrovia e aereo²³.

Allo stato, tuttavia, la tutela positiva dei diritti non ha sin qui seguito l'impostazione sopra richiamata, rimanendo inalterato nel tempo l'assetto secondo il quale le posizioni giuridiche soggettive dei passeggeri vengono riconosciute e assistite da presidi sanzionatori in relazione alle singole modalità di trasporto. Non vi sono norme di tutela dei diritti che abbiano ad oggetto i luoghi fisici e i servizi della intermodalità nei quali il passeggero si trasferisce da un mezzo di trasporto all'altro; non vi è neanche un insieme di disposizioni che assicuri – sia pure con le necessarie distinzioni – un livello di tutela omogeneo, a prescindere dalla natura particolare della modalità di trasporto di volta in volta utilizzata; il biglietto integrato, anche quando previsto dalle norme di settore, non è associato a diritti azionabili dei passeggeri.

In mancanza di adeguate norme di tutela, i passeggeri non dispongono di un metodo di risoluzione delle controversie che dovessero insorgere in relazione alla natura multimodale del viaggio diverso dalla via giurisdizionale, di norma più costosa e, pertanto, non utilizzata per controversie di modico valore²⁴.

L'Autorità promuove e sostiene l'adozione di modifiche normative che consentano di rafforzare l'effettività delle tutele dei diritti già previste e di estenderne la portata in modo da migliorare la qualità dell'intera "esperienza di viaggio" dei passeggeri, sia essa mono- o multi-modale. Il contenuto minimo delle informazioni che i gestori dei servizi sono tenuti a rendere disponibili ai passeggeri prima dell'acquisto dell'abbonamento e, in ogni caso, prima del viaggio sono, fra l'altro, al centro delle "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esigere nei confronti dei gestori*

²⁰ Tabella di marcia.... cit. Obiettivo, n. 22.

²¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, *Una visione europea per i passeggeri: comunicazione sui diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto*, 19.12.2011, COM (2011) 898 final.

²² Ved. Progetto di relazione sulla emissione di biglietti multimodali integrati in Europa (2014/2244/INI) all'indirizzo internet <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0183+0+DOC+XML+V0//IT> e Risoluzione del Parlamento europeo del 7 luglio 2015 sulla *Emissione di biglietti multimodali integrati in Europa*, all'indirizzo Internet <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P8-TA-2015-0246&format=XML&language=IT>.

²³ Causa C-730/17, Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgio) il 28 dicembre 2017 — Edward Reich, Debora Lieber, Ella Reich, Ezra Bernard Reich / Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV all'indirizzo Internet: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62017CN0730&from=IT>

²⁴ Comunicazione della Commissione (2016/C 214/04) recante *Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio*, in GUCE 15 giugno 2016, C 214/5-21.

dei servizi ferroviari ad Alta Velocità", adottate dall'Autorità con delibera n. 54/2016. La portata di tali misure potrebbe essere estesa in modo da comprendere i dati relativi al passaggio dal mezzo ferroviario ad altre modalità di trasporto collettivo o in *sharing*.

9. Conclusioni

Nel dare atto delle trasformazioni delle quali si sono sin qui forniti alcuni esempi, la quarta Relazione annuale al Parlamento dell'Autorità (2017) si apriva con la seguente affermazione: *"L'integrazione dei sistemi economici e dei mercati genera un crescente bisogno di mobilità delle merci e delle persone. L'innovazione tecnologica sta trasformando il settore dei trasporti in un'industria di servizi integrati. Più stringente è il vincolo della sostenibilità economica e ambientale. Il grado di efficienza dei sistemi di mobilità è diventato l'indicatore chiave dello sviluppo di un paese e delle sue infrastrutture, nonché della sua capacità competitiva sui mercati globali, ivi compresi quelli dei capitali"*²⁵.

Le trasformazioni in atto impongono a decisori politici e imprese di adeguare scelte di investimento e criteri di misurazione della redditività dei modelli di business, e all'Autorità, nella sua veste di organismo di regolazione dei mercati *ex ante* e di garante dei diritti di passeggeri e utenti, di assicurare nel tempo l'attualità dei modelli di regolazione finora applicati.

Allo stesso tempo, le nuove tecnologie infondono dinamismo ai mercati dei trasporti. La diffusione delle piattaforme digitali amplifica il paniere delle scelte per passeggeri e utenti, facilitando l'utilizzo di soluzioni multimodali di trasporto e di servizi integrati di mobilità.

Conseguentemente, talune posizioni monopolistiche consolidate potrebbero essere scalzate; altre, trovando il proprio fattore di espansione negli effetti di rete, potrebbero invece dare vita a nuovi monopoli digitali. Si diffonde, intanto, un modello di impresa di trasporto il cui esercizio non dipende necessariamente dall'accesso e uso di infrastrutture fisiche.

Oltre a interventi di regolazione, gli sviluppi sopra accennati potrebbero richiedere adeguamenti della legislazione che l'Autorità non mancherà di segnalare nell'esercizio delle proprie prerogative.

²⁵ Ved. Relazione del Presidente Andrea Camanzi, Camera dei Deputati, 12 luglio 2017, p. 3, all'indirizzo internet http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2017/07/Relazione-del-Presidente_2017.pdf.

PARTE SECONDA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI

1. IL CONTESTO

Venendo ora alla presentazione delle attività svolte dall’Autorità nel periodo di riferimento, occorre premettere che il contesto in cui avviene la presentazione al Parlamento del quinto Rapporto Annuale delle attività svolte dalla Autorità di regolazione dei trasporti si caratterizza in diversi modi rispetto ai precedenti.

Sul piano istituzionale, per la prima volta dalla sua costituzione, avvenuta il 17 settembre 2013, il Rapporto è rivolto a un Parlamento – quello della XVIII legislatura – da poco insediato e diversamente composto rispetto a quello in carica al momento dell’insediamento del Presidente e i Componenti del primo Collegio. Insieme al Rapporto di attività, quindi, l’Autorità presenta se stessa, le prospettive e gli orientamenti che ha elaborato sulla base dell’esperienza del primo quinquennio di attività, i risultati prodotti e gli ostacoli incontrati, e indica, ove maggiormente rilevanti, gli interventi necessari a garantire un miglior funzionamento del settore e dei servizi di trasporto nel rispetto del riparto tra compiti di amministrazione attiva, da un lato, e di regolazione economica indipendente, dall’altro.

Con riferimento ai mercati rilevanti, come riferito nella prima parte di questo Rapporto, è mutato l’oggetto della domanda di servizi di trasporto a favore di servizi di mobilità integrati, multimodali e in tempo reale per i passeggeri, e di servizi di trasporto intermodali e logistici integrati per le merci. Per rispondere alla nuova domanda di servizi, significativi cambiamenti sono stati annunciati, e in parte realizzati, nelle strategie di sviluppo delle tradizionali imprese di trasporto, sia in Italia che all’estero. Anche nel nostro Paese, infatti, alcune perseguono integrazioni orizzontali per offrire servizi di trasporto con più modalità – come nel caso delle ferrovie e del trasporto pubblico locale – altre, integrazioni verticali, come nel caso dei gestori autostradali e aeroportuali.

Si accrescono, anche se lentamente, la dimensione e il dinamismo dei mercati liberalizzati, ad esempio quello del trasporto via autobus nella media e lunga percorrenza, mentre, sia in Italia che in altri Paesi europei, nuovi entranti si affacciano anche su segmenti sinora oggetto di esercizio pressoché esclusivo da parte di imprese *incumbent* (è il caso di Germania, Svezia e l’Austria). Parallelamente, anche il ruolo dei gestori delle infrastrutture essenziali e dei servizi di rete evolve facendo emergere, pur in mancanza di specifici orientamenti in ordine alle modalità operative e di organizzazione dei relativi mercati, nuovi ambiti rilevanti di regolazione, in particolare, per quanto attiene all’accesso e utilizzo di infrastrutture e impianti. Valga per tutti l’esempio delle infrastrutture fisiche di connessione modale o intermodale, quali stazioni e autostazioni, al cui proposito si riferirà più oltre. Conseguentemente, ancora più forte è l’esigenza di assicurare l’indipendenza dei gestori dalle imprese utilizzatrici e la trasparenza degli investimenti pubblici, delle scelte tecnologiche e dei modelli di esercizio.

Anche nei trasporti, come già in altre *public utilities*, la digitalizzazione ha generato riduzioni dei costi e incrementi di produttività, ma ha anche introdotto dirompenti modifiche dei tradizionali modelli di *business* organizzati linearmente per singolo servizio. L’incontro fra la domanda e l’offerta si realizza in misura crescente attraverso piattaforme multimodali che implicano un superamento delle tradizionali formule negoziali. La loro organizzazione e le formule di accesso ai flussi dei dati inerenti i comportamenti degli utenti, le soluzioni commerciali offerte, le condizioni di accesso garantite dai gestori delle infrastrutture e dei servizi, costituiscono i paradigmi della nuova industria globale della mobilità e di un nuovo ambito della regolazione.

Non ultimo, la dimensione globale dell’industria della mobilità rafforza l’esigenza di raccordo e armonizzazione delle politiche, accrescendo l’utilità e la rilevanza della cooperazione internazionale anche nel settore dei trasporti, nel quale questa dimensione delle attività istituzionali è assai meno sviluppata che in altri ambiti delle *public utilities*.

Rispetto al contesto sin qui delineato, nel periodo di riferimento oggetto di questo Rapporto, l’Autorità ha incentrato la propria attenzione sulla regolazione dell’accesso alle infrastrutture portuali, la definizione dei sistemi tariffari delle nuove concessioni autostradali nei primi casi posti al suo esame, l’individuazione di

criteri per la definizione degli ambiti di servizio pubblico, l'enucleazione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale e l'aggiornamento delle regole di accesso ai relativi mercati anche sulla base di novità normative introdotte dal Decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Ambiti interamente nuovi della regolazione, che pure trovano fondamento nelle norme istitutive, sono stati individuati ed esaminati (in particolare, quelli dell'accesso alle autostazioni e ai centri logistici) mentre sono stati ulteriormente articolati profili di intervento già oggetto di precedenti provvedimenti (un esempio su tutti, il rilievo delle condizioni di accesso alle stazioni ferroviarie). È proseguito il consolidamento delle metodologie, in particolare con riferimento all'applicazione della concorrenza per confronto ad ambiti ulteriori rispetto a quello autostradale nel quale esso è stato dapprima introdotto e delle valutazioni di impatto della regolazione dell'Autorità.

Come negli anni precedenti, una parte significativa delle attività ha riguardato le iniziative di cooperazione europea e internazionale alle quali l'Autorità dedica, sin dall'inizio, molte energie e nelle quali condivide esperienze, prassi e metodologie. L'interesse a essa rivolto in diversi consensi in ragione dell'assetto istituzionale della regolazione economica indipendente multimodale prefigurato dal legislatore del 2011 è ben rappresentato dalla circostanza che ART è stata individuata come modello di buona pratica²⁶. La struttura partecipa attivamente ai lavori dei fori internazionali rilevanti, soprattutto nelle sedi delle Nazioni Unite dell'OCSE nonché, per le materie oggetto di armonizzazione (quelle dell'accesso alle infrastrutture aeroportuali, l'intero ambito ferroviario e la tutela dei diritti dei passeggeri), ai network operanti in ambito UE. D'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, partecipa, inoltre, ad alcuni gruppi di lavoro intergovernativi sia a livello di Commissione (es. SERAC), che di Consiglio (es. gruppo Trasporti, in riferimento alla proposta di revisione del Regolamento n. 1371/2007). Parallelamente, a livello nazionale, anche nel periodo di riferimento, l'Autorità ha assicurato il proprio contributo all'esame in fase ascendente delle proposte legislative della Commissione mediante audizioni dinanzi alle competenti commissioni parlamentari, come è avvenuto, in particolare, in fase di primo esame del "pacchetto mobilità".

Significativo è l'impegno nelle attività del network multilaterale che riunisce 31 regolatori europei (UE e non) del settore ferroviario, IRG-Rail, nel cui ambito diversi rappresentanti degli Uffici sono delegati a partecipare ai lavori dei gruppi tematici e un Dirigente è co-presidente di uno di essi. Il Presidente dell'Autorità è stato eletto Chair dell'IRG-Rail per l'anno 2018, assumendo il conseguente onere di dirigere e coordinare le attività del network e rappresentare gli aderenti nei rapporti con le istituzioni europee e altri *stakeholders*. I lavori IRG-Rail assorbono particolare attenzione nella fase attuale in cui si avvicina la scadenza del termine previsto per il recepimento nell'ordinamento nazionale del IV pacchetto ferroviario e la Commissione europea si accinge a completare il quadro degli atti di implementazione della direttiva 2012/34/EU, c.d. Recast, come modificata, tra i quali, segnatamente, quello che disciplina il ricorso al c.d. "Test di equilibrio economico" relativo all'impatto di nuovi servizi su quelli esistenti.

In sintesi, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha ulteriormente integrato l'attivazione delle funzioni e dei compiti istituzionali a essa affidati, ha esercitato tutte le competenze previste dalle norme istitutive e incrementato la propria presenza nelle sedi istituzionali nazionali e internazionali rilevanti.

Nelle pagine seguenti, le attività svolte sono esaminate partitamente, articolando la trattazione dei temi in quattro sezioni principali: la regolazione dell'accesso alle infrastrutture, la regolazione dei servizi di trasporto, i diritti degli utenti e dei passeggeri, l'organizzazione e il funzionamento dell'Autorità.

2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

2.1. Quale regolazione, quali infrastrutture

Le competenze dell'ART in materia di regolazione dell'accesso alle infrastrutture nonché i principi a cui essa è ispirata, con riferimento ai vari ambiti modali e ai rispettivi mercati, sono definiti dalla norma istitutiva Decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, nonché dalle norme nazionali (anche emanate in recepimento di direttive comunitarie) e da quelle di fonte

²⁶ UNECE, United Nations Economic Commission for Europe, [Railway Reform in the ECE Region](#), Final Report, January 2018.

comunitaria, di settore. In particolare, essa provvede: «*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 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*».

Muovendo da tale disposizione, ART ha regolato quelle specificate nelle norme istitutive e individuato nuovi ambiti di regolazione da essi prefigurati e rilevanti per i relativi mercati e, tuttavia, non ancora messi a fuoco compiutamente dalle politiche pubbliche in quanto meritevoli di regolazione dell'accesso (es. autostazioni, stazioni e impianti di servizio ferroviari, v. *infra*).

Nel corso della seconda metà del corrente anno, un *focus* particolare sarà, inoltre, effettuato dall'Autorità sulle problematiche connesse alla regolazione dell'accesso alle infrastrutture immateriali, quali quelle costituite dalle piattaforme informatiche, di recente e rapida diffusione, utilizzate per consentire l'incontro di forme emergenti della domanda di mobilità e della relativa offerta dell'accesso a infrastrutture e servizi, che si va configurando in settori come quelli della c.d. *sharing economy* o nell'ambito del trasporto multimodale.

La diffusione dell'utilizzo delle suddette piattaforme comporterà, in un futuro prossimo, un significativo allargamento del perimetro di intervento del regolatore.

Va specificato che la suddetta attività va intesa sia come emanazione di misure di regolazione *ex ante*, sia come attività di *enforcement* delle suddette misure, svolta attraverso attività di accertamento e vigilanza, avviate *ex officio* o su istanza di parte, sul corretto recepimento, da parte degli enti regolati, delle prescrizioni emanate dall'Autorità, nonché sul rispetto dei principi generali di efficienza delle imprese e di equità e non discriminatorietà delle condizioni di accesso al mercato che orientano l'intervento regolatorio.

Nei paragrafi che seguono sono sintetizzate, per i vari ambiti modali, le attività principali svolte nel periodo a cui si riferisce il presente Rapporto, richiamati i procedimenti avviati e/o conclusi nel suddetto periodo e gli estremi degli atti emanati dall'ART, tanto con riferimento agli aspetti propriamente regolatori, quanto con riferimento alle sopra menzionate attività di vigilanza e sanzionatorie.

Le attività svolte nel periodo di riferimento vengono di seguito illustrate partitamente, avuto riguardo ai diversi ambiti di attività e modalità di trasporto.

2.2. L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

Il settore aeroportuale continua a mostrare chiari segnali di crescita: nel 2017, il volume del traffico passeggeri risulta pari a circa 175 milioni, con aumento del 6,2% rispetto al 2016. Il comparto cargo registra una crescita ancora più elevata, pari al 9,2%, con circa 1,1 milioni di tonnellate movimentate sugli scali nazionali. In Italia il traffico aereo risulta distribuito su una rete capillare e articolata in più scali che movimentano volumi di passeggeri molto contenuti. Infatti, dei 42 aeroporti italiani che nell'ultimo biennio hanno registrato traffico commerciale, nel 2017, solo 4 aeroporti hanno superato 10 milioni di passeggeri; 7 aeroporti hanno un traffico compreso tra 5 e 10 milioni di passeggeri; 12 aeroporti hanno registrato un traffico passeggeri compreso tra 1 e 5 milioni di passeggeri, mentre 19 aeroporti hanno movimentato meno di 1 milione di passeggeri.

In questo quadro, sulla base dei Modelli adottati con delibera n. 64/2014, l'Autorità ha completato il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali di 14 aeroporti regolati. Si tratta di scali che hanno movimentato, nel 2017, l'82% del traffico passeggeri degli aeroporti attualmente regolati dall'Autorità.

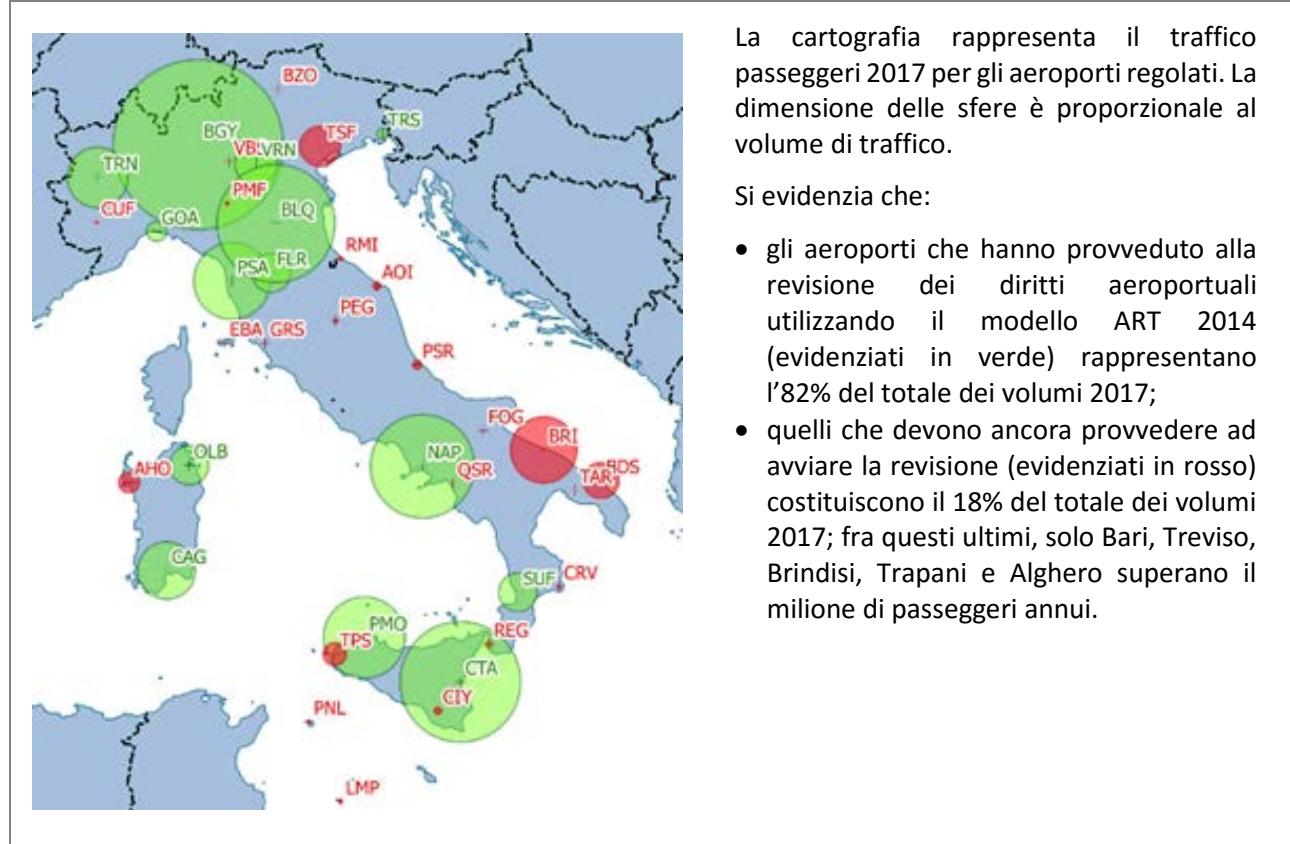
Occorre al riguardo rilevare che, rispetto al totale del traffico passeggeri su base nazionale, quelli movimentati dagli aeroporti regolati dall'Autorità costituiscono il 49% rimanendo, la restante parte, oggetto della disciplina contenuta nei contratti di programma di cui all'art. 17, comma 34-bis del Decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito con legge 3 agosto 2009, n. 102. Gli aeroporti oggetto di contratti in deroga alla disciplina generale prevista per la determinazione delle tariffe aeroportuali di cui alle norme di recepimento della direttiva 2009/12/EC, contenute negli artt. 71-80 del Decreto legge 27 gennaio 2012, n. 1, convertito

con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 e ss.mm.ii., rappresentano, peraltro, come noto sedi strategiche e su di essi insistono significativi programmi di investimento.

Il dato a consuntivo del volume totale degli investimenti, per l'anno 2017, che hanno interessato gli aeroporti nazionali, come desumibile da fonte ENAC, è di 492 Milioni di Euro.

L'impatto della regolazione dell'Autorità è illustrato nel box dedicato qui di seguito. Ne emergono effetti positivi per la contendibilità da parte dei vettori delle infrastrutture aeroportuali, che l'Autorità auspica siano valutati nella prospettiva di una rivisitazione del perimetro del suo intervento e/o della durata dei regimi derogatori in vigore.

Figura 1. Revisione tariffaria degli aeroporti regolati



Fonte: elaborazione dati ART.

ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI: IMPATTO DELLA REGOLAZIONE DELL'AUTORITÀ

Nel 2017, gli aeroporti regolati hanno registrato un traffico passeggeri in crescita dell'11%, mentre gli aeroporti non regolati hanno registrato una crescita di soli 2 punti percentuali.

Gli aeroporti che non hanno ancora avviato la procedura di consultazione ai fini della revisione dei diritti aeroportuali sono sostanzialmente riferibili al Modello 3 (traffico passeggeri inferiore a 3 milioni annui).

Tabella 1. Ambito di intervento della regolazione suddiviso per Modelli

	Numero	Share %	Passeggeri 2017	Share %	Variazione passeggeri vs 2016
Aeroporti di competenza ART	37		86.109		+ 9 %
Regolati	14	38 %	70.319	82%	+ 11 %
Regolati Modello 1	4		37.992		
Regolati Modello 2	6		24.983		
Regolati Modello 3	4		7.344		
Da regolare	23	62 %	15.789	18%	+ 2 %
Da regolare Modello 1	-		-		
Da regolare Modello 2	1		4.669		
Da regolare Modello 3	22		11.120		

Fonte: elaborazione ART su dati Annuario Statistico ENAC 2017.

L'attività di regolazione dell'Autorità ha favorito la crescita del traffico aeroportuale, in particolare, come si evince dalla Tabella 3, per gli aeroporti che hanno attuato la revisione del livello dei diritti aeroportuali di cui alle delibere n. 64/2014 e n. 92/2017:

- il traffico passeggeri movimentato dagli aeroporti attualmente regolati dall'Autorità registra crescite superiori rispetto alla media nazionale;
- il costo a volo unitario medio degli aeroporti che hanno avviato la revisione dei diritti aeroportuali con i Modelli elaborati dall'Autorità (ex delibere n. 64/2014 e n. 92/2017) risulta inferiore di oltre il 40% rispetto a quello afferente agli aeroporti non di competenza dell'Autorità.

Tabella 2. Dati di sintesi sugli aeroporti

	Aeroporti di competenza	Aeroporti già regolati	Aeroporti non ancora regolati	Altri	Totale
Numero di aeroporti	37	14	23	5	42
Passeggeri 2017 (migliaia di persone)	86.109	70.319	15.789	88.520	174.628
Variazione traffico vs anno precedente	9,1 %	10,7 %	2,4 %	3,6 %	6,2 %
Costo a volo unitario medio 2018 (€/persona)		15,3		26,1	

Fonte: ART, 2018.

Note:

- *Costo a volo unitario è calcolato come media ponderata per il traffico passeggeri 2017.*
- *Costo dei servizi di approdo e decollo, imbarco passeggeri UE, sicurezza bagaglio a mano e da stiva, PRM in periodi di picco per un aeromobile Boeing 737-800 di 67 mtow, con 130 passeggeri.*

Tabella 3. Costo a volo unitario e traffico: dettaglio per aeroporti

Aeroporti	Tariffe 2018 (€/persona)	Passeggeri 2017 (migliaia di persone)	Variazione % passeggeri vs 2016
Bergamo	12,63	12.231	10,6 %
Bologna	16,47	8.182	6,8 %
Cagliari	12,83	4.150	11,8 %
Firenze	18,31	2.646	5,7 %
Napoli	21,54	8.552	26,6 %
Olbia	17,13	2.785	10,6 %
Pisa	13,13	5.222	4,9 %
Trieste	14,58	778	7,3 %
Torino	17,77	4.166	5,8 %
Verona	14,22	3.046	10,8 %
Catania	12,24	9.028	15,3 %
Lamezia Terme	12,00	2.539	1,0 %
Genova	19,30	1.242	-1,6 %
Palermo	16,44	5.753	8,3 %
Roma Fiumicino	30,06	40.841	-1,8%
Roma Ciampino	15,31	5.855	9,1 %
Milano Malpensa	23,30	22.037	14,1 %
Milano Linate	24,39	9.503	-1,4 %
Venezia	23,87	10.283	7,7 %

Fonte: elaborazione dati da sito web Società di gestione e traffico passeggeri da Annuario Statistico ENAC 2017.

Le tariffe 2018 rappresentano il costo a volo unitario comprendente i seguenti servizi: approdo e decollo, imbarco passeggeri originanti adulti UE, sicurezza bagaglio a mano e da stiva, PRM in periodi di picco per un aeromobile Boeing 737-800 di 67 mtow, con 130 passeggeri.

Per quanto concerne gli adeguamenti infrastrutturali aeroportuali, si segnala inoltre che la regolazione tariffaria dell'ART ha consentito l'avvio di piani investimenti quadriennali superiori al miliardo di euro, di cui circa l'80% finanziato con capitale privato.

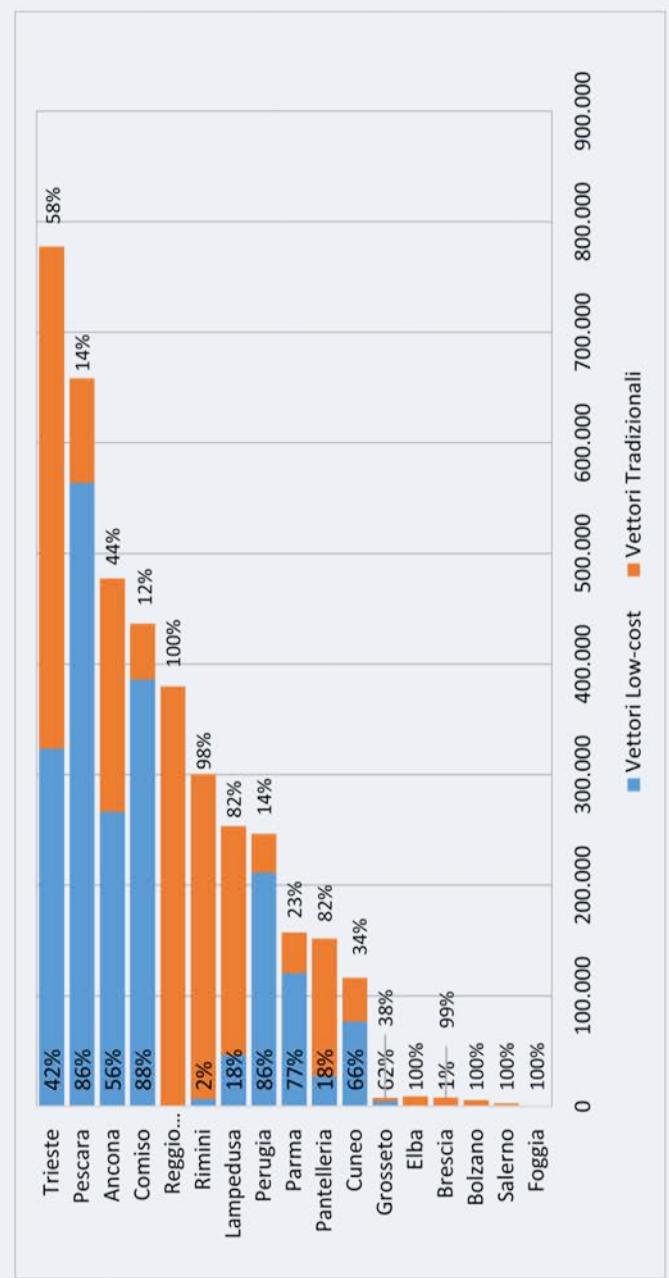
L'Autorità ha anche effettuato una cognizione delle incentivazioni all'attività volativa erogate dai gestori aeroportuali a favore dei vettori aerei per promuovere lo sviluppo del traffico passeggeri nel triennio 2014-2016.

Tabella 4. Quadro riassuntivo degli incentivi all'attività volativa

Aeroporto	Incentivi 2014 (€/1000)	Incentivi 2015 (€/1000)	Incentivi 2016 (€/1000)	Passeggeri 2014 pax/1000	Passeggeri 2015 pax/1000	Passeggeri 2016 pax/1000	Incentivi 2014 (€/pax)	Incentivi 2015 (€/pax)	Incentivi 2016 (€/pax)
Bergamo	23.230	29.746	33.438	8.696	10.305	11.059	2,67	2,89	3,02
Bologna	19.109	19.402	24.262	6.534	6.858	7.662	2,92	2,83	3,17
Pisa	13.541	13.515	13.863	4.679	4.800	4.978	2,89	2,82	2,78
Palermo	8.814	11.663	12.760	4.546	4.895	5.310	1,94	2,38	2,40
Torino	4.600	4.800	6.500	3.419	3.655	3.938	1,35	1,31	1,65
Treviso	4.961	5.232	5.778	2.227	2.358	2.605	2,23	2,22	2,22
Napoli	3.836	3.734	5.045	5.917	6.119	6.754	0,65	0,61	0,75

Fonte: elaborazione ART su dati acquisiti dalle Società di gestione aeroportuale.

Nel triennio si registra una crescita del valore degli incentivi erogati di circa il 19% a fronte di un incremento del traffico del 12%.

Figura 2. Ripartizione mercato vettori low-cost e tradizionali 2017 per gli aeroporti con traffico inferiore ad un milione passeggeri

Fonte: Annuario Statistico ENAC 2017.

2.2.1. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Catania

L'ART ha avviato con delibera del 23 giugno 2017 n. 84/2018 il procedimento di verifica della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2017-2020 presentata dalla Società Aeroporto Catania S.p.A. (SAC), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto di Catania-Fontanarossa.

L'ART ha partecipato a due audizioni pubbliche e riscontrato l'accordo unanime tra gestore e utenti sulla proposta di revisione del gestore. Non essendo pervenuta alcuna istanza di riesame, in linea con quanto previsto dal modello di riferimento, l'Autorità ha considerato raggiunto di fatto l'accordo. Con la delibera del 19 ottobre 2017 n. 128/2018, l'ART ha accertato la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali presentata dalla SAC al pertinente modello tariffario di riferimento, condizionata all'applicazione di correttivi inerenti le adeguate componenti di costo da considerare tra gli oneri diversi di gestione, la valorizzazione del capitale investito netto e le discontinuità derivanti da disposizioni normative/regolamentari. Con lo stesso provvedimento è stato inoltre prescritto a SAC di avviare una ulteriore fase di consultazione, finalizzata ad acquisire l'accordo con gli utenti sulla proposta tariffaria emendata in conformità agli indicati correttivi e corredata da un documento esplicativo delle modifiche conseguentemente apportate. In adempimento a quanto indicato, SAC, in data 7 dicembre 2018, ha concluso l'ulteriore fase di consultazione raggiungendo un'intesa unanime con gli utenti.

A seguito del pieno recepimento di tali correttivi il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali si è concluso con la delibera dell'8 febbraio 2018 n. 10/2018 di asseverazione della conformità della proposta di revisione tariffaria al modello aeroportuale di riferimento.

2.2.2. L'elaborazione dei nuovi Modelli aeroportuali

Sempre nel corso del 2017, l'ART ha partecipato allo studio affidato dalla Commissione Europea finalizzato a valutare le modalità di recepimento della direttiva n. 12/2009/CE nei vari Stati membri, i cui esiti sono stati resi pubblici dalla Commissione nel 2017²⁷.

Con la delibera del 6 luglio 2017 n. 92/2017, si è concluso il procedimento avviato con la delibera n. 106/2016 di revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (*mid-term review*).

Nel corso del corrente anno, l'Autorità avvierà un procedimento di revisione complessiva dei modelli dei diritti aeroportuali. Nell'ambito di tale procedimento sarà condotta un'analisi del fattore di efficientamento dei costi tramite valutazioni di efficienza comparata, utilizzando il metodo delle frontiere stocastiche, affiancato alla valutazione di altri indicatori di *performance*.

Nel quadro del procedimento sarà, altresì, valutata l'adeguatezza degli attuali livelli di elasticità dei costi rispetto alle previsioni di traffico, attraverso la valutazione di serie storiche dei dati forniti dai gestori aeroportuali. Si procederà, inoltre, a un esame del possibile adeguamento delle misure afferenti alla determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito, sulla base di una metodologia di calcolo chiara e coerente con l'evoluzione del contesto micro e macroeconomico di riferimento che ha costituito, fra l'altro, oggetto dei lavori del *Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators*, ai cui lavori l'Autorità partecipa²⁸.

Si valuterà, infine, il trattamento del margine da attività di natura commerciale al fine di accettare il grado di concorrenzialità e di efficienza della gestione di ciascun aeroporto e analizzare con maggiore accuratezza – a fronte di posizioni diversificate della letteratura economica in materia – quali siano i costi e i benefici dei possibili interventi di regolazione correlati a tali attività. Una dimensione centrale della revisione dei modelli

²⁷ [Support study to the ex-post evaluation of Directive 2009/12/EC on Airport Charges](#), Final report, 19 December 2017.

²⁸ Il Forum, è costituito da rappresentanti di 28 paesi dell'Unione Europea ed un delegato svizzero, ha come obiettivi principali quelli di assistere la Commissione Europea nell'attuazione della normativa, dei programmi e delle policy comunitarie e nella preparazione di nuove proposte ed incentivare lo scambio di opinioni e pratiche tra le autorità di vigilanza indipendenti istituite ai sensi della direttiva 12/2009/CE. Nel 2017, il Forum ha reso pubblici due documenti: ["Recommendations on market power assessments to ensure that economic regulation of airports in the EU is appropriately targeted"](#) e ["Practices in conducting market power assessments"](#).

sarà costituita dalla valutazione dell'opportunità di fare evolvere la configurazione negoziale del rapporto tra gestore e utenti affinché sia orientato al raggiungimento di un più efficace equilibrio di mercato.

Tabella 5. Schema dell'analisi di impatto della regolazione della delibera di revisione dei diritti aeroportuali

Argomento	Revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (mid-term review)
Contesto normativo	Le norme nazionali e comunitarie concernenti i diritti aeroportuali sono invariate rispetto al quadro normativo della delibera del 17 settembre 2014 n. 64/2014 di approvazione iniziale dei Modelli.
Motivazioni alla base dell'intervento	Migliorare l'efficacia operativa dei Modelli, rispondendo anche alle sollecitazioni del mercato, sulla base dell'esperienza acquisita nel primo biennio di applicazione.
Ambito di intervento	Aeroporti nazionali a cui si applica il d.l. n. 1/2012 e sottoposti alla regolazione dell'Autorità: sulla base dei dati di traffico 2016, trattasi di 37 aeroporti su un totale di 42 (rimangono esclusi gli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino, gli aeroporti di Milano Linate e Malpensa, l'aeroporto di Venezia, la cui regolazione economica è demandata all'ENAC).
Obiettivi generali e specifici	Garantire maggiore efficacia alla procedura di Consultazione tra Gestore aeroportuale e Utenti. Ridurre i costi di produzione dei servizi regolati.
Definizione delle opzioni alternative	Sono stati identificati 2 temi specifici oggetto di AIR: - Procedura di Consultazione - Remunerazione del capitale investito (WACC) Per ciascun tema è stato effettuato il confronto tra l'opzione finale scelta dall'Autorità rispetto allo <i>status quo</i> rappresentato dalla regolazione già in atto.
Individuazione dell'opzione scelta	Per il 1° tema esaminato, la scelta dell'opzione finale è stata effettuata in base a una valutazione qualitativa dell'impatto complessivamente atteso su alcuni elementi fondamentali: trasparenza, contabilità regolatoria, non discriminazione, efficacia negoziale. Per il 2° tema esaminato, la scelta dell'opzione finale è stata effettuata sulla base di valutazioni analitiche, attraverso le quali è stata stimata una diminuzione tariffaria media del 4,8%.
Documento completo	Delibera n. 92/2017

2.2.3. L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali

L'ART ha approvato i valori dell'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi calcolati con riferimento all'anno base 2017. Per la costruzione dell'indice 2018, necessario ai fini della valutazione del Capitale Investito Netto dei gestori aeroportuali e dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, l'ART ha utilizzato la metodologia consolidata.

2.2.4. L'attività di vigilanza nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali

In data 15 dicembre 2017, con delibera n. 151/2017, l'ART ha avviato un procedimento nei confronti della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A. (di seguito: SO.A.CO.) per l'adozione di un provvedimento che abbia lo scopo di disporre l'attivazione, da parte della medesima Società, della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali finalizzata alla determinazione dei diritti aeroportuali, prevista dagli articoli 76, commi 2 e 3, e 80 del d.l. n. 1/2012 nonché dal vigente modello di regolazione (allegato A3 alla delibera n. 92/2017).

Detto procedimento si è concluso con delibera del 22 febbraio 2018 n. 18/2018 e l'emanazione delle seguenti prescrizioni:

- a) avviare tempestivamente le attività volte a predisporre la documentazione necessaria per procedere all'attivazione della consultazione degli utenti aeroportuali prevista, per la determinazione dei diritti aeroportuali, dagli articoli 76, commi 2 e 3, e 80 del d.l. n. 1/2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27/2012, nonché dal relativo modello di regolazione (allegato A3 alla delibera n. 92/2017);
- b) trasmettere all'ART, entro 60 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio 2017, la contabilità analitica secondo le modalità previste dal capitolo 8, paragrafo 8.1.1 del modello di regolazione (allegato A3 alla delibera n. 92/2017);

c) avviare la procedura di consultazione entro il 31 ottobre 2018, previa notifica dell'avvio della stessa all'ART, secondo quanto previsto dal pertinente modello di regolazione di cui al precedente punto a).

2.3. L'accesso alle infrastrutture ferroviarie

Il nuovo sistema di imposizione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, elaborato dal gestore Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell'ambito della cornice regolatoria definita dall'ART, ha radicalmente trasformato il preesistente regime tariffario di fonte ministeriale, risalente nelle sue caratteristiche essenziali al 2000 e basato fondamentalmente sulla classificazione della rete ferroviaria, adattandolo al mutato contesto di mercato, in relazione alle molteplici tipologie di servizio esistenti nonché ai relativi livelli di concorrenza.

La nuova cornice regolatoria definita dall'ART, prima in Europa ad assicurare il pieno recepimento della direttiva 2012/34/UE, ha indubbiamente determinato rilevanti effetti positivi sul mercato dei servizi ferroviari, in particolare per quanto attiene ai profili di seguito evidenziati.

ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE: IMPATTO DELLA REGOLAZIONE DELL'AUTORITÀ

Concorrenza nei servizi *Open Access Premium*, che ha condotto ad un significativo incremento del traffico e della qualità dei servizi medesimi, nonché ad un rilevante contenimento dei costi per gli utenti, consentendo la creazione di nuove forme di pendolarismo precedentemente non immaginabili.

Figura 3. Segmento “Open Access Premium”



Fonte: Elaborazione ART su dati delle IF Trenitalia e Italo-NTV.

Riorganizzazione ed efficientamento dei processi produttivi da parte delle imprese nazionali operanti nel settore *Open Access Premium*, indotti nell'ultimo triennio dalla forte pressione concorrenziale, che consentirà alle stesse imprese di giocare, per effetto del vantaggio competitivo già acquisito, un ruolo di primo piano all'atto della prossima apertura dei mercati internazionali conseguente al pieno recepimento del IV pacchetto ferroviario disposto dall'ordinamento comunitario.

Rilevante investimento in Italia da parte di un operatore internazionale specializzato, con ingenti disponibilità finanziarie, attraverso l'acquisizione diretta di uno dei *competitor* sul mercato dei servizi passeggeri *Open Access Premium*, ciò grazie anche al chiaro quadro regolatorio definito dall'ART.

Creazione delle condizioni per lo sviluppo del settore *cargo* sulla rete ferroviaria nazionale, anche attraverso l'avvio, in forma trasparente, equa e non discriminatoria, dei servizi merci sulla rete AV/AC.

2.3.1. Monitoraggio e verifica del sistema di imposizione dei canoni

A seguito dell'entrata in piena operatività del nuovo sistema di imposizione dei canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, elaborato dal gestore RFI in applicazione del modello regolatorio definito dall'ART con la delibera n. 96/2015, sono state svolte le pertinenti attività di monitoraggio e verifica, con particolare riguardo all'obiettivo di assicurare il rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione.

Come noto, contestualmente alla chiusura dell'indagine conoscitiva relativa all'introduzione di modalità innovative d'esercizio dei treni sul mercato *retail* dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. *Open Access Premium* (delibera del 31 maggio 2017 n. 76), l'ART ha disposto l'avvio di un

procedimento regolatorio finalizzato all'integrazione dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale (delibera del 31 maggio 2017 n. 77). In esito a tale procedimento, si è reso necessario integrare il sistema di imposizione dei canoni di cui alla citata delibera n. 96/2015 attraverso l'adozione delle disposizioni approvate lo scorso dicembre con la delibera n. 152/2017 (cfr. successivo § 2.3.3). In particolare, con riferimento al canone afferente al Pacchetto Minimo di Accesso (PMDA), sono state prescritte a RFI alcune variazioni ai criteri di modulazione tariffaria, sia per la componente legata all'usura della linea di contatto elettrica, sia per tenere conto degli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie, nell'esercizio di servizi *Open Access Premium*, grazie al maggior numero di posti offerti. Sono state prescritte inoltre alcune variazioni alla modulazione tariffaria del servizio di fornitura della corrente di trazione, finalizzate a esprimere una maggiore correlazione all'effettivo consumo energetico del singolo treno, tenuto preventivamente conto delle partizioni del mercato scaturenti dall'applicazione di quanto previsto dall'art. 19, comma 7, della legge n. 167/2017 in materia di regime tariffario agevolato ricoprendenti, rispettivamente, i "servizi di trasporto di passeggeri effettuati sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità e alimentate a 25 kV in corrente alternata", e i restanti servizi passeggeri e merci.

Con la delibera n. 114/2017 dello scorso settembre, al fine di garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie all'infrastruttura ferroviaria ed evitare effetti distorsivi sul mercato dei servizi ad Alta Velocità, l'ART ha disposto che, per la nuova tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate - Bivio/PC Roncadelle, entrata in esercizio l'11 dicembre 2016, il pedaggio applicato fino al 31 dicembre 2017 – ovvero nell'ambito del periodo transitorio stabilito nella delibera n. 96/2015 – fosse analogo a quello già determinato da RFI per le tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Roma-Napoli, già precedentemente ricomprese nella stessa rete AV/AC. È in corso l'attività di verifica sulla corretta applicazione di tale determinazione.

Inoltre, con la delibera del 22 febbraio scorso n. 17/2018, è stato espresso parere favorevole alla possibilità, da parte di RFI, di adottare un regime tariffario di favore per i servizi ferroviari, afferenti al traffico merci sulla direttrice bidirezionale nord-sud – aventi qualunque origine e destinazione – che interessino la linea AV/AC Bologna-Firenze durante le ore notturne. Con la stessa delibera è stato stabilito che detto regime tariffario di favore, limitato nel tempo a due annualità, venga applicato in modo non discriminatorio e trasparente a qualsiasi impresa ferroviaria richiedente capacità aggiuntiva e non sostitutiva rispetto a quella originariamente prevista all'atto dell'elaborazione, da parte di RFI, del sistema tariffario 2016/2021.

Infine le recenti sentenze del TAR Piemonte, 5 ottobre 2017, n. 1097 e n. 1098, nell'affermare la piena legittimità della delibera n. 96/2015, sia con riferimento ai criteri di allocazione e ammissibilità dei costi, sia con riferimento all'impianto di contabilità regolatoria adottato, hanno accolto alcuni limitati rilievi dei ricorrenti; per questo, con la delibera dello scorso 22 novembre n. 138/2017, l'ART ha avviato un procedimento di ottemperanza alle pronunce giudiziarie, volto innanzi tutto ad adeguare la dinamica tariffaria, con effetto immediato, al più recente tasso di inflazione programmata disponibile per l'anno 2016 al momento della proposta di RFI (1% invece di 0,2%), ma finalizzato anche alla rivalutazione dei piani tariffari oggetto delle delibere dell'ART n. 75/2016 e n. 80/2016, per dare atto della rispondenza di detti piani tariffari ai criteri del costo, come riscontrabile dalla contabilità regolatoria, e della coerenza e correttezza di quest'ultima alla luce delle criticità evidenziate nelle motivazioni delle richiamate decisioni. Al riguardo è stata avviata una raccolta di informazioni presso la stessa RFI, attraverso la verifica e il completamento dei rendiconti di dettaglio predisposti dall'ART, assicurando per le diverse partite economiche e patrimoniali una puntuale allocazione, sia in riferimento ai diversi processi industriali, che con riguardo ai singoli servizi oggetto di separata tariffazione.

2.3.2. La regolazione ferroviaria e la recente giurisprudenza

Rispetto all'anno passato, in cui gran parte dei contenziosi non era ancora giunta a decisione²⁹, la situazione del vaglio giurisprudenziale, pur nell'ambito delle pronunce di primo grado, tutte per competenza del TAR Piemonte, segnala un numeroso passaggio alla fase decisoria e una tenuta della produzione regolatoria. Le sentenze del giudice amministrativo sulle delibere dell'Autorità, specialmente quelle afferenti il settore

²⁹ Ved. Quarto Rapporto Annuale al Parlamento 2017, pagg. 44-47, 69-70.

ferroviario, hanno consolidato una cornice di principi dell'attività di regolazione dell'Autorità stessa, che di seguito sono riportati in forma sintetica³⁰.

In particolare, l'attività oggetto di sindacato giurisdizionale è un'attività regolatoria, cioè un'attività per definizione soggetta a elevato tasso di discrezionalità tecnica, caratterizzata da estrema complessità, nonché opinabilità di molti dei concetti economici e tecnici presupposti (a mero titolo esemplificativo è spesso utilizzato dai regolati il concetto di “costo del servizio” che, in termini economici, può essere valutato quale costo storico o corrente, pieno, incrementale o marginale, diretto o indiretto, fisso o variabile a breve o lungo termine ecc.) e dei modelli utilizzati, spesso scelti tra più alternative astrattamente ugualmente valide. Proprio in relazione all'esame del giudice sull'attività di regolazione, questi non può sostituire il proprio apprezzamento a quello dell'Autorità, nel senso che l'esame sulla legittimità da parte del giudice amministrativo comporta esclusivamente la verifica diretta dei fatti posti a fondamento del provvedimento impugnato e si estende anche ai profili tecnici, il cui esame sia necessario per giudicarne della legittimità, salvo non includano valutazioni e apprezzamenti che presentano un oggettivo margine di opinabilità, nel qual caso il sindacato, oltre che in un controllo di ragionevolezza, logicità e coerenza della motivazione del provvedimento impugnato, è limitato alla verifica della non esorbitanza dai suddetti margini di opinabilità. Ne discende che il sindacato del giudice potrà riguardare individuate violazioni di legge (ove le scelte dell'ART contrastino con una specifica e puntuale disposizione normativa indicata in ricorso), incoerenza nella condotta dell'ART (che ad esempio violi criteri da essa stessa posti) o macroscopiche forme di travisamento del fatto o irrazionalità; ma non potrà tradursi nella mera sostituzione di un opinabile concetto o modello, più o meno gradito a un attore del mercato, rispetto a quello che, nella sua discrezionalità e specifica competenza, l'ART ha ritenuto rappresentare il giusto punto di equilibrio tra le varie e delicate esigenze in gioco.

Sulla fase istruttoria poi, la giurisprudenza ha rilevato che l'attività di regolazione dell'ART è caratterizzata dalla novità delle questioni e dall'inevitabile esigenza di un periodo transitorio e di costante monitoraggio e aggiustamento dei modelli; l'ART, che esercita regolazione e controllo, dunque stabilisce regole e ne monitora il rispetto e gli stessi effetti, con ampio margine di correzione dei modelli in esito alla “prova dei fatti” nell'ambito di una costante interlocuzione con gli interessati.

Sempre in tema di regolazione ferroviaria, si segnalano le ulteriori delibere esaminate dal giudice amministrativo, con esito positivo per l'ART, in occasione di ricorsi notificati da alcuni soggetti regolati:

- nella delibera dell'ART n. 84/2016, avente a oggetto *“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”*, in tema di servizi di stazioni ferroviarie, il TAR Piemonte, con sentenza n. 1237 del 20 novembre 2017, ha considerato legittimo il potere dell'ART di verificarne la conformità dei corrispettivi ai criteri dettati, non potendosi considerare tale verifica come una vera e propria approvazione delle tariffe.
- riguardo alla delibera n. 70/2014, recante *“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”*, il TAR Piemonte, con sentenza n. 1239 del 20 novembre 2017, ribadendo il contenuto di altre precedenti sentenze (n. 1097 e n. 1098 del 2017), ha confermato che i costi del servizio ferroviario che possono essere valutati ai fini dell'individuazione del pedaggio sono in parte anche quelli di infrastruttura, oltre a quelli di gestione diretta, concludendo che i costi a lungo termine e di infrastruttura non sono necessariamente avulsi dalla determinazione del canone di accesso alla rete;
- in relazione alla delibera n. 80/2016 recante *“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”*, nonché della delibera n. 140/2016 recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’”*, il giudice ha rigettato le censure in

³⁰ *Inter alia*, ved. TAR Piemonte, nn. 56 e 57 dell'11 gennaio 2018; 1239 e 1240 del 20 novembre 2017, 1301 del 30 novembre 2017. In particolare, in materia di regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e sistema tariffario per gli anni 2016-2021.

merito a una presunta violazione delle prerogative partecipative delle imprese ferroviarie e ad asserite carenze procedurali (sentenza n. 1301 del 30 novembre 2017) e in relazione al fatto che l'Autorità avrebbe approvato tariffe per lo più ancorate ai costi fissi, a fronte della misura n. 42 della delibera n. 96/2015, che prevedeva che i corrispettivi dovessero essere ancorati all'andamento dei costi e al livello di utilizzo degli impianti con applicazione di un corrispettivo di elasticità. Al riguardo, il TAR Piemonte ha ricordato che l'attività oggetto di sindacato è un'attività regolatoria, cioè per definizione soggetta a elevato tasso di discrezionalità tecnica (sentenza n. 1240 del 20 novembre 2017).

- In relazione alla delibera n. 96/2015, avente ad oggetto "*Criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*", sono state respinte le doglianze di un'impresa ferroviaria sulla Misura 22 della delibera, che riguardavano i) l'illegittima remunerazione, attraverso i canoni, dei costi totali pertinenti ed efficienti, anziché dei soli costi direttamente legati al servizio ferroviario, ii) l'applicazione di un "coefficiente di maggiorazione" per la remunerazione dei costi totali efficienti, iii) il difetto di istruttoria derivante dallo svolgimento del procedimento sulla base del previgente quadro normativo. Il TAR, con le sentenze n. 56 e 57 dell'11 gennaio 2018, non ha accolto le censure affermando che la direttiva c.d. Recast prevede che i canoni per il Pacchetto Minimo di Accesso siano stabiliti in relazione ai "costi diretti" legati al servizio, ossia a quelli legati all'usura dell'infrastruttura dipendente dalla circolazione dei treni; nel contempo, però, il giudice ha rilevato che l'art. 32 della direttiva, al fine di garantire al gestore dell'infrastruttura di "conseguire un equilibrio dei conti profitti e perdite" nel periodo tariffario, consente il pieno recupero dei costi pertinenti da parte del gestore dell'infrastruttura, e quindi il recupero anche dei costi "indiretti" (costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito).

2.3.3. Modalità innovative d'esercizio dei servizi

L'ART - anche a seguito di segnalazioni dell'impresa ferroviaria Italo-NTV S.p.A. dell'8 luglio e del 14 settembre 2016, con le quali si evidenziava la circostanza che il modello di calcolo del nuovo sistema tariffario per il PMdA all'infrastruttura ferroviaria nazionale non regolamentasse espressamente la tariffa da applicare ai servizi esercitati con una composizione multipla di materiali rotabili, ipotizzando «*effetti distorsivi e discriminatori laddove la mancanza di espressa regolamentazione venga utilizzata per far pagare a treni doppi un pedaggio sostanzialmente corrispondente a quello del treno a composizione singola*» – in base a quanto previsto dall'articolo 37 comma 2, lettera a) e b) del d.l. n. 201/2011, ha inteso individuare l'impatto dell'introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul segmento del mercato di trasporto ferroviario passeggeri denominato *Open Access Premium* con un'apposita indagine conoscitiva avviata con la delibera dell'8 novembre 2016 n. 127/2016.

Di detta indagine, conclusasi con delibera del 31 maggio 2017 n. 76, si è riferito nel § 3.2.9 del quarto Rapporto annuale, presentato nel mese di luglio 2017.

A margine di detta indagine conoscitiva e a seguito di un'ulteriore segnalazione di Italo-NTV S.p.A., nonché attraverso i mezzi di comunicazione, sono emerse carenze nelle informazioni fornite da RFI in risposta alle note dell'ART trasmesse nell'ambito della menzionata indagine, in relazione a lavori di potenziamento dei binari programmati per il ricevimento dei treni a composizione multipla e all'incremento di velocità massima nelle linee oltre i 300 km/h.

Nel periodo di riferimento al quale si riferisce il presente Rapporto, con delibera del 12 marzo 2018 n. 26/2018, si è concluso, con l'accertamento della violazione contestata al gestore dell'infrastruttura e conseguente comminazione di una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 80.000,00, il procedimento sanzionatorio avviato, con delibera del 31 maggio 2017 n. 78/2017, nei confronti del suddetto gestore, ai sensi dell'articolo 37, commi 8 e 14, lettera c) del d.lgs. n. 112/2015.

Inoltre, con la delibera del 19 ottobre 2017 n. 126/2017, si è dato avvio a un ulteriore procedimento sanzionatorio nei riguardi del Gestore dell'infrastruttura, sempre ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del d.lgs. n. 112/2015, con la contestazione a RFI della violazione del principio di trasparenza e degli obblighi informativi connessi alla redazione del Prospetto Informativo della Rete, nonché dei principi di equità e non discriminazione che devono ispirare la descrizione delle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio del trasporto ferroviario.

Sulla base dei risultati della suddetta indagine conoscitiva, l'ART ha inoltre avviato, con delibera del 31 maggio 2017 n. 77/2017, un ulteriore procedimento, conclusosi con delibera del 21 dicembre 2017 n. 152/2017, volto alla verifica della corretta applicazione dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, per quanto riguarda vari aspetti, tra i quali gli obblighi di comunicazione da parte del gestore dell'infrastruttura nei confronti dei soggetti interessati e dell'ART, circa i propri piani di sviluppo e potenziamento della rete e l'applicazione dei principi e dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Con la chiusura del sunnominato procedimento l'ART ha disposto, da una parte, con riferimento ai vigenti obblighi informativi in materia di rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria e su uno scenario di almeno cinque anni, la specificazione all'interno del Prospetto Informativo della Rete, sia dei propri piani di sviluppo e potenziamento della rete, sia di ogni sperimentazione già avviata o da avviarsi sulla rete ferroviaria, volta a modificarne le condizioni di esercizio (in relazione a infrastrutture, impianti e apparati) e/o i processi di gestione della circolazione e della manutenzione; dall'altra ha integrato i criteri indicati alla misura n. 28 della delibera dell'Autorità n. 96/2015, prescrivendo a RFI, come già riportato al § 2.3.1, di adottare opportuni provvedimenti per:

- differenziare adeguatamente la componente di canone legata all'usura della linea di contatto elettrica della rete al minore o maggiore livello di usura generato, salvaguardando i servizi OSP-regionali e i servizi merci;
- tenere conto degli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie, nell'esercizio di servizi Open Access Premium, grazie al maggior numero di posti offerti;
- tenere conto delle due partizioni del mercato – i «servizi di trasporto di passeggeri effettuati sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità e alimentate a 25 kV in corrente alternata» e i restanti servizi passeggeri e merci – scaturenti dall'applicazione dell'art. 19, comma 7, della legge n. 167/2017 in materia di regime tariffario elettrico agevolato, adottando inoltre una modulazione tariffaria maggiormente correlata all'effettivo consumo energetico del singolo treno (anche su base parametrica) e di semplice applicabilità.

Nella delibera n. 152/2017, l'ART ha, tra l'altro, affinato alcuni criteri di determinazione del canone di accesso alla rete ferroviaria, in particolare in relazione all'utilizzo dei treni a composizione multipla.

A seguito dell'istruttoria condotta dagli Uffici di ART sulle proposte di RFI al riguardo, con il coinvolgimento delle parti interessate, è stata infine adottata la delibera del 22 marzo 2018 n. 33/2018, con la quale:

- sono stati approvati, con alcune prescrizioni, i formati, trasmessi da RFI, delle informazioni riferite ai piani di sviluppo e potenziamento della rete di competenza, nonché alle relative sperimentazioni;
- è stata attestata, con prescrizioni, la conformità ai principi e criteri definiti dall'Autorità del nuovo sistema tariffario per l'orario di esercizio 2018/2019, trasmesso da RFI.

2.3.4. 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 PIR, inoltre, contiene 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'ART ha impartito, con delibera del 4 dicembre 2017 n. 140/2017, indicazioni e prescrizioni riferite al contenuto del PIR 2019 (riferito

all'orario di servizio dicembre 2018-dicembre 2019). Per talune delle suddette indicazioni o prescrizioni è stato previsto il recepimento anche all'interno del PIR 2018 attualmente in vigore. Sono state inoltre fornite alcune indicazioni relative ad attività da svolgersi durante il corso dell'anno 2018, in vista della predisposizione del PIR 2020 che sarà emanato alla fine dell'anno in corso.

Per quanto attiene agli aspetti connessi alle condizioni di accesso all'infrastruttura, i temi principali che sono stati oggetto di indicazioni e prescrizioni da parte dell'ART riguardano:

- le informazioni fornite dal gestore prima e durante la circolazione, con particolare riferimento alle comunicazioni sulle restrizioni di capacità. In relazione a tale aspetto si segnala che il 4 dicembre 2017 è entrata in vigore la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE. La suddetta decisione, per la cui elaborazione la Commissione ha preventivamente consultato anche gli organismi di regolazione europei, compresa l'ART, detta regole dettagliate anche in materia di programmazione e comunicazione alle IF, da parte del gestore dell'infrastruttura, delle restrizioni temporanee alla capacità dell'infrastruttura (*Temporary Capacity Restrictions – TCRs*). L'attività consultiva degli Organismi di regolazione si è basata anche su un lavoro di benchmark, svolto all'interno dei gruppi di lavoro IRG-Rail, finalizzato alla valutazione della diversa gestione delle TCRs da parte dei gestori dell'infrastruttura dei vari Paesi, sia in merito alle tempistiche di comunicazione, sia a riguardo della definizione della rilevanza degli impatti sulla capacità. Il suddetto allegato VII sarà oggetto, negli anni futuri, di ulteriori rivisitazioni a seguito delle modifiche al processo di assegnazione della capacità che verranno definite nell'ambito di un ampio progetto internazionale, coordinato da Rail Net Europe (RNE), Forum Train Europe (FTE) e European Rail Freight Association (ERFA), e denominato "*Redesign of International Timetable*" (TTR). Il progetto TTR, è iniziato circa tre anni fa con lo scopo di ridefinire le regole di allocazione e commerciali per la costruzione dell'orario di servizio, al fine di renderle più congruenti con le reali esigenze di mercato degli *applicant* per i servizi passeggeri e merci. Nel primo caso l'obiettivo è quello di consentire alle imprese passeggeri la possibilità di mettere in vendita i propri titoli di viaggio con maggiore anticipo rispetto ad oggi, sul modello del trasporto aereo. Per l'ambito merci, invece, l'obiettivo è quello di fornire un prodotto più flessibile e dinamico in analogia alle caratteristiche del settore, al fine di renderlo più competitivo nel confronto con la gomma. Allo stato attuale il progetto ha avviato la fase di sperimentazione del nuovo processo su tre relazioni internazionali europee, coinvolgendo tutti gli *stakeholders* di settore, tra cui anche gli Enti Regolatori, al fine di consentire a questi ultimi di fornire indicazioni essenziali per orientare il processo di gestione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria verso modalità più eque, trasparenti e, soprattutto, armonizzate a livello internazionale;
- la concretizzazione del principio secondo il quale l'ART, al fine di garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie secondo metodologie che incentivino la concorrenza l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per imprese e consumatori, possa assumere, come previsto dalla legge istitutiva, informazioni dai soggetti regolati, prescrivendo esplicitamente che l'assunzione delle informazioni ritenute necessarie allo svolgimento delle attività istituzionali possa avvenire anche tramite accesso completo e diretto, sia pur in modalità consultiva, ai sistemi informativi e alle banche dati del gestore dell'infrastruttura.

Per quanto attiene agli aspetti connessi alla descrizione delle caratteristiche dell'infrastruttura, l'ART ha prescritto una serie di misure volte ad avviare, a partire dal 2018, una ristrutturazione complessiva del sistema informativo georeferenziato PIR WEB, che di fatto costituisce un'appendice del PIR edizione cartacea, in relazione, *inter alia*:

- alla implementazione di una procedura semplice e immediata di identificazione per l'accesso al PIR WEB;
- all'aggiornamento sistematico dei dati contenuti nell'applicazione e implementazione di un servizio di notifica automatica agli utenti dei singoli aggiornamenti;
- all'inserimento di ulteriori informazioni relative ai servizi accessori al trasporto ferroviario e di informazioni utili per l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario da parte delle Regioni.

In riferimento all'ultimo punto dell'elenco precedente, relativo al tema degli impianti di servizio e dei servizi ivi prestati, l'ART ha partecipato alle attività svolte in campo internazionale dal sotto-gruppo di lavoro dedicato all'"Access to Service Facilities" in ambito IRG-Rail, ai workshop organizzati dalla Commissione europea, nonché alla formulazione di proprie osservazioni nell'ambito della consultazione, lanciata dai servizi della stessa Commissione nel corso dell'estate 2017, finalizzata all'emissione del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177, del 22 novembre 2017, relativo appunto all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.

Ancora con riferimento ai servizi accessori al trasporto ferroviario, RFI ha comunicato la propria intenzione di dismettere il servizio di manovra sinora effettuato negli impianti di confine. In relazione alle difficoltà derivanti da tale decisione, segnalate dalle IF, l'Autorità ha ritenuto necessario subordinare la sospensione del servizio alla verifica del superamento delle suddette difficoltà.

Per quanto concerne alcuni aspetti connessi alla descrizione delle caratteristiche dell'infrastruttura, ART ha prescritto:

- in rapporto alle reti regionali collegate con la rete di RFI, ricadenti nell'ambito di applicazione del d.lgs. n. 112/2015 ai sensi del MIT del 5 agosto 2016, di dare evidenza del regime giuridico applicabile e dell'effettiva sussistenza delle condizioni tecnico-regolamentari per l'effettuazione dei servizi interconnessi tra la rete RFI e la singola rete regionale;
- la previsione di un tavolo tecnico di confronto con le IF da attivarsi annualmente nel periodo dal 30 aprile al 31 maggio finalizzato alla corretta individuazione delle priorità di investimento sull'infrastruttura.

Per quanto attiene agli aspetti relativi all'allocazione della capacità, sono state emanate prescrizioni relative a una migliore descrizione delle fasi in cui si articola il processo di allocazione dei servizi non inclusi nel PMdA, anche in riferimento agli aspetti connessi alla definizione dei livelli di priorità da utilizzare nei casi di saturazione della capacità di offerta del servizio negli impianti gestiti dal gestore dell'infrastruttura.

Al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione nel processo di coordinamento per l'allocazione della capacità, l'ART ha prescritto una revisione - da svolgersi nell'ambito dei lavori del tavolo tecnico di confronto con le IF di cui all'ultimo punto dell'elenco precedente - dei criteri per la dichiarazione di saturazione, attualmente praticamente sempre evitata nonostante evidenti condizioni di utilizzo pressoché totale, in corrispondenza di alcune tratte di rete, della capacità disponibile, finalizzata a promuovere una programmazione, adeguatamente anticipata, degli interventi di potenziamento delle infrastrutture prossime alla saturazione.

Si è inoltre prescritto a RFI, sempre al fine di garantire condizioni di trasparenza e non discriminazione tra le IF in relazione all'assegnazione delle tracce a seguito di richiesta di capacità, di rendere pubbliche le regole di progettazione dell'orario di servizio utilizzate per ogni tratta e direttrice di traffico.

Sono inoltre state emanate prescrizioni sulle modalità di stesura del catalogo di tracce correlate alla proposta di applicazione di tariffe PROMO, che tenessero opportuno conto di:

- quanto disposto all'art. 18 commi 3, 11, 12 e 13 del d.lgs. n. 112/2015, nonché ai principi previsti nella misura n. 31 della delibera n. 96/2015;
- della necessità di sottoporre all'ART la proposta di catalogo, al fine di consentire alla stessa di esprimere il proprio parere vincolante a seguito di accertamenti del rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminatorietà, nonché di verifica della conformità al modello regolatorio vigente.

Si fa presente che nel corso di apposita audizione, tenutasi nel mese di novembre 2017, RFI ha affermato che l'idea sottostante alla proposta di tariffe PROMO è di incentivare lo sviluppo del traffico sulle tratte sottoutilizzate, ovvero per fasce orarie a traffico ridotto, precisando inoltre che la promozione è rivolta a traffico nuovo e ulteriore rispetto alle previsioni di traffico già inserite nei meccanismi per la definizione della dinamica tariffaria.

Con riferimento, infine, al Performance Regime (sistema di penalizzazione, compensazione o attribuzione di bonus economici legati alla determinazione di ritardi causati dalle IF, o dal gestore o conseguenti al

miglioramento della performance attesa, previsto dall'art. 21 del d.lgs. n. 112/2015) si è prescritta l'attivazione da parte del gestore di un tavolo tecnico di consultazione con le IF, finalizzato all'elaborazione di un aggiornamento e semplificazione delle regole attualmente vigenti.

L'ART, nella valutazione della proposta di revisione del *performance regime*, farà anche riferimento a quanto emerso dal lavoro di *benchmark*, realizzato all'interno delle attività IRG-Rail, e finalizzato all'individuazione delle *best practices* presenti nei sistemi di *performance* già operanti in Europa. L'obiettivo è quello di definire le regole che maggiormente promuovono un aumento della qualità del servizio ferroviario - sia lato gestori, che lato IF - e che armonizzano i sistemi attualmente in vigore per incoraggiarne l'allineamento e un generale incremento del grado di efficacia.

Le decisioni e misure in materia di PIR sono state oggetto di alcune pronunce del Giudice Amministrativo di primo grado. Al riguardo si evidenzia quanto segue.

La delibera n. 70/2014 e, in particolare, le misure di regolazione contenute nel paragrafo 10, concernenti l'*"Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela"* è stata ritenuta legittima dal TAR Piemonte con sentenza n. 1025 del 24 agosto 2017. Il ricorrente lamentava, essenzialmente, l'estranchezza di tali attività dal perimetro regolatorio previsto dalla legge, in relazione alla loro natura – a suo dire, prettamente commerciale e non strumentale alla gestione del servizio pubblico di trasporto – censurando, comunque, la portata delle misure, ritenute sproporzionate rispetto al fine regolatorio perseguito. Il TAR ha statuito che gli spazi commerciali, i servizi di biglietteria, di accoglienza e assistenza ai viaggiatori, i *desk informativi*, pur gestiti secondo logiche di mercato possono essere assegnati anche applicando l'imposizione di canoni differenziati a seconda dell'impresa richiedente, laddove questo si renda necessario per garantire l'accesso all'infrastruttura delle imprese ferroviarie nuove entranti ritenendo in conclusione ragionevole e condivisibile il criterio regolatorio posto dall'ART sulla visibilità adeguata ed eventualmente più che proporzionale al proprio bacino di utenza.

Le delibere n. 70/2014, recante *"Regolazione all'accesso equo e non discriminatorio alla infrastruttura ferroviaria"* e relativo allegato 1, n. 76/2014, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2015 presentato da RFI"* e relativo allegato 1; n. 104/2015, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2017 valido dall'11 dicembre 2017 presentato da RFI"* e relativo allegato e n. 140/2016 e relativo Allegato A, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2018, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI S.p.A., ed al Prospetto Informativo della Rete 2017 vigente"*, sono state considerate legittime dal TAR Piemonte, con sentenza n. 1176 del 3 novembre 2017, che ha respinto tutte le censure mosse; in particolare, per quanto riguarda il c.d. *performance regime* ha considerato il sistema conforme alla disciplina comunitaria e nazionale laddove sono previste sanzioni per eventi che cagionano ritardo oltre una certa soglia di tolleranza, a seconda della tipologia di traffico e attribuiscano, inoltre, a certe condizioni, premi in caso di prestazioni superiori alla performance dell'anno precedente. Il giudice ha ritenuto inoltre che il sistema del *performance regime* non può determinare, nel complesso, alcun saldo finale positivo per il gestore della rete, ma genera di norma soltanto un flusso economico tra imprese di trasporto, in forza delle penalizzazioni o del pagamento dei premi finalizzati a orientare la condotta degli operatori verso una riduzione delle inefficienze della circolazione e un miglioramento generale delle performance, anche a vantaggio degli utenti finali dei servizi ferroviari. Per effetto dell'applicazione del *performance regime*, infatti, i flussi economici tra imprese ferroviarie e gestore di rete, possono determinare un saldo economico finale, per ciascuno dei soggetti, positivo o negativo in relazione ai ritardi subiti per causa altrui o dovuti a propria responsabilità.

Per quanto attiene le attività di vigilanza e sanzionatorie, nel 2017 è stato avviato, con delibera del 19 ottobre 2017 n. 125/2017, un procedimento sanzionatorio nei riguardi del gestore dell'infrastruttura ferroviaria per la violazione della disciplina relativa all'assegnazione della capacità, con riguardo alla gestione delle richieste di una IF, svolta in maniera non conforme a quanto stabilito al paragrafo 4.2, punto 9 del PIR 2017, oltre che ai menzionati principi cui deve uniformarsi detta assegnazione. In tale contesto, l'attività dell'ART ha consentito di svolgere un primo monitoraggio sui processi di assegnazione per ciò che concerne i servizi ferroviari a mercato.

Con riferimento al tema dell'accesso ai servizi di stazione ulteriori a quelli ricompresi nel PMdA, si segnala inoltre che, a seguito di un reclamo avanzato dall'IF Italo-NTV S.p.A., ai sensi dell'art. 37, comma 2 del d.lgs. n. 112/2015, relativo all'assegnazione da parte del gestore della stazione di spazi per uso biglietteria presso la stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia, con delibera dell'8 febbraio 2018 n. 15/2018, è stato avviato un procedimento di vigilanza sul rispetto delle prescrizioni emanate dall'ART in materia di assegnazione di spazi di stazione. Detto procedimento, a margine di un'istruttoria che ha coinvolto il gestore della stazione, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e le IF assegnatarie degli spazi di biglietteria, si è concluso con delibera del 3 maggio 2018 n. 49/2018, a seguito della quale sono state indirizzate specifiche misure/prescrizioni nei riguardi del Gestore della stazione di Venezia Santa Lucia per assicurare i criteri di pari e adeguata visibilità e accessibilità degli spazi di biglietteria, in conformità con le misure in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie contenute nella delibera n. 70/2014.

A seguito delle segnalazioni presentate dalle imprese Italo-NTV S.p.A. e Trenitalia S.p.A., contenenti differenti profili di doglianze in riferimento alla circolazione di treni ETR675 di Italo NTV-S.p.A. (con velocità massima di 250 km/h), in luogo dei convogli AGV575 (con velocità massima 300 km/h), l'Autorità ha avviato con delibera del 15 marzo 2018 n. 28/2018, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, un procedimento al fine di adottare una decisione relativa alle eventuali misure necessarie per rimediare alle situazioni segnalate.

2.3.5. Parere sullo schema del nuovo Contratto di Programma, parte Investimenti 2017-2021, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Ai sensi dell'articolo 15, comma 2, del d.lgs. n. 112/2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti informa l'Organismo di regolazione sul contenuto del Contratto di Programma stipulato con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, prima della sua sottoscrizione, al fine di consentire all'Organismo suddetto di esprimersi sul suo contenuto. Alla luce di tale previsione, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso all'Autorità lo schema del nuovo contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021, sebbene già esaminato e fatto oggetto di parere positivo, condizionato a prescrizioni, da parte del CIPE. In generale l'ART ha ritenuto di evidenziare la necessità che lo schema di contratto assicuri l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e contemporaneamente l'uso, la fornitura e lo sviluppo, finanziariamente sostenibili, dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e garantisce i principi di efficienza, efficacia, economicità, trasparenza, separazione contabile e rendicontazione. Per soddisfare questi requisiti sono stati proposti principalmente due criteri: il primo, consistente nell'includere esclusivamente gli investimenti per i quali si sia preventivamente proceduto all'applicazione delle *"Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"*, il secondo consistente nell'evidenziare il nesso funzionale tra Contratto di Programma e piano commerciale, introducendo per ogni intervento opportuni indicatori di prestazione e qualità nel rispetto dei citati principi di efficienza, efficacia, economicità.

In particolare l'ART ha evidenziato la necessità che RFI giustifichi ogni intervento di potenziamento del reticolto merci, anche qualora gli stessi interessino tratte o impianti non compresi nelle reti TEN-T o nei corridoi RFC, e che, nell'ambito del potenziamento, sviluppo e gestione delle reti ferroviarie regionali, nel caso in cui RFI provveda a effettuare interventi sulle suddette ferrovie regionali o subentri nella gestione delle medesime, sia previsto un obbligo informativo nei confronti dell'ART al fine di consentirle di integrare la pertinente attività regolatoria con riferimento al sistema di imposizione dei canoni di accesso all'infrastruttura e ai correlati servizi e, ove si renda necessario, lo svolgimento delle attività connesse all'aggiornamento del Contratto di Programma.

Entrando nella specificità dei progetti di investimento proposti nello schema di Contratto l'ART ha individuato vari temi di possibile interesse regolatorio e in particolare:

- la necessità che gli interventi non introducano criticità sul transito di materiale rotabile tra due Paesi, come auspicato sul progetto di adeguamento prestazionale della linea Genova-Ventimiglia ove era prevista e successivamente realizzata la dismissione dell'impianto denominato "Parco Roja", utilizzato come "polmone" di capacità nell'interscambio dei treni merci tra Italia e Francia;

- l'introduzione di sistemi automatici di misurazione dell'erogazione di servizi, non ricompresi nel PMdA di cui al d.lgs. n. 112/2015, di rifornimento idrico e di fornitura di corrente di trazione considerato che l'ART effettuerà gli approfondimenti ritenuti più opportuni per valutare gli effetti di tali innovazioni nell'ottica dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione;
- la modifica dei costi operativi a carico di RFI (grazie ad esempio all'installazione di circuiti di binario autoregolanti o gli interventi rientranti nel progetto "Tecnologie per la circolazione") con particolare riguardo alle economie per il gestore (con possibili impatti positivi sia a livello di CdP-Servizi, che di minor costi trasferiti sul pedaggio);
- la necessità di introdurre per ogni intervento di investimento opportuni indicatori quantitativi di misure prestazionali obiettivo (velocità di regime e affidabilità dell'esercizio, soddisfazione dell'utente; la capacità della rete, la gestione degli *asset*, i livelli di sicurezza intrinseca delle opere infrastrutturali e dei sottosistemi oggetto di intervento, i livelli di protezione ambientale), nonché un adeguato monitoraggio su tempi e costi di realizzazione, anche ai fini dell'aggiornamento dinamico della contabilità regolatoria e del Registro dei Beni del gestore;
- la necessità che all'interno del Contratto di Programma venga fatta esplicita menzione del Registro dei Beni del gestore, introducendo l'obbligo di aggiornare lo stesso Registro sia durante la costruzione, sia al termine del progetto d'investimento, evidenziando il contributo dello Stato e la proprietà dei beni, ai sensi dell'articolo 15, comma 8, del d.lgs. n. 112/2015, e, nell'ambito degli obblighi di contabilità regolatoria definiti nel titolo IV della delibera n. 96/2015 dell'ART, si prevedano specifici indicatori sul livello di sfruttamento commerciale del rilevante patrimonio rientrante nella disponibilità di RFI.

Nel corso del mese di marzo 2018, RFI ha evidenziato le criticità, a carico del proprio bilancio, dovute al definanziamento sulle risorse destinate al CdP-Servizi 2016-2021 MIT-RFI (operato a valere sul capitolo 1541 del bilancio dello Stato, pari a circa 100 milioni annui a partire dal 2019 deciso con la legge n. 205 del 27 dicembre 2017 *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale 2018-2020"*, c.d. Legge di Bilancio 2018), ritenendo necessario, in assenza di nuove risorse a beneficio del CdP-S, recuperare tale mancato introito attraverso il canone di accesso all'infrastruttura, utilizzando appositi decreti ministeriali o misure regolatorie.

RFI basa la sua richiesta di aggiornamento del canone - invece del definanziamento deciso sul bilancio dello Stato 2018 - sull'articolo 18 del d.lgs. n. 112/2015 e, in particolare, sulla misura 22 della delibera ART n. 96/2015 in base alla quale: *"Eventuali maggiorazioni del canone sono possibili sulla base delle seguenti specifiche prescrizioni normative: [...] iii. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ferma restando la verifica di sostenibilità a cura dell'Autorità, potrà prevedere, con proprio decreto, coefficienti di maggiorazione da applicare nel caso di gravi disequilibri economici ai conti del GI, generati da eventi straordinari ed imprevedibili; nell'applicazione di tali coefficienti i Ministeri competenti terranno conto dei prospetti di Contabilità Regolatoria redatti dal Gestore nel rispetto dei principi e dei criteri dettati dall'Autorità".*

Nel caso in cui il MIT e il MEF decidessero di attivare tale meccanismo, è dunque previsto che l'Autorità verifichi la reale sussistenza del "grave disequilibrio economico" a carico del Gestore, tenuto conto della dinamica effettiva dei suoi costi di produzione, in un mercato caratterizzato da volumi di traffico crescenti, con conseguente positivo impatto sulla dinamica dei ricavi da traffico, sia per il Pacchetto Minimo di Accesso che per gli altri servizi forniti alle Imprese ferroviarie.

A tale proposito, va inoltre ricordato quanto segue:

- 1) il combinato disposto dei citati d.lgs. n. 112/2015 e delibera ART n. 96/2015, consentendo tra l'altro l'allineamento del periodo regolatorio tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria con il periodo di vigenza dei contratti di programma tra lo Stato e il Gestore, configura un impianto normativo-regolatorio le cui caratteristiche di prevedibilità e stabilità costituiscono una prerogativa di fondo da preservare ai fini di un adeguato sviluppo del sistema ferroviario;
- 2) un aumento imprevisto dei canoni costituirebbe un evidente elemento di perturbazione della programmazione industriale delle imprese ferroviarie che, anche in ragione degli ingenti investimenti

che caratterizzano il settore, necessitano di un periodo di programmazione adeguatamente esteso nel tempo;

- 3) una modifica del livello dei canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria determinerebbe sicuramente l'attivazione di numerosi contenziosi amministrativi, rischiando di generare un ulteriore elemento di turbativa allo sviluppo del mercato.

Giova infine rilevare che il significativo aumento del traffico ferroviario registrato, in particolare, nei segmenti di mercato relativi al trasporto passeggeri ad alta velocità e al trasporto merci, oltre a determinare rilevanti extraprofitti a beneficio del Gestore, conferma l'efficacia dell'impianto regolatorio introdotto con la predetta delibera n. 96/2015, inducendo ulteriormente a ritenere inopportuna l'introduzione di elementi di potenziale squilibrio dello *status quo*.

2.3.6. Analisi e pareri sulle linee guida emesse da ANSF

Come noto, a differenza di quanto avviene in altri sistemi nazionali (ad esempio, quello UK), in Italia, le competenze in materia di regolazione economica del trasporto ferroviario non si estendono all'ambito della sicurezza riferibile agli standard tecnici (*safety*), per il quale l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria mantiene competenza esclusiva. Diverso ancora è l'assetto delle competenze relativo alla sicurezza riferibile all'ordine pubblico (*security*), per il quale la competenza è della Polizia ferroviaria.

I profili di regolazione di competenza, rispettivamente, dell'Autorità e dell'ANSF, tuttavia, presentano punti di contatto che il legislatore europeo e nazionale hanno ritenuto di regolare espressamente. Conseguentemente, e più specificamente, sulla base delle norme istitutive dell'Autorità e di quelle successive contenute nel d.lgs. n. 112/2015 di recepimento della direttiva 2012/34/EU Recast, i rapporti tra Autorità e ANSF sono regolati come segue.

Da un lato, l'art. 37, comma 4, del d.l. n. 201/2011 prevede che «*gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica*». Dall'altro, l'art. 37, commi 4 e 5 del d.l. n. 112/2015, prevedono rispettivamente che «*L'organismo di regolazione collabora strettamente 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, ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*» e che «*Ai fini delle attività di cui al comma 4, le autorità di cui al comma 4 elaborano congiuntamente un quadro per la cooperazione e lo scambio di informazioni che consenta di evitare conseguenze negative sulla concorrenza o sulla sicurezza nel mercato ferroviario. Tale quadro include un meccanismo che consenta all'organismo di regolazione di fornire all'autorità nazionale di sicurezza e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la concorrenza nel mercato ferroviario, e che permetta all'autorità nazionale di sicurezza di fornire all'organismo di regolazione e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la sicurezza. Fatta salva l'indipendenza di ogni autorità nell'ambito delle rispettive prerogative, l'autorità competente esamina dette raccomandazioni prima di adottare una decisione. Se l'autorità competente decide di discostarsi dalle raccomandazioni, ne fornisce la motivazione*».

Per dare esecuzione alle disposizioni che precedono e strutturare, nel rispetto dell'indipendenza e autonomia delle parti, le forme di collaborazione prefigurate dalla legge, tra le due Istituzioni è stato siglato in data 24 maggio 2018 uno specifico protocollo di intesa.

Nelle more della sottoscrizione del protocollo, nel periodo di riferimento, ANSF ha consultato l'Autorità nel corso di taluni procedimenti di adozione di documenti posti in consultazione, e in particolare, in quelli relativi:

- alla adozione di “*Linee guida per l'attestazione delle Officine di manutenzione dei veicoli ferroviari diversi da carri*”, con le quali si estendono alle officine di manutenzione dei veicoli ferroviari diversi la possibilità della certificazione volontaria prevista dal Regolamento (UE) n. 445/2011 per le officine di

manutenzione dei carri ferroviari, e sul quale non sono stati rilevati ostacoli di natura regolatoria rilevanti per l'Autorità;

- alla revisione delle *“Linee guida per la qualifica dei Verificatori indipendenti di sicurezza (VIS)”*, definiti questi ultimi come *«organismi incaricati di valutare la conformità di un componente ai requisiti di omologazione relativi alla sicurezza ad esso applicabili e l'idoneità all'impiego dello stesso, e/o di istruire la procedura per l'omologazione»*, che l'Autorità ha ritenuto non integrare elementi rilevanti ai fini dell'esercizio delle sue competenze;
- nel progetto di revisione delle *“Linee guida per la qualifica del personale addetto ai Controlli non distruttivi (CND)”*, al cui riguardo, al momento della redazione del presente Rapporto, sono in corso valutazioni.

2.3.7. Monitoraggio sulla gestione della circolazione ferroviaria normale

Nel periodo di riferimento a cui si riferisce il presente Rapporto, l'ART è stata impegnata, per la prima volta, in attività di verifica della congruenza dei comportamenti tenuti dal gestore della rete e dalle IF rispetto a quanto stabilito nel prospetto informativo della rete.

Le attività di cui sopra costituiscono un'anticipazione rispetto all'applicazione – conseguente all'emanazione dei regolamenti e delle direttive della Commissione Europea che costituiscono il c.d. IV pacchetto ferroviario, con particolare riferimento alla direttiva 2016/2370, che modifica la direttiva n. 2012/34/UE Recast – di quanto previsto al novellato art. 56 della suddetta direttiva Recast, che prevede un ampliamento delle competenze degli Organismi di regolazione nazionali agli aspetti relativi all'esame di condotte del gestore o delle IF attinenti la gestione della circolazione ferroviaria che possano risultare pregiudizievoli per eventuali portatori di interessi.

Le attività di cui sopra hanno riguardato:

- analisi di anomalie in presenza di circolazione perturbata (ad esempio fermi treno in linea, interruzioni di linea, variazioni di percorso a seguito incidenti e/o lavori programmati) verificatesi durante l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario, sia passeggeri che merci;
- analisi delle procedure applicate nella gestione operativa delle anomalie da parte del gestore dell'infrastruttura e delle IF (ad esempio procedure di soccorso e di istradamento treni).

Alcune attività sono state svolte in ambito nazionale in collaborazione con l'ANSF e le connesse tematiche sono state trattate in ambito internazionale nel quadro della collaborazione tra i diversi Organismi di regolazione europei.

In particolare, a seguito dell'interruzione della circolazione ferroviaria tra Basilea e Karlsruhe, nei pressi di Rastatt, avvenuta nel mese di agosto 2017, che ha causato l'interruzione dei transiti sulla direttrice del Corridoio Reno-Alpino (RFC1) per circa due mesi, determinando enormi danni sia economici sia d'immagine al trasporto internazionale delle merci su ferro, sono stati istituiti numerosi tavoli tecnici al fine di valutare nel dettaglio quanto occorso in modo da trarne benefici e proporre soluzioni concrete per gestire in futuro eventi simili e per migliorare l'attuale performance dei Corridoi Merci. La gestione operativa, durante l'interruzione di Rastatt, ha mostrato un significativo grado di vulnerabilità, non solo in termini di procedure di gestione degli eventi contingenti connessi, come nel caso in questione, a fenomeni di degrado infrastrutturale, ma soprattutto in termini d'interoperabilità dal punto di vista tecnologico e della normativa di esercizio; problematiche che hanno reso difficoltosa la deviazione del traffico su itinerari alternativi.

Anche gli Organismi di regolazione europei, nell'ambito dell'attività di IRG-Rail, hanno approfondito l'analisi sull'evento “Rastatt”, in particolare in occasione del IRG-Rail “Rail Freight Forum”, organizzato l'8 settembre 2017 a Zurigo, nell'ambito del quale un'intera sessione è stata dedicata alla discussione, allargata agli stakeholders coinvolti, di tutte le criticità che l'incidente sul RFC1 ha messo in evidenza, rendendo evidente come l'incapacità nel saper gestire efficacemente simili eventi possa compromettere il perseguimento degli obiettivi di diversione modale del trasporto merci dalla gomma al ferro.

Tra gli elementi cardine individuati per il ripetersi di situazioni analoghe vi è la previsione di redigere *contingency plan* internazionali per la gestione di perturbazioni alla circolazione che si protraggano per più

giorni e che producono un impatto rilevante su relazioni di traffico internazionale. Tramite l'adozione dei citati *contingency plan* i gestori dell'infrastruttura dovrebbero perseguire il miglioramento delle capacità di coordinamento sia nella gestione dell'evento, sia nel garantire un adeguato flusso informativo verso gli *stakeholders*. Inoltre "Rastatt" ha sancito la necessità di accelerare l'implementazione dei sistemi d'interoperabilità attivi nell'ambito del sistema dei corridoi merci, monitorando costantemente l'avanzamento del piano di sviluppo europeo dell'ERTMS e sollecitando i gestori, le IF e le agenzie nazionali della sicurezza ferroviaria, coordinate dall'ERA, a operare uno sforzo comune per individuare soluzioni reali e immediate che aiutino a superare il problema delle *cross-acceptance*, sotto l'aspetto delle regole di esercizio, della lingua utilizzata nelle comunicazioni operative (inglese come seconda lingua obbligatoria) e della certificazione del materiale rotabile nelle sezioni di confine.

L'attività in ambito corridoi ferroviari merci non ha riguardato soltanto le problematiche illustrate poc'anzi, ma si è focalizzata anche su altre tematiche rilevanti. Tra queste spiccano l'analisi dei nuovi prodotti commerciali per l'accesso alla rete proposti dagli RFC, al fine di garantire maggiore attenzione alle richieste a breve termine, e l'individuazione, da parte degli organismi di Regolazione, di *Key Performance Indicators* (KPIs), che aiutino a monitorare annualmente i risultati raggiunti dagli RFCs nelle attività strategiche dell'allocazione della capacità, della gestione del traffico, e, in generale, della *customer satisfaction* del cliente. I suddetti KPIs riprendono parte degli indicatori già individuati dai Gestori Infrastruttura in ambito *Rail Net Europe* (RNE), andando ad approfondire alcuni elementi di maggior valenza sotto l'aspetto della regolazione ferroviaria.

2.4. L'accesso alle infrastrutture autostradali

In ambito autostradale, le norme istitutive dell'Autorità contengono disposizioni di diversa portata.

Da un lato prevedono che l'Autorità individui gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali e applichi, nell'apprezzamento dell'efficienza delle gestioni medesime, il metodo della competizione per confronto. Nel corso della propria attività, l'Autorità ha dato esecuzione a tali disposizioni definendo, sin dalle fasi immediatamente successive alla entrata in operatività e a partire da un confronto con i vertici dell'associazione rappresentativa dei concessionari, AISCAT, nonché da una dettagliata e laboriosa ricognizione dei dati tecnico-economici delle società relative al decennio precedente, una metodologia per la determinazione delle frontiere stocastiche di efficienza delle gestioni autostradali. Applicando tale metodologia, l'Autorità ha definito gli ambiti ottimali di tali gestioni, individuando un intervallo di lunghezza delle tratte (compreso tra 180 e 315 chilometri) al di sopra e al di sotto del quale non si registrano apprezzabili guadagni di efficienza, determinato il parametro di efficienza X di produttività in linea con la performance media del settore, che ogni concessionario dovrebbe conseguire in un dato periodo, ed enucleato le componenti di costo da porre a base dell'eventuale riconoscimento di adeguamenti tariffari (delibera del 23 giugno 2016 n. 70/2016).

Dall'altro, tuttavia, là dove esse dispongono che l'Autorità provveda a definire gli schemi di concessione e i sistemi tariffari basati sul *price cap* con determinazione della X su base quinquennale, le stesse norme istitutive precisano che tale funzione attiene alle "nuove concessioni" con esclusione, quindi delle concessioni in essere, la cui disciplina afferente la regolazione economica rimane di competenza del CIPE³¹. La distinzione si discosta, incidentalmente, dalle previsioni relative ad altri ambiti del settore dei trasporti contenute nel medesimo insieme di norme istitutive dell'Autorità.

Come meglio illustrato nei paragrafi successivi, l'attivazione di questa competenza dipende da un'espressa richiesta del concedente, che ha sinora riguardato due insiemi di casi oggetto di provvedimenti dell'Autorità nel periodo di riferimento. Le metodologie sviluppate dall'Autorità trovano, conseguentemente, applicazione in fattispecie limitate rispetto a quelle per le quali essa potrebbe, invece, rilevare ai fini della formulazione di

³¹ Inoltre, nel caso dell'affidamento di concessioni con il metodo dell'*in house providing* (e con particolare riferimento a quelli relativi alle tratte autostradali attualmente gestite in proroga dalle società Autostrada del Brennero S.p.a. e Autovie Venete S.p.a.), le attribuzioni del CIPE e dell'Autorità sono state oggetto di una ulteriore ridistribuzione avendo previsto che ART esprima un parere sullo schema di convenzione oggetto di approvazione da parte del CIPE.

scelte compiutamente informate da parte del concedente (a titolo d'esempio, gli aggiornamenti annuali dei livelli dei pedaggi) riducendo così, peraltro, il rischio di sovracompenzazioni, di recente prefigurato nell'ambito di un'indagine che la Corte dei Conti dedica specificamente ai concessionari autostradali (v. *infra*).

2.4.1. Elementi dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio nell'affidamento con gara delle tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21 Torino-Alessandria-Piacenza

Nel mese di ottobre 2016, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto all'Autorità di acquisire lo schema di concessione da porre a base di gara, ai fini dell'individuazione del nuovo concessionario avente il compito di gestire le tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià, Sistema Tangenziale di Torino e diramazione Torino-Pinerolo.

Al momento, le citate tratte autostradali sono gestite in regime di proroga, fino all'individuazione del nuovo concessionario che risulterà aggiudicatario della procedura di gara, dalla società ATIVA S.p.A., in quanto la relativa concessione è scaduta il 31 agosto 2016.

In esito a tale richiesta, l'ART ha pertanto avviato, con delibera del 30 novembre 2016 n. 142/2016, uno specifico procedimento.

Tuttavia, nel corso dell'istruttoria sono emerse alcune criticità connesse alla dimensione chilometrica delle tratte autostradali oggetto dell'affidamento, la cui estesa complessiva, pari a circa 156 km, è inferiore all'ambito ottimale di gestione, compreso tra 180 e 315 km, come specificato in premessa.

Tali criticità sono state rappresentate al concedente, il quale, dopo aver preso atto delle stesse, ha ritenuto opportuno prevedere un unico procedimento di gara che contempli l'affidamento in concessione congiunto sia delle menzionate tratte autostradali, sia della tratta autostradale A21 Torino-Alessandria-Piacenza, la cui concessione è scaduta il 30 giugno 2017.

Alla luce di tali novità, il concedente ha pertanto chiesto all'ART di acquisire lo schema di concessione da porre alla base della gara per l'affidamento congiunto delle suddette tratte autostradali.

L'ART, nel mese di maggio 2017, da un lato ha archiviato (cfr. delibera n. 82/2017) il procedimento avviato con la citata delibera n. 142/2016, dall'altro (cfr. delibera n. 83/2017) ha avviato il procedimento per definire sia lo schema di concessione da porre a base di gara per l'affidamento della concessione delle tratte autostradali A5, A4/5, Sistema Tangenziale di Torino, diramazione Torino-Pinerolo e A/21 Torino-Alessandria-Piacenza, sia il relativo sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività "X" a cadenza quinquennale.

Dopo l'avvio del nuovo procedimento è stata indetta una consultazione pubblica (cfr. delibera n. 86/2017) su uno schema di atto di regolazione afferente le tematiche in questione.

Il procedimento in argomento è stato poi concluso in data 28 settembre 2017, con delibera n. 119/2017, che ha approvato sia gli elementi per la definizione dello schema di concessione da inserire nel bando di gara sia il sistema tariffario di pedaggio delle menzionate tratte autostradali.

Nel merito, gli elementi individuati come essenziali ai fini della definizione dello schema di concessione da porre a base di gara riguardano: l'oggetto dell'affidamento, la durata della concessione, l'allocazione del rischio traffico, gli obiettivi di qualità del servizio, l'allocazione dei rischi di progettazione e costruzione, la regolazione tariffaria e i relativi obblighi informativi e la revisione del Piano Economico Finanziario.

Per quanto concerne, invece, i profili di regolazione economica, il sistema tariffario di pedaggio individuato è basato sul metodo del *price cap* e sulla determinazione dell'indicatore di produttività a cadenza quinquennale. Il sistema in questione definisce, tra l'altro, l'individuazione delle attività pertinenti e i criteri di ammissibilità dei costi e degli investimenti, le modalità di determinazione del capitale investito netto e del relativo tasso di remunerazione, la dinamica tariffaria e della produttività, i meccanismi incentivanti e le

penalità, in relazione ai livelli della qualità del servizio e degli investimenti, gli obblighi di separazione contabile dei costi e di contabilità regolatoria e le modalità di monitoraggio annuale.

Il sistema tariffario così individuato è del tutto innovativo e sostituisce la previgente disciplina contenuta nella delibera CIPE n. 39/2007. Esso si caratterizza, in particolare, per una maggiore chiarezza e trasparenza delle sue componenti, articolandosi in una componente tariffaria di gestione (che consente, tra l'altro, la copertura dei costi operativi, comprese le manutenzioni ordinarie) e in una componente tariffaria di costruzione (che ammette, tra l'altro, il recupero dei costi di investimento, incluso l'eventuale valore di subentro).

Inoltre, il nuovo sistema consentirà al concedente di effettuare analisi comparative tra le varie gestioni, rendendo agevole la previsione di un meccanismo automatico di adeguamento tariffario che, oltre a comportare l'immediato recupero degli investimenti non realizzati, permetterà anche, alla scadenza della concessione, di evitare che i concessionari in regime di proroga possano indebitamente beneficiare di incrementi tariffari che incorporino anche investimenti già realizzati.

La delibera n. 119/2017 è stata impugnata dinanzi al TAR sia dalla società concessionaria ATIVA S.p.A. – che ne contesta la presunta incompatibilità con la decisione (non ancora adottata) del MIT sul nuovo piano economico finanziario e contesta, altresì, la decisione di accorpate le concessioni gestite da due società diverse (ATIVA e SATAP) sulla base dell'ambito ottimale di gestione ritenendo il sotteso modello econometrico eccessivamente rigido e astratto – che dall'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), ad avviso della quale l'Autorità non avrebbe il potere di determinare lo schema di concessione e il nuovo sistema tariffario di pedaggio, ma solo quello di esprimersi con un parere.

All'atto della conclusione della redazione del presente Rapporto, la gara per l'affidamento della concessione di cui al presente paragrafo non risulta ancora bandita.

2.4.2. Affidamenti *in house* delle concessioni relative alle autostrade A22 e A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia

Nel mese di gennaio 2018, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini dell'affidamento in concessione della gestione relativa alle tratte autostradali A22 e A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia, ha chiesto all'ART di acquisire lo schema di convenzione, ai sensi della norma istitutiva, da condividere con gli attuali concessionari da inviare successivamente al CIPE per l'approvazione.

Attualmente la tratta autostradale A22 Brennero-Modena è gestita da Autostrada del Brennero S.p.A. La relativa concessione è scaduta il 30 aprile 2014.

Le tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia sono gestite da Autovie Venete S.p.A.; la relativa concessione è scaduta il 31 marzo 2017.

In data 14 gennaio 2016, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sottoscritto con i rappresentanti delle amministrazioni pubbliche che rivestono la qualità di socio nelle società concessionarie sopra citate, due protocolli d'intesa aventi ad oggetto il percorso procedurale e le modalità tecnico - operative preordinate all'affidamento delle concessioni alle medesime amministrazioni (e per esse a un'impresa – nuova o esistente – da esse partecipata e controllata in modalità totalitaria) mediante il ricorso al modello dell'*in house providing*, nel rispetto delle disposizioni contenute nella direttiva 23/2014/UE e nel Codice dei contratti pubblici (in particolare gli artt. 5 e 178).

Il legislatore è recentemente intervenuto in materia con l'art. 13 bis del Decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, successivamente modificato dalla Legge di Bilancio 2018, che ha disposto, tra l'altro, quanto segue:

- le funzioni di concedente sono svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- le convenzioni di concessione hanno durata trentennale e sono stipulate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le Regioni e gli Enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa in data 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;
- le suddette convenzioni sono stipulate dopo l'approvazione da parte del CIPE e previa acquisizione del parere dell'ART di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione.

A seguito della richiesta del concedente, l'ART ha avviato due distinti procedimenti:

- il primo, il cui termine di conclusione è fissato al 30 giugno 2018, volto a definire il sistema tariffario dei pedaggi basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per l'affidamento *in house* della concessione relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena (delibera del 25 gennaio 2018 n. 2/2018);
- Il secondo, il cui termine di conclusione è fissato al 31 ottobre 2018, volto a definire il sistema tariffario dei pedaggi basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, per l'affidamento *in house* della concessione relativa alle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia (delibera del 25 gennaio 2018 n. 3/2018).

Dopo l'avvio di questi procedimenti, l'ART ha proseguito l'attività istruttoria che si sta esplicando anche attraverso le necessarie interlocuzioni con il Ministero concedente e con gli attuali concessionari³².

In particolare, con riguardo al primo dei due procedimenti, lo scorso 3 maggio è stata indetta la prevista consultazione sul sistema tariffario dei pedaggi definito dall'Autorità, la cui elaborazione ha tenuto conto di quanto definito con la delibera n. 119/2017, della quale parti sostanziali sono risultate applicabili anche al caso in specie, previa effettuazione dei necessari adattamenti. Gli elementi essenziali del sistema di pedaggio sono: il periodo regolatorio su base quinquennale, la distinzione delle attività soggette o meno a regolazione tariffaria, le modalità di determinazione ed evoluzione delle tariffe di pedaggio (costituite dalla somma delle componenti tariffarie di gestione, di costruzione e per oneri di concessione, previa individuazione e valorizzazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario, con applicazione del metodo del *price cap* a cadenza quinquennale per la componente gestionale), nonché la definizione di obblighi di separazione contabile e del relativo sistema di contabilità regolatoria.

2.4.3. Indagine della Corte dei Conti sullo stato delle concessioni autostradali

Nell'ambito di un'indagine su “*Lo stato delle concessioni autostradali*”, la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei Conti, con deliberazione n. 1/2018/G, ha richiamato, fra gli altri, anche i rilievi a suo tempo formulati dall'Autorità riguardo le concessioni autostradali in essere, per la quasi totalità assentite da decenni e senza l'esperimento di procedure competitive e risultato di scelte effettuate con un'ottica non attenta all'efficienza del settore e delle gestioni. Da tale assetto sarebbe infatti derivato un quadro disomogeneo e non sufficientemente trasparente sotto il profilo dei criteri, dei modelli tariffari applicati e dei sistemi di ammortamento degli investimenti, con riguardo ai correlati adeguamenti tariffari annuali, progressivamente assentiti dallo Stato ai singoli concessionari.

In quella stessa sede, la Corte ha invitato, insieme a tutte le pubbliche amministrazioni interessate e ai concessionari, anche l'ART a fornire una serie di elementi informativi rilevanti ai fini dello svolgimento dell'indagine in questione. Nel riscontrare la richiesta, l'Autorità ha ripercorso i provvedimenti già adottati e segnalato, in particolare, le specifiche iniziative intraprese ai fini del perseguimento delle finalità istituzionali di cui all'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. n. 201/2011.

³² A seguito di richiesta di parere avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito del quale si prevedeva la necessità di richiedere l'iscrizione nell'elenco dell'ANAC, ai sensi di quanto stabilito nei commi 1 e 2 dell'articolo 192 del codice dei contratti pubblici, dei soggetti concessionari che abbiano inteso avvalersi di proprie società strumentali *in house* per la gestione della concessione, il Consiglio di Stato, sulla base di una richiesta avanzata dalla Regione Autonoma Trentino –Alto Adige/Sudtirol- che in merito alla previsione ha affermato un orientamento divergente da quello ministeriale - ha accordato lo svolgimento di una audizione, prevista per il 20 giugno 2018, con i rappresentati della suddetta Regione Autonoma Trentino –Alto Adige/Sudtirol e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

A seguito dell'esame della documentazione pervenuta, la Corte ha successivamente ritenuto di condurre un ulteriore approfondimento istruttorio, invitando tutti i soggetti destinatari della prima richiesta, e in special modo i Ministeri competenti e le Società concessionarie, a fornire informazioni integrative, con particolare riferimento alle dinamiche economiche correlate all'esercizio delle concessioni.

2.5. L'accesso alle infrastrutture portuali

I decreti legislativi 4 agosto 2016, n. 169 e 13 dicembre 2017, n. 232, rispettivamente, di disciplina della *governance* delle autorità portuali e di correzione di talune delle norme di cui al medesimo d.lgs. n. 169/2016, che hanno modificato la legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante “*Riordino della legislazione in materia portuale*”, hanno tenuto conto dell’impianto della legge istitutiva dell’Autorità, che annovera le infrastrutture portuali tra quelle per le quali l’Autorità provvede a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie, anche in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci.

2.5.1. La revisione del Piano Nazionale Anticorruzione – Le autorità di sistema portuale

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, l’ART ha partecipato, insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alle AdSP del Mar Tirreno Centrale, del Mar Ionio e del Mar Adriatico Settentrionale, al tavolo tecnico istituito dall’Autorità Nazionale Anticorruzione con lo scopo di delineare – con riferimento alle Autorità di sistema portuale – le aree di attività maggiormente esposte al rischio di corruzione e di fornire le specifiche indicazioni per la predisposizione e gestione delle relative misure di prevenzione, i cui esiti sono confluiti in uno specifico capitolo dell’Aggiornamento 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione³³.

Nella parte del documento dedicata ai processi concernenti l’amministrazione delle concessioni e delle autorizzazioni, considerata area di rischio specifico, viene posto in evidenza il ruolo di regolazione economica dell’ART ai fini, tra l’altro, dell’adozione di criteri omogenei per la pertinenza e l’ammissibilità dei costi, la determinazione della durata delle concessioni e degli obblighi del concessionario, nonché delle altre tariffe per i servizi resi nei porti, includendo tali aspetti tra le misure tese a prevenire fenomeni corruttivi. È inoltre richiamata l’attività di regolazione dell’ART finalizzata alla definizione di un insieme di misure relative agli obblighi di separazione contabile, alla tenuta della contabilità regolatoria, nonché alla trasparenza dei costi sulla base dei quali vengono determinati canoni e tariffe.

2.5.2. Procedimenti su specifiche segnalazioni

Il 31 ottobre 2017 si sono conclusi i procedimenti individuali relativi alla verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture dei porti di Livorno, Civitavecchia e Genova, avviati il 16 marzo 2017 a seguito della ricezione di specifiche segnalazioni. Da questi procedimenti individuali, che costituiscono i primi interventi della ART in materia portuale, sono emersi sostanziali elementi di merito regolatorio di valenza generale.

Nell’ambito del procedimento relativo al porto di Livorno, avviato su segnalazione di una impresa portuale circa presunte condotte anticoncorrenziali poste in essere dalla competente Autorità portuale (oggi AdSP del Mar Tirreno Settentrionale), è emersa la necessità di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione dei soggetti titolari di concessioni di aree e banchine, tra l’altro mediante la predisposizione di un quadro di regole generali in materia di compatibilità dei traffici con lo scopo delle concessioni e dei piani d’impresa, nonché relativamente alla disciplina dei piani regolatori portuali.

Nell’ambito del procedimento relativo al porto di Civitavecchia, avviato su richiesta di un’agenzia marittima di attivazione dei poteri dell’ART relativamente alla decadenza/revoca della concessione di servizi d’interesse generale sottoscritta tra la competente Autorità portuale (oggi AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale), e una società impegnata in servizi di mobilità per i passeggeri, è emersa la necessità di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione da parte dei soggetti fornitori di servizi in regimi di mercato non concorrenziali, garantendo la trasparente commisurazione delle tariffe ai costi sottostanti e correlati dei servizi richiesti dagli utenti.

³³ [Aggiornamento 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione, Documento di consultazione](#).

Nell'ambito del procedimento relativo al porto di Genova, avviato in seguito alla segnalazione da parte di un'impresa portuale di una presunta violazione dei principi di equità e non discriminazione nell'accesso alle infrastrutture portuali da parte della competente Autorità portuale (oggi AdSP del Mar Ligure Occidentale), è emersa la necessità di garantire il rispetto di tali principi, nei confronti dei soggetti titolari di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali e concessioni di aree e banchine, tra l'altro mediante l'adozione di sistemi tariffari e/o canoni sulla base di opportuni parametri, nonché attraverso la predeterminazione, tramite apposite disposizioni regolamentari, degli elementi necessari per potere delineare le attività rientranti nella nozione di operazioni o servizi portuali.

2.5.3. Il procedimento generale di regolazione dei porti

Il 22 dicembre 2017, con delibera n. 156/2017, è stata indetta una consultazione pubblica su uno schema di atto di regolazione recante *"Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione"*, nell'ambito del procedimento avviato il 16 marzo 2017 e finalizzato all'adozione di un atto di regolazione contenente il quadro metodologico e i criteri da applicarsi all'intero sistema nazionale della portualità.

Le prime misure contenute nello schema di atto di regolazione posto in consultazione hanno riguardato le concessioni di aree e banchine portuali, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, nonché criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali.

La consultazione ha ricevuto contributi in forma scritta da parte di soggetti interessati, tra cui associazioni degli operatori economici di settore, singole imprese operanti nei porti, istituzioni accademiche. Una audizione innanzi alla ART, tenutasi in data 9 febbraio 2018, ha consentito ai partecipanti che ne hanno fatto richiesta di illustrare le proprie osservazioni al Consiglio.

In data 30 maggio 2018, con delibera n. 57/2018, l'Autorità ha emanato la versione finale del suddetto atto di regolazione.

Tabella 6. Schema dell'analisi di impatto della regolazione della delibera sulla definizione di metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali

Argomento	Consultazione pubblica su metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.
Contesto normativo	La riforma della legge 84/1994 operata col d.lgs. n. 169/2016 ha introdotto 16 Autorità di Sistema Portuale che subentrano per competenze e funzioni alle precedenti 24 Autorità Portuali. Il Reg. (UE) 2017/352 stabilisce norme comuni per la fornitura di servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.
Motivazioni alla base dell'intervento	Nonostante le nuove legislative, rimangono inalterate le problematiche relative al rilascio delle autorizzazioni per le attività portuali e le concessioni di aree e banchine demaniali, finora gestite con modalità non uniformi e non proprie di un libero mercato, come peraltro affermato dal Consiglio di Stato nel suo parere n. 1505/2016.
Ambito di intervento	Tutti i porti italiani amministrati dalle Autorità di Sistema Portuale (in totale 57 porti).
Obiettivi generali e specifici	Concorrere al miglioramento delle gestioni con metodologie volte a incentivare la concorrenza e l'efficienza produttiva che inducano effetti positivi sulle tariffe dei servizi e delle operazioni portuali.
Definizione delle opzioni alternative	Sono stati identificati 6 temi specifici oggetto di AIR: <ul style="list-style-type: none"> - Individuazione e destinazione delle aree e banchine portuali. - Affidamento delle concessioni di aree e banchine portuali. - Individuazione delle attività soggette al rilascio delle autorizzazioni. - Criteri e modalità per il rilascio delle autorizzazioni. - Determinazione di canoni e tariffe. - Verifica sui meccanismi incentivanti e criteri di contabilità regolatoria.

	Per ciascuno di questi temi non vengono esaminate opzioni alternative ma si effettua unicamente un riscontro della presenza di un impatto positivo dell'opzione regolatoria rispetto allo <i>status quo</i> non regolato.
Individuazione dell'opzione scelta	L'opzione regolatoria è stata valutata su base qualitativa stimando l'impatto complessivamente atteso su alcuni elementi fondamentali: trasparenza, non discriminazione, accessibilità, efficienza produttiva, controllo dei prezzi.
Documento completo	Schema di AIR , delibera n. 156/2017; Schema di AIR , delibera n. 57/2018.

2.6. L'accesso alle autostazioni

Partendo dalle competenze dell'Autorità in materia di regolazione dell'accesso alle infrastrutture così come definite nella norma istitutiva d.l. n. 201/2011 è emersa l'esigenza di un nuovo ambito di regolazione riguardante l'accesso alle autostazioni, non ancora oggetto di specifiche politiche pubbliche ma estremamente rilevante per mercati in cambiamento e interessati da concorrenza modale. Rileva, infatti, da un lato il ruolo che le autostazioni possono rivestire ai fini del soddisfacimento delle esigenze di mobilità pubblica e di un adeguato sviluppo del *network* integrato del trasporto pubblico, e dall'altro lato l'assenza di una normativa *ad hoc* in materia di accesso alle autostazioni, con conseguente frammentazione della regolazione a livello regionale/locale o addirittura mancanza totale di riferimenti.

L'Autorità, con delibera del 6 luglio 2017 n. 91/2017, ha pertanto avviato un procedimento per la definizione di misure regolatorie per assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni, che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi.

Il procedimento si basa sugli esiti di un'indagine conoscitiva svolta dall'ART nei primi mesi del 2017, relativa ai profili regolatori inerenti il mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga distanza, nonché su alcune segnalazioni pervenute da parte del MIT e di alcuni vettori interessati, che hanno fatto emergere situazioni di potenziale criticità di accesso ad alcune significative autostazioni nel territorio nazionale.

Di conseguenza, l'adozione di appropriate misure regolatorie di accesso alle autostazioni è presupposto determinante per garantire l'effettiva concorrenza tra le imprese e promuovere lo sviluppo del mercato dei servizi interessati, scongiurando potenziali abusi di posizione dominante da parte dei gestori e assicurando che i servizi di trasporto interessati, in particolare se di portata internazionale, siano efficienti e adeguati rispetto alle esigenze di mobilità dei passeggeri, anche in termini di accessibilità fisica per tutte le tipologie di utenti, comprese le persone a mobilità ridotta.

Con delibera del 5 ottobre 2017 n. 121/2017 è stata quindi indetta una consultazione pubblica su un primo schema di atto di regolazione, con relativa audizione degli *stakeholders*, nell'ambito del quale i soggetti interessati hanno potuto formulare osservazioni e suggerimenti sulle misure regolatorie proposte. In relazione agli esiti della consultazione e delle conseguenti valutazioni e approfondimenti sviluppati dall'Autorità, le singole misure sono state riformulate, modificate e integrate, con lo scopo di meglio definire il quadro di riferimento in relazione agli obiettivi, all'oggetto e ai destinatari dell'atto regolatorio; con delibera del 12 marzo 2018 n. 27/2008 si è quindi aperta una seconda fase di consultazione pubblica sull'innovato schema di atto di regolazione.

Il procedimento si è concluso con la delibera del 30 maggio 2018 n. 56/2018 di approvazione e contestuale entrata in vigore dell'atto di regolazione, composto da nove misure, finalizzate a disciplinare:

1. le modalità di identificazione delle autostazioni interessate e i soggetti che devono applicare i criteri di regolazione individuati, ovvero i gestori delle autostazioni;
2. il Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA), ovvero il documento predisposto da ciascun gestore ai fini di garantire, nella massima trasparenza, le condizioni di equità e non discriminazione di accesso all'autostazione; nel PIA sono in particolare riportate, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità, le condizioni di utilizzo della capacità, degli spazi e dei servizi presenti in autostazione, le condizioni economiche per accedere agli spazi e ai servizi offerti dall'infrastruttura, le caratteristiche di accessibilità fisica dell'autostazione, con particolare riferimento alle modalità di accesso e assistenza delle PMR, le condizioni di accessibilità commerciale, in termini di disponibilità di adeguate biglietterie per la vendita dei titoli di viaggio necessari a usufruire di tutti i servizi di trasporto afferenti all'autostazione;

3. le informazioni che il gestore rende disponibili all'interno dell'autostazione, nonché le relative modalità di diffusione e di coinvolgimento dei vettori interessati, fatti salvi gli obblighi in capo a ciascun vettore e gestore ai sensi dell'art. 25 del Regolamento (UE) n. 181/2011;
4. le modalità di monitoraggio delle condizioni di accesso alle autostazioni adottate dall'Autorità, al fine di verificare il rispetto delle disposizioni definite dai gestori nei rispettivi PIA, in conformità ai criteri di cui alle misure precedenti;
5. le modalità e i tempi di applicazione della disciplina regolatoria, al fine di garantire adeguati tempi di attuazione, in relazione ai soggetti coinvolti, e consentire all'Autorità di adottare gli opportuni strumenti di vigilanza ed eventuale intervento, atti ad assicurare il rispetto delle misure adottate.

Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con delibera n. 136/2016.

Tabella 7. Schema dell'analisi di impatto della regolazione della delibera in materia di accesso alle autostazioni

Argomento	Misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni.
Contesto normativo	La normativa nazionale e comunitaria esistente è incentrata sui servizi di autotrasporto e non fornisce direttive riguardo le autostazioni. Si rileva come nella maggior parte delle norme regionali il tema sia solo accennato, mentre in altre esso non risulta proprio presente.
Motivazioni alla base dell'intervento	Esistono criticità nelle condizioni di accesso alle autostazioni che talvolta possono determinare situazioni discriminatorie nei riguardi di determinati vettori, tipologie di servizi, soprattutto se alla stessa autostazione afferiscono servizi automobilistici sia MLP sia TPL, o categorie di utenti, con particolare riferimento alle PMR.
Ambito di intervento	<p>Le misure si applicano alle autostazioni in cui vi è connessione tra servizi automobilistici di trasporto a media-lunga percorrenza (nazionali o regionali) e una o più modalità/tipologie di servizi di trasporto, anche di diversa natura.</p> <p>Le autostazioni possono essere altresì individuate da Regioni/Province autonome in relazione al bacino di mobilità interessato, in particolare se site in corrispondenza di stazioni ferroviarie, porti, aeroporti o capolinea di metropolitana.</p> <p>Molte delle autostazioni presenti sul territorio nazionale sono gestite direttamente dai Comuni oppure da soggetti (società <i>in-house</i>, partecipate o imprese private) incaricati dai Comuni di effettuare il servizio TPL.</p> <p>Dai dati raccolti presso 20 tra i maggiori vettori italiani di servizi MLP, riguardanti 79 autostazioni di 71 città italiane, risulta che i passeggeri in transito che utilizzano servizi a mercato sono passati dai poco più di 2 milioni del 2015, agli oltre 7 milioni del 2016.</p>
Obiettivi generali e specifici	Individuare criteri e principi atti a garantire condizioni tecnico-economiche di accesso alle autostazioni in grado di scongiurare qualsiasi pregiudizio all'utilizzo di queste infrastrutture da parte dei vettori interessati e dei passeggeri.
Definizione delle opzioni alternative	Sono stati identificati 12 temi specifici oggetto di AIR, raggruppati in 5 macro-aree: ambito di applicazione, ripartizione della capacità, <i>pricing</i> , biglietteria e qualità dei servizi. Per ciascuno di essi: <ul style="list-style-type: none"> - nel documento posto in 1^a consultazione (delibera n. 121/2017) sono state esaminate 3 opzioni di regolazione (di impatto leggero, moderato e forte), oltre allo <i>status quo</i>; - in quello posto in 2^a consultazione (delibera n. 27/2018) una nuova la proposta regolatoria, elaborata dagli uffici a valle della prima consultazione, è stata confrontata con la proposta regolatoria precedentemente sottoposta; - in quello allegato all'Atto di regolazione (delibera n. 56/2018) la decisione regolatoria finale è stata confrontata con le proposte sottoposte a 1^a e 2^a consultazione.
Individuazione dell'opzione scelta	La scelta dell'opzione preferita per ciascuno dei temi esaminati è stata effettuata in base ad una valutazione qualitativa dell'impatto atteso in termini di: trasparenza, non discriminazione, accesso alle infrastrutture, condizioni di qualità, contenuto degli schemi di contratto, efficienza produttiva, criteri per le tariffe e oneri incrementali.

Documento completo	Schema di AIR , delibera n. 121/2017; Schema di AIR , delibera n. 27/2018; Schema di AIR , delibera n. 56/2018.
--------------------	---

3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

Per quanto concerne l'attività di regolazione dei servizi di trasporto, l'Autorità ha monitorato gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale regionale e nazionale ai fini dell'applicazione delle proprie misure regolatorie, con particolare riferimento alla delibera n. 49/2015, di cui ha avviato anche il procedimento di sua revisione, e sugli affidamenti diretti ferroviari ha adottato una segnalazione congiunta con altre Autorità. Ha quindi avviato appositi procedimenti per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo passeggeri e delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare e via ferrovia, connotati da oneri di servizio pubblico, portando a compimento un primo atto di regolazione per il settore ferroviario. Ha fornito, inoltre, pareri in materia di trasporto pubblico locale non di linea e, con riferimento alle metodologie, ha avviato un procedimento per la definizione dei criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Tali tematiche sono trattate nei paragrafi che seguono.

Nel corso del periodo di riferimento, l'Autorità ha inoltre partecipato, attraverso propri rappresentanti, nominati in qualità di auditori, alle riunioni dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale e alle attività del Gruppo di Lavoro, di supporto al medesimo Osservatorio, di esame delle problematiche connesse alla gestione della piattaforma informatica Web, contenente i dati trasportistici ed economico-finanziari dei servizi TPL acquisiti dalle imprese e dagli enti committenti titolari di contratti di servizio. Questa banca dati, di rilevante interesse per l'Autorità sia per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali che per l'attività regolatoria sopra descritta, è articolata a livello territoriale ed è finalizzata al monitoraggio dell'andamento del settore, al calcolo degli indicatori necessari alla ripartizione del Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale tra le Regioni a statuto ordinario e a supportare proposte di modifica/riforma della normativa di settore. Le attività condivise all'interno del Gruppo di Lavoro hanno riguardato, tra l'altro, le seguenti tematiche:

- ricognizione della normativa vigente ai diversi livelli comunitario, nazionale, regionale e locale nei diversi ambiti del trasporto pubblico;
- definizione di ulteriori indicatori rappresentativi del settore;
- implementazione futura della piattaforma con la rilevazione di ulteriori dati, da acquisire dalle imprese sub-affidatarie di servizi TPL, dai soggetti titolari dei sistemi di tariffazione integrata e dai gestori di infrastruttura;
- attività di collaborazione con altri soggetti (ISTAT per la rilevazione di dati demografici e di domanda, Istituti Universitari per la rilevazione di dati sui costi standard, ecc.) per l'implementazione di specifiche analisi/attività.

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

La delibera n. 49/2015 ha definito le *"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"*.

Ai sensi dell'art. 1, comma 3, della delibera, che prevede un periodo di osservazione di 36 mesi dei nuovi affidamenti e dei relativi Contratti di servizio (Cds), l'Autorità ha proceduto a monitorare l'applicazione delle misure regolatorie nell'ambito delle nuove procedure di affidamento sia tramite gara, sia con modalità dirette e *in house*, analizzando i relativi atti adottati dagli enti affidanti nel settore ferroviario e nel trasporto su gomma.

Successivamente all'adozione della delibera sopra citata, nel panorama legislativo sono inoltre intervenuti significativi mutamenti, che hanno coinvolto il quadro normativo di riferimento sia a livello europeo, sia a

livello nazionale, soprattutto per quanto attiene le nuove disposizioni del d.l. n. 50/2017 e del Regolamento (UE) n. 2338/2016.

In esito a quanto sopra, si è quindi ritenuto opportuno avviare un procedimento di revisione delle misure regolatorie della vigente delibera n. 49/2015, mediante la delibera del 31/10/2017 n. 129/2017, che ha fissato la conclusione del procedimento al 20/12/2018 (*infra*, § 3.1.2).

In particolare, con il Regolamento (UE) n. 2338/2016 è stato modificato, a decorrere dal 24 dicembre 2017, il Regolamento (CE) n. 1370/2007. Fermo restando il principio generale dell’obbligo di gara per l’affidamento dei contratti di servizio pubblico, nel trasporto ferroviario è stata introdotta una diversa regolamentazione delle possibilità di deroga che consente agli enti affidanti, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, di procedere all’affidamento diretto dei contratti stessi. In particolare, fino al 2 dicembre 2019, il regolamento prevede l’affidamento diretto per i servizi pubblici ferroviari secondo le regole attuali, per una durata massima di 10 anni prorogabile del 50% in presenza di investimenti dell’operatore. Nella tabella che segue è riportata una sintesi relativa alle fattispecie di affidamento diretto previste dal nuovo regolamento.

Preme rilevare in tale ambito come, anticipando l’innovazione del quadro normativo applicabile, la citata delibera n. 49/2015 contempla già alcune specifiche disposizioni introdotte dal citato Regolamento (UE) n. 2338/2016, con particolare riferimento alle informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare (cfr. articolo 4, paragrafo 8, del Regolamento *versus* Misura 9 dell’Allegato A alla delibera) e alle azioni in capo agli enti affidanti per favorire l’acquisizione e la messa a disposizione del materiale rotabile (cfr. articolo 5 bis del Regolamento *versus* Misura 4).

Tabella 8. Affidamenti diretti previsti dal nuovo Regolamento CE n. 1370/2007

Affidamenti diretti nel settore del trasporto pubblico ferroviario di passeggeri			
Affidamento di emergenza in caso di interruzione o pericolo di interruzione del servizio	Sempre consentito (durata massima 2 anni).		
Affidamento diretto per i servizi pubblici ferroviari secondo le regole attuali	<i>dal 24/12/17 al 2/12/19</i>	<i>dal 3/12/19 al 24/12/23</i>	<i>dal 25/12/23</i>
Nuove modalità di affidamento diretto per i servizi pubblici ferroviari	Consentito (durata massima 10 anni, prorogabile del 50% in presenza di investimenti dell’operatore).	Consentito (durata massima 10 anni).	Non consentito.
	<i>dal 3/12/19</i> Consentite (durata massima 5 anni ovvero 10 anni prorogabili del 50% in presenza di investimenti dell’operatore, a seconda delle diverse fattispecie, tra cui: <i>in house</i> ; <i>un solo bidder</i> ; nuovo contratto migliore rispetto al precedente).		

Fonte: ART, 2018.

Nell’ambito dell’attività di monitoraggio sopra citata, si è rilevato il prominente ricorso alla procedura dell’affidamento diretto per i servizi ferroviari. È questo il caso delle Regioni Liguria e Veneto che, attraverso affidamento diretto, hanno sottoscritto con la società Trenitalia S.p.A. il Cds relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale della durata di 10+5 anni (periodo 2018-2032). Gli investimenti che hanno portato a estendere il Cds per un ulteriore periodo di 5 anni riguardano principalmente l’acquisto di nuovi treni, il *revamping* delle carrozze e lo sviluppo degli impianti manutentivi. Anche la Regione Autonoma della Sardegna ha sottoscritto con la società Trenitalia S.p.A. il Cds per lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale per una durata di 9 anni (periodo 2017-2025), prevedendo anche in questo caso investimenti per il rinnovo della flotta e l’adeguamento degli impianti manutentivi. La stessa Regione ha inoltre proceduto alla proroga dei Cds ferroviario e metro-tranviario con la società ARST S.p.A. per il periodo 2018-2020. Infine, la Regione Siciliana ha sottoscritto con la società Trenitalia S.p.A. il nuovo Cds per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale valido per il periodo 2017-2026.

Per quanto concerne le altre Regioni, si registra che in Abruzzo la Giunta regionale ha deliberato l’affidamento per dieci anni alla Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A., società di trasporto unico regionale, il cui capitale è interamente detenuto dalla regione, dei servizi di trasporto pubblico locale, su quelle tratte già

gestite dall'azienda. Il provvedimento prevede per l'anno 2018 una proroga dei servizi in essere, mentre per i successivi nove anni (periodo 2019-2027) si procederà con l'affidamento *in house* dei servizi di trasporto ferroviario del bacino regionale, sulla base di un contratto di servizio di prossima sottoscrizione. La Provincia Autonoma di Bolzano invece, attraverso affidamento diretto, ha sottoscritto con la società SAD Trasporto Locale S.p.A. il Cds per lo svolgimento di una parte dei servizi ferroviari di competenza provinciale per il periodo 2017-2024. La Regione Friuli Venezia Giulia ha prorogato per la durata di due anni il contratto con la società Trenitalia S.p.A. per l'espletamento del servizio ferroviario regionale: tale proroga (periodo 2018-2019) è stata adottata al fine di garantire la continuità dei servizi nelle more delle valutazioni sul nuovo affidamento dei servizi ferroviari regionali. Nel dicembre 2017, inoltre, è stata concessa una proroga tecnica della durata di un anno (2018) al Cds per la gestione dei servizi ferroviari regionali sulla linea Udine-Cividale del Friuli e dei servizi transfrontalieri nell'ambito del progetto MI.CO.TRA. (Miglioramento dei Collegamenti transfrontalieri di trasporto pubblico) alla società Ferrovie Udine Cividale S.p.A. (FUC). Per quanto riguarda la Regione Lombardia è stata disposta la prosecuzione dell'affidamento all'Associazione Temporanea di Imprese, composta da Trenord s.r.l. e ATM - Azienda Trasporti Milanese S.p.A., dei servizi ferroviari di trasporto regionale e locale sulla linea S5 Varese-Treviglio alle condizioni previste dal contratto di servizio 2008-2017, dall'1 luglio 2017 fino al 31 dicembre 2020. Si evidenzia il caso della Regione Piemonte che, per il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), ha inteso procedere all'affidamento diretto di tali servizi facendolo precedere da forme di confronto competitivo, in corso, tra i soggetti che hanno mostrato interesse, ricalcando la procedura competitiva con negoziazione o dialogo competitivo. Nel frattempo, è stato sottoscritto tra l'Agenzia Mobilità Piemonte (AMP) e la società Trenitalia S.p.A. un contratto "ponte" per il rinnovo del Cds in essere per il periodo 2017-2020.

A livello nazionale, il MIT di concerto con il MEF, attraverso affidamento diretto, ha sottoscritto con la società Trenitalia S.p.A. il Cds relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza della durata di 10 anni (periodo 2017-2026). Il MIT, inoltre, ha provveduto alla pubblicazione in GUCE, di un avviso di pre-informazione relativo all'aggiudicazione diretta del Cds per l'affidamento di servizi ferroviari interregionali indivisi per 10 anni (periodo 2019-2028), alla società Trenitalia S.p.A. con data di avvio del servizio prevista per il 1 gennaio 2019.

Si rileva, infine, un solo caso di ricorso alla procedura di affidamento con gara, attualmente in corso, nella Regione Autonoma Valle d'Aosta.

Con riferimento ai servizi ferroviari non soggetti a OSP, si registra un numero crescente di Regioni che, sempre tramite affidamento diretto, richiedono che i servizi operati con materiale rotabile AV possano essere estesi, dietro il pagamento di un contributo, anche a città al momento non servite dalla rete AV. È il caso della Regione Umbria, che ha stipulato un Cds con la società Trenitalia S.p.A. per l'effettuazione della tratta Perugia-Arezzo e viceversa, in continuità con i servizi AV da/verso Milano: data la natura sperimentale, il contratto ha durata di un anno, da febbraio 2018 a febbraio 2019. Altre due Regioni come il Friuli Venezia Giulia e la Basilicata hanno prorogato per l'anno 2018 le convenzioni già in essere con la società Trenitalia S.p.A. per il prolungamento di alcuni servizi AV da Venezia fino a Trieste e per la fermata nella città Potenza di alcuni servizi AV, che collegano Salerno a Taranto.

Con riferimento agli affidamenti nel settore del TPL su gomma, il numero delle aziende affidatarie è, come noto, molto elevato e frammentato; non è pertanto facile ricostruire, come nel ferroviario, il quadro degli affidamenti per modalità.

In tale articolato contesto preme rilevare come gli atti di regolazione adottati dall'Autorità in materia di affidamento dei servizi di TPL, in particolare la citata delibera n. 49/2015 e la successiva delibera n. 48/2017 (che disciplina la "metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento", completando idealmente le misure regolatorie in materia di procedure di assegnazione dei servizi di TPL), costituiscono un riferimento obbligato per lo sviluppo delle procedure di competenza da parte degli enti affidanti, sin dalla fase propedeutica alla definizione della documentazione di supporto, non solo con riferimento alle gare ad evidenza pubblica, ma anche per gli affidamenti diretti adottati nel settore ferroviario, principalmente sui temi dell'equilibrio economico-finanziario, del calcolo delle compensazioni e delle informazioni da mettere a disposizione.

Infatti, nel periodo di riferimento del presente Rapporto, numerosi enti territoriali, direttamente o per il tramite di altri soggetti (studi di consulenza legale, associazioni di categoria) e operatori del mercato si sono rivolti all'Autorità con richieste di supporto e/o collaborazione istituzionale, ovvero di chiarimenti tecnico-giuridici, al fine di una coerente e completa applicazione delle misure regolatorie definite, con particolare riferimento alle disposizioni relative al trasferimento del personale, all'individuazione dei beni strumentali all'effettuazione del servizio e alle modalità di svolgimento delle procedure di affidamento diretto dei servizi ferroviari (da queste ultime richieste ha tratto origine la pertinente segnalazione congiunta tra AGCM, ANAC e ART (*infra*, cfr. § 3.1.1). A titolo d'esempio, con riferimento all'applicazione della delibera n. 49/2015, rileva citare l'interlocuzione maturata con la Provincia di Padova, la Provincia autonoma di Bolzano, l'Agenzia della Mobilità Piemontese, la Provincia di Vicenza; in relazione alla delibera n. 48/2017, si richiamano altresì i procedimenti avviati dalla Regione Sardegna e dalla Provincia di Verona.

3.1.1. Segnalazione congiunta sulle procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale

L'ART, l'AGCM e l'ANAC, in data 25 ottobre 2017, hanno deliberato e inviato alle Regioni, alla Conferenza Stato/Regioni, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero dell'Economia e delle Finanze una segnalazione congiunta in merito alle procedure per l'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico regionale ferroviario, al fine di enfatizzare una visione comune indipendentemente dalle competenze di ciascuna Autorità.

L'affidamento diretto, come anche l'affidamento *in house*, è un'ipotesi prevista dalla normativa comunitaria, Regolamento (CE) n. 1370/2007, accanto alle modalità di affidamento con gara; la scelta di derogare al principio dell'evidenza pubblica e, in particolare, di procedere ad affidamento diretto, è comunque presidiata da alcuni specifici obblighi di legge di natura informativa e motivazionale.

Al riguardo l'AGCM, l'ANAC e l'ART ritengono che le procedure di affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale devono essere lette alla luce sia del citato Regolamento (CE) n. 1370/2007, sia dei principi generali in tema di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento posti a fondamento del TFUE, e ripresi dall'art. 4 del Codice dei contratti pubblici, nonché dai Considerando 29 e 30 del Regolamento (CE) n. 1370/2007. Ciò significa che, in caso di affidamento diretto (ma medesime valutazioni varrebbero in caso di affidamento *in house*), la pubblicazione dell'avviso di pre-informazione e, successivamente all'affidamento, delle informazioni relative all'avvenuta concessione, così come la motivazione della scelta fatta, non esauriscono gli obblighi gravanti in capo agli enti affidanti. Su di essi, infatti, incombono obblighi informativi e obblighi motivazionali più stringenti: obbligo di operare un confronto competitivo tra le offerte giunte da altri operatori interessati e quella del soggetto al quale si intende affidare il servizio per via diretta, o comunque di effettuare un confronto con *benchmark* appropriati in caso di affidamento *in house*.

I principi sopra richiamati possono essere così declinati:

- *economicità*: impone alle autorità competenti un uso efficiente delle risorse da impiegare nello svolgimento della selezione ovvero nell'esecuzione del contratto, in virtù del quale le stesse, prima dell'affidamento dell'incarico, sono tenute ad accertare la congruità del corrispettivo; in considerazione della natura dei servizi in questione e dell'importanza della qualità delle relative prestazioni, il risparmio di spesa non è l'unico criterio di guida nella scelta che deve compiere l'ente affidante;
- *efficacia*: richiede la congruità degli atti posti in essere dagli enti affidanti rispetto al conseguimento dello scopo e dell'interesse pubblico cui sono preordinati; in questo caso l'ente dovrà privilegiare quel progetto che meglio garantisce gli obiettivi di trasporto fissati preventivamente;
- *imparzialità*: richiede una valutazione equa e imparziale dei concorrenti e, quindi, l'assoluto divieto di favoritismi e di discriminazione; pertanto, tale principio impone che il contratto sia affidato conformemente alle regole procedurali fissate all'inizio e che l'EA maturi la sua decisione finale da una posizione di terzietà rispetto a tutti i soggetti interessati;
- *parità di trattamento*: richiede che gli operatori economici si trovino in una situazione di "eguaglianza formale", ossia di reciproca parità rispetto al modulo procedimentale seguito dall'EA;

- *trasparenza*: consiste nel garantire, in favore di ogni potenziale offerente, un adeguato livello di conoscibilità delle procedure di gara, ivi comprese le ragioni che sono alla base delle scelte compiute dall'EA, anche al fine di consentire il controllo sull'imparzialità della selezione;
- *proporzionalità*: richiede l'adeguatezza e l'idoneità dell'azione amministrativa rispetto alle finalità e all'importo dell'affidamento;
- *pubblicità*: impone all'EA di pubblicare, comunicare o rendere accessibili i propri documenti, atti e procedure; nell'ambito del trasporto pubblico regionale ferroviario, lo stesso regolamento definisce stringenti criteri di pubblicità cui le amministrazioni devono attenersi.

In particolare, per quanto riguarda l'onere informativo, le Autorità ritengono che, a fronte dell'eventuale richiesta da parte di un soggetto interessato di poter essere messo nelle condizioni di formulare un'offerta vincolante al pari dell'impresa individuata come potenziale affidataria per via diretta, gli EA non si possano limitare a mettere a disposizione solo gli elementi informativi esplicitamente richiesti per la pubblicazione dell'avviso di pre-informazione, ma debbano attivarsi per rendere disponibili e accessibili, in ossequio all'obbligo di trasparenza, i dati e le informazioni relative alla configurazione del servizio e al suo svolgimento nel passato. Laddove dovessero emergere esigenze di riservatezza opposte al rilascio dei dati da parte dell'operatore che ha storicamente fornito il servizio, l'ente affidante dovrà contemperare tali esigenze con il diritto dei soggetti terzi, potenzialmente interessati all'affidamento, di accedere alle informazioni necessarie per presentare un'offerta alternativa.

Sul piano degli obblighi motivazionali si ritiene che essi siano particolarmente rigorosi quando, a seguito della pubblicazione dell'avviso di pre-informazione al mercato, siano pervenute due o più manifestazioni di interesse. In questo caso, l'EA deve, non solo adeguatamente giustificare perché ritiene che gli obiettivi di servizio pubblico siano garantiti meglio, in termini di efficacia ed efficienza, rispetto a una procedura aperta (gara), ma dovrà anche giustificare la rispondenza della scelta dell'affidatario a tali principi, ovvero, nel caso in cui siano state presentate manifestazioni di interesse alternative, dovrà obbligatoriamente fornire anche le ragioni che sono alla base della scelta stessa di un soggetto in luogo di un altro. Nonostante la disciplina vigente non statuisca una specifica metodologia con cui questo confronto competitivo debba avvenire, indicazioni utili in tal senso possono venire dalle *best practices* adottate da alcuni enti territoriali, i quali si sono ispirati alla procedura competitiva con negoziazione o al dialogo competitivo di cui, rispettivamente, agli artt. 62 e 64 del Codice dei contratti pubblici, istituti che hanno il vantaggio di permettere agli enti affidanti di migliorare la qualità del servizio pubblico potendo conoscere nuove soluzioni offerte dal mercato.

Le Autorità auspicano che le considerazioni svolte nell'atto di segnalazione possano offrire uno stimolo all'attuazione delle disposizioni normative e regolamentari contenute nel regolamento in materia di affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico regionale ferroviario, in maniera maggiormente conforme ai principi concorrenziali, specie laddove gli enti competenti ricevano manifestazioni di interesse da parte di soggetti diversi rispetto al potenziale affidatario inizialmente prescelto.

In tale ambito, si ritiene opportuno evidenziare il percorso procedurale avviato dall'Agenzia della Mobilità Piemontese in relazione all'affidamento diretto del contratto di servizio ferroviario SFM Torino "bacino metropolitano" che prevede, una volta definite le esigenze della domanda di mobilità e le caratteristiche generale dei servizi offerti (specificando i requisiti minimi e gli elementi di valutazione), una fase di consultazione e confronto sulle proposte dei soggetti che hanno manifestato interesse all'affidamento del servizio (con riferimento al progetto di rete, agli obblighi di servizio, al PEF, alle condizioni minime di qualità e ai fattori di produzione), ponendo gli esiti di tale consultazione come base per la presentazione delle offerte, sino alla conclusione della procedura mediante richiesta dell'offerta finale, in conformità agli aspetti processuali condivisi.

L'atto di segnalazione ha inoltre suscitato interesse anche a livello comunitario, ed è stato uno dei temi oggetto di discussione durante il 14° meeting del Network Europeo dei Regolatori del settore ferroviario, tenutosi a Bruxelles il 28 e 29 novembre 2017, quale esempio di efficace collaborazione istituzionale tra Autorità di regolazione e Autorità Antitrust volta a rendere le procedure di affidamento orientate a quei principi, prima richiamati, di maggiore economicità, efficacia e trasparenza.

3.1.2. Revisione Delibera n. 49/2015 sulle procedure di aggiudicazione in esclusiva dei servizi di TPL

Con la delibera del 31 ottobre 2017 n. 129/2017 è stato avviato il procedimento di revisione della delibera n. 49/2015 e fissato il termine di conclusione dello stesso. Come sopra accennato, tale revisione si è resa opportuna alla luce dei significativi mutamenti del panorama legislativo recentemente intervenuti, in particolare:

- la modifica del Regolamento (CE) n. 1370/2007, a seguito dell'entrata in vigore dal 24 dicembre 2017 del Regolamento (UE) n. 2016/2338, che ha innovato significativamente la precedente disciplina soprattutto in riferimento alle procedure di affidamento dei servizi ferroviari;
- il d.l. n. 50/2017 che ha profondamente innovato il Decreto legislativo n. 422/1997, ampliando la sfera di competenza dell'Autorità con l'attribuzione di nuove funzioni regolatorie riguardanti, in particolare, le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, anche con modalità diversa dalle gare (art. 48, comma 6, lett. b);
- il Decreto legislativo n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) che, nel recepire le direttive comunitarie in materia di appalti e concessioni (2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE), ha univocamente definito il quadro di riferimento per l'aggiudicazione dei servizi, distinguendo tra contratti di "appalto" e affidamenti in "concessione", sulla base della traslazione del "*rischio operativo legato alla gestione dei servizi*" in capo al soggetto aggiudicatario (art. 3, comma 1, lettere vv e zz).

Un ulteriore impulso alla revisione della delibera n. 49/2015 è stato offerto dagli esiti delle attività di monitoraggio dei nuovi affidamenti e dei Cds oggetto di revisione, che hanno consentito di tracciare un indicativo quadro di sintesi dello stato dell'arte in materia di affidamento dei servizi di TPL e regionale, automobilistici e ferroviari, individuando, in relazione alle peculiarità che caratterizzano le singole tipologie di procedure di aggiudicazione dei servizi, anche grazie all'interlocuzione con gli enti affidanti interessati, le possibili modifiche e integrazioni delle misure regolatorie vigenti.

La revisione della delibera n. 49/2015 si pone all'interno di un più articolato quadro regolatorio complessivamente sviluppato dall'ART, che coinvolge altri settori correlati alla materia degli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in relazione ai quali sarà garantito un adeguato coordinamento, con riferimento particolare a:

- la delibera del 9 febbraio 2018 n. 16/2018, recante le "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico [...]*" (cfr. § 3.2.2.);
- il procedimento avviato in merito a le "metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale", di cui alla delibera del 18 maggio 2017 n. 69/2017 (cfr. § 3.4.).

Alla luce dei nuovi presupposti normativi e regolatori, nonché degli esiti delle attività di monitoraggio svolte dall'Autorità, sarà pertanto innovato e integrato l'impianto regolatorio attualmente definito dalla delibera n. 49/2015, individuando la disciplina che l'ente affidante deve seguire nelle fasi propedeutiche alla gara, per la definizione della documentazione di gara (da adottare in funzione della procedura di aggiudicazione scelta), e nella gestione del contratto di servizio stipulato con l'operatore aggiudicatario.

In relazione alle nuove misure di legge, saranno oggetto di trattazione i seguenti aspetti principali:

1. Schemi delle convenzioni/dei contratti, oggetto della novella legislativa di cui al d.l. n. 50/2017, con particolare riferimento alle modalità diverse dalle gare (art. 48, comma 6, lett. b, primo periodo);
2. *Obiettivi di efficienza, efficacia e di equilibrio economico-finanziario del contratto*, al fine di tenere conto di quanto disposto dall'art. 48, comma 6, lettera b), secondo periodo, del d.l. n. 50/2017;
3. *Procedure di affidamento competitivo*: specifici approfondimenti saranno, infine, sviluppati in merito alle modalità di svolgimento delle gare, con riferimento in particolare ai requisiti di partecipazione dei contendenti alle gare; tale materia sarà coordinata con le nuove disposizioni in merito definite dall'art. 48, comma 7, lettera b), del decreto legge n. 50/2017 ("*obbligo, per chi intenda partecipare alle [...] procedure, del possesso, quale requisito di idoneità economica e finanziaria, di un patrimonio netto pari almeno al quindici per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara*");

4. la gestione della c.d. clausola sociale ovvero delle modalità di trasferimento dal gestore uscente al subentrante del personale assegnato allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento, in base alle nuove disposizioni in merito definite dall'art. 48, comma 7, lettera e), del decreto legge n. 50/2017.

Con riferimento alle nuove misure del Regolamento (UE) 2016/2338 (articolo 5-bis) e del d.l. n. 50/2017 (art. 48, comma 7, lettere c) e d)) riguardanti la messa a disposizione del materiale rotabile nelle procedure di affidamento dei servizi ferroviari, già la delibera n. 49/2015 disciplina le azioni che gli EA possono intraprendere per favorire l'accesso al materiale rotabile e ai beni indispensabili per l'effettuazione del servizio in tali procedure. Gli EA possono infatti già prevedere, ai sensi delle Misure 3 e 4 della citata delibera: a) l'acquisto sia del materiale rotabile che dei beni indispensabili, b) la garanzia per il loro finanziamento e c) l'impegno alla loro acquisizione alla scadenza del contratto sia direttamente o imponendo un obbligo di cessione ai gestori uscenti.

I nuovi contenuti del Regolamento (UE) 2016/2338 sono stati peraltro oggetto di un workshop organizzato dalla Commissione europea il 30 maggio 2018 sull'implementazione del IV pacchetto ferroviario (*"Tendering of public service contracts for rail passenger transport: meeting the challenge"*), al quale l'Autorità ha partecipato illustrando in particolare l'applicazione delle misure regolatorie di cui alla delibera n. 49/2015 alle procedure in corso e il loro impatto

3.1.3. Definizione schemi bandi di gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo passeggeri

Con riferimento al trasporto marittimo, l'ART ha avviato con la delibera del 28 gennaio 2016 n. 4/2016 il procedimento relativo alla 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.

Il Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio di libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri ha liberalizzato il settore del cabotaggio marittimo e, in applicazione del principio di non discriminazione, la Commissione europea ha ritenuto che l'aggiudicazione di contratti di servizio in tale settore debba avvenire tramite il ricorso a procedura di gara. L'affidamento in esclusiva, tuttavia, è considerato come una soluzione da adottare nei casi in cui l'adozione di misure meno restrittive non consenta di raggiungere un adeguato equilibrio tra la minimizzazione dell'impiego di risorse pubbliche e la limitazione alla libertà di iniziativa economica. Prima di procedere con l'affidamento in esclusiva, occorre pertanto rilevare il fallimento del mercato o l'assenza di interesse all'effettuazione dei collegamenti con applicazione di obblighi di servizio pubblico orizzontali senza compensazione e aver valutato la possibilità di affidare i servizi senza esclusiva, affinché eventuali armatori interessati possano effettuare servizi di trasporto marittimo aggiuntivi, qualora ve ne siano i presupposti di fattibilità tecnica. A seguito della liberalizzazione del settore ex Regolamento (CEE) n. 3577/92, e della conseguente privatizzazione delle compagnie dell'ex Gruppo Tirrenia di cui all'art. 19-ter del decreto legge del 25 settembre 2009 n. 135, convertito nella legge 20 novembre 2009 n. 166, i servizi di collegamento marittimo da, tra e verso le isole sono disciplinati da contratti di servizio affidati tramite gara. Attualmente, sono in vigore n. 22 contratti relativi a servizi di collegamento marittimo da, tra e verso le isole, affidati tramite gara, senza diritto di esclusiva, dai seguenti EA: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (3), Regioni (18) e Enti locali (1), per un valore complessivo dei corrispettivi di circa 251.000.000 di euro annui. I principali contratti stipulati dalle Regioni Campania, Lazio, Sardegna, Sicilia e Toscana, che disciplinano i servizi effettuati in passato dalle imprese dell'ex Gruppo Tirrenia, hanno una durata compresa tra 6 e 12 anni, mentre la Convenzione stipulata dal MIT per i collegamenti con le isole maggiori ha una durata di 12 anni.

Nel corso dell'anno 2017, con la delibera del 19 ottobre 2017 n. 124/2017, l'oggetto del procedimento è stato ampliato al fine di estenderne i contenuti alle nuove competenze regolatorie dell'Autorità, introdotte dal d.l. n. 50/2017, con conseguente proroga del termine di conclusione al 30 aprile 2018; il procedimento è soggetto all'applicazione della metodologia di analisi di impatto della regolamentazione. Da ultimo, con delibera n. 34/2018, alla luce dell'ampliamento dell'oggetto del procedimento, il termine di conclusione è stato prorogato al 31 dicembre 2018 per tenere conto dei tempi necessari a portare a compimento gli approfondimenti finalizzati a una adeguata individuazione della portata e dell'incidenza sul settore delle

misure da adottare, da valutare anche con riferimento all'ambito più ampio del settore dei servizi marittimi, che comprende, oltre ai servizi resi in regime di oneri di servizio pubblico, anche i servizi resi in regime di libera concorrenza, nonché allo svolgimento delle successive fasi procedurali.

Tra le novità normative introdotte dal sopra citato d.l. n. 50/2017, rilevano, per il cabotaggio marittimo, l'art. 48 commi 6, lettera b), e 7, lettere a), b), c) ed e) e l'art. 27, comma 12-quater; l'art. 48, comma 6, lettera b) prevede in particolare che l'Autorità determini "la tipologia di obiettivi di efficienza ed efficacia nonché gli obiettivi di equilibrio economico".

3.2. Le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri

I procedimenti per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri connotati da obblighi di servizio pubblico nazionali e locali via mare e via ferrovia sono stati avviati, rispettivamente, con delibere n. 37/2016 e n. 54/2015. Con riferimento al trasporto marittimo, lo schema di atto di regolazione è stato messo in consultazione con delibera del 16 novembre 2017 n. 134/2017 e con la successiva delibera dell'8 marzo 2018 n. 23, il termine per la conclusione del procedimento è fissato alla data del 31 maggio 2018. Con riferimento al trasporto via ferrovia, in esito alla consultazione dei soggetti interessati (avviata con delibera del 27 giugno 2017 n. 88), l'atto di regolazione è stata adottato con la delibera dell'8 febbraio 2018 n. 16/2018.

3.2.1. Le condizioni minime di qualità nel trasporto via mare

Con la delibera del 16 novembre 2017 n. 134/2017 è stato pubblicato lo schema di atto di regolazione recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge n. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*", avviando la procedura di consultazione pubblica con la quale l'Autorità sollecita i soggetti interessati a presentare osservazioni e proposte, stabilendo il termine di conclusione della consultazione all'11 dicembre 2017, differito al 16 febbraio 2018 con delibera del 15 dicembre 2017 n. 147/2017 che ha prorogato ulteriormente il termine di conclusione del procedimento al 30 aprile 2018. La consultazione del 30 novembre 2017, indetta al fine di consentire ai partecipanti di illustrare le proprie osservazioni e proposte, è andata deserta; inoltre, spirato il termine fissato al 16 febbraio 2018 per la conclusione della fase di consultazione, sono stati ricevuti contributi da una sola componente degli *stakeholders* interessati, mentre altri soggetti hanno espresso necessità di ulteriore tempo per la redazione dei contributi.

Al fine di porre in essere tutte le azioni che consentano di assicurare l'effettività del principio di partecipazione al procedimento da parte di tutti i soggetti interessati, con delibera ART dell'8 marzo 2018 n. 23/2018 è stato differito al 10 aprile 2018 il termine della consultazione pubblica, indetta una nuova audizione in data 18 aprile 2018, e conseguentemente, prorogato al 31 maggio 2018 il termine di conclusione del procedimento.

La delibera n. 134/2017, pur tenendo conto delle specificità del trasporto via mare, condivide con la delibera n. 16/2018, relativa al trasporto ferroviario, una comune impostazione metodologica. L'analisi della normativa ha consentito di definire l'ambito soggettivo e oggettivo di applicazione delle misure di regolazione individuato nei servizi di trasporto passeggeri via mare connotati da oneri di servizio pubblico quando disciplinati all'interno di contratti di servizio affidati dopo la chiusura del relativo procedimento; tali misure hanno altresì effetto sulle Carte della qualità dei servizi passeggeri via mare e sugli atti di programmazione dei servizi di trasporto di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997.

Alla consultazione hanno partecipato cinque *stakeholders*, rappresentativi di enti affidanti, imprese di navigazione, e utenti, che hanno formulato un totale di circa ottanta osservazioni.

In considerazione delle osservazioni pervenute e in seguito a ulteriori approfondimenti da parte degli uffici, l'atto posto in consultazione è stato oggetto di modifiche che non mutano l'impostazione dello schema di atto regolatorio ma rendono opportuna una nuova fase di consultazione dei portatori di interesse sulla formulazione delle Misure, nell'ottica di assicurare l'effettività del principio di partecipazione al

procedimento. L'atto, pertanto, è stato sottoposto, con delibera n. 55/2018 del 30 maggio 2018, a una seconda consultazione e il termine di conclusione del procedimento è stato fissato al 5 ottobre 2018.

L'atto di regolazione posto in consultazione declina le condizioni minime di qualità in sei fattori: regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza e trasparenza, accessibilità commerciale, pulizia e comfort dei mezzi, accessibilità delle navi e delle infrastrutture al pubblico, ambiente. Per ogni fattore sono stati definiti uno o più indicatori, per un totale di sedici, le modalità di computo e monitoraggio e i relativi livelli minimi (*standard*).

L'analisi condotta su venti dei contratti di servizio attualmente vigenti ha evidenziato la presenza dei sopraccitati fattori, con l'eccezione dei fattori "trasparenza" e "ambiente", con una elevata eterogeneità nella specificazione degli indicatori, degli *standard* e delle procedure di monitoraggio e penalizzazione. In particolare, relativamente ai sedici indicatori previsti dalle Misure, quanto rilevato nei CdS è riconducibile a nove di essi, seppur con alcune difformità, mentre i restanti sette risultano innovativi.

L'applicazione del nuovo atto di regolazione potrà conseguire diversi effetti sul settore marittimo. In primo luogo, grazie a una maggiore omogeneità degli indicatori presenti nei contratti, sarà possibile effettuare valutazioni comparative delle prestazioni qualitative tra diversi contratti, anche nel tempo, così incentivando comportamenti virtuosi. In secondo luogo, si ampliano gli aspetti qualitativi disciplinati nei CdS, a tutela dei passeggeri, anche rispetto alle diverse dimensioni del viaggio ("prima", "durante" e "dopo"); è il caso dei nuovi indicatori relativi ai fattori dell'accessibilità commerciale, delle informazioni, dell'accessibilità per le PMR e delle intermodalità e integrazione dei servizi (in quest'ultimo caso da definire dagli EA).

Infine, e non da ultimo, sono state introdotte procedure volte a rendere più definite e trasparenti le distinte responsabilità in capo ai diversi soggetti della filiera settoriale che influiscono sulle prestazioni qualitative finali (i.e. le cause di soppressione corse/ritardo non imputabili alle imprese di navigazione), meglio consentendo agli EA di premiare/penalizzare le imprese di navigazione per le azioni sotto il loro effettivo controllo. Sempre nell'ambito della trasparenza, si inseriscono le misure volte a rendere accessibili a "chiunque" i dati sottostanti la misurazione degli indicatori, che possono, in particolare, agevolare lo sviluppo di applicazioni da parte di soggetti specializzati, anche solo in veste di intermediari, a vantaggio degli utenti dei servizi.

Il procedimento ha adottato lo stesso approccio multidimensionale utilizzato nell'ambito dell'analogo procedimento per il settore ferroviario; in particolare le condizioni minime di qualità sono state definite tenendo conto sia del viaggio nella sua interezza (prima, dopo e durante), sia dei diversi soggetti coinvolti nella filiera della qualità. Tale approccio ha visto nel settore marittimo una complessità ulteriore rispetto al settore ferroviario dovuta, in particolare, all'assenza di accordi negoziali tra i vari soggetti per la ripartizione delle responsabilità inerenti lo stesso fenomeno (i.e. puntualità e regolarità delle corse), dall'assenza di un gestore unico e terzo "dell'infrastruttura" e di strumenti tecnologici consolidati utili per fornitura di dati inerenti la qualità del servizio.

Nel complesso, l'Atto regolatorio persegue gli obiettivi di migliorare l'esperienza di viaggio (prima-durante-dopo) dei passeggeri, qualificare (in termini efficienti) l'impiego delle risorse pubbliche a compensazione degli OSP, promuovere l'integrazione con altre modalità di trasporto, favorire lo sviluppo di nuovi servizi accessori alla mobilità e forme diffuse di controllo delle modalità di erogazione dei servizi e della spesa pubblica grazie anche a un maggiore coinvolgimento dei Consumatori e di altri soggetti terzi.

3.2.2. Le condizioni minime di qualità nel trasporto via ferrovia

Con la delibera dell'8 febbraio 2018 n. 16/2018, l'Autorità ha approvato l'atto di regolazione che stabilisce "*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 d.l. n. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*", al termine di un procedimento di consultazione con gli stakeholders, avviato con delibera n. 88 del 27/6/2017.

Lo schema di atto posto in consultazione conteneva quesiti volti principalmente a ottenere contributi da parte dei partecipanti in relazione agli impatti delle misure di regolazione in termini di efficacia e onerosità.

Tenendo conto delle osservazioni pervenute, è stata predisposta la versione definitiva dell'atto di regolazione in materia di condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico.

Sono tenuti all'applicazione delle misure in esso contenute gli enti affidanti e le IF, operanti sia su rete ferroviaria nazionale o interconnessa, sia su reti isolate, titolari di contratti di servizio affidati secondo tutte le modalità di affidamento ammesse dall'ordinamento, pur con l'introduzione, per alcune misure, di elementi di gradualità relativamente ai contratti di servizio riferiti alle IF che effettuano servizi sulle reti, di cui all'articolo 1, comma 2, lettere a) e b) del d.lgs. n. 112/2015. Tali misure, che si applicano ai bandi di gara pubblicati e, nel caso di procedure ristrette, all'invio delle lettere di invito, nonché ai contratti affidati direttamente o in modalità *in house* in data successiva a quella di entrata in vigore dell'atto regolatorio, non differenziano tra le diverse tipologie di servizi, se non dove esplicitamente indicato.

Le condizioni minime di qualità sono stabilite dal provvedimento in relazione ai seguenti fattori di qualità: disponibilità dei servizi di trasporto e adeguatezza dei treni alla domanda, regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza, trasparenza, accessibilità commerciale, pulizia, comfort dei mezzi e delle infrastrutture; accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento alle PMR), sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale.

Per ciascun fattore di qualità sono individuati uno o più indicatori, da inserire nei Cds o altri accordi, a ciascuno dei quali corrisponde un livello minimo di qualità da raggiungere: è previsto un sistema unico di monitoraggio, la cui effettuazione è in capo all'IF, e di verifica, in capo all'EA, adattabile a tutti gli indicatori.

L'EA, in coerenza con le condizioni minime di qualità individuate dall'atto di regolazione, adotta un sistema di penali volto a garantire, per tutta la durata contrattuale, l'osservanza dei livelli minimi stabiliti per ciascun fattore e indicatore di qualità del servizio, riportati nei Cds stipulati tra le parti. Il sistema delle penali si integra con il sistema di miglioramento della qualità erogata e percepita del servizio e con il sistema di incentivazione dell'efficienza e dell'efficacia previsto alla misura 19 della delibera ART n. 49/2015.

L'atto regolatorio prevede altresì che, in coerenza con i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017, al fine di poter valutare la domanda potenziale di mobilità e la sua distribuzione spaziale e temporale e garantire quindi un'adeguata offerta di servizi, gli EA effettuino specifiche indagini sulle motivazioni di non utilizzo del servizio da parte dei non utenti (indagini sulle preferenze dichiarate) e disciplinino nel contratto di servizio gli obblighi dell'IF in materia di rilevazione della qualità attesa e percepita dagli utenti del servizio.

L'atto di regolazione sulle condizioni minime di qualità del trasporto ferroviario è stato inoltre presentato quale esperienza italiana nell'ambito dei lavori dell'*expert workshop IRG-Rail* tenutosi a Bonn il 10 ottobre 2017 e avente lo scopo di consentire lo scambio di esperienze tra regolatori, eventuali altri *stakeholders* (i.e. enti affidanti) e la CE circa le modalità di futura applicazione delle procedure di affidamento diretto ai sensi l'articolo 5, paragrafi 4 e 4 bis del regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento (UE) n. 2338/2016 (c.d. regime *performance based exemption*).

La presentazione dell'atto di regolazione, soffermatasi sui contenuti dello stesso così come modificato in esito alla consultazione avviata con delibera ART n. 88/2017, ha offerto alla discussione una possibile strumentazione metodologica per verificare oggettivamente i "miglioramenti di efficienza e/o qualità" di cui al *performance based regime*.

LA REGOLAZIONE DELL'AUTORITÀ. GLI IMPATTI DEL PROVVEDIMENTO

Il provvedimento approvato con delibera ART n. 16/2018, in considerazione dell'immediata applicabilità delle misure in esso contenute ai bandi di gara pubblicati, ai contratti affidati direttamente o in modalità *in house* e alle procedure ristrette avviate (con riferimento all'invio delle lettere di invito, in data successiva a quella di entrata in vigore dell'atto regolatorio stesso), avrà effetto su n. 16 contratti di servizio ferroviari di prossima stipula. Nello specifico, vedranno l'applicazione delle nuove condizioni minime di qualità, almeno n. 15 contratti non ancora affidati, secondo le modalità ammesse dall'ordinamento; in particolare, lo schema di contratto di servizio approvato dalla Regione Siciliana costituisce il primo caso di recepimento delle misure della delibera ART n. 16/2018.

Le misure contenute nel provvedimento costituiscono un criterio unico per tutti gli EA sul quale monitorare e valutare le prestazioni del servizio e, inoltre, commisurare le penali in caso di mancata prestazione. In tal senso, l'atto di regolazione favorisce il confronto tra i diversi EA per l'analisi delle prestazioni dei servizi resi da diverse IF attraverso uno strumento utile a monitorare il servizio e a individuare gli effetti sulle prestazioni del sistema indotti dalla valorizzazione delle penali e la loro eventuale modulazione secondo i predetti criteri di flessibilità. In virtù di ciò, può essere conseguito:

- a) un miglioramento progressivo dei livelli quali-quantitativi dei servizi erogati grazie agli effetti dissuasivi delle penali, dovuti a una loro più precisa commisurazione;
- b) una qualificazione, in termini efficienti, dell'impiego delle risorse pubbliche a compensazione degli obblighi di servizio pubblico attraverso il miglioramento dei livelli quali-quantitativi dei servizi erogati.

Le misure, inoltre, sono definite con l'obiettivo di favorire forme diffuse di controllo delle modalità di erogazione dei servizi e della spesa pubblica, facilitando l'esercizio dei diritti degli utenti secondo principi di trasparenza, informazione e accessibilità, promuovendo la partecipazione al dibattito pubblico. In virtù di tali principi, in particolare, la disponibilità *in real time* dei dati elementari del servizio ("open data") favorisce la possibilità, per il mercato, di offrire modalità di informazione all'utenza da parte di sviluppatori, con un impatto rilevante sull'esperienza di viaggio dei viaggiatori e dei pendolari, in particolare, programmazione dei servizi, puntualità, regolarità, disponibilità di posti a sedere, comfort e pulizia, sicurezza.

Infine, si introduce un'innovativa condizione minima di qualità relativa allo scostamento rispetto all'orario programmato misurato non più alla sola stazione finale ma a tutte le stazioni intermedie rilevanti, definite dall'EA sulla base di un principio di gerarchizzazione della rete e delle stazioni, in relazione alla domanda di spostamento servita e alla presenza di nodi di interscambio con altre modalità di trasporto. Con l'applicazione di tali principi si facilita e promuove l'uso dei mezzi pubblici e l'integrazione con altre modalità e tipologie di trasporto anche per gli utenti non assidui e per le PMR (informazioni, accessibilità commerciale, intermodalità, accessibilità), nell'ottica della multimodalità.

3.3. Il servizio di taxi e il trasporto pubblico locale non di linea

Con l'art. 37, comma 2, lett. m della legge istitutiva dell'Autorità, il legislatore è intervenuto nel settore del servizio taxi, attribuendo a all'Autorità stessa competenze generali in materia di monitoraggio e verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, e competenze specifiche relative al rilascio di parere preventivo a regioni e comuni sull'adeguamento del servizio da tali enti prospettato.

È opportuno ricordare che, sulla base delle competenze individuate dalla normativa sopra citata e di quanto disposto dall'art. 2, commi 6 e 12, della legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità, in data 21 maggio 2015, ha adottato l'"Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità". Con tale atto, l'Autorità ha rappresentato l'esigenza di modifiche alla disciplina dei servizi di autotrasporto di persone non di linea, volte ad adeguare il

quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità, con particolare riferimento ai contesti urbani. L'Atto di segnalazione rilevava inoltre che il recente sviluppo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo alla mobilità delle persone dispiega importanti effetti sulla configurazione dell'offerta di servizi di autotrasporto di persone non di linea, incentivando l'emersione di un nuovo segmento del mercato della mobilità urbana non di linea, che si va ad affiancare a quello costituito dai servizi "tradizionali" (quali, taxi e NCC); pertanto, le indicazioni formulate dall'Autorità, sottoposte all'attenzione del Governo e del Parlamento, si erano concretizzate in una proposta di modifica della legge n. 21/1992.

L'Autorità ha ritenuto quindi di non prescindere, nell'effettuare le proprie valutazioni in esito al rilascio dei pareri taxi, né dal proprio Atto di segnalazione, né dai principi e criteri direttivi dettati dalla legge n. 124/2017 (delega al Governo ad adottare un decreto legislativo per la revisione della disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea).

Nel più ampio ambito di riforma del servizio pubblico locale non di linea, si inseriscono le numerose sentenze di contrasto all'abusivismo da parte dei giudici civili nazionali che hanno inibito i servizi di intermediazione che mettono in contatto mediante un'applicazione per *smartphone*, dietro retribuzione, conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo, con persone che desiderano effettuare uno spostamento in un'area urbana, perché considerati concorrenza sleale (es. *UberPop*).

A livello europeo, la Corte di giustizia, sez. II, 19 aprile 2018, n. 148, ha sentenziato che la normativa comunitaria di settore³⁴ deve essere interpretata nel senso che il servizio offerto da Uber, viene considerato indissolubilmente legato ad un servizio di trasporto e rientra, quindi, nella qualificazione di "servizi nel settore dei trasporti"³⁵; pertanto, tale servizio, che combina la moderna tecnologia innovativa con i servizi tradizionali di trasporto locale, seppur in maniera sofisticata e innovativa, deve essere sottoposto alle legislazioni nazionali in materia.

In tale contesto, con il parere del 15 dicembre 2017 n. 12/2017, su richiesta del MIT, l'Autorità si è pronunciata su uno schema di decreto ministeriale, di cui all'art. 2, comma 3, del decreto legge n. 40/2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 73/2010. Con riguardo alle finalità e ai contenuti del documento, l'ART, pur rimarcando la necessità di un intervento legislativo radicale nel settore, che tenga conto dei significativi cambiamenti che ormai da tempo interessano l'offerta dei servizi di autotrasporto, ha preso favorevolmente atto sia degli obiettivi di contrasto alle pratiche di esercizio abusivo dei servizi taxi e NCC, che della definizione di indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni. L'ART ha ritenuto, in particolare, che accanto ai meccanismi di contrasto dei predetti comportamenti, anche un'adeguata valutazione dei fabbisogni di mobilità e una successiva definizione dei livelli di offerta di servizi, così come altri strumenti che il Governo vorrà attuare ai sensi della delega di cui alla legge n. 124/2017, potrebbero contrastare efficacemente fenomeni di utilizzo dei servizi non conformi alla legge. L'ART ha infatti evidenziato che l'affermarsi di nuovi servizi innovativi di mobilità, in modalità *sharing*, testimoni la mancata soddisfazione di quote di domanda di mobilità da parte degli attuali servizi taxi e NCC, mentre la massiccia diffusione dei nuovi servizi di connettività, che mettono in relazione domanda e offerta, configuri la creazione di un nuovo segmento del mercato della mobilità urbana non di linea rispetto a quello disciplinato dalla legge quadro, generando, pertanto, un ulteriore indicatore del grado di benessere collettivo. L'ART, infine, si è espressa favorevolmente con riferimento alla disposizione inserita nello schema di decreto che introduce la

³⁴ In dettaglio, l'articolo 56 TFUE (sulla libera prestazione di servizi), in combinato disposto con l'articolo 58, paragrafo 1, TFUE (sulla libera circolazione dei servizi in materia di trasporti), nonché l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno (c.d. Bolkestein), e l'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, come modificata dalla direttiva 98/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 luglio 1998, cui rinvia l'articolo 2, lettera a), della direttiva 2000/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2000, relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione, in particolare il commercio elettronico, nel mercato interno («Direttiva sul commercio elettronico»).

³⁵ Ai sensi dell'articolo 58, paragrafo 1, TFUE, tale servizio deve, di conseguenza, essere escluso dall'ambito di applicazione dell'articolo 56 TFUE, della direttiva 2006/123 e della direttiva 2000/31.

disciplina dell'utilizzo di strumenti tecnologici a supporto dell'organizzazione del servizio taxi, in quanto ammette implicitamente che l'intermediazione tra passeggeri e autisti possa avvenire anche attraverso piattaforme tecnologiche o sistemi equipollenti al radiotaxi, disciplinando al contempo le condizioni in mancanza delle quali l'esercizio di tale attività non sia consentito.

Sul tema più specifico dei radiotaxi, l'Autorità è intervenuta con il parere del 15 dicembre 2017 n. 13/2017, su richiesta dell'AGCM, evidenziando che, alla luce dei pareri resi, in relazione alle clausole di esclusiva inserite negli atti che disciplinano i rapporti tra le società di gestione del servizio radiotaxi e i tassisti aderenti, emerge con evidenza il principio già richiamato nel sopra citato Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, secondo il quale il titolare della licenza taxi dovrebbe poter acquisire liberamente i servizi (in termini di corse offerte) secondo modalità diverse anche se in concorrenza tra loro, siano tramite radiotaxi o piattaforme tecnologiche.

Nel corso del periodo di riferimento, inoltre, l'Autorità ha continuato nell'attività di rilascio pareri taxi agli enti locali nel rispetto dei seguenti principi di competenza: condizioni di esercizio del servizio, con riguardo al contingente di licenze e al loro eventuale incremento, organizzazione del servizio, struttura tariffaria e tariffe predeterminate, qualità del servizio.

L'Autorità ha quindi rilasciato alla città di Pisa il parere del 27 giugno 2017 n. 5/2017 nel quale ha ritenuto adeguato il numero di licenze proposte per soddisfare le esigenze della clientela con disabilità e necessità di incarrozzamento e raccomandato l'avvio di un'analisi della domanda. In relazione alla proposta di riconferma della disciplina tariffaria, l'ART ha ritenuto non congrue alcune tariffe predeterminate e non chiare o eccessive altre tariffe, ha poi proposto di inserire nuove tariffe per il taxi rosa e per il taxi discoteca. In relazione alla vigente organizzazione del servizio taxi, l'Autorità ha prescritto di avviare un'indagine sulla distribuzione temporale della domanda, incrementare la rappresentanza dei cittadini nella Commissione consultiva, promuovere sistemi innovativi di chiamata, reintrodurre il turno integrativo e rimuovere clausole che impediscono l'utilizzo contestuale di altri radiotaxi o di sistemi innovativi non legati alle tradizionali centrali radio. Dall'esame dello schema di bando per le nuove licenze e del vigente Regolamento, l'ART ha raccomandato di prendere in considerazione alcuni aspetti qualitativi: vetture a basso impatto ambientale, pagamento *smart* (POS con bancomat e carte di credito), trasparenza (esposizione dei tariffari aggiornati), conoscenza delle lingue e dei luoghi di maggior interesse turistico da parte dei tassisti e una Carta della qualità del servizio taxi.

Sono state rilasciate al comune di Napoli alcune indicazioni riguardanti una proposta di adeguamento del vigente sistema tariffario, propedeutiche alla richiesta di un prossimo parere sull'intera disciplina taxi. In particolare, l'ART ha ritenuto che gli adeguamenti tariffari proposti avrebbero dovuto essere supportati da criteri ispirati alla copertura dei costi effettivamente sostenuti per assicurare il servizio ed essere proporzionati alla distanza e ai tempi di percorrenza. Inoltre, con riferimento alla struttura tariffaria predeterminata, l'Autorità ha rilevato l'eccessiva numerosità delle tariffe applicate nel territorio della città a scapito della trasparenza a tutela del consumatore e ha contestualmente invitato la città a promuovere accordi per l'organizzazione del servizio (e per alcune tariffe predeterminate) con i comuni della prima cintura napoletana; ha infine suggerito di prendere opportunamente in considerazione i reclami che pervengono al comune e di incentivare l'utilizzo del taxi collettivo, di sistemi di pagamento con POS e di vetture a basso impatto ambientale.

Con il parere del 20 luglio 2017 n. 8/2017 rilasciato alla città di Matera, l'ART ha ritenuto congruo un incremento di n. 4 licenze taxi a tempo indeterminato (di cui n. 1 destinata a soddisfare le esigenze della clientela con disabilità e necessità di incarrozzamento) e n. 5 a tempo determinato; ha quindi sollecitato la città a stringere accordi con altri comuni sedi di aeroporti, porti e stazioni ferroviarie per offrire un idoneo servizio di trasporto non di linea e fissare opportune tariffe predeterminate. In relazione alla richiesta di parere sui requisiti e relativi punteggi previsti dal bando, l'Autorità ha raccomandato di includere anche la conoscenza delle tecniche di primo soccorso e di difesa personale, la toponomastica locale e nozioni comportamentali in caso di pericolo. In seguito all'esame del Regolamento taxi, l'ART ha raccomandato di prendere in considerazione alcuni aspetti qualitativi: trasparenza (esposizione dei tariffari aggiornati), una Carta della qualità del servizio taxi e sistemi di connettività per accedere a servizi di chiamata, prenotazione

e pagamento attraverso l'utilizzo di un dispositivo mobile. Sul tema dell'organizzazione del servizio, l'Autorità ha suggerito di avviare opportune indagini e utilizzare le piattaforme digitali per rilevare gli effettivi fabbisogni di mobilità in un'ottica di flessibilità (come ad es. l'introduzione del turno integrativo), promuovere la diffusione di sistemi di connettività via *web*, implementare una sistematica attività di monitoraggio del servizio, rafforzare la rappresentanza degli utenti nella Commissione consultiva, prendere in considerazione i reclami e attivare il taxi *sharing*.

Il parere del 5 ottobre 2017 n. 9/2017 ha interessato uno schema di protocollo di intesa riguardante la disciplina del servizio taxi e NCC nel bacino di traffico comprensoriale di porti e aeroporti della Città metropolitana di Roma Capitale. Le raccomandazioni inserite nel parere sono volte a sollecitare l'effettuazione di studi sull'articolazione temporale e spaziale della domanda, utili a sviluppare adeguate metodologie ai fini della determinazione del contingente in occasione dei prossimi adeguamenti, tramite l'utilizzo di un monitoraggio svolto in termini di veicoli-ora per le diverse fasce orarie, anziché per numero di licenze, ritenendolo un presupposto metodologico essenziale per la definizione di un servizio di trasporto non di linea efficace ed efficiente e integrato con le altre modalità di trasporto del bacino. Inoltre, una migliore organizzazione dei turni, che preveda anche turnazioni integrative, può costituire un elemento fondamentale per garantire un servizio adeguato ai fabbisogni della domanda, in alternativa all'incremento del numero di licenze. Sul tema tariffario, l'ART ha raccomandato di disciplinare la tariffa unica comprensoriale non predeterminata con maggiori dettagli sui criteri e relative modalità di applicazione, di prevederne una nuova comprensoriale su Roma Osta Lido e di utilizzare quella più alta quando l'importo costituisce il prezzo massimo che l'utente deve sostenere. In relazione alla qualità del servizio, l'ART ha raccomandato di stabilire criteri e regole comuni a livello di bacino, con l'obiettivo di garantire un servizio efficiente sia per i soggetti erogatori, che per gli utenti (ad es. formazione omogenea degli operatori del bacino e uniformità dei veicoli), un monitoraggio del servizio utilizzando opportuni KPI, indagini di *customer satisfaction*, una Carta della qualità del servizio taxi, la promozione di sistemi di connettività per accedere tramite l'utilizzo di un dispositivo mobile ai servizi di chiamata, prenotazione e pagamento che offrano preferibilmente la possibilità di valutare il servizio reso.

Con il parere n. 1/2018 del 16 maggio 2018 rilasciato alla città di Bologna, l'ART ha ritenuto congruo l'incremento del numero di licenze taxi proposto, tuttavia, ai fini di un dimensionamento adeguato, ha invitato il comune a sviluppare una metodologia, della quale fornire evidenza all'Autorità, che stimi il numero complessivo di licenze in funzione del numero dei veicoli per fascia oraria necessari a soddisfare la domanda di spostamento, articolata in termini temporali e territoriali. L'ART ha quindi invitato il comune a rendere operativo, entro l'anno in corso, un sistema di monitoraggio finalizzato alla rilevazione automatica dei dati di presenza in servizio delle vetture taxi, dei tempi di attesa per gli utenti (per un campione di corse rappresentative) e dei dati sulla percorrenza media dei taxi: tali dati dovranno essere trasmessi annualmente all'ART. Sul tema dell'organizzazione del servizio, l'Autorità ha raccomandato di sviluppare un'analisi sull'andamento temporale della domanda, di incrementare ulteriormente l'utilizzo del taxi *sharing* e ha suggerito di prendere in considerazione la possibilità di disporre turni integrativi in aggiunta a quelli ordinari avvalendosi, per questa tipologia, dei sostituti alla guida. L'ART ha quindi raccomandato di promuovere la diffusione dei sistemi innovativi e competitivi di chiamata e ha invitato il comune ad adottare ogni misura/azione idonea a vietare le condotte restrittive della concorrenza, riguardanti le clausole di esclusiva contenute negli atti che regolano il rapporto tra i tassisti e le cooperative di radio-taxi. In relazione al tema delle tariffe, l'ART ha ritenuto di non potersi esprimere sull'adeguamento tariffario proposto dal comune, perché carente degli elementi informativi necessari alla verifica della corrispondenza delle tariffe rispetto "alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità", ha quindi ritenuto necessario che il comune effettui apposite indagini sulle percorrenze medie e sulla "disponibilità a pagare" degli utenti e ha evidenziato la necessità di monitorare le caratteristiche e i parametri di domanda e di offerta, funzionali sia alla definizione del "paniere" di corse tipo, sia alla verifica delle singole voci tariffarie; l'Autorità ha infine invitato a una maggiore pubblicizzazione del tariffario taxi. Per quanto riguarda la qualità del servizio offerto, l'Autorità ha invitato il comune a indicare quali iniziative intenda avviare e finanziare con i fondi, pari al 20%, dei proventi derivanti dalla cessione delle nuove licenze a titolo oneroso. L'ART ha quindi raccomandato di prendere in considerazione i seguenti aspetti qualitativi: sistemi di pagamento di tipo P.O.S. (bancomat e carte di credito) su tutti i taxi; promozione e pubblicizzazione dell'attività dell'ufficio ricevente

le istanze provenienti dagli utenti, a livello di area sovracomunale; prevedere nel Regolamento il rilascio da parte del tassista di apposita ricevuta di pagamento, su richiesta del cliente; aggiornamento e promozione della Carta della qualità del servizio taxi a livello di area sovracomunale e introduzione di opportuni standard di qualità; avvio di una opportuna indagine di *customer satisfaction* utile a identificare eventuali criticità del servizio. L'Autorità ha infine evidenziato la necessità che i servizi di chiamata offrano soluzioni competitive di accesso mobile alle prenotazioni e ai pagamenti; detti sistemi dovranno preferibilmente prevedere anche la possibilità di valutare il servizio reso (*feedback*).

3.4. L'efficienza dei servizi ferroviari di trasporto regionale

La legge istitutiva dell'Autorità, in particolare, l'art. 37, comma 2, lett. f del d.l. n. 201/2011, stabilisce che l'ART determini la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario, che il gestore dei servizi di trasporto ferroviario regionale passeggeri (connotati da oneri di servizio pubblico), deve rispettare, sia per i contratti di servizio *in house* che per quelli affidati tramite gara, o direttamente.

L'Autorità, con delibera del 18 maggio 2017 n. 69/2017, ha quindi avviato un procedimento finalizzato all'adozione di un atto di regolazione che interessa le metodologie e i criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, per il quale è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con delibera n. 136/2016. Tale procedimento ha previsto, tra l'altro, la costruzione di una banca dati contenente informazioni tecniche ed economiche delle gestioni e l'elaborazione di un modello per la stima dei costi efficienti relativi alla produzione dei servizi ferroviari.

L'ART ha provveduto ad affinare lo schema del questionario per la raccolta dati e a definire il *dataset* di natura economica e tecnica per i servizi interessati: i dati comprendono un arco temporale di 7 anni (periodo 2010-2016) e si riferiscono alle imprese ferroviarie titolari di un contratto di servizio per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario passeggeri a livello regionale; le imprese interessate risultano essere 23. Ai fini della stima dei costi efficienti sono stati considerate solo i servizi resi su rete nazionale e reti interconnesse con la stessa, mentre i servizi resi su reti isolate sono stati valutati non sufficientemente omogenei tra di loro e con il resto dei servizi, sotto il profilo della funzione di costo sottesa alla produzione degli stessi servizi. Successivamente si è quindi svolta una riunione tecnica con le Regioni, Province Autonome e le IF presso la sede dell'Autorità, informando altresì i gestori delle infrastrutture ferroviarie. In esito a tale incontro, che si è rivelato utile per raccogliere impressioni e suggerimenti da parte dei partecipanti su aspetti relativi alle voci da inserire nel questionario, è stato mutato l'effettivo destinatario della richiesta di informazioni: non la Regione, come inizialmente ipotizzato, ma l'IF titolare del Cds.

Nel mese di luglio 2017 è stata inviata una lettera alle Regioni per il rilascio del nulla osta all'invio delle lettere alle IF sulle modalità di compilazione del questionario, nonché alla pubblicazione dello stesso questionario sul sito istituzionale dell'Autorità e per la cui compilazione *on-line* era prevista la scadenza del 30 settembre 2017, data entro la quale solo la metà delle 23 imprese ferroviarie contattate (tutte quelle titolari di un Cds per trasporto passeggeri regionale) risultava aver risposto.

Sono state quindi sollecitate le imprese inadempienti, verificandone le ragioni, ed è stato prorogato il termine della scadenza per consentire a tutte le IF di compilare il questionario; si è quindi proceduto alla verifica dei dati, fase necessaria al fine di assicurare l'affidabilità delle analisi descrittive ed econometriche da effettuare, in quanto i dati raccolti presentavano numerose difformità rispetto a quanto richiesto nel questionario, oltre a risultare mancanti i valori per determinate voci o anni. Si è poi reso necessario richiedere ulteriori dati di controllo anche al fine di elaborare indici di produttività utili a corredare analisi condotte con le metodologie econometriche più opportune sui costi efficienti. Una volta completato il *database*, si è proceduto allo svolgimento delle seguenti attività:

- analisi descrittive dei dati ricevuti in funzione di elementi territoriali, dimensionali, tipologia dei contratti di servizio, etc.;
- analisi di correlazione tra variabili;
- preliminari stime econometriche;
- consolidamento dei risultati.

Il lavoro quantitativo e le stime econometriche saranno finalizzate a definire gli obiettivi di efficienza e di efficacia come previsto dall'art. 37, comma 2, lett. f del d.l. n. 201/2011 e dall'articolo 48, comma 6, lett. b, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50.

Il termine iniziale di scadenza del procedimento al 31 marzo 2018, è stato prorogato al 30 settembre 2018 con delibera ART del 22 marzo 2018 n. 29/2018.

4. I DIRITTI DEI PASSEGGERI E DEGLI UTENTI

La normativa relativa al trasporto di persone ha subito, nel corso dell'ultimo decennio, una forte evoluzione che ha generato un concreto rafforzamento della posizione del passeggero. Tale scelta del Legislatore europeo ha condotto a un incremento delle responsabilità del vettore nei confronti dei propri utenti, nella consapevolezza che i trasporti costituiscono anche un mezzo di coesione socio-economica tra i cittadini dei diversi Stati europei. Gli strumenti utilizzati per rafforzare la tutela dei passeggeri sono stati, tra l'altro, i tre Regolamenti adottati in ambito ferroviario, autobus e marittimo e vie navigabili interne, in virtù dei quali i passeggeri stessi possono godere di pari diritti in tutto il territorio dell'Unione europea, senza discriminazioni a prescindere dalla loro nazionalità o da quella del loro trasportatore. Appare opportuno evidenziare che l'adozione di questi tre regolamenti risale a periodi diversi tra loro ma precedenti rispetto all'istituzione dell'ART, la quale però, anche dopo la sua creazione, da parte del legislatore del 2011, non è stata da subito investita del ruolo di responsabile dell'applicazione delle disposizioni europee sopra citate. Sul punto si precisa che solamente a seguito dell'adozione dei provvedimenti legislativi relativi alla definizione della disciplina sanzionatoria per la violazione dei diritti dei passeggeri in ambito ferroviario, autobus e marittimo e vie navigabili interne, l'Autorità è stata individuata quale Organismo nazionale responsabile dell'esecuzione dei regolamenti.

Nello svolgimento delle suddette attività, è stato possibile osservare che in alcuni frangenti i tre Regolamenti europei, a seconda del settore, prevedono discipline differenti per fattispecie analoghe. Al fine di rappresentare con maggiore chiarezza la problematica in questione, si riportano solo alcuni esempi. In *primis*, come meglio si dirà nella sezione dedicata al trasporto con autobus, il Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus, ha, nella quasi totalità dei casi disciplinati, un ambito di applicazione limitato ai soli viaggi la cui percorrenza, tra il punto di partenza e quello di arrivo a destinazione finale, sia superiore ai 250 chilometri. Ciò comporta una serie di criticità dal momento che passeggeri che viaggiano con la stessa modalità di trasporto via autobus sono destinatari di differenti gradi di tutela. Lo stesso vale quando il trasporto ferroviario viene sostituito dal trasporto con autobus. Difatti, in quest'ultimo caso i passeggeri, che avrebbero potuto vantare i diritti riconosciuti dal Regolamento (CE) n. 1371/2007, si trovano nell'impossibilità di porre in essere una serie di rimostranze non riconosciute dal Regolamento (UE) n. 181/2011.

Un esempio di differenza, che tuttavia appare giustificata da peculiarità dell'attività di trasporto, è rinvenibile nel diritto all'indennizzo in caso di ritardo. Sul punto, si evidenzia che il passeggero che viaggia in treno matura il diritto a vedersi riconosciuto un indennizzo a fronte di un ritardo all'arrivo a destinazione finale; diversamente, nel settore bus rileva unicamente il ritardo maturato alla partenza ma non quello all'arrivo. Altra marcata differenza riguarda il Regolamento (UE) n. 1177/2010, laddove prevede esenzioni dall'obbligo di indennizzo da ritardo in capo al vettore nell'ipotesi in cui quest'ultimo dimostri che il ritardo è stato generato da una causa di forza maggiore quale le condizioni meteo marine avverse (analogia esenzione è prevista nel settore aereo). A tal proposito, giova evidenziare che nel settore ferroviario non è prevista alcuna esenzione dall'obbligo di indennizzo in caso di ritardo in arrivo.

I regolamenti autobus e marittimo prevedono differenti modalità applicative delle disposizioni relative ad alcuni diritti (in particolare all'informazione, all'assistenza), a seconda del luogo in cui si verifica il ritardo alla partenza (porto/terminale portuale, fermata/stazione).

Pertanto, senza continuare nell'elencazione delle differenze di tutela di analoghe fattispecie nei diversi ambiti di trasporto, appare opportuno evidenziare la sempre più crescente necessità di procedere, ove possibile, a un'armonizzazione delle discipline relative ai diritti dei passeggeri nei tre settori di trasporto riservati alla

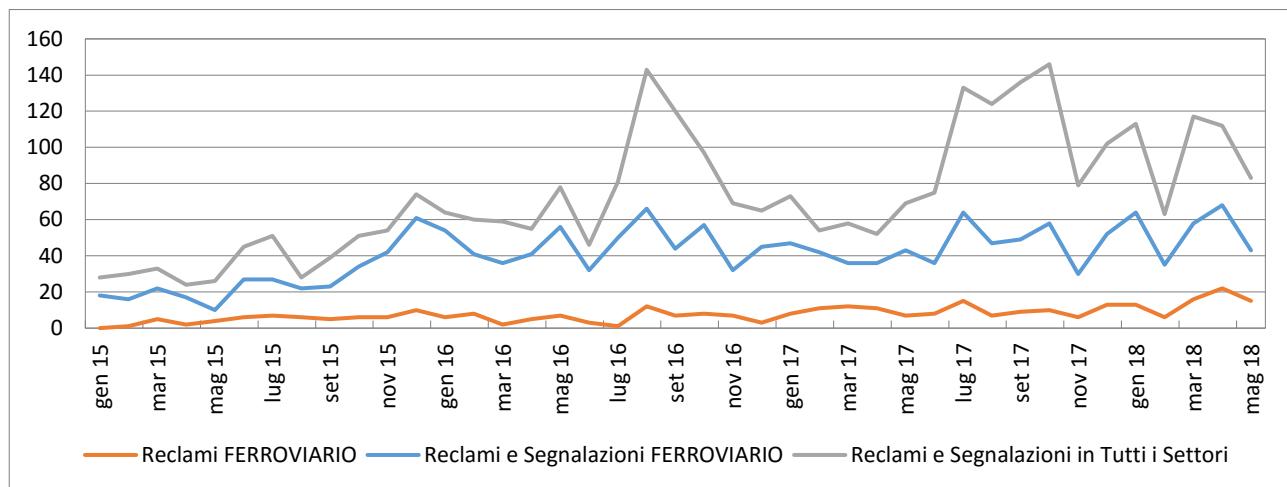
competenza dell'Autorità. Quanto appena esposto assume ancora maggior importanza dinnanzi al continuo incremento dell'utilizzo, da parte dell'utenza, di trasporti multimodali che, senza dubbio, abbisognano di sistemi di tutela il più omogenei possibile al fine di garantire il massimo grado di tutela dei diritti nei confronti dei passeggeri.

Per quanto attiene, invece, ai passeggeri del settore aereo, la normativa europea disciplina i diritti di quest'ultimi principalmente attraverso il Regolamento comunitario (CE) n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Il connesso Decreto legislativo 27 gennaio 2006, n. 69 di esecuzione, individua tuttavia nell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione³⁶.

4.1. I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Avuto riguardo al 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, 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 segnalazioni³⁷ in ingresso per il settore ferroviario. Il *trend* di crescita delle istanze pervenute all'Autorità appare a oggi stabilizzato.

Figura 2. Andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso per il trasporto ferroviario

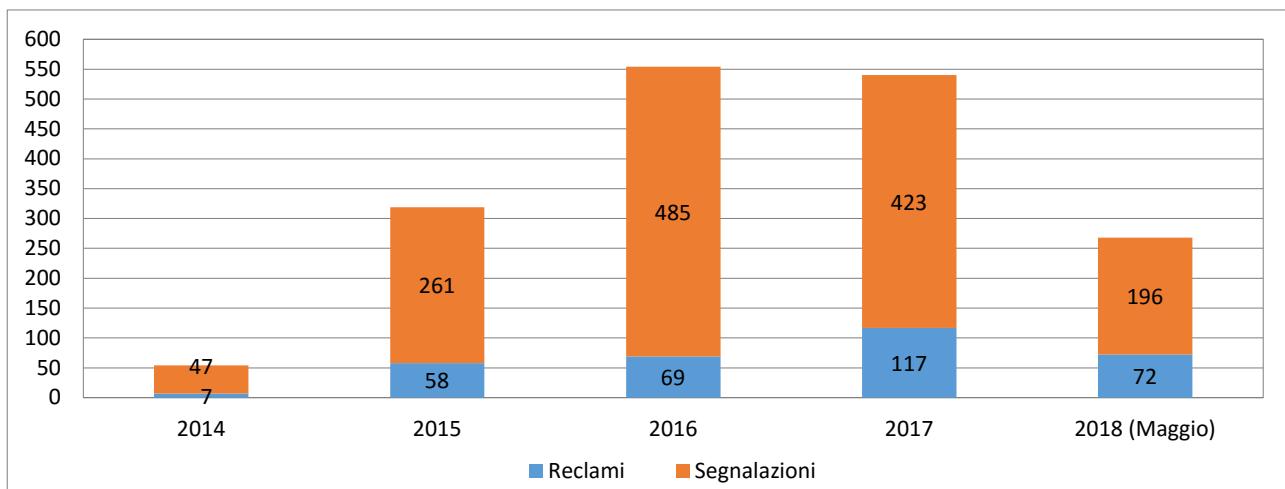


Fonte: Elaborazioni dati ART.

Il grafico che segue illustra l'andamento dei reclami e delle segnalazioni pervenute nel corso dei quattro anni in cui l'Autorità ha operato in qualità di Organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. L'andamento in crescita è dovuto, presumibilmente, a una maggior esigenza di tutela da parte dei passeggeri nei confronti di imprese ferroviarie e alla maggior conoscenza dell'Autorità, quale Organismo deputato all'esame dei reclami di seconda istanza, nonché dall'ormai diffuso utilizzo, da parte degli utenti, del sistema di presentazione dei reclami per via telematica (SiTe) adottato dal 1° gennaio 2016. Con tale sistema, l'Autorità risulta maggiormente in grado di identificare e correggere i disservizi in tempi sempre più brevi, nonostante la crescita delle istanze, e adottare misure atte a prevenire situazioni di reiterazione, da parte delle imprese ferroviarie, di condotte non conformi.

³⁶ Sul punto cfr. Audizione 17 ottobre 2017 del Presidente dell'Autorità, Andrea Camanzi "Disagi derivanti dalla recente cancellazione dei voli della compagnia Ryanair", Senato della Repubblica – VIII Commissione Lavori Pubblici, Telecomunicazioni.

³⁷ Per segnalazione si intende l'istanza inviata dall'utente non formulata con le prescritte modalità (ad esempio, senza attendere i tempi prescritti dal Regolamento dalla presentazione del reclamo all'impresa, o con una descrizione generica della problematica); il reclamo è, invece, l'istanza correttamente inoltrata contenente gli elementi essenziali per una valutazione compiuta della fattispecie rappresentata dall'utente.

Figura 3. Reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità per il trasporto ferroviario

Fonte: Elaborazioni dati ART.

Nel periodo di riferimento, sono pervenuti all'Autorità n. 435 tra segnalazioni e reclami, nel settore ferroviario a fronte dei quali sono stati avviati otto procedimenti sanzionatori.

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 affette da vizi formali, l'Autorità non si è limitata alla comunicazione dell'archiviazione in un'ottica costruttiva e propositiva e ha colto dalle stesse l'input per l'esercizio delle competenze generali di cui dispone ai sensi della legge istitutiva, anche effettuando ulteriori approfondimenti d'ufficio. Nella prospettiva di una piena collaborazione, l'Autorità ha 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, nel caso in cui non sussistessero gli estremi per l'avvio di procedimenti sanzionatori, ma si rendesse comunque necessario dare impulso alla risoluzione di problematiche effettive degli utenti, l'Autorità ha operato tramite moral suasion alle 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'intento di offrire comunque una prospettiva di soluzione delle problematiche poste dagli utenti, ha provveduto a trasmettere ai soggetti competenti (IF o GI) copia dell'istanza ricevuta per le verifiche e gli adempimenti del caso.

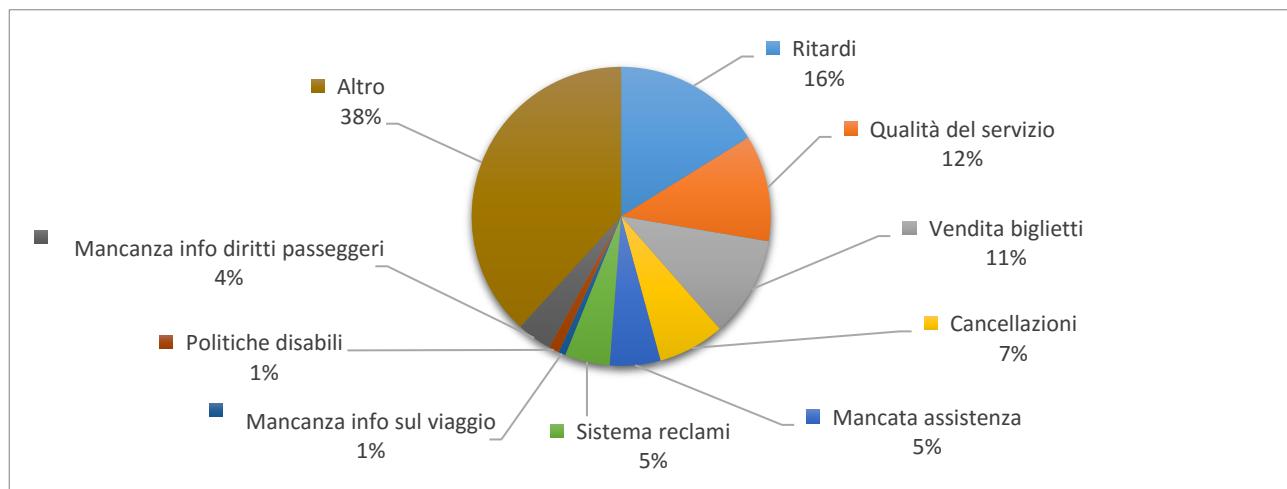
Per garantire, altresì, un sistema di tutela e di intervento effettivo ed efficace, l'Autorità, ove ritenuto opportuno, si è attivata ai fini della soluzione del disservizio lamentato e, nel caso di non corretta formulazione o presentazione del reclamo (ad esempio, in assenza di tutta la documentazione necessaria o in caso di mancata presentazione del reclamo in prima istanza all'impresa interessata), ha fornito indicazioni agli utenti ai fini della corretta presentazione dello stesso e i segnalanti sono stati informati altresì in merito al contenuto dei propri diritti o ai pertinenti interventi regolatori in corso dell'Autorità.

In diverse ipotesi l'Autorità ha, inoltre, tenuto conto dei profili segnalati dagli utenti ai fini dell'esercizio dei poteri regolatori di cui all'articolo 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, l'ENAC, 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 Regioni titolari dei contratti di servizio).

Nello specifico, sono pervenuti all'Autorità reclami e segnalazioni che hanno evidenziato differenti criticità, come rappresentato dal grafico che segue.

Figura 4. Motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami pervenuti all'Autorità per il trasporto ferroviario, 2014-2018

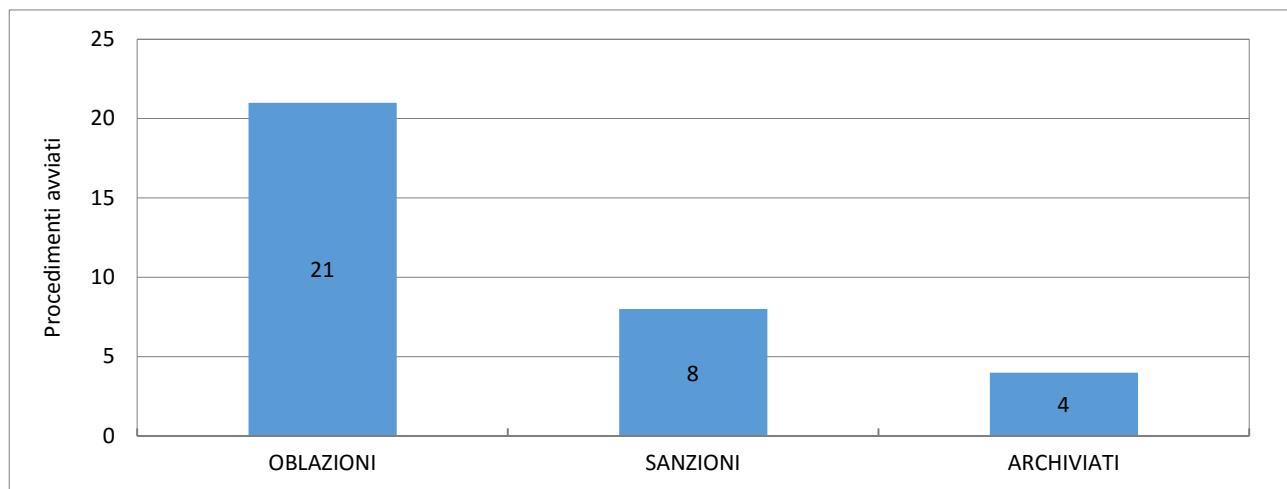


Fonte: Elaborazioni dati ART.

Si precisa che in "Altro" sono ricomprese segnalazioni/reclami che attengono ad aspetti molteplici (richieste di rimborso, richieste di informazioni generiche, furti o smarrimenti bagagli, nuova programmazione degli orari, impossibilità trasporto biciclette, accesso non consentito ad animali, condizioni contrattuali o tariffarie ritenute discriminatorie, ecc.). Per quanto riguarda i diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, sebbene sia pervenuto un numero contenuto di istanze, le stesse evidenziano problematiche particolarmente significative.

Il grafico che segue rappresenta, invece, gli esiti dei procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità nel periodo intercorrente tra il 2014 e il 31 maggio 2018.

Figura 5. Esito dei procedimenti avviati e conclusi per il trasporto ferroviario, 2014-2018



Fonte: Elaborazioni dati ART.

Da tale rappresentazione emerge con chiarezza come la maggioranza degli avvii di procedimento sanzionatorio (62%) si concluda con il pagamento in misura ridotta della sanzione da parte delle imprese ferroviarie.

Si ricorda, infatti, che l'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, disciplina il pagamento in misura ridotta. L'istituto è stato previsto dal legislatore del 1981 come misura di carattere generale, diretta a favorire la più rapida definizione dei procedimenti amministrativi sanzionatori. L'articolo 16 della citata legge n. 689/81 attribuisce ai soggetti cui è contestata la violazione amministrativa una mera facoltà, il cui esercizio integra una fase eventuale del procedimento di irrogazione della sanzione: se l'interessato si avvale di tale meccanismo conciliativo, non contesta la validità della contestazione e arresta il procedimento

amministrativo a questo stadio, attraverso la corresponsione di una somma di denaro il cui importo è predeterminato dalla legge.

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, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007³⁸. 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 fornire un riscontro motivato agli utenti in merito all'oggetto del reclamo. In altri casi hanno fornito entro un mese risposte interlocutorie prive delle motivazioni del differimento e dell'indicazione della data entro cui il passeggero può aspettarsi una risposta. In sede di contestazione, non sono state considerate rispondenti alla norma risposte di mera presa in carico.

Appare altresì opportuno descrivere nel dettaglio alcuni procedimenti avviati in momenti precedenti al periodo di riferimento del presente Rapporto ma la cui definizione, con l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, è avvenuta successivamente.

In data 6 aprile 2017, l'Autorità, con la delibera n. 51/2017, ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 18 ("Assistenza"), paragrafi 1 e 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, concernenti, rispettivamente, l'assistenza che l'impresa ferroviaria è tenuta a offrire ai passeggeri i) in caso di ritardo all'arrivo o alla partenza e ii) in caso di ritardo come previsto al paragrafo 1 di oltre 60 minuti. Il procedimento, a margine della delibera del 20 luglio 2017 n. 98/2017, si è concluso con l'archiviazione delle menzionate contestazioni nei riguardi dell'Impresa ferroviaria, avendo l'istruttoria consentito di acclarare la conformità del comportamento della stessa a quanto previsto dal richiamato articolo 18, paragrafi 1 e 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Con la delibera n. 81/2017 l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio concernente la violazione dell'articolo 10 ("Sanzioni relative alle modalità di vendita dei biglietti"), comma 4, del d.lgs. n. 70/2014 e dell'articolo 27 ("Reclami"), paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007: detto procedimento si è estinto per l'avvenuto pagamento in misura ridotta, come da delibera del 3 agosto 2017 n. 108/2017.

E ancora, con la delibera n. 95/2017, è stato avviato un procedimento sanzionatorio concernente la violazione dell'articolo 27 ("Reclami"), paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Detto procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta di euro 333,33 come da delibera del 6 settembre 2017 n. 111/2017.

In data 21 settembre 2017, infine, l'Autorità, con la delibera n. 117/2017, ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 10 ("Sanzioni relative alle modalità di vendita dei biglietti"), comma 4, del d.lgs. n. 70/2014, e degli articoli 9 ("Disponibilità di biglietti, biglietti globali e prenotazioni"), paragrafo 5, e 27 ("Reclami"), paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Detto procedimento si è concluso, con delibera dell'8 febbraio 2018 n. 12/2018, con l'accertamento della violazione dell'articolo 10, comma 4, del d.lgs. n. 70/2014 e l'irrogazione di una sanzione pari a euro 3.500,00, mentre limitatamente alle violazioni di cui agli articoli 9, paragrafo 5, e 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, il procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta.

In data 15 dicembre 2017, con la delibera n. 148/2017, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 8, paragrafi 2 e 3 ("Informazioni di viaggio"); detto procedimento si è estinto per l'avvenuto pagamento in misura ridotta per tutte le violazioni contestate per l'importo complessivo di euro 1.666,67 come da delibera del 22 marzo 2018 n. 30/2018.

Con delibera dell'11 gennaio 2018 n. 1/2018, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 8, paragrafo 1, del Regolamento laddove, nel richiamare l'allegato II, parte I, impone alle imprese ferroviarie, tra l'altro, l'obbligo di informare i passeggeri circa le condizioni di accessibilità e di

³⁸ Articolo 27, paragrafo. 2, Regolamento (CE) n. 1371/2007: "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".

accesso per le biciclette a bordo treno. Detto procedimento si è estinto per l'avvenuto pagamento in misura ridotta per tutte le violazioni contestate per l'importo complessivo di euro 4.999,98 come da delibera del 5 aprile 2018 n. 36/2018.

Si rappresenta che, dalla metà del 2017 ad oggi, l'Autorità ha avviato procedimenti sanzionatori in relazione a una serie di reclami con i quali i passeggeri lamentavano la violazione dell'articolo 9, paragrafo 5, del Regolamento, e cioè la mancata informativa da parte delle imprese ferroviarie circa la non disponibilità della biglietteria o distributore automatico in stazione ovvero della possibilità di acquistare un biglietto per telefono, via internet o a bordo del treno e delle modalità di tale acquisto e della stazione ferroviaria o del luogo più vicini in cui sono disponibili biglietterie e/o distributori automatici. A fronte di tale inadempimento le società di trasporto obbligavano i passeggeri, sprovvisti di titoli di viaggio, all'acquisto dello stesso a bordo treno applicando un sovrapprezzo nonostante l'impossibilità di procedere all'acquisto tramite i classici canali.

In tale ambito, deciso rilievo hanno assunto gli avvii di tre procedimenti sanzionatori ai sensi dell'articolo 10, comma 4, del d.lgs. n. 70/2014 in tema di modalità di vendita di biglietti, avviati rispettivamente con le delibere n. 81/2017 e n. 99/2017 e n. 5/2018 definite con delibere n. 108/2017, n. 115/2017 e n. 48/2018. Giova evidenziare che il legislatore italiano, nel dettare la disciplina per la violazione della citata disposizione del Regolamento (CE) n. 1371/2007, ha precisato ulteriormente il livello di tutela già prevista dalla normativa europea, stabilendo, all'articolo 10, comma 4, del d.lgs. n. 70/2014 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"*.

Ove è stato riscontrato che la violazione dell'articolo 10, comma 4, del d.lgs. n. 70/2014 fosse ancora in atto, l'Autorità ha intimato (delibere n. 81/17, n. 99/17, n. 117/17 e n. 5/18) all'Impresa ferroviaria di porre fine all'infrazione entro il termine massimo di un mese dalla data di notifica della delibera, provvedendo a fornire adeguata informativa della mancanza di biglietteria o distributore automatico, della possibilità di acquistare un biglietto per telefono, via internet o a bordo del treno e delle modalità di tale acquisto, nonché della stazione ferroviaria o del luogo più vicini in cui sono disponibili biglietterie e/o distributori automatici e a modificare le Condizioni generali di trasporto, nonché gli avvisi in stazione relativi alle *"Informazioni di viaggio"*, nelle parti in cui contrastino con il principio del divieto di sovrapprezzo *"comunque denominato"* stabilito dall'articolo 10, comma 4, del d.lgs. n. 70/2014, e dandone contestuale riscontro all'Autorità.

Con la delibera n. 4/2018 è stato avviato un procedimento per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, in tema di indennizzi da ritardo, in relazione alle modalità con cui è stato rilevato il ritardo del treno. In particolare, durante la fase di pre-istruttoria, è emerso che il rilevamento dell'orario di arrivo del treno è effettuato dal vettore tramite i sistemi di rilevazione del Gestore della rete. Tali rilevazioni in molti casi non coincidono con l'effettivo arrivo del convoglio, bensì vengono effettuate con un certo anticipo rispetto alla fermata del treno. Giova evidenziare che allo stato non ci sono regole prescrittive in base alle quali il gestore dell'infrastruttura ferroviaria debba adottare una specifica modalità di rilevazione degli orari. Tuttavia, proprio per la mancanza di prescrizioni, gli uffici hanno potuto osservare in alcuni casi, attraverso l'analisi di istanze pervenute dall'utente, una discrasia tra l'orario di arrivo dichiarato dai passeggeri e quello risultante dal sistema di rilevazione PIC-WEB di RFI.

Pertanto, nel procedimento in parola, al fine di determinare l'entità dell'indennizzo dovuto al passeggero, per quanto attiene alle modalità di accertamento del ritardo, si è stabilito che non occorre fare riferimento unicamente a quanto rilevato dal sistema PIC web, bensì si debba tenere conto del tempo impiegato dal treno per raggiungere il punto di discesa dei passeggeri, nonché l'orario effettivo di apertura delle porte. Detto procedimento si è concluso con l'adozione di un provvedimento sanzionatorio (delibera n. 52/2018 del 18 maggio 2018) per violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1371/2007, con l'irrogazione di una sanzione pari a euro 2.500,00, mentre per ciò che concerne la violazione dell'articolo 27, paragrafo 2 l'impresa si è avvalsa del pagamento in misura ridotta di euro 333,33.

In data 25 gennaio 2018, con la delibera n. 5/2018, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 10, comma 4 (*"Sanzioni relative alle modalità di vendita dei biglietti"*), del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70. Detto procedimento si è estinto per effetto dell'avvenuto pagamento della

relativa sanzione in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, per l'importo di euro 1.666,66.

4.1.1. Il contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi connotati da oneri di servizio pubblico

L'articolo 37 del d.l. n. 201/2011, stabilisce, al comma 2, lett. e, che l'Autorità provveda «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».

A tale proposito, l'articolo 8 (*"Contenuto delle carte di servizio"*) del d.l. n. 1/2012 prevede che “1. Le carte di servizio, nel definire gli obblighi cui sono tenuti i gestori dei servizi pubblici, anche locali, o di un'infrastruttura necessaria per l'esercizio di attività d'impresa o per l'esercizio di un diritto della persona costituzionalmente garantito, indicano in modo specifico i diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori del servizio e dell'infrastruttura”, ribadendo al riguardo la competenza delle autorità indipendenti di regolazione in ordine alla definizione dei suddetti diritti.

In esito alle attività connesse allo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità, e segnatamente - tra l'altro - dall'analisi di reclami e segnalazioni di utenti, loro associazioni e comitati rappresentativi, sono in particolare emerse alcune criticità relativamente all'effettivo esercizio dei diritti attribuiti ai suddetti utenti dalla vigente normativa, criticità che presentano una significativa rilevanza per quanto attiene ai servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico.

Alla luce di quanto illustrato è emersa la necessità di individuare - ai sensi del più volte citato articolo 37, comma 2, lett. e del d.l. n. 201/2011 - misure volte a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle stazioni ferroviarie. Si tratta in particolare di diritti che, per le rilevate criticità, necessitano di essere declinati e specificati nel loro contenuto minimo, anche risarcitorio sotto forma di indennizzo, la cui concreta determinazione è demandata al gestore dei servizi o di stazione interessati, sulla base di criteri e parametri predeterminati - precisando altresì le modalità atte a garantirne l'effettivo esercizio.

Pertanto l'Autorità, con delibera del 18 aprile 2018 n. 43/2018, ha avviato un procedimento per la definizione delle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie.

4.1.2. Partecipazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nella fase di predisposizione di nuove proposte di carattere legislativo nel settore del trasporto ferroviario e multimodale

La Commissione europea, già nel 2012, ha effettuato una valutazione in merito all'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Nella relazione al Parlamento europeo e al Consiglio del 2013 la Commissione stessa ha individuato una serie di aree di intervento nell'ottica di rafforzare i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario nell'Unione europea.

In qualità di Organismo responsabile della corretta applicazione della normativa comunitaria, l'Autorità ha partecipato alle riunioni convocate dalla Commissione, nelle quali sono state talvolta sollevate questioni concernenti l'interpretazione/l'applicazione del Regolamento (ad esempio per quanto riguarda le fermate, le partenze anticipate, il diritto di scelta tra il reinstradamento e il rimborso).

Inoltre, l'Autorità ha partecipato alla consultazione avviata dalla Commissione attraverso la somministrazione di un questionario nel 2016. Nel contesto di questa consultazione, l'Autorità ha evidenziato alcune questioni rilevanti riguardanti, tra l'altro, i seguenti argomenti:

- assistenza alle persone con disabilità;

- indennizzo in caso di ritardo per i passeggeri in possesso di un abbonamento;
- diritti in caso di partenze anticipate;
- assistenza in caso di cancellazioni;
- accessibilità del sistema di gestione dei reclami;
- compensazione automatica;
- accordi per la vendita di biglietti;
- trasporto di biciclette.

A valle di tali attività, il 27 settembre 2017 la Commissione europea ha presentato una proposta di Regolamento relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Con tale proposta, la Commissione ha inteso rafforzare i diritti dei passeggeri nel mercato liberalizzato, come previsto nel IV pacchetto ferroviario. Le principali modifiche introdotte sono orientate a riformulare le norme vigenti in relazione alle seguenti questioni:

- 1) applicazione uniforme delle norme: considerato che ad oggi solo cinque Stati membri (Belgio, Danimarca, Italia, Paesi Bassi e Slovenia) applicano pienamente la legislazione in vigore, la proposta intende eliminare l'eccessivo ricorso alle deroghe per i servizi nazionali a lunga distanza entro il 2020;
- 2) informazione e non discriminazione: la proposta prevede che siano fornite ai passeggeri le informazioni essenziali sui loro diritti, ad esempio stampate sul biglietto o per via elettronica, e se tali diritti si applichino non all'intero viaggio ma solo ad alcune tratte. Introduce inoltre una clausola di non discriminazione, basata sulla nazionalità, sulla residenza, sull'ubicazione o sulla valuta di pagamento;
- 3) i diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta: la proposta introduce l'obbligo per gli Stati membri di offrire assistenza e risarcimenti in caso di perdita o danneggiamento delle attrezzature per la mobilità. Le informazioni al riguardo dovranno essere presentate in un formato accessibile e il personale ferroviario dovrà ricevere una formazione adeguata;
- 4) applicazione delle norme, gestione dei reclami e applicazione delle sanzioni: la proposta intende descrivere in modo più dettagliato le procedure di trattamento dei reclami e i relativi termini, nonché precisare le responsabilità delle autorità nazionali designate;
- 5) i principi della proporzionalità e dell'imparzialità giuridica: la proposta introduce una clausola di "forza maggiore" che dovrebbe esentare le compagnie ferroviarie dall'obbligo di versare risarcimenti nel caso di condizioni meteorologiche avverse o catastrofi naturali, ossia di situazioni del tutto eccezionali che le imprese ferroviarie non hanno provocato e che non avrebbero potuto prevenire.

A fronte di tale iniziativa, l'Autorità, quale Organismo responsabile dell'attuazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007, 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, ai sensi del citato d.lgs. n. 70/2014, ha inviato un proprio documento di posizione e partecipa attivamente all'*iter* legislativo della Proposta, tramite la partecipazione di propri rappresentanti in qualità di esperti al relativo Gruppo di lavoro (*Working Party on Land Transport*) presso il Consiglio, in stretta collaborazione con la Rappresentanza Italiana. Il Gruppo di lavoro ha terminato l'esame della Proposta articolo per articolo e la Presidenza Bulgara ha redatto il *Progress Report*.

L'Autorità ha, altresì, partecipato alla consultazione su una possibile iniziativa a livello europeo relativa ai diritti dei passeggeri nel trasporto multimodale indetta dalla Commissione tra il 23 febbraio e il 25 maggio 2017³⁹.

4.1.3. Pareri all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette

In riferimento ai temi della garanzia della qualità dei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico e della tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti, l'Autorità può formulare pareri indirizzati all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) nell'ambito di procedimenti da quest'ultima avviati per

³⁹ European Commission – Mobility and Transport, Passenger rights: ["Public consultation on a possible initiative at EU level in the field of passengers rights in multimodal transport"](#).

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, all'Autorità è richiesto, in questi casi, di pronunciarsi ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis del Codice del Consumo, nonché delle disposizioni dedicate del Protocollo di collaborazione con l'AGCM attualmente in vigore.

Al riguardo, nel periodo di riferimento di questo Rapporto annuale, l'Autorità ha adottato tre pareri relativi a tre procedimenti avviati dall'AGCM, e conclusisi nel 2017 con delibere del Garante, aventi ad oggetto, rispettivamente:

- in due casi, comportamenti di due preminenti imprese ferroviarie (già in esame per il costo delle chiamate e la maggiorazione prevista sull'acquisto di biglietti per via telefonica) e in particolare un caso trattava di prassi adottate per il contatto telefonico con la clientela, procedimento concluso con l'accoglimento di impegni; l'ulteriore caso aveva come oggetto la comunicazione inerente alle tariffe economicamente più vantaggiose per gli utenti su tratte servite da treni appartenenti a diversi segmenti del mercato (di cui si contesta l'assenza di adeguata trasparenza e immediatezza), quest'ultimo conclusosi con l'irrogazione di una sanzione;
- il comportamento di un'impresa di trasporto pubblico locale che, con riferimento ai servizi da questa resi via ferrovia, avrebbe fornito informazioni fuorvianti alla clientela a causa della sistematica mancata effettuazione delle corse programmate e di una inadeguata diffusione delle informazioni, che non avrebbero dato conto all'utenza delle soppressioni e della conseguente rimodulazione degli orari delle corse contigue, conclusosi anch'esso con una sanzione nei confronti dell'impresa.

4.1.4. Contenuto minimo dei diritti dei passeggeri titolari di abbonamenti nel trasporto via ferrovia ad alta velocità

La delibera n. 54/2016, recante misure di regolazione per il *"Contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di abbonamento possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità"*, impugnata da un'associazione di pendolari e da un'impresa ferroviaria, è stata dichiarata legittima dal TAR Piemonte con sentenza n. 1811 del 9 novembre 2017, che ha ritenuto, da un lato, conforme al diritto l'attività dell'Autorità nella materia del trasporto ferroviario ad Alta Velocità, che pur non essendo un servizio pubblico in senso oggettivo, rappresenta certamente un servizio di pubblica utilità soggetto a regolazione, e, dall'altro, non contestabile la facoltà delle imprese ferroviarie di decidere se offrire o no titoli di viaggio in abbonamento per le tratte di Alta Velocità, posto che a presidio della condizione della peculiare categoria del pendolare, l'ordinamento appronta il rimedio della sanzione, irrogabile, in via di ipotesi, allorquando l'impresa ferroviaria per l'Alta Velocità, operando in regime di libero mercato, abbia adottato delle pratiche commerciali in materia di servizi di abbonamento, contrastanti con la materia *antitrust* (artt. 101 e 102 T.F.U.E. e artt. 2 e 3 della legge n. 287 del 1990) ovvero con la normativa di tutela dei consumatori.

4.2. I diritti dei passeggeri nel trasporto via autobus

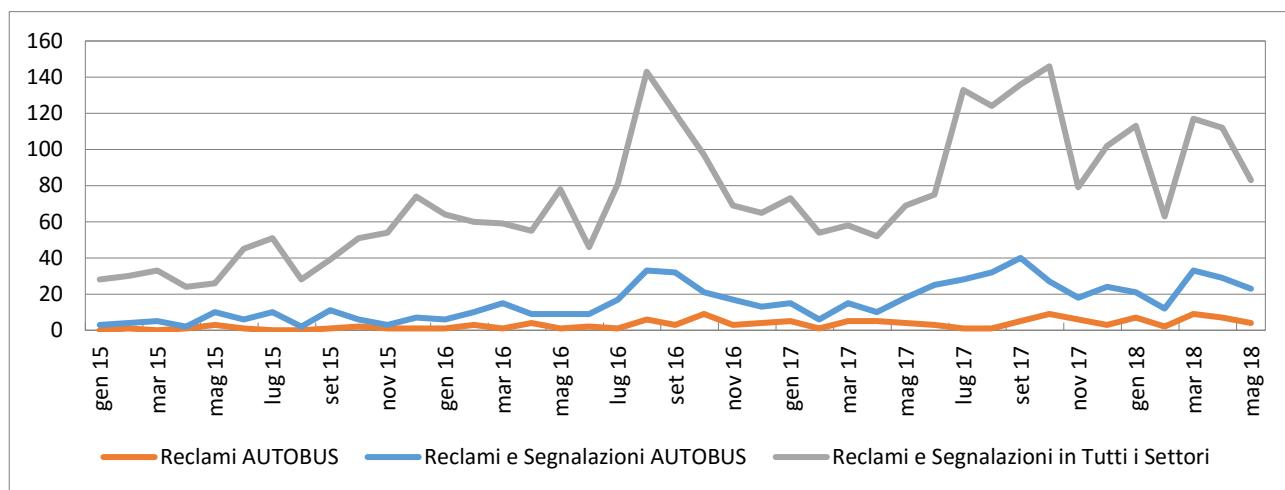
Il Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, fissa gli strumenti per la tutela minima posta a garanzia dei diritti delle persone trasportate con autobus. Vengono garantiti la non discriminazione tra i passeggeri riguardo le condizioni di trasporto, una serie di diritti 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, misure che garantiscano 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 tariffarie 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, a informazioni tempestive e complete prima e durante il viaggio, a informazioni facilmente accessibili sui diritti dei passeggeri e sulle modalità di gestione e di risoluzione dei reclami. Giova altresì ricordare che nel settore del trasporto passeggeri con autobus, dal 1° marzo 2018 è in vigore, sia per i vettori che per gli enti di gestione delle stazioni, l'obbligo, previsto dall'articolo 16, paragrafo b) ("Formazione"). In particolare, i soggetti destinatari della disposizione devono stabilire delle procedure di formazione del personale (conducenti inclusi) in materia di "sensibilizzazione alla disabilità" e di "assistenza" (articolo 18 del d.lgs. n. 169/2014).

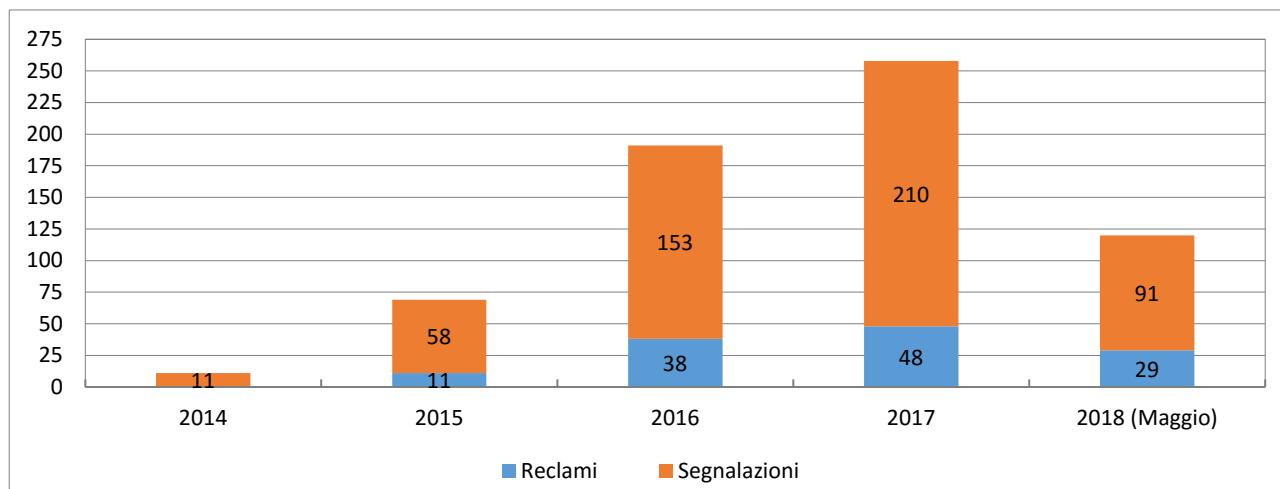
L'Autorità è competente per l'accertamento delle violazioni delle disposizioni del citato regolamento e per l'irrogazione delle sanzioni previste dal d.lgs. n. 169/2014 e, in qualità di Organismo responsabile dell'applicazione del citato Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio, 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 illustrato nel grafico che segue.

Figura 6. Andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso per il trasporto con autobus



Fonte: Elaborazioni dati ART.

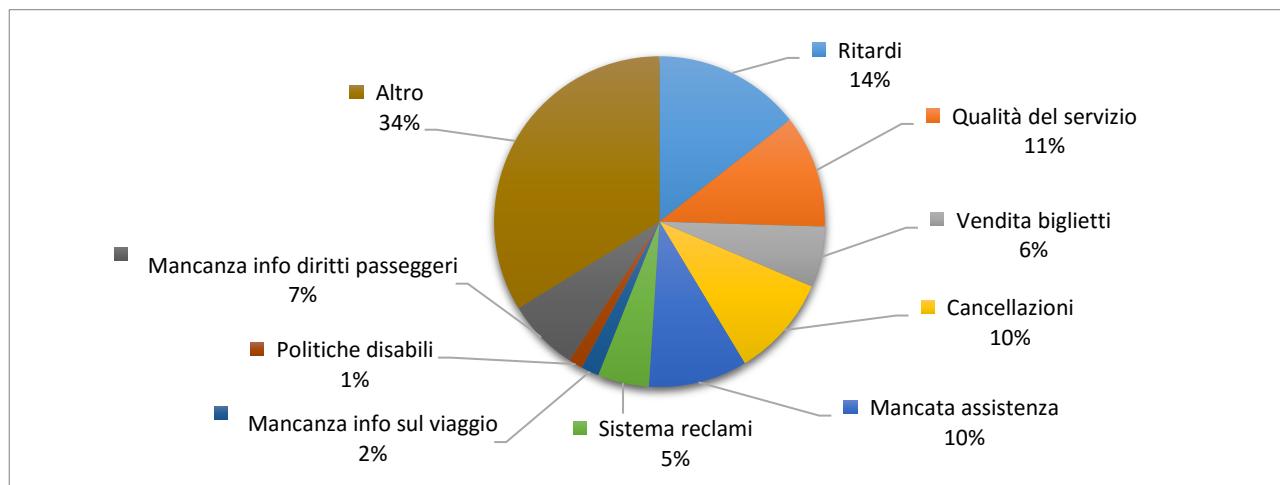
Come si può osservare, i reclami e le segnalazioni per questo settore rappresentano una parte limitata, rispetto al complesso delle segnalazioni e reclami relativi a tutti i settori per cui l'Autorità è l'Organismo responsabile. Nel complesso, nel periodo di riferimento del Rapporto, sono pervenuti all'Autorità n. 227 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.

Figura 7. Reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità per il trasporto con autobus

Fonte: Elaborazioni dati ART.

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 a limitare la possibilità di un intervento dell'Autorità in molte delle fattispecie segnalate, in quanto riguardanti servizi di trasporto di distanza inferiore ai 250 km. Altre significative limitazioni sono dovute all'assenza, in relazione alla peculiarità di tale tipologia di trasporto, di ipotesi di indennizzo in caso 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 trattamento dei reclami. A valle di tali richieste dell'Autorità si è riscontrato un miglioramento nei sistemi di trattamento 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. Nello specifico, sono pervenuti all'Autorità reclami che hanno evidenziato differenti criticità e in particolare ritardi, cancellazioni e qualità del servizio, come rappresentato dal grafico che segue.

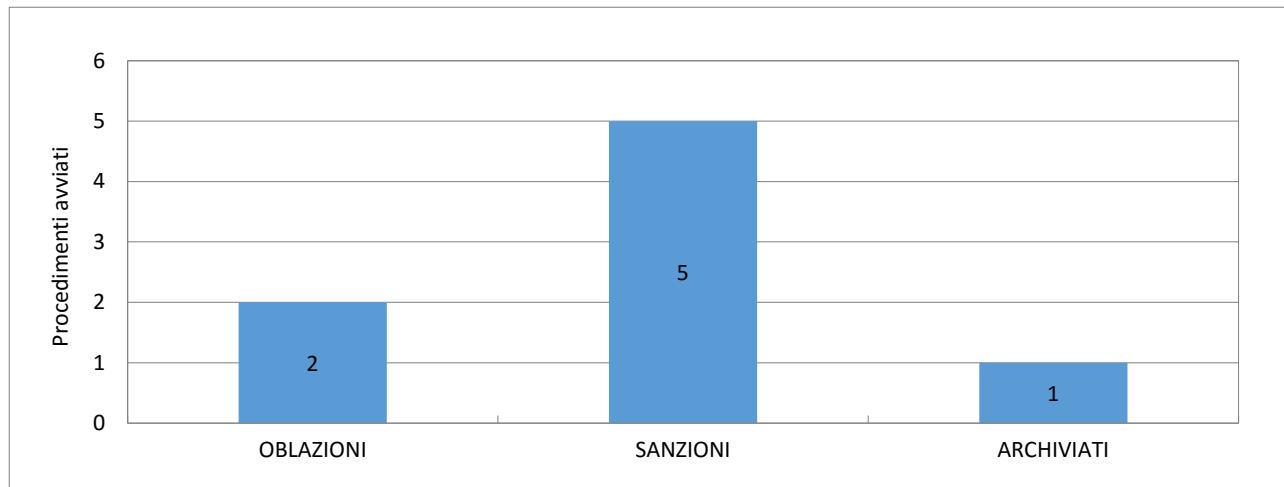
Figura 8. Motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami pervenuti all'Autorità per il trasporto con autobus, 2014-2018

Fonte: Elaborazioni dati ART.

Si precisa che in "Altro" sono ricomprese segnalazioni/reclami che attengono ad aspetti molteplici (richieste di informazioni generiche, furti o smarrimenti bagagli, nuova programmazione degli orari, problematiche relative al comfort del mezzo, problemi in fase di acquisto del biglietto ecc.).

Come è possibile osservare nel grafico che segue, nel settore autobus, a differenza del settore ferroviario, nel periodo tra il 2014 e il 30 aprile 2018 la maggior parte degli avvii di procedimenti sanzionatori si è chiusa con il pagamento dell'intera sanzione (62%), mentre solo il 25% si è concluso con il pagamento della stessa in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Figura 9. Esito dei procedimenti avviati e conclusi per il trasporto con autobus, 2014-2018



Fonte: Elaborazioni dati ART.

Appare opportuno riportare di seguito una serie di procedimenti i cui avvii sono riconducibili anche a momenti precedenti al periodo di riferimento del presente Rapporto ma la cui definizione, con l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, è avvenuta nel periodo di riferimento del presente rapporto.

Con la delibera n. 32/2017, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione della disciplina in materia di diritti del passeggero nel trasporto effettuato con autobus in caso di cancellazione o ritardo, così come individuata dagli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 181/2011. Detto procedimento, a seguito della delibera del 6 luglio 2017 n. 93/2017, si è concluso con l'accertamento della violazione contestata, con la conseguente comminazione, per i quattro passeggeri coinvolti nei disservizi, di una sanzione amministrativa pecuniaria di complessivi euro 800,00, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del d.lgs. n. 169 del 2014 e di euro 600,00, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del medesimo d.lgs. n. 169/2014.

Con la delibera n. 67/2017, è stato avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 27 (*"Trasmissione dei reclami"*), del Regolamento (UE) n. 181/2011. Detto procedimento si è concluso, con delibera del 3 agosto 2017 n. 107/2017, con l'accertamento della violazione contestata e con l'irrogazione della sanzione amministrativa pecuniaria di euro 600,00.

E ancora, con delibera n. 68/2017, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 25 (*"Informazioni sui diritti dei passeggeri"*), paragrafo 1, e 27 (*"Trasmissione dei reclami"*) del Regolamento (UE) n. 181/2011. Detto procedimento si è concluso, con delibera del 18 ottobre 2017 n. 122/2017, con l'archiviazione delle contestazioni concernenti la violazione degli articoli 25, paragrafo 1, e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, in quanto l'istruttoria ha evidenziato che il vettore, il quale non aveva fornito riscontro alle richieste di informazioni dell'Autorità, non svolgeva un *"servizio regolare"*, bensì occasionale.

Nel corso del periodo di riferimento sono stati avviati tre procedimenti sanzionatori in materia di trasporto effettuato con autobus. In particolare, con delibera dell'8 marzo 2018 n. 25/2018, l'Autorità, su segnalazione di un passeggero, ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di un vettore bus, contestando la violazione dell'articolo 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011, che obbliga il vettore a comunicare entro un mese dal ricevimento se il reclamo è stato accolto, respinto o ancora in esame e a fornire una risposta definitiva entro tre mesi dal ricevimento del reclamo stesso. Nel caso in esame, infatti, l'Impresa si era limitata a informare il passeggero che la sua segnalazione era stata inoltrata all'ufficio competente, senza

comunicargli se il reclamo fosse stato accolto, respinto o ancora in esame, né ha fornito un riscontro definitivo alle doglianze espresse al reclamo entro tre mesi, come richiesto dalla norma europea.

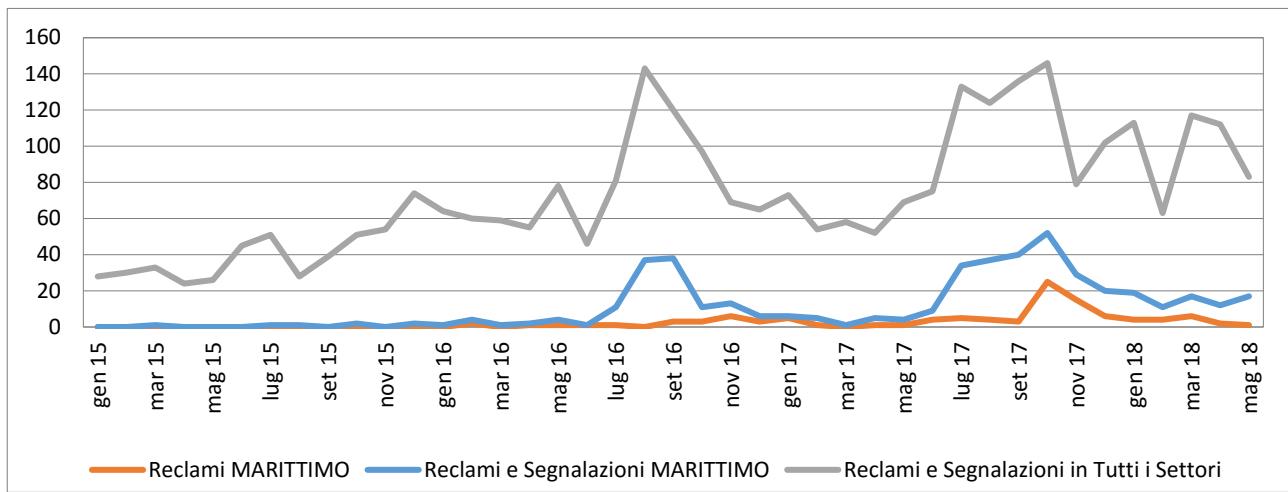
Con delibera del 22 marzo 2018 n. 31/2018, l'Autorità, su segnalazione di un passeggero, ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di un vettore bus, per l'eventuale adozione delle sanzioni di cui all'articolo 13, comma 2 e all'articolo 17, comma 2, del d.lgs. n. 169/2014, in relazione alle violazioni del combinato disposto di cui ai paragrafi 4 e 5 dell'articolo 19 e dell'articolo 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011 e, in particolare, per non aver garantito al passeggero il diritto alla continuazione, al reinstradamento o al rimborso del prezzo del biglietto, rimborso che è stato erogato oltre il termine previsto dal regolamento, decorrente dal ricevimento della relativa richiesta della passeggera, e per non aver fornito una risposta al reclamo nei termini previsti dalla disposizione europea.

4.3. 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*». Il medesimo regolamento, oltre a sancire i diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta 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 e irrinunciabili (articolo 6) che non precludono al passeggero di fare ricorso agli ulteriori strumenti di tutela, anche giudiziale, messi loro a disposizione dai rispettivi ordinamenti giuridici nazionali (articolo 21).

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. La quantità di reclami esaminati ha condotto all'avvio di una serie di procedimenti nei confronti degli operatori del settore, che rivestono una particolare importanza. I reclami 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 (UE) n. 1177/2010. In questo senso l'Autorità, anche in passato, ha provveduto ad accettare l'effettiva divulgazione dei diritti dei passeggeri da parte dei vettori marittimi con particolare riguardo a quelle che sono le sue funzioni e i compiti assegnatele dal legislatore.

Figura 10. Andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso per il trasporto via mare e vie navigabili interne

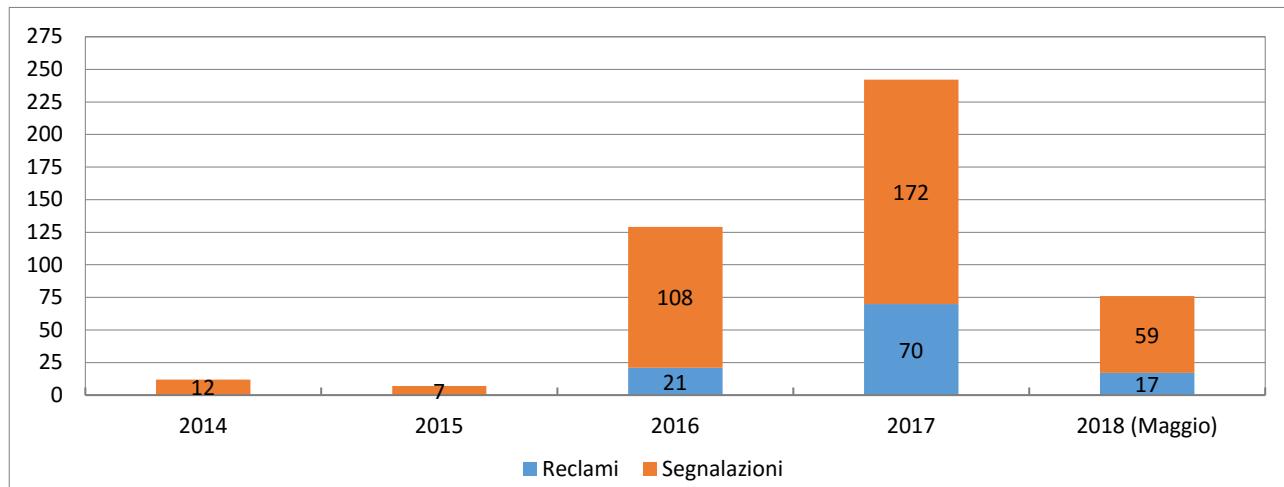


Fonte: Elaborazioni dati ART.

Nel periodo di riferimento, sono pervenuti all'Autorità 257 tra segnalazioni e reclami nel settore marittimo. In particolare, come si evince dal grafico precedente, nel corso del biennio 2017-2018 si è registrata una crescita costante delle istanze pervenute all'Autorità, con un picco nell'autunno del 2017.

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

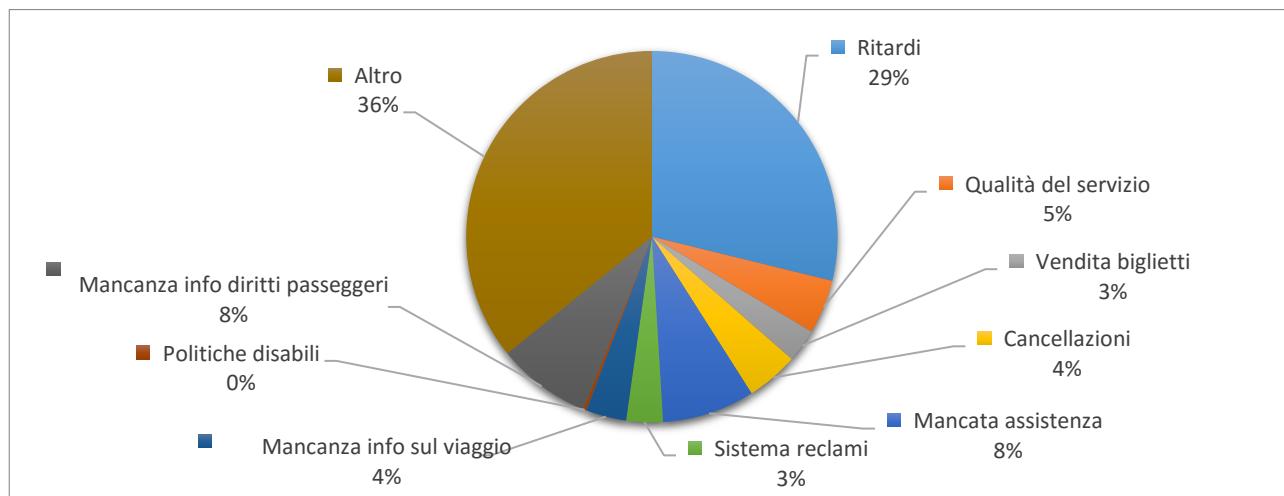
Figura 11. Reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità per il trasporto via mare e vie navigabili interne



Fonte: Elaborazioni dati ART.

In tema di obblighi previsti dal Regolamento (UE) n. 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, la mancanza di assistenza materiale, nonché la violazione dei termini previsti dal Regolamento (UE) n. 1177/2010 per fornire una risposta definitiva ai reclami di prima istanza.

Figura 12. Motivi dei reclami pervenuti all'Autorità per il trasporto via mare e vie navigabili interne



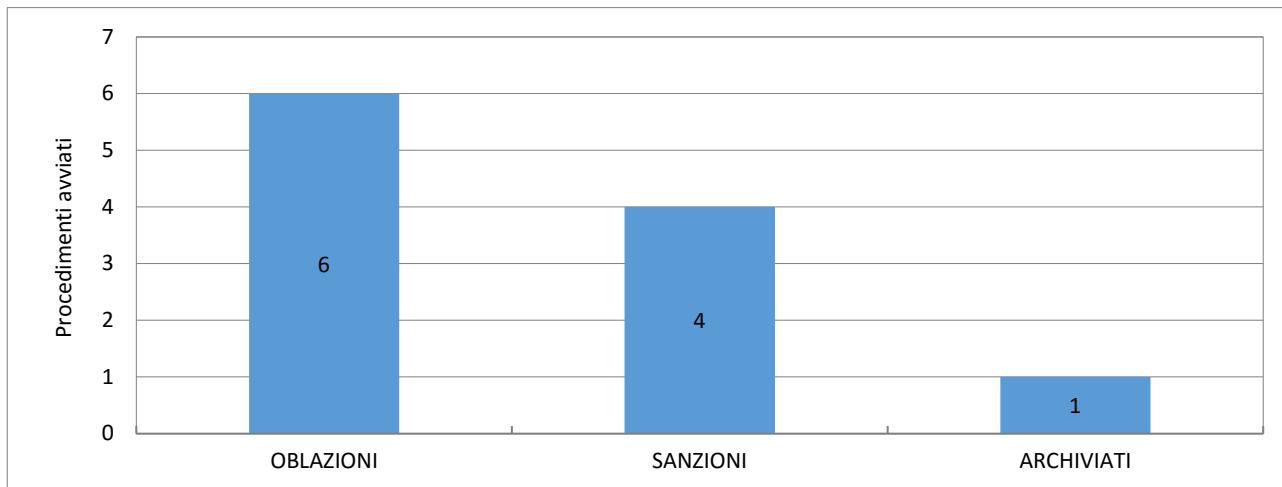
Fonte: Elaborazioni dati ART.

Si precisa che in "Altro" sono ricomprese segnalazioni/reclami che attengono ad aspetti molteplici (richieste di informazioni generiche, furti o smarrimenti bagagli, nuova programmazione degli orari, problematiche relative al comfort delle cabine, condizioni contrattuali o tarifarie discriminatorie, ecc.).

Giova evidenziare che tra il 2015, anno in cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti è stata individuata, ai sensi del d.lgs. n. 129/2015, quale Organismo responsabile dell'attuazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010, e il 2018 sono stati avviati n. 9 procedimenti di cui 6 (66%) terminati con il pagamento della

sanzione in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e 3 con sanzione pari all'intera somma prevista dal decreto legislativo.

Figura 13. Esito dei procedimenti avviati per il trasporto via mare e vie navigabili interne, 2014-2018



Fonte: Elaborazioni dati ART.

Nell'ambito del periodo di riferimento, invece, sono stati avviati n. 8 procedimenti sanzionatori.

Tuttavia, appare opportuno illustrare di seguito una serie di procedimenti i cui avvii sono riconducibili anche a momenti precedenti al periodo di riferimento del presente Rapporto ma la cui definizione, con l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, è avvenuta nel periodo di riferimento del presente Rapporto.

Con la delibera n. 45/2017, è stato avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, dell'articolo 18, paragrafo 1, e dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Detto procedimento si è concluso, con delibera del 20 luglio 2017 n. 97/2017, con l'accertamento delle violazioni e l'irrogazione della sanzione di euro 2.000,00 per la violazione dell'articolo 16 (*"Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate"*), paragrafo 1, e della sanzione di euro 3.500,00 per la violazione dell'articolo 18 (*"Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate"*), paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, mentre per la contestazione relativa all'articolo 24 (*"Reclami"*), paragrafo 2, Regolamento (UE) n. 1177/2010 la Compagnia si è avvalsa del pagamento in misura ridotta, estinguendo il procedimento limitatamente a tale violazione.

Con delibera n. 64/2017, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Detto procedimento si è concluso con la delibera del 20 luglio 2017 n. 106/2017 con l'accertamento della violazione dell'articolo 16 (*"Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate"*), paragrafo 1, e della violazione dell'articolo 18 (*"Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate"*), paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, nonché con l'irrogazione delle sanzioni rispettivamente di euro 2.000,00 per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, e di euro 3.500,00 per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Con riguardo alla violazione dell'articolo 17 (*"Assistenza in caso di cancellazione o ritardo alla partenza"*), paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, la Compagnia si è avvalsa del pagamento in misura ridotta.

Con la delibera n. 80/2017, è stato, inoltre, avviato un procedimento sanzionatorio concernente la violazione degli articoli 16 (*"Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate"*), paragrafo 1, 18 (*"Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate"*, paragrafo 1 e 24 (*"Reclami"*)), paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Detto procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta per tutte le violazioni contestate per l'importo complessivo di euro 4.500,00, come da delibera del 6 settembre 2017 n. 109/2017.

Con la delibera n. 94/2017 è stato avviato un procedimento sanzionatorio concernente la violazione degli articoli 16 (*"Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate"*), paragrafo 1 e 24 (*"Reclami"*), paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Detto procedimento si è estinto per pagamento in misura

ridotta per l'importo complessivo di euro 1.500,00 per entrambe le violazioni contestate, come da delibera del 6 settembre 2017 n. 110/2017.

Con delibera n. 116/2017, l'ART ha avviato un procedimento sanzionatorio concernente la violazione degli articoli 16 (*"Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate"*, paragrafo 1, e 18 (*"Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate"*), paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Detto procedimento si è estinto per effetto dell'avvenuto pagamento delle relative sanzioni in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, per l'importo complessivo di euro 4.000,00, come da delibera del 30 novembre 2017 n. 142/2017.

E ancora, con la delibera n. 136/2017, è stata avviato un procedimento sanzionatorio concernente la violazione dell'articolo 24 (*"Reclam"*), paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Detto procedimento si è concluso, con delibera dell'8 marzo 2018 n. 24/2018, con l'accertamento della violazione dell'articolo 24, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e la conseguente irrogazione della sanzione amministrativa pecunaria di euro 3.000,00.

Con delibera del 21 dicembre 2017 n. 153/2017, è stato avviato un procedimento, ai sensi del d.lgs. n. 129/2015, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, (*"Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenza cancellate o ritardate"*) del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Con delibera del 18 maggio 2018, n. 51/2018, il procedimento si è concluso con l'adozione di un provvedimento sanzionatorio e l'irrogazione di una sanzione pari euro 2.000,00.

Assume rilievo anche la delibera del 30 gennaio 2018 n. 9/2018, in cui l'Autorità, su segnalazione di due passeggeri, ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di una Compagnia per accettare l'eventuale violazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010 in relazione ai disservizi verificatisi il 2 luglio 2017 sulla rotta Porto Torres – Civitavecchia. In base alle risultanze agli atti, l'Autorità, in particolare, ha contestato alla Compagnia di aver violato l'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che impone al vettore di offrire assistenza materiale ai passeggeri (con pasti, bevande e spuntini in quantità proporzionale all'attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti) quando prevede ragionevolmente che la partenza della nave sia cancellata o subisca un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto. Dalle evidenze agli atti è emerso, infatti, che i passeggeri erano stati informati del ritardo con un SMS inviato dalla Compagnia lo stesso giorno della partenza a poco più di due ore dall'orario previsto, quando i viaggiatori erano già presumibilmente in attesa presso il terminale portuale, e non in tempo utile per riorganizzarsi. Detto procedimento si è concluso con delibera del 19 aprile 2018 n. 42/2018 recante l'archiviazione della contestazione concernente la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004.

Con delibera dell'8 febbraio 2018 n. 13/2018, è stato avviato un procedimento, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 (*"Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate"*), del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Con delibera del 30 maggio 2018 n. 58/2018, il procedimento si è estinto per effetto dell'avvenuto pagamento della relativa sanzione in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, per l'importo di euro 1.000,00.

Infine, 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). 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.

4.4. Altre iniziative

Come già descritto in precedenza, la disomogeneità delle tre discipline, ferroviario, autobus e mare e vie navigabili interne, rende non sempre agevole l'individuazione delle criticità e la risposta con azioni omogenee nei vari settori.

Tali disomogeneità è rinvenibile anche nei decreti legislativi di esecuzione dei Regolamenti laddove, in alcuni casi, per analoghe fattispecie, a seconda delle modalità di trasporto, sono previste sanzioni che si presentano di diversa entità e aventi diversa modalità di commisurazione (a titolo di esempio, soltanto per i settori autobus e marittimo sono presenti alcune disposizioni sanzionatorie che prevedono l'applicazione per passeggero e non per singolo evento). Si rileva poi che il d.lgs. n. 70/2014 affianca talvolta, alle norme sanzionatorie, ulteriori specificazioni applicative dei diritti dei passeggeri (a titolo di esempio, le previsioni dell'articolo 10 in tema di divieto di sovrapprezzo comunque denominato), mentre ciò non si riscontra nei decreti legislativi n. 169/2014 e 129/2015.

Sono state riscontrate altresì alcune lacune nei medesimi decreti legislativi, in quanto, a fronte di diritti garantiti dai Regolamenti non figurano specifiche norme sanzionatorie. Altresì, si rileva che non di rado alcuni attori, a cui i Regolamenti riservano obblighi e doveri nei confronti degli utenti, non compaiono, nei decreti legislativi di esecuzione, come destinatari della disciplina sanzionatoria. Tale criticità genera riflessi negativi in special modo quando, in fase di contestazione della violazione dell'obbligo regolamentare, detti soggetti vengono individuati quali responsabili di presunte violazioni. Tutte tali questioni potrebbero formare oggetto dell'atto di segnalazione che l'Autorità intende adottare.

Per ciò che attiene alla disciplina nazionale di attuazione l'Autorità intende avvalersi della facoltà attribuita dagli stessi decreti legislativi, i quali stabiliscono che “[o]gni volta che lo ritenga necessario, l'Organismo di controllo può avanzare al Parlamento e al Governo proposte di modifica del presente decreto, anche con riferimento alla misura delle sanzioni irrogate” (articolo 4, comma 3, d.lgs. n. 70/2014; articolo 3, comma 4, d.lgs. n. 169/2014; articolo 3, comma 4, d.lgs. n. 129/2015).

Ancora con riguardo ai decreti legislativi attuativi della disciplina europea a tutela dei passeggeri, si segnala che l'Autorità ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nei primi mesi del 2018, la proposta di propria competenza in merito ai criteri e alle modalità per l'assegnazione del Fondo per i progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, ai sensi dell'articolo 5, comma 4, del d.lgs. n. 70/2014, dell'articolo 4, comma 5, del d.lgs. n. 169/2014 e dell'articolo 4, comma 5, del d.lgs. n. 129/2015.

Infine, appare fondamentale favorire la massima conoscenza, da parte degli utenti dei servizi di trasporto, dei diritti loro riconosciuti. Anche per tale motivo, l'Autorità ha ritenuto opportuno promuovere il dialogo con il Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU), l'istituzione che, ai sensi del Codice del consumo, è l'organo rappresentativo delle associazioni dei consumatori e degli utenti riconosciute secondo i criteri stabiliti dal Codice stesso.

Inoltre, è palese, in ogni caso, l'esigenza di pervenire a un'armonizzazione della normativa in materia di diritti dei passeggeri da estendere anche ai viaggi multimodali, dando seguito e concretezza all'iniziativa in tal senso intrapresa dalla Commissione europea.

4.4.1. Audit della Corte dei Conti europea

L'Autorità nel mese di gennaio 2018 ha incontrato la Corte dei Conti europea: scopo e ambito dell'audit, il controllo sull'attività della Commissione Europea con riguardo all'applicazione e all'efficacia ed effettività della tutela offerta ai passeggeri dai Regolamenti europei in tutti i settori di trasporto. I risultati del controllo di gestione dell'ECA saranno utilizzati, dal medesimo organismo, al fine di elaborare una raccomandazione alla Commissione Europea e successivamente verificare il relativo *follow up*. La pubblicazione della relazione di audit è prevista per la fine del 2018⁴⁰.

⁴⁰ Cfr. [Corte dei conti europea, “La Corte dei conti europea esaminerà i diritti dei passeggeri”, 24/10/2017.](#)

In particolare, l'ECA ha chiesto di evidenziare l'esistenza di eventuali criticità sulle modalità applicative dei Regolamenti da parte dell'Autorità, e ha focalizzato l'incontro su alcuni temi ritenuti prioritari quali gli strumenti adottati dall'Autorità per porre i passeggeri in condizione di conoscere i propri diritti ed eventualmente di presentare un reclamo di seconda istanza e il sistema sanzionatorio adottato dall'ART.

4.4.2. Protocollo d'intesa tra ART e Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti

Al fine di rafforzare il rapporto tra l'Autorità e gli organismi rappresentativi dei consumatori, l'Autorità ha ritenuto di individuare nel Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU) – organo rappresentativo, a livello nazionale, delle associazioni dei consumatori e degli utenti riconosciute secondo i criteri stabiliti dall'articolo 137 del Codice del consumo – l'organismo con il quale stipulare un Protocollo di intesa, al fine di garantire agli utenti dei servizi di trasporto un adeguato grado di informazione sui loro diritti e sulle attività svolte da entrambe le istituzioni, nonché di facilitare l'esercizio dei diritti e l'attivazione degli strumenti di tutela disponibili e di favorire forme diffuse di controllo della qualità e delle modalità di erogazione dei servizi di trasporto.

È stata pertanto elaborata e inviata una proposta in tal senso che, tuttavia, non ha al momento trovato positivo accoglimento in quanto, esprimendo una modifica di orientamento rispetto al passato⁴¹, si è ritenuto che l'adesione ad un protocollo di collaborazione rimanga prerogativa delle singole Associazioni dei consumatori.

5. ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ

Nel corso del primo quinquennio della sua attività l'Autorità ha completato al 91% l'assetto della propria pianta organica, a mezzo dell'espletamento delle procedure concorsuali approvate ai sensi dell'art. 37, comma 6, lett. b-bis del d.l. n. 201/2011 e con delibera del 10 settembre 2015 n. 74. Al fine di poter esercitare pienamente tutte le funzioni attribuite all'Autorità dalla normativa vigente, anche alla luce di quanto evidenziato nella prima parte del presente Rapporto relativamente allo sviluppo della multimodalità nei trasporti, alla liberalizzazione dei mercati e al suo possibile impatto sulla regolazione economica, alle attività previste in ambito internazionale con particolare riferimento al coordinamento, per l'anno 2018, dei lavori dell'IRG-Rail, risulta tuttavia auspicabile un intervento del legislatore volto ad aumentare la pianta organica del personale di ruolo dell'Autorità, attualmente pari a 90 unità.

Riguardo, inoltre, alle criticità legate al contenzioso avviato da parte dei soggetti tenuti al contributo per il funzionamento dell'Autorità, come meglio descritto nel § 5.1.1, si segnala che il Consiglio attualmente in carica, il cui mandato si compirà nel 2020, potrebbe concludere la propria attività senza certezze in ordine al perimetro delle risorse necessarie all'Autorità stessa per l'adeguato esercizio delle proprie funzioni e pertanto, anche per tale tematica, risulta opportuno risolvere le criticità sorte in merito alla definizione dei soggetti regolati mediante un'eventuale revisione della normativa vigente.

5.1. Finanziamento

L'Autorità è interamente finanziata con il contributo delle imprese del settore dei trasporti determinato con cadenza annuale a mezzo di atto sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Anche per l'anno 2018 la misura e le modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità sono state determinate in esito a un procedimento comprensivo di una fase di consultazione pubblica, concluso con la delibera del 15 dicembre 2017 n. 145. Il contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità, dovuto dai soggetti indicati nel successivo sotto paragrafo, è fissato nella misura dello 0,6 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato al 26 gennaio 2018, data di pubblicazione della delibera sopra citata, in misura, quindi, inferiore a quella stabilita come massima dalle norme istitutive (uno per mille del fatturato riferito all'ultimo esercizio dell'impresa). Per tali soggetti, il versamento non è dovuto per importi contributivi

⁴¹ Cfr. protocolli di intesa stipulati con l'Autorità per le Garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) e Autorità per l'energia elettrica e il gas (oggi ARERA).

pari od inferiori a 3.000 euro, al fine di semplificare gli adempimenti cui i medesimi operatori sono tenuti e per ragioni di efficienza e di economicità delle attività amministrative di verifica e di riscossione relative all'applicazione del prelievo del contributo. Analogamente a quanto avvenuto per l'anno precedente, anche per il 2018 alcune voci dei ricavi sono state escluse dalla determinazione del fatturato rilevante a fini contributivi⁴² ed è stato tenuto conto delle specifiche caratteristiche di ciascuna delle imprese regolate dall'Autorità⁴³. È stata prevista la possibilità per le imprese di versare un acconto, pari a due terzi dell'importo dovuto, entro la data del 30 aprile 2018 e il saldo del residuo terzo entro il 31 ottobre 2018.

Riguardo ai contributi dovuti per gli esercizi precedenti, al momento della redazione del presente Rapporto è in corso di completamento la fase accertativa per il recupero delle somme dovute e, anche parzialmente, non versate dai soggetti tenuti al versamento del contributo per l'anno 2016 ed è stato formato il ruolo coattivo, relativo all'anno 2015, a cura del concessionario nazionale (Agenzia delle Entrate - Riscossione, già Equitalia S.p.A.) con il quale nel corso del 2015 è stata sottoscritta apposita convenzione.

5.1.1. I soggetti tenuti alla contribuzione

La sopra citata delibera n. 145/2017 ha confermato, in via generale, le modalità di contribuzione agli oneri di funzionamento dell'Autorità e ha individuato le imprese soggette al versamento del medesimo contributo che svolgono le seguenti attività:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali e autostradali);
- b) gestione di centri di movimentazioni merci (interporti);
- c) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- d) servizio taxi;
- e) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci;
- f) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- g) servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via mare e per vie navigabili interne;
- h) servizi di trasporto di passeggeri su strada;

⁴² Eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità; ricavi conseguiti per attività svolte 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; ricavi derivanti dai servizi di trasporto erogati a Consorzi eroganti servizi di trasporto.

⁴³ 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 presente delibera, 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'articolo 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'articolo 9, comma 1, n. 2 del d.P.R. 633/1972. In tal modo le società operanti nel trasporto aereo, sia aventi sede in Italia che all'estero, avranno la possibilità di corrispondere il contributo unicamente sul fatturato prodotto in Italia.

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 così 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. Sono esclusi dal fatturato rilevante i ricavi conseguiti da attività svolte all'estero (estero su estero).

- i) servizi di trasporto di merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti;
- j) servizi accessori alla gestione di infrastrutture di trasporto;
- k) servizi accessori al trasporto ferroviario, su strada, aereo, via mare e per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci;
- l) servizi logistici e accessori ai settori dei trasporti;
- m) servizi di movimentazione merci relativi al trasporto ferroviario, su strada, marittimo, costiero e per vie navigabili interne.

In riferimento ai soggetti di cui alla lettera i) la delibera sopra citata ha precisato che le imprese di trasporto merci su strada sono tenute alla contribuzione qualora abbiano, al 31 dicembre 2017, nella propria disponibilità almeno dieci veicoli, ciascuno di massa complessiva superiore a 16.000 chilogrammi.

Nel caso di soggetti legati da rapporti di controllo o di collegamento di cui all'art. 2359 cod. civ. ovvero sottoposti ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 cod. civ. anche mediante rapporti commerciali all'interno del medesimo gruppo, ciascun soggetto è tenuto a versare un autonomo contributo la cui entità deve essere calcolata in relazione ai ricavi iscritti a bilancio derivanti dall'attività svolta dalla singola società, scomputando, nelle sole ipotesi di unico contratto di servizio o di gestione accentratamente del processo di fatturazione, l'eventuale riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altra entità legata da rapporti di controllo o di collegamento. È stato altresì stabilito che non sono tenute alla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali alla data del 31 dicembre 2017.

Già a partire dall'approvazione della delibera relativa al contributo dell'anno 2014, numerose imprese si sono rivolte al TAR Piemonte chiedendo la declaratoria di illegittimità dei provvedimenti deliberativi dell'Autorità per diversi motivi tra i quali l'eccessiva discrezionalità dei poteri di determinazione da parte dell'Autorità, la violazione del principio di egualanza di cui all'art. 3 della Costituzione, la non corretta individuazione dei soggetti sottoposti alla regolazione e pertanto al versamento del contributo, le carenze procedurali.

In sintesi, la problematica centrale del contenzioso generatosi, consisteva nella difficoltà di individuare i soggetti tenuti al contributo. Le imprese che originariamente hanno presentato ricorso esercitano attività prevalentemente nell'ambito della logistica, dell'autotrasporto di merci, della spedizione e del trasporto espresso, della gestione di terminal portuali, di *handling* aeroportuale. Successivamente, imprese (o loro associazioni) che svolgono altre attività nel settore dei trasporti hanno anch'esse presentato ricorso (vettori aerei, autotrasporto passeggeri, trasporto passeggeri via mare, trasporto merci via mare, concessionari autostradali, interporti). Tutte le ricorrenti hanno sostenuto di non appartenere alla categoria dei "gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati" e pertanto di non essere tenute al versamento del contributo.

Il TAR Piemonte ha conseguentemente sollevato questione di legittimità costituzionale con ordinanza n. 30 del 17 dicembre 2015 per contrasto dell'art. 37 d.l. n. 201/2011 con gli artt. 3, 23, 41 e 97 Cost. In particolare è stata censurata l'ampia e indiscriminata platea dei soggetti tenuti al versamento del contributo.

La Corte Costituzionale, con sentenza n. 69 del 7 aprile 2017, ha giudicato non fondata la questione sollevata e ha affermato che il contributo all'Autorità costituisce "*una prestazione patrimoniale imposta e rientra nel campo di applicazione dell'art. 23 Cost.; esso è quindi soggetto alla riserva di legge ivi prevista*". In tal modo la Consulta ha confermato la natura tributaria del contributo e, conseguentemente, ha chiarito che non vi è una relazione sinallagmatica tra le parti.

In riferimento all'individuazione dei soggetti tenuti alla contribuzione, la Corte costituzionale ha affermato, tra l'altro, che "*Quanto alla individuazione dei soggetti obbligati, la stessa disposizione fa riferimento ai «gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati», ossia a coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività (specificate al comma 3 dell'art. 37) attraverso le quali esercita le proprie competenze (enumerate dal comma 2 del medesimo articolo). Dunque, la platea degli obbligati non è individuata, come ritiene il rimettente, dal mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di «mercato dei trasporti» (e dei «servizi accessori»); al contrario, deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, (...)*".

La Consulta ha poi chiarito che non sussistono carenze nel procedimento finalizzato a individuare il contributo dovuto all'Autorità in quanto *"L'intervento del Presidente del Consiglio e del Ministro dell'Economia e delle Finanze costituisce un significativo argine procedimentale alla discrezionalità dell'ART e alla sua capacità di determinare da sé le proprie risorse"*.

Inoltre, la Consulta si è soffermata sulla partecipazione al procedimento apprezzando il coinvolgimento da parte dell'Autorità delle associazioni di categoria.

Sul tema dell'entità del contributo e del suo perimetro, poi, la Corte ha affermato che: *"Quanto alla misura delle risorse per il cui approvvigionamento l'Autorità si avvale del contributo oggetto del giudizio, essa non può ritenersi illimitata ovvero rimessa alla determinazione unilateralmente dell'Autorità. La loro entità è correlata alle esigenze operative dell'ART e corrisponde al fabbisogno complessivo della medesima, risultante dai bilanci preventivi e dai rendiconti della gestione, soggetti al controllo della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale (ai sensi dell'art. 2, comma 27, della 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»). Limiti più specifici sono poi stabiliti da singole disposizioni di legge, anch'essi soggetti a controllo, come risulta dai documenti contabili dell'ART (da ultimo, la Relazione illustrativa del bilancio di previsione per l'anno 2017 e programmatica per il triennio 2017-2019, allegata alla delibera 24 novembre 2016, n. 138)"*.

Per la Corte Costituzionale, pertanto, la questione di legittimità sollevata dal giudice amministrativo non è fondata.

Successivamente alla pronuncia della Consulta, l'Autorità ha approvato la delibera n. 75/2017 al fine di operare una ricognizione delle proprie competenze e delle attività concretamente svolte applicando i canoni interpretativi della sentenza n. 69/2017.

Nonostante il pronunciamento della Corte Costituzionale, il TAR Piemonte, in alcune sentenze, ha accolto i ricorsi presentati da alcune categorie di soggetti che l'Autorità ha ritenuto, sin dalle prime delibere in materia, di far rientrare nel perimetro contributivo.

Secondo il giudice amministrativo di prima istanza, in forza dell'univoco principio affermato dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 69/1017, sono tenuti all'obbligo di pagamento solo i soggetti che siano già stati assoggettati all'esercizio delle funzioni regolatorie affidate all'Autorità. L'individuazione di tali soggetti dipenderebbe, quindi, da un dato concreto e non dalla circostanza (teorica) che l'Autorità possa intervenire nel settore in cui operano.

Il TAR Piemonte opera poi una problematica distinzione fra destinatari della regolazione e beneficiari della stessa (in astratto e potenzialmente tutti i consumatori), sostenendo che soltanto i destinatari diretti della regolazione siano tenuti al versamento del contributo.

Le conclusioni alle quali è pervenuto il TAR Piemonte sembrano non tenere conto del mercato di riferimento interessato dai singoli provvedimenti dell'Autorità. Al riguardo basti citare il caso emblematico delle funzioni dell'Autorità nell'ambito della relazione tra i vettori aerei e i gestori aeroportuali. Secondo il giudice amministrativo, anche i vettori aerei rientrerebbero nella generica categoria dei beneficiari della regolazione quando, al contrario, sembra evidente la differenza tra la categoria degli utenti finali (i consumatori) e i soggetti economici che fanno direttamente parte del mercato di riferimento dei servizi aeroportuali e, che proprio per questo, sono destinatari dei poteri di regolazione, vigilanza e intervento dell'Autorità anche in forza della normativa europea che prevede, non a caso, la possibilità per gli Stati membri di individuare un contributo a sostegno delle spese di funzionamento dell'organismo di regolazione, a carico sia del gestore aeroportuale che del vettore aereo⁴⁴.

I recenti pronunciamenti del giudice di primo grado si presentano particolarmente critici in quanto i loro effetti, che conducono ad escludere - come si è visto - un'ampia categoria di soggetti imprenditoriali ritenuti meri beneficiari della regolazione dell'Autorità, determinano un'evidente perdurante incertezza sulle risorse

⁴⁴ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

necessarie all'Autorità stessa per l'esercizio delle proprie funzioni istituzionali nonché per la programmazione delle aree di intervento regolatorio, incidendo così, inevitabilmente, sulla salvaguardia dell'indipendenza del regolatore.

5.2. Bilancio e acquisti

Nel 2017 il risultato di gestione dell'Autorità è stato pari a 4.842.957,89 euro. Tra le entrate si conferma che la voce più rilevante è costituita dal contributo dovuto delle imprese del settore previsto dall'art. 37, comma 6, lett. b del d.l. n. 201/2011, pari a 17.553.602,45 euro. Nell'esercizio 2018 il contributo è stato previsto in 17.440.000,00 euro. Le spese, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, sono state consuntivate in 12.957.456,28 euro e sono previste, per l'anno 2018, per un importo complessivo pari a 17.870.000,00 euro, in ragione del programmato completamento della pianta organica del personale di ruolo e dell'assunzione di ulteriore personale a tempo determinato. L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2017, pari a 16.789.457,48 euro (di cui 4.842.957,89 euro costituiscono l'avanzo di competenza dell'anno 2017), è stato vincolato per un importo di 14.890.000,00 euro. Tale avanzo vincolato è determinato prevalentemente dal protrarsi del contenzioso in materia di contributo per il funzionamento dell'Autorità che ha reso necessario vincolare prudenzialmente l'ammontare del "*petitum*" pari a 13.400.000,00 euro, quale fondo rischi e oneri. L'avanzo di amministrazione disponibile risulta pertanto pari a 1.899.457,48 euro.

Con riferimento all'utilizzo delle convenzioni quadro CONSIP in materia di acquisto di beni e servizi nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica previsti dalla normativa vigente, nel periodo di riferimento l'Autorità ha fatto uso delle convenzioni quadro per l'acquisto di buoni pasto sostitutivi del servizio mensa, della telefonia mobile, dell'accordo quadro per i servizi di trasferta e di missione, del Contratto Quadro SPC Cloud Lotto 1 per l'erogazione di servizi di *cloud computing*, della Convenzione SPC Cloud Lotto 4 per i servizi di realizzazione e gestione di portali e servizi on line e della Convenzione CONSIP (Lotto 1 per la sede di Torino dell'Autorità e Lotto 4 per gli uffici ubicati a Roma) in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

5.2.1. Le gestioni in comune con altre 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 e 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 – oggi Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA) –, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e il Garante per la protezione dei dati personali (Garante Privacy). 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 periodo di riferimento sono state attuate le seguenti iniziative comuni: fornitura di carta per fotocopiatrici e stampanti con il Garante Privacy e l'ARERA e servizi di brokeraggio assicurativo con il Garante Privacy. Al momento della redazione del presente Rapporto è stata conclusa la procedura di affidamento del Piano sanitario 2018/2019 con il Garante Privacy e l'ARERA ed è in corso di affidamento la procedura relativa ai servizi assicurativi 2018-2020 con il Garante Privacy e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

5.3. Personale

A seguito del completamento delle procedure concorsuali avviate nel mese di ottobre 2015 l'Autorità, alla data del 31 maggio 2018, impiega, oltre al Segretario generale, 82 unità di personale in ruolo di cui 9 con qualifica di dirigente, 61 con qualifica di funzionario e 12 con qualifica di operativo. Come già evidenziato nell'introduzione del presente capitolo, la pianta organica dell'Autorità risulta pertanto completata in misura

pari al 91%. In merito alla necessità di ampliamento della stessa è altresì opportuno segnalare che, attualmente, 3 funzionari di ruolo sono in comando presso altre pubbliche amministrazioni – comandi ai quali l’Autorità è tenuta ad ottemperare ai sensi della normativa vigente – e, a partire dal mese di giugno 2018, un ulteriore funzionario sarà destinato in comando presso altro ente. Di conseguenza, a breve, quasi il 5% del personale di ruolo risulterà non effettivamente in servizio presso l’Autorità, ovvero una percentuale che potrebbe impattare in maniera significativa – considerato l’organico complessivo – su tutte le attività istituzionali di competenza dell’Autorità.

Al personale a tempo indeterminato si aggiungono 6 unità di personale con contratto di diretta collaborazione con il Presidente e i Componenti dell’Autorità, il Portavoce del Presidente e 6 esperti.

Nell’ambito degli adempimenti previsti dalla legge 12 marzo 1999, n. 68 recante “*Norme per il diritto al lavoro dei disabili*”, negli anni precedenti l’Autorità ha assunto nei ruoli 2 unità con qualifica di operativo, e in data 22 marzo 2018 è stata inoltre sottoscritta con l’Agenzia Piemonte Lavoro della Regione Piemonte la convenzione finalizzata all’assunzione di 4 ulteriori unità, di cui 3 nell’ambito dell’art. 1⁴⁵ della sopra citata legge n. 68/1999 e 1 nell’ambito dell’art. 18⁴⁶ della medesima legge. Al momento della redazione del presente Rapporto è in corso di indizione il relativo bando di concorso pubblico per l’assunzione nei ruoli a tempo indeterminato di 4 funzionari con qualifica FIII, livello stipendiale FIII7.

Si segnala infine che l’Autorità ha in previsione, nel corso dei prossimi mesi, di indire una selezione pubblica per l’assunzione di personale a tempo determinato.

5.3.1. Valutazione della performance e progressioni di carriera

In applicazione del nuovo sistema di misurazione e valutazione della performance – c.d. *Performance Management*, rivisto sulla base dell’esperienza maturata nel primo biennio relativo agli anni 2015 e 2016 – adottato dall’Autorità nel mese di aprile del 2017, destinato a tutto il personale di ruolo e ispirato a principi di meritocrazia e di miglioramento continuo della performance, è stata effettuata un’attività di monitoraggio infrannuale ed è stata altresì conclusa la rendicontazione e la valutazione finale degli obiettivi assegnati ai lavoratori per l’anno 2017. Al momento della redazione del presente Rapporto è stata altresì completata la fase di assegnazione degli obiettivi al personale con riferimento all’anno 2018.

In applicazione del Regolamento sulle progressioni di carriera, approvato dall’Autorità nel mese di aprile del 2017, con delibera del 27 giugno 2017 n. 90/2017 sono state adottate le determinazioni sulle progressioni di carriera del personale di ruolo riferite al biennio di valutazione 2015/2016.

⁴⁵ “...a) alle persone in età lavorativa affette da minorazioni fisiche, psichiche o sensoriali e ai portatori di handicap intellettivo, che comportino una riduzione della capacità lavorativa superiore al 45 per cento, accertata dalle competenti commissioni per il riconoscimento dell’invalidità civile in conformità alla tabella indicativa delle percentuali di invalidità per minorazioni e malattie invalidanti approvata, ai sensi dell’articolo 2 del Decreto legislativo 23 novembre 1988, n. 509, dal Ministero della sanità sulla base della classificazione internazionale delle menomazioni elaborata dalla Organizzazione mondiale della sanità (, nonché’ alle persone nelle condizioni di cui all’articolo 1, comma 1, della legge 12 giugno 1984, n. 222.); b) alle persone invalide del lavoro con un grado di invalidità superiore al 33 per cento, accertata dall’Istituto nazionale per l’assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (INAIL) in base alle disposizioni vigenti; c) alle persone non vedenti o sordomute, di cui alle leggi 27 maggio 1970, n. 382, e successive modificazioni, e 26 maggio 1970, n. 381, e successive modificazioni; d) alle persone invalide di guerra, invalide civili di guerra e invalide per servizio con minorazioni ascritte dalla prima all’ottava categoria di cui alle tabelle annesse al testo unico delle norme in materia di pensioni di guerra, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915, e successive modificazioni ...”.

⁴⁶ “...2. In attesa di una disciplina organica del diritto al lavoro degli orfani e dei coniugi superstiti di coloro che siano deceduti per causa di lavoro, di guerra o di servizio, ovvero in conseguenza dell’aggravarsi dell’invalidità riportata per tali cause, nonché’ dei coniugi e dei figli di soggetti riconosciuti grandi invalidi per causa di guerra, di servizio e di lavoro e dei profughi italiani rimpatriati, il cui status è riconosciuto ai sensi della legge 26 dicembre 1981, n. 763, è attribuita in favore di tali soggetti una quota di riserva, sul numero di dipendenti dei datori di lavoro pubblici e privati che occupano più di cinquanta dipendenti, pari a un punto percentuale e determinata secondo la disciplina di cui all’articolo 3, commi 3, 4 e 6, e all’articolo 4, commi 1, 2 e 3, della presente legge. La predetta quota è pari ad un’unità per i datori di lavoro, pubblici e privati, che occupano da cinquantuno a centocinquanta dipendenti. Le assunzioni sono effettuate con le modalità di cui all’articolo 7, comma 1. Il regolamento di cui all’articolo 20 stabilisce le relative norme di attuazione ...”.

5.3.2. Il dialogo con le rappresentanze sindacali

Nel corso del periodo di riferimento è proseguito il dialogo fra l’Autorità e le proprie rappresentanze sindacali, che si è concretizzato con la sottoscrizione, in data 2 ottobre 2017, dell’Accordo sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell’Autorità. In data 22 febbraio 2018 è stata altresì stabilita, con delibera n. 22/2018 e in esecuzione dell’Accordo raggiunto con le organizzazioni sindacali nel mese di marzo dell’anno 2017, la misura del premio di risultato individuale per l’anno 2018, pari al 15,5% dello stipendio lordo per tutto il personale avente diritto.

In data 20 marzo 2018 è stato raggiunto l’Accordo sugli istituti di conciliazione vita – lavoro a favore del personale dell’Autorità, che prevede, fra l’altro, l’avvio del telelavoro e del lavoro agile, l’istituzione della banca delle ore, l’introduzione dei permessi studio e l’aumento da 2 a 4 giorni dei permessi per giustificati motivi personali o familiari.

Alla fine del mese di marzo, l’Autorità e le rappresentanze sindacali hanno sottoscritto l’Accordo sul lavoro straordinario e sulla banca delle ore con riferimento agli anni 2018 e 2019 e l’Accordo sulla disciplina dei permessi studio.

Grazie all’Accordo sugli istituti di conciliazione vita – lavoro sopra citato, a partire dai mesi di maggio e giugno 2018 – 3 lavoratori beneficeranno del telelavoro e 12 lavoratori usufruiranno del lavoro agile fino al 31 marzo 2019, termine del periodo di sperimentazione di tali istituti.

5.3.3. Formazione, tirocini e praticantato

A seguito dell’approvazione, in data 9 marzo 2017, del Piano formativo del personale, sono stati svolti tre corsi di formazione sulla sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro – a cura del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione dell’Autorità e della Croce Rossa di Torino – destinati ai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (pari a 32 ore complessive), ai dipendenti incaricati del servizio di primo soccorso (pari a 12 ore) e a tutti i lavoratori (pari a 4 ore).

Si segnala inoltre che nel mese di novembre del 2017 è stata svolta, in collaborazione con l’Università del Piemonte Orientale, un’iniziativa di formazione avanzata sulla regolazione economica applicata ai sistemi di trasporto, pari a 18 ore complessive, a cui si è aggiunta nel mese di aprile 2018 un’ulteriore iniziativa formativa, in collaborazione con la stessa Università, sempre nell’ambito della regolazione economica.

Nell’ambito della formazione del personale in tema di prevenzione della corruzione e di rispetto degli obblighi di trasparenza, si evidenzia che, su iniziativa del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, nel mese di novembre 2017 si è svolto un corso di formazione di complessive 6 ore in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza destinato a tutto il personale dell’Autorità.

Nel mese di maggio 2018, infine, è stata effettuata un’iniziativa formativa, a favore di tutti i dipendenti dell’Autorità, sulle novità apportate dal Decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 217 al Codice dell’Amministrazione Digitale a cura della società affidataria del nuovo sistema informativo gestionale.

Con riferimento ai 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) attivati in data 23 febbraio 2017, nel periodo di riferimento n. 6 tirocinanti hanno concluso, con esito positivo, la loro esperienza lavorativa e formativa presso l’Autorità. Nel mese di settembre 2017 l’Autorità, alla luce dell’esperienza svolta nell’ambito dei tirocini e al fine di selezionare persone in possesso di competenze specialistiche maggiormente attinenti le proprie attività istituzionali, per una durata maggiore rispetto ai sei mesi previsti dall’istituto dei tirocini, ha deliberato l’avvio di una selezione pubblica per l’ammissione di n. 8 giovani laureati (in discipline attinenti l’attività dell’Autorità) a un periodo di praticantato non retribuito della durata di sei mesi, prolungabili per un periodo massimo di ulteriori sei mesi. Al momento della redazione del presente Rapporto, n. 5 giovani laureati stanno svolgendo il praticantato presso l’Autorità. A favore di questi giovani è corrisposto un contributo forfettario alle spese, differenziato in base alla residenza o meno nella regione Piemonte.

Nei prossimi mesi si svolgeranno degli incontri presso alcune importanti Università italiane, finalizzati a una migliore conoscenza, tra gli studenti interessati, delle attività di competenza dell’Autorità e dell’attivazione della seconda edizione del praticantato prevista per l’autunno del 2018. Ad aprile e maggio sono stati svolti gli incontri, in presenza dei Consiglieri dell’Autorità, presso l’Università degli Studi di Napoli “Federico II”, l’Università degli Studi del Piemonte Orientale “Amedeo Avogadro” e la Luiss – Libera Università Internazionale degli Studi Sociali “Guido Carli” - di Roma. Nel mese di giugno si svolgerà un ulteriore incontro informativo presso l’Università degli Studi Roma Tre.

5.4. Organizzazione

5.4.1. Sede e Uffici

Nel periodo di riferimento 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. Al riguardo si segnala che in data 19 febbraio 2018 l’Autorità e il Politecnico di Torino hanno sottoscritto l’Addendum al Contratto di comodato d’uso dei locali del Lingotto stipulato nell’anno 2014, prolungando la durata del contratto di comodato gratuito fino al 31 dicembre 2030.

Per quanto riguarda, invece, gli uffici di Roma, concessi a titolo gratuito dalla Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, non si segnalano evoluzioni con riferimento all’insediamento.

La struttura organizzativa dell’Autorità è quella prevista dal Regolamento concernente l’organizzazione e il funzionamento approvato il 23 maggio 2016. L’organo amministrativo di vertice è il Segretario generale, dott. Guido Impronta che, a norma della legge istitutiva e del sopra citato regolamento, sovraintende alla 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.

5.4.2. Altri organismi

Nel periodo di riferimento è proseguita l’attività svolta dagli altri organismi dell’Autorità.

Il Collegio dei revisori, composto dal Presidente Raffaele Squitieri, già Presidente della Corte dei Conti, dalla dott.ssa Maria Luisa Pozone, Dirigente del Ministero dell’Economia e delle Finanze, e dal dott. Angelo Maria Quaglini, magistrato della Corte dei Conti, nella qualità di Componenti, hanno svolto le attività di propria competenza tra le quali si segnala il parere reso al bilancio di previsione per l’esercizio 2018 e pluriennale 2018-2020.

Il Nucleo di valutazione, composto dal dott. Roberto De Robertis, in qualità di Presidente, dal prof. Luigi Puddu e dal prof. Leonardo Falduto in qualità di Componenti, hanno proseguito le attività di propria competenza svolgendo, in particolare, gli adempimenti connessi all’informativa semestrale sul raggiungimento degli obiettivi assegnati al personale con qualifica dirigenziale, alla valutazione del personale riferita all’anno 2017 e all’assegnazione degli obiettivi per l’anno 2018, ai sensi del vigente sistema di *Performance Management*. L’incarico del Nucleo di valutazione nella sopra citata composizione è terminato il 30 aprile 2018, e in data 3 maggio 2018 si è insediato il nuovo Nucleo di valutazione, nominato con delibera n. 46 del 18 aprile 2018, costituito dal dott. Antonio Ronza, in qualità di Presidente, e dalle dott.sse Elena Caffarena e Giulia Zanichelli, in qualità di Componenti.

L’*Advisory Board*, costituito in nuova composizione il 31 maggio 2017, è composto da sei membri scelti tra professori universitari ed esperti di formazione giuridica, economica e ingegneristica e ha il compito di elaborare analisi e studi su temi di interesse dell’Autorità. Si segnala in particolare il supporto fornito dall’*Advisory Board* in occasione del seminario sulla “Concorrenza per confronto nei trasporti” svolto in data 15 settembre 2017 a Torino, per il 4° anniversario della costituzione dell’Autorità. Al momento della redazione del presente Rapporto l’*Advisory Board* sta producendo un Report finalizzato a valutare l’efficacia e le modalità d’impiego della “concorrenza per confronto” (o *yardstick competition*) in tutti i settori dei trasporti soggetti alla regolazione dell’Autorità.

Nel periodo di riferimento il prof. Sabino Cassese ha continuato a rivestire il ruolo di Garante Etico dell'Autorità.

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

L'Autorità ha provveduto a identificare il Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (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.

Nell'ambito degli adempimenti di legge in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione, nel corso del 2017 l'Autorità ha proseguito la propria attività di consolidamento completando la mappatura dei processi di propria competenza al fine di analizzare i rischi di corruzione e confermare o proporre nuove misure di prevenzione della corruzione e verificando altresì l'attuazione delle misure di prevenzione, già previste nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione relativo al periodo 2016-2018, con particolare attenzione a quella relativa alla trasparenza.

Al momento della redazione del presente Rapporto è stato approvato in via preliminare, con delibera del 16 maggio 2018 n. 54, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione riferito al triennio 2018-2020. Sul Piano è stata indetta una consultazione pubblica, nell'ambito della quale tutti i soggetti interessati potranno formulare le proprie osservazioni e proposte entro il prossimo 8 giugno.

5.6. Efficientamento dei processi e ottimizzazione delle performance

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha avviato progetti di automazione e semplificazione degli adempimenti amministrativi al fine di migliorare, attraverso politiche di reingegnerizzazione dei processi e di dematerializzazione delle pratiche amministrative, l'efficienza e l'efficacia delle proprie attività.

In linea con l'obiettivo generale di efficientamento dei processi, l'Autorità ha optato per l'adozione di un sistema gestionale in grado di coprire le principali aree tematiche (personale, contabilità, protocollo), integrato a un sistema di gestione documentale. Il disegno dell'ambiente è in via di definizione e la sua configurazione consentirà di mettere a sistema tutti i processi di formazione, gestione, trattamento, trasmissione, circolazione, esibizione, selezione e conservazione dei documenti dell'Ente, con una conseguente ottimizzazione delle *performance*. Infatti, il nuovo sistema di gestione documentale, realizzato alla luce di un attento esame – sia di carattere tecnico-pratico, che di tipo metodologico – dei processi e dell'organizzazione delle attività amministrative, non si limiterà a offrire uno strumento di conservazione e valorizzazione del patrimonio di informazioni di cui l'Ente è depositario, ma fornirà al contempo un'importante strumento di *performance management* di fondamentale supporto al processo decisionale.

L'efficientamento dell'organizzazione del lavoro e l'ottimizzazione delle *performance* sono lo stesso filo conduttore seguito nella scelta di migrare verso una soluzione integrata di *communication&collaboration*, dando al personale interno la possibilità di fruire in modo unitario dei principali applicativi di produttività individuale e di *workgroup*, sia in modalità locale (*on premise*), sia via *web (online)*, con un elevato livello di integrazione tra le diverse componenti. Ad esempio, proprio utilizzando una di queste componenti è stata realizzata la *intranet* istituzionale, che oltre fornire informazioni utili per il personale (bacheca di comunicazione con aggiornamenti di attività e scadenze, rappresentazione dei vertici e dell'articolazione degli uffici, rubrica interna, ecc.) ospita tutti i documenti che l'ente utilizza per espletare le proprie funzioni istituzionali.

Tutte le soluzioni adottate sono *cloud based* e consentono al personale tutto di lavorare in mobilità.

5.7. L'Autorità a portata di *click*: i servizi online

Tra le azioni mirate a un efficientamento delle attività amministrative tramite soluzioni tecnologiche *ad hoc* e l'implementazione di procedure via *web* per offrire agli utenti servizi online, 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.

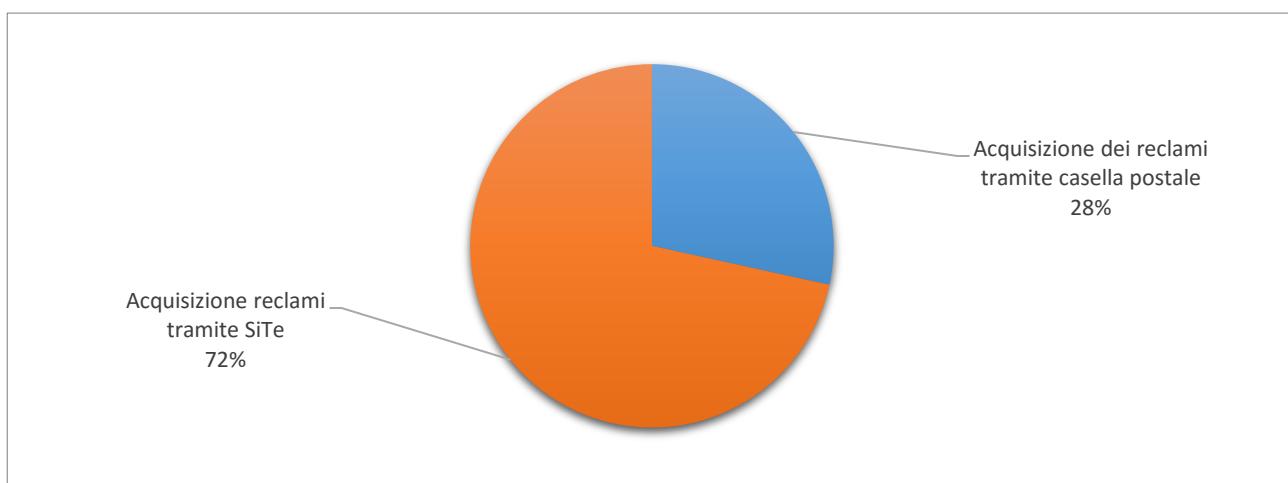
5.7.1. Il sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri

La normativa sanzionatoria in caso di violazione delle disposizioni dei Regolamenti relativi ai *i*) diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario; *ii*) diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne; e *iii*) diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, prevede che i reclami possano essere presentati dai passeggeri anche all'Autorità, avvalendosi di strumenti telematici di semplificazione, secondo modalità tecniche stabilite dalla stessa Autorità. In particolare, il passeggero, una volta presentato reclamo all'impresa di trasporto, in caso di mancato riscontro entro trenta, sessanta e novanta giorni dalla presentazione del reclamo, rispettivamente per il trasporto ferroviario, via mare/vie navigabili interne e con autobus, può rivolgersi all'Autorità anche tramite associazioni rappresentative dei propri interessi.

A tal fine l'Autorità, in qualità di organismo di seconda istanza che istruisce e valuta i reclami ai fini dell'accertamento dell'infrazione – da parte dell'impresa di trasporto – delle disposizioni dei Regolamenti europei sui diritti dei passeggeri nelle tre sopracitate modalità di trasporto, mette a disposizione sul proprio sito *web* un sistema di presentazione *online* dei reclami. Il Sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri (SiTe), reso disponibile in una sezione dedicata del sito *web* istituzionale è un servizio *online* che 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 dell'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.

L'acquisizione dei reclami *online* è in costante aumento. Nel periodo di riferimento, il 72% dei reclami pervenuti all'Autorità è stato acquisito tramite il sistema telematico. 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.

Figura 14. Modalità di acquisizione dei reclami degli utenti



Fonte: Sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri (SiTe) ART.

Dal punto di vista dell'efficientamento amministrativo, questo canale di comunicazione telematica comporta una semplificazione dei servizi resi all'utenza da parte dell'Autorità, aumentando la capacità di ascolto, dialogo, intervento e miglioramento qualitativo delle proprie attività. Il SiTe permette infatti di centralizzare la ricezione delle istanze e di rispondere più rapidamente alle stesse, abbreviando i tempi di correzione dei disservizi e adottando misure di prevenzione rispetto a situazioni recidive. 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 accorcia 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.

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

Il monitoraggio del mercato dei servizi di autotrasporto passeggeri non di linea è uno dei servizi *online* attivati nel periodo di riferimento, al fine di facilitare l'espletamento della funzione istituzionale di monitoraggio del settore del trasporto con taxi assegnata all'Autorità.

In un'ottica di progressiva digitalizzazione nell'acquisizione dei dati e analisi di mercato utili all'esercizio delle proprie attività amministrative, l'Autorità ha implementato questo servizio *web* affinché i soggetti interessati possano compilare e trasmettere in modalità sicura e veloce la modulistica predisposta per il monitoraggio di mercato 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 modo automatico le informazioni inserite nei moduli, riducendo al minimo i rischi 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.

Grazie all'utilizzo di tale applicativo l'Autorità dispone di uno strumento efficace e puntuale per verificare, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, la congruità dei livelli di offerta del servizio, delle tariffe e della qualità delle relative prestazioni rispetto alle esigenze dei diversi contesti urbani, allo scopo di garantire il diritto di mobilità dei cittadini. In esito ai risultati dei monitoraggi effettuati e previo parere dell'Autorità, nel rispetto dei principi dettati dalla legge, Comuni e Regioni provvedono ad adeguare il servizio dei taxi offerto sul territorio.

5.7.3. Servizio telematico per le procedure di autofinanziamento

Il servizio telematico per le procedure di autofinanziamento è un servizio *web* 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.

Per fruire del servizio bisogna accedere - previo accreditamento - a un'area riservata del sito *web* dell'Autorità, all'interno della quale le aziende interessate trovano 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. Il servizio permette un'interazione semplice e sicura, consentendo alle aziende 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 con la possibilità di visualizzare lo stato di avanzamento delle pratiche in lavorazione, e dello storico di tutte le procedure.

L'importanza di questo specifico applicativo è data non soltanto dalla modernizzazione e semplificazione dell'acquisizione e della gestione di dati e documenti che consente di offrire servizi *online*, utili e immediati, ai soggetti interessati, ma anche dal contributo che ne deriva nell'ambito di più ampio progetto di definizione di nuovi strumenti di analisi dei mercati regolati.

5.8. Il *Transport Hackathon* promosso dall'Autorità: edizione 2017

Dal 6 all'8 ottobre 2017, l'Incubatore I3P del Politecnico di Torino ha ospitato per il secondo anno consecutivo il *Transport Hackathon*, una maratona di 56 ore promossa dall'Autorità per sviluppare progetti di servizi innovativi a supporto della mobilità.

L'iniziativa ha puntato a cogliere le opportunità offerte dalla tecnologia e dalla digitalizzazione per rinnovare e rendere più efficienti le infrastrutture esistenti e i servizi di trasporto odierni, in ottica multimodale: dalle reti stradali a quelle autostradali, dalle aree urbane agli aeroporti, senza dimenticare porti e ferrovie.

La partecipazione all'evento è stata aperta non soltanto a *startup* che avevano già sviluppato un servizio e erano interessate a implementarlo, ma anche a *team* che avevano un'idea da realizzare, o singole persone che intendevano mettere a disposizione competenze e creatività nell'ambito dello sviluppo *software*, del *design*, dello sviluppo *business* o del *marketing*.

Le tematiche sulle quali i partecipanti sono stati stimolati a progettare sono state:

- *green mobility*, per riorganizzare la mobilità urbana in ottica di sostenibilità ambientale;
- *smart mobility*, per sfruttare nel settore della mobilità tutte le opportunità offerte dalla digitalizzazione;
- *electric mobility*, per ripensare le infrastrutture e favorire i mezzi elettrici;
- *urban mobility*, per semplificare la mobilità urbana soprattutto nell'utilizzo dei servizi;
- *safety and security*, per intervenire sul monitoraggio del traffico, sul soccorso stradale, sulla gestione portuale o aeroportuale;
- *smart payment*, per integrare sistemi di pagamento più immediati e agevoli nella fruizione dei trasporti.

I lavori sono stati avviati venerdì 6 ottobre, presso la sede dell'incubatore del Politecnico di Torino I3P, con una tavola rotonda istituzionale sui temi della "mobilità del futuro". L'evento di lancio, oltre ad aver introdotto i temi e gli obiettivi dell'iniziativa, è stata un'occasione in cui istituzioni e *player* del mercato si sono confrontati per valutare e discutere insieme l'importanza di cogliere le opportunità offerte dalla tecnologia e dalla digitalizzazione per rinnovare e rendere più efficienti i servizi di trasporto odierni. Esperti del settore hanno analizzato i casi di successo e le nuove frontiere della mobilità. Tra i relatori sono intervenuti: il Consigliere dell'Autorità, Barbara Marinali, insieme ai due Assessori - ai Trasporti e all'Innovazione - del Comune di Torino, Maria Lapietra e Paola Pisano; il Presidente di 5T, Piero Boccardo; il Responsabile Soluzioni per l'Infomobilità di AlmavivA, Vincenzo Bloise, e il CEO di Greenrail (*startup* ad oggi riconosciuta a livello mondiale come *player* innovativo del settore ferroviario e come esempio di sviluppo industriale sostenibile secondo i principi della *circular economy*), Giovanni De Lisi. Il *panel* è stato moderato da Massimiliano Ceaglio, COO di I3P.

La manifestazione ha suscitato grande interesse tra i *media* e ha registrato un ampio successo in termini di impatto, con un tasso di partecipazione raddoppiato rispetto all'edizione dell'anno precedente, per un totale di 135 iscritti, 70 partecipanti ai progetti, 14 gruppi, e 5 *start-up*, suddivisi in due categorie, e sono stati premiati *startup* e progetti che facilitano la fruizione dei servizi di trasporto, dal bracciale che consente ai non vedenti di ottenere informazioni sul trasporto pubblico, al servizio di consegne a domicilio per mettere in contatto aziende e privati, all'*app* che propone gli itinerari *eco-friendly*.

In particolare, '*DEED*', '*RiparAutOnline*' e '*Take My Things*' sono le tre *startup* che si sono aggiudicate la vittoria del Transport Hackathon 2017 e che sono state premiate con la possibilità di portare il proprio progetto alla [*Smart Mobility World Conference*](#) (manifestazione internazionale tenutasi al Lingotto dal 10 all'11 ottobre) con uno *stand* e un *kit* di visibilità, e la partecipazione a una sessione dedicata (*Pitch session*) davanti a una platea di *venture capitalist* e investitori ai quali presentare l'idea di *business* sviluppata durante l'*hackathon*. Tra i progetti digitali, premiati invece: '*Bike'nb*', l'*airbnb* delle bici; '*SMARTO*', che permette di comprare i biglietti con un'istantanea convalidazione direttamente sul mezzo; e '*Green Premium*', che propone un assistente di viaggio virtuale in grado di aiutare il guidatore durante il percorso proponendo l'itinerario più *eco-friendly*.

I VINCITORI DEL TRANSPORT HACKATHON 2017 - CATEGORIA STARTUP

GET, il bracciale che aiuta i non vedenti - La startup DEED ha proposto per GET, lo *smartbridge* che fa accedere a telefonate, notifiche e suoni in maniera esclusiva direttamente dalla propria mano, un'implementazione pensata per migliorare l'accessibilità ai trasporti. Il bracciale permette di acquistare e validare il biglietto, o passare il proprio abbonamento direttamente al tornello con un semplice gesto. Il *wearable*, inoltre, consente di accedere a comunicazioni direttamente dalla banchina delle fermate, permettendo anche a ipovedenti, non vedenti e persone a mobilità ridotta, di ottenere informazioni sui passaggi e gli orari senza ricercare le scritte in braille.

RiparAutOnline, comunicare con altri veicoli attraverso una app - RiparAutOnline, la piattaforma digitale per richiedere direttamente online preventivi di riparazione per la propria auto, ha realizzato un'applicazione che consente di creare un proprio profilo personale inserendo la targa del veicolo e di comunicare a tutti gli utilizzatori informazioni che riguardano il veicolo stesso. Questi *alert* possono essere di tipo spot, (ad esempio per comunicare lavori, stradali, incidenti, situazioni di pericolo), continuativi (aree con limitazioni orarie) o di sicurezza. L'*app* può essere utilizzata dagli automobilisti, ma è rivolta anche alla pubblica amministrazione e alle forze dell'ordine.

Take My Things, consegne a domicilio ad ogni ora - Tra le *startup* che accedono allo *Smart Mobility World* c'è anche *Take My Things*, il network delle consegne a domicilio. Il servizio ha sviluppato la possibilità di mettere in contatto chiunque abbia necessità di spedire con tutte le aziende e i privati che si sono resi disponibili ad effettuare le consegne, facendo così da tramite tra le due parti e diventando un valido partner, ad ogni ora della giornata, ventiquattr'ore su ventiquattro per 365 giorni all'anno.

PREMI TRANSPORT HACKATHON 2017 – CATEGORIA PROGETTI DIGITALI

Ad essere premiati durante il *Transport Hackathon* sono stati anche tre progetti che sono stati sviluppati durante la maratona stessa: una giuria dedicata ha infatti valutato i progetti *digital* più innovativi e in linea con le tematiche dell'hackathon, dalla *green mobility* allo *smart payment*.

Bike'nb, l'airbnb delle bici - Al primo posto si è classificato *Bike'nb*, l'*airbnb* di *hub* per bici che consente di mettere in contatto i pendolari che arrivano fino alla prima cintura della città, per far sì che possano spostarsi in centro città con la bici. Una volta arrivati a piedi, in bus o in auto nel posto in cui è situata in sicurezza la bici, è possibile recuperarla e muoversi più facilmente in area urbana, risparmiando tempo e soldi. Il progetto intende valorizzare le zone di periferia che in questo modo non rappresentano soltanto un luogo di passaggio, ma diventano aree in cui ci si può fermare. Il servizio pensato da *Bike'nb* prevede un canone mensile, comprensivo di assicurazione sul mezzo.

Comprare i biglietti dei mezzi pubblici con SMARTO - SMARTO, l'*app* che integra al biglietto fisico un sistema di pagamento online direttamente sui mezzi di trasporto pubblico, si è aggiudicato il secondo posto. Il progetto permette di comprare i biglietti sul mezzo, con un'istantanea convalidazione: viene creato un profilo personale per identificare le linee preferite, indicare i consumi effettivi sulle tratte e misurare l'andamento del trasporto pubblico.

Green Premium, la mobilità è un gioco ecologico - Al terzo posto per i progetti digitali c'è Green Premium, l'applicazione che offre un assistente di viaggio virtuale in grado di aiutare il guidatore durante il percorso proponendo l'itinerario più *eco-friendly*, unendo l'esperienza della *chatbot* alla *gamification*, con l'obiettivo di diventare, mediante punti – foglia ottenuti dai percorsi, l'*ambassador* degli *ecofriend*. Ogni mese il vincitore con più punti otterrà un premio, quali bonus, sconti e incentivi da partner.

PARTE TERZA – DATI ECONOMICI

1. INTRODUZIONE

Questa sezione illustra, attraverso una selezione di dati economici, taluni aspetti quantitativi inerenti ad ambiti di intervento dell'Autorità di regolazione dei trasporti e i principali indicatori quantitativi della domanda e dell'offerta. Le diverse modalità e infrastrutture di trasporto sono analizzate nei relativi segmenti merci e passeggeri attraverso l'evoluzione dei dati degli ultimi anni. Essi comprendono le infrastrutture e servizi aeroportuali, le infrastrutture stradali, le reti ferroviarie e i servizi ferroviari, le infrastrutture portuali e i servizi marittimi, servizi di trasporto pubblico (di linea a non di linea) e un *focus* sugli autoservizi di media e lunga percorrenza.

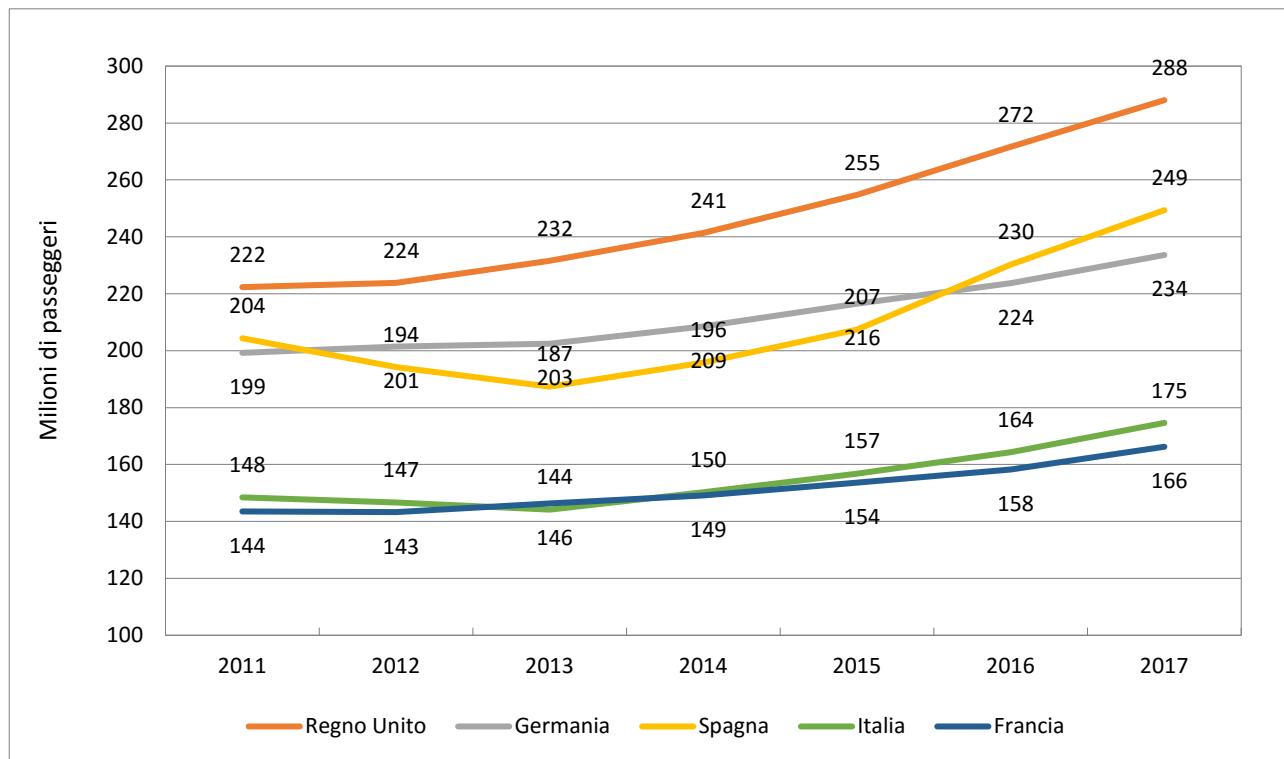
Ogni ambito è stato analizzato sotto i seguenti profili: (i) il contesto europeo; (ii) la struttura dell'offerta e (iii) le dimensioni della domanda in Italia; (iv) principali indicatori relativi alla situazione economico-finanziaria degli operatori ivi attivi. Sono stati computati, a questo scopo, alcuni indicatori economici e finanziari, anche attraverso i dati della contabilità regolatoria, in possesso dell'Autorità proponendo, ove disponibili, indicatori di qualità dei servizi erogati.

Per la maggior parte i dati presentati provengono da fonti pubbliche. Ove disponibili, essi sono aggiornati al 2017. Alcune informazioni sono state raccolte ed elaborate direttamente da parte dell'Autorità. È il caso dei dati relativi al settore ferroviario e dell'autotrasporto di passeggeri non di linea, che l'Autorità monitora ogni anno. Sono stati elaborati altresì nuovi dati relativi al trasporto pubblico locale.

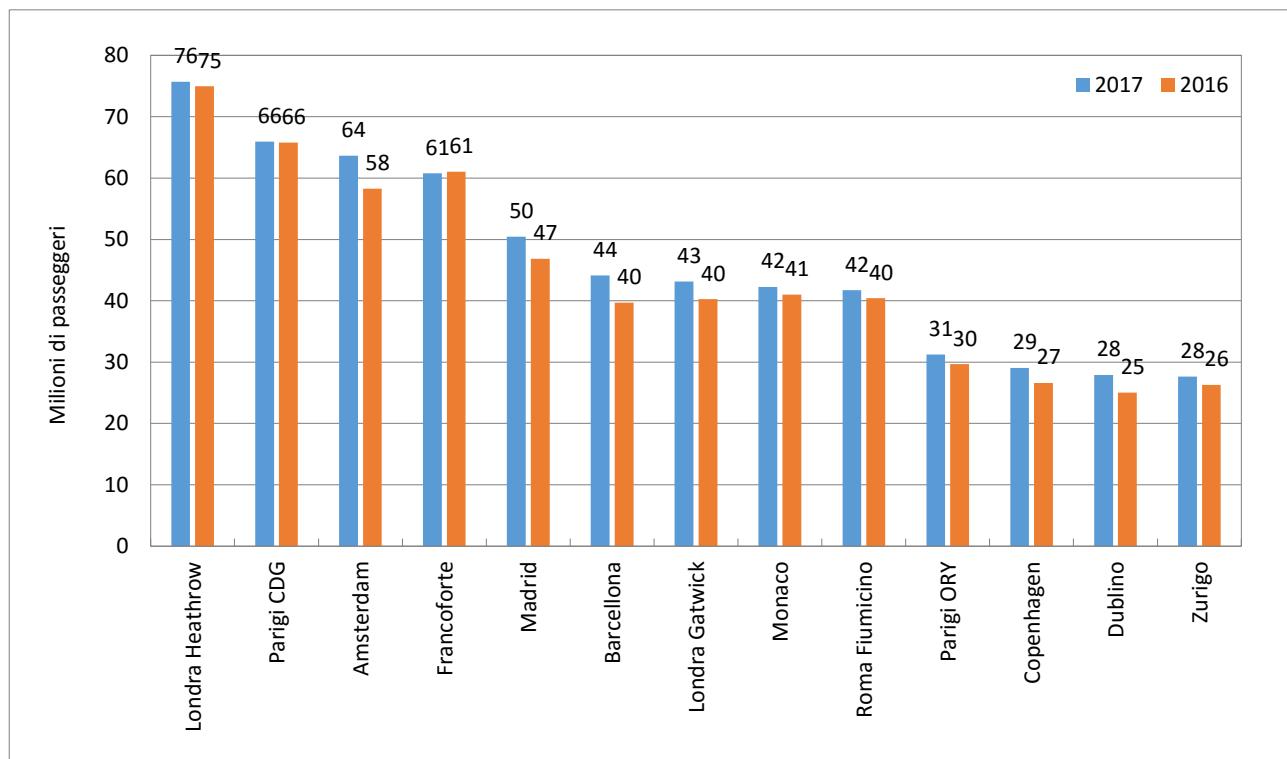
2. LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

2.1. Situazione europea

Figura 15. Crescita traffico passeggeri per singoli paesi europei, 2011-2017



Fonte: Anna Aero, ENAC. 2018.

Figura 16. Classifica dei principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati, 2016-2017

Fonte: Anna Aero, 2018.

2.2. Situazione italiana

2.2.1. Domanda e offerta

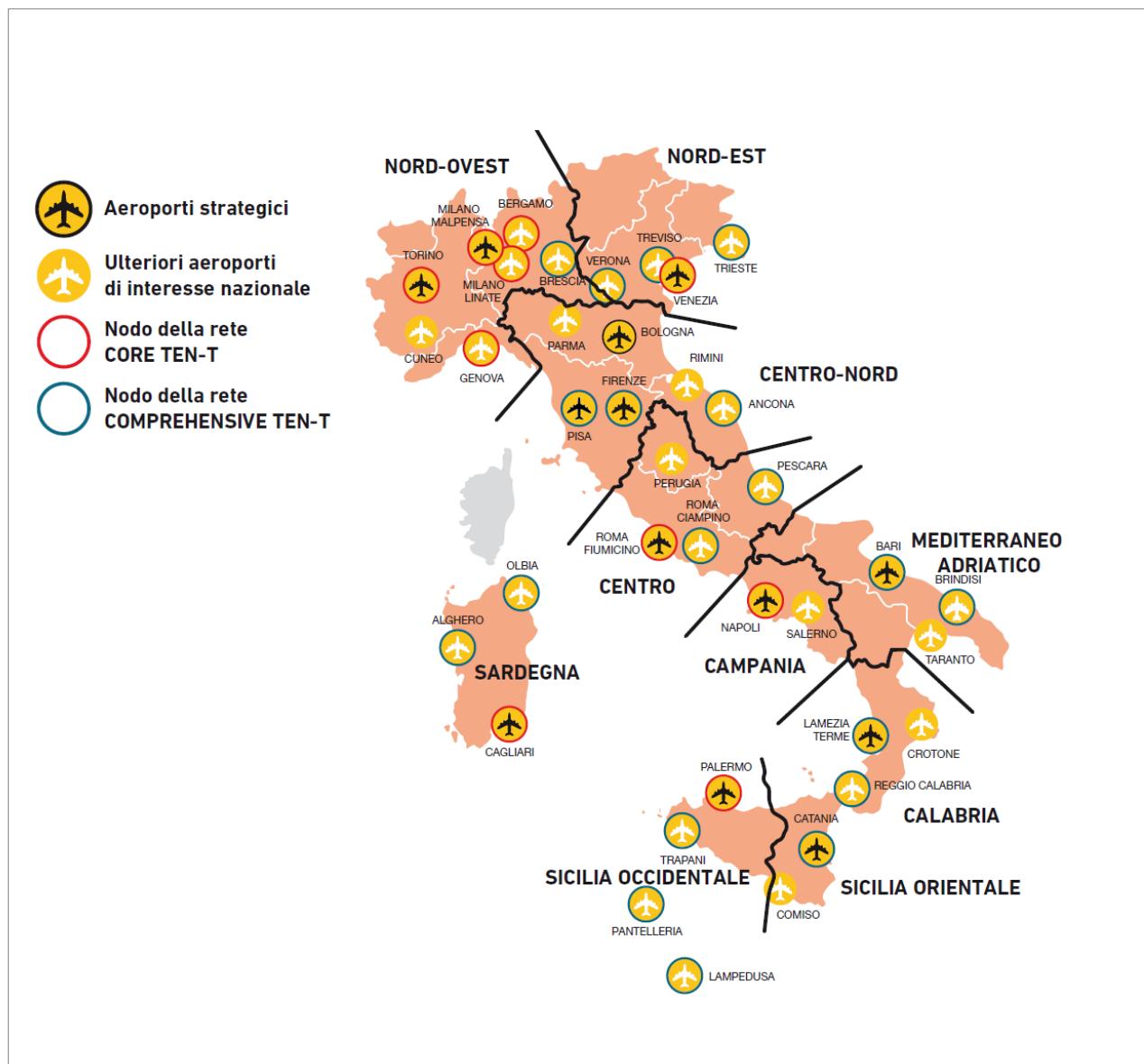
Questa sezione riporta l'andamento del traffico passeggeri e merci, in crescita costante dal 2013 nel rispetto delle tendenze europee. I dati disponibili hanno permesso un dettaglio di analisi sulla ripartizione del traffico: in crescita *low cost* e tratte internazionali.

Tabella 9. Descrizione del sistema aeroportuale italiano, 2016

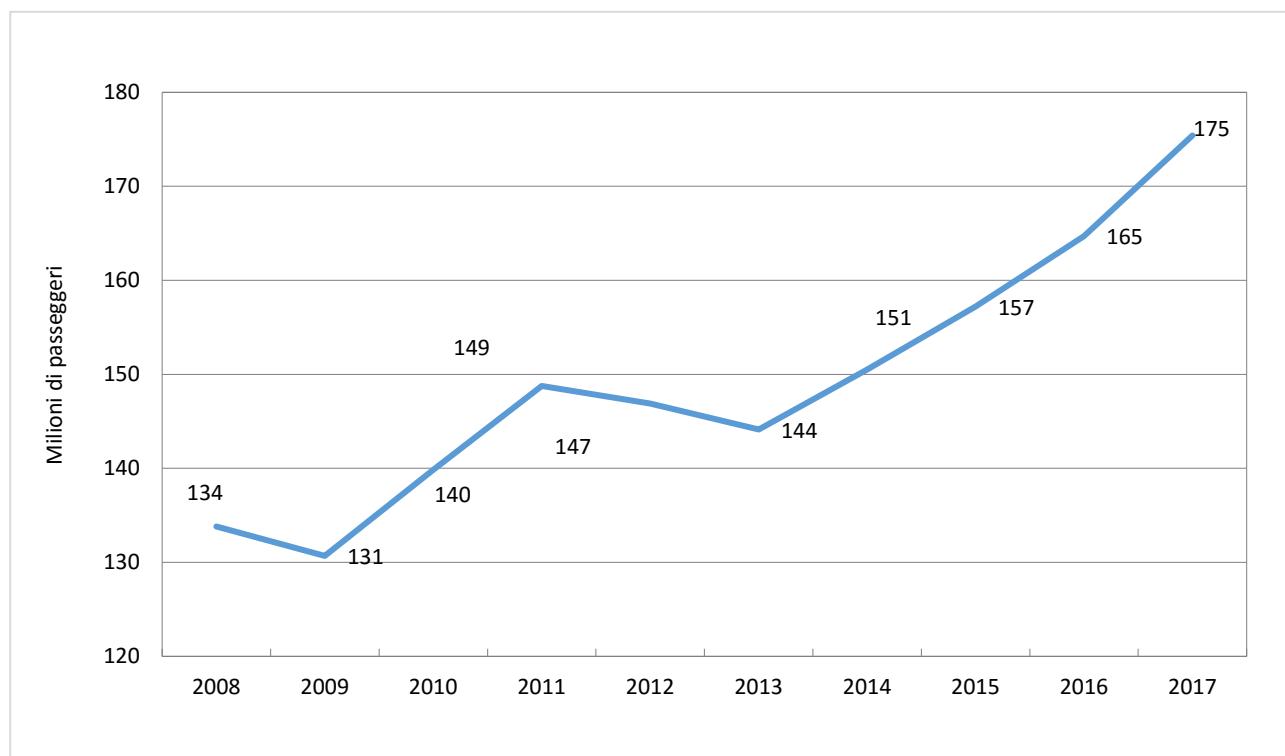
42 aeroporti con traffico commerciale	
174.628.241 passeggeri	
Crescita dei volumi di traffico passeggeri in tutti i maggiori aeroporti	
+6,2 % passeggeri	
+2,4 % movimenti	(rispetto al 2016)
+9,2 % merci	
Il 44,8 % dei passeggeri e il 44,1 % dei movimenti concentrati sui poli di Roma e Milano	
Il 50,9 % dei passeggeri totali gestito da vettori low-cost (54,6 % sul solo traffico aereo nazionale)	

Fonte: Elaborazioni ART.

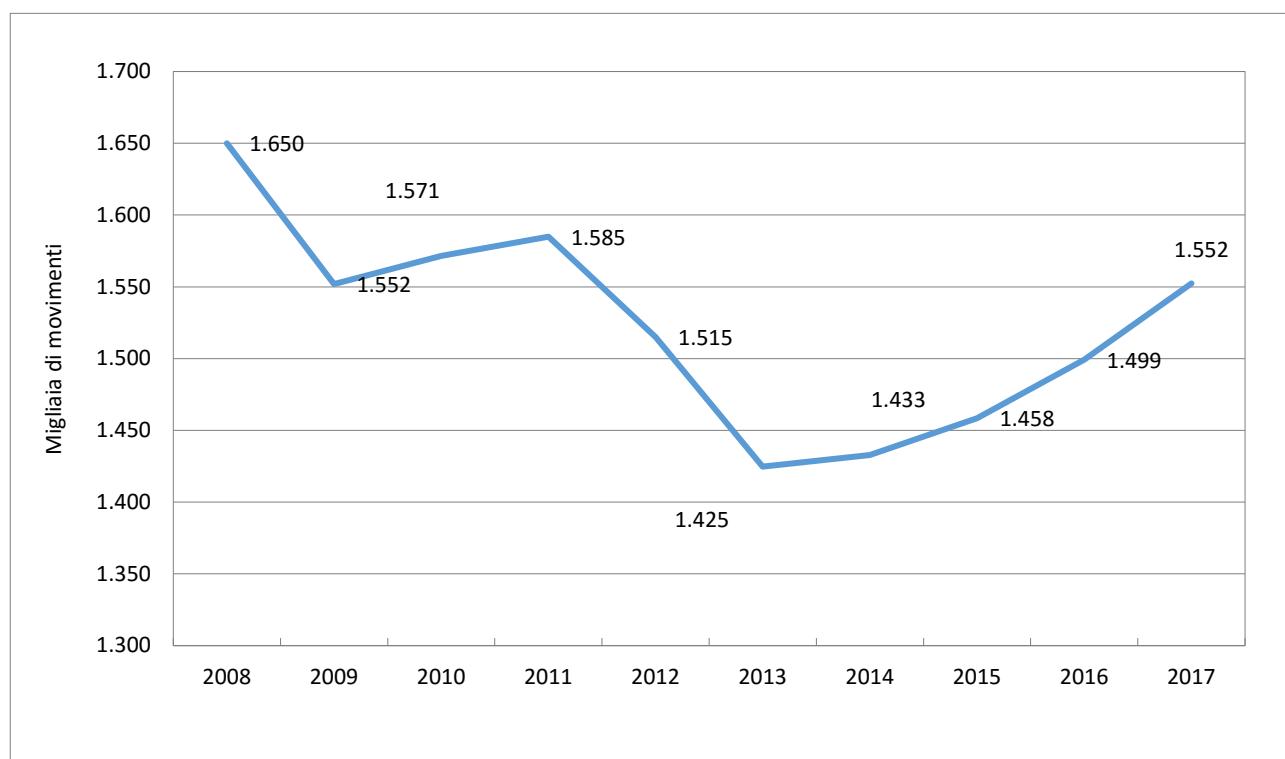
Figura 17. Il sistema aeroportuale italiano nel 2016



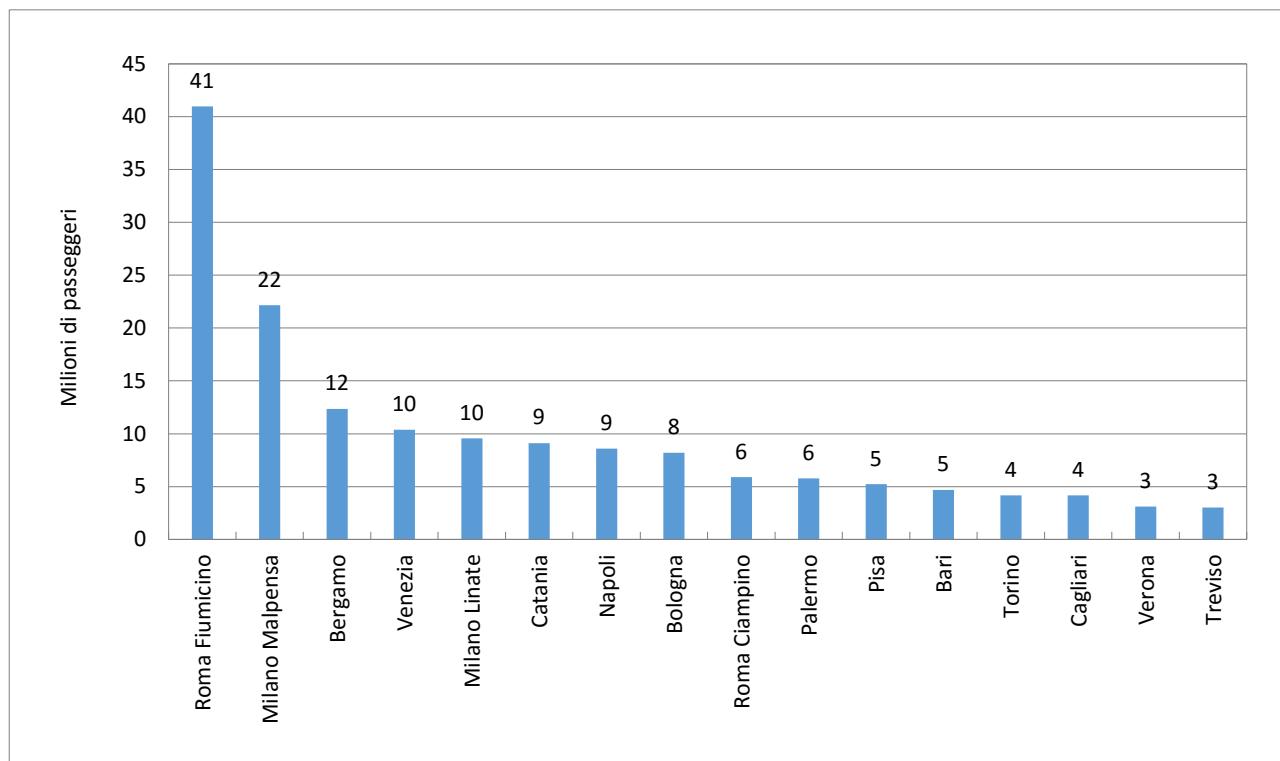
Fonte: ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale 2017.

Figura 18. Crescita del mercato passeggeri in Italia, 2008-2017

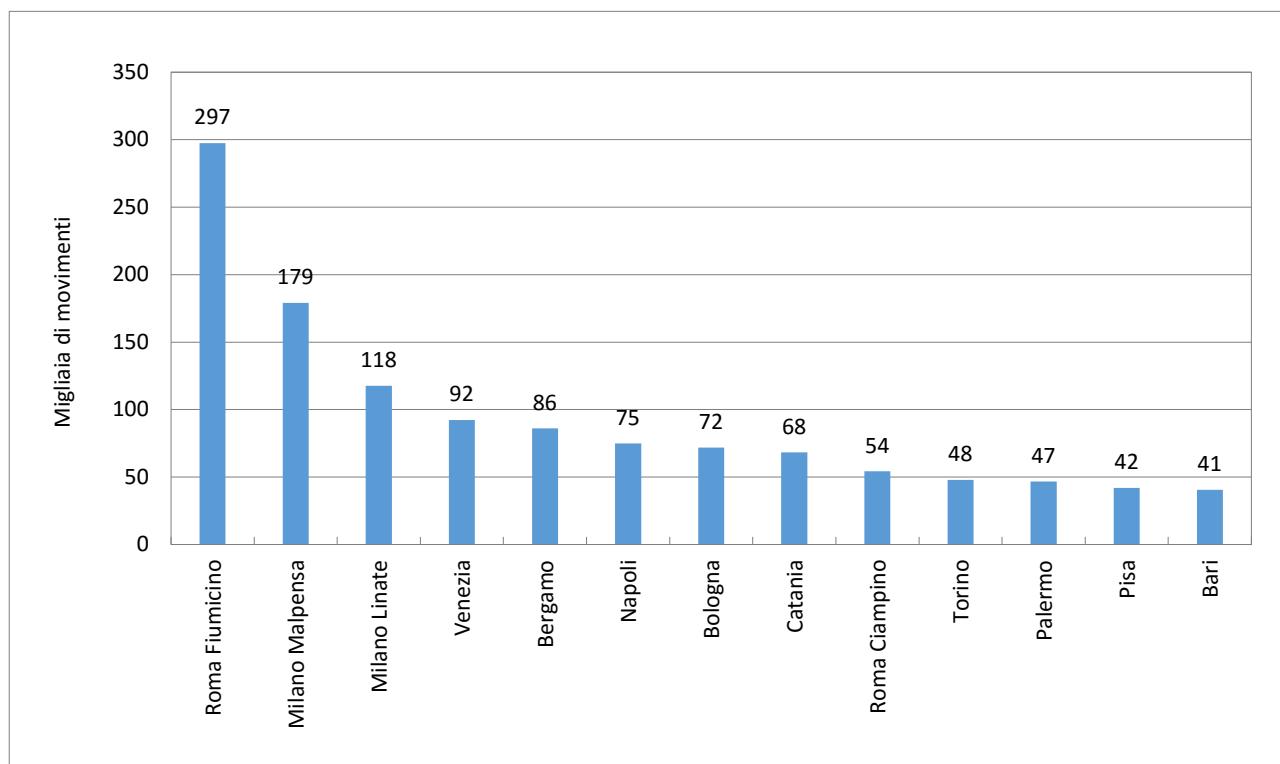
Fonte: Assaeroporti, 2018.

Figura 19. Andamento dei movimenti in Italia, 2008-2017

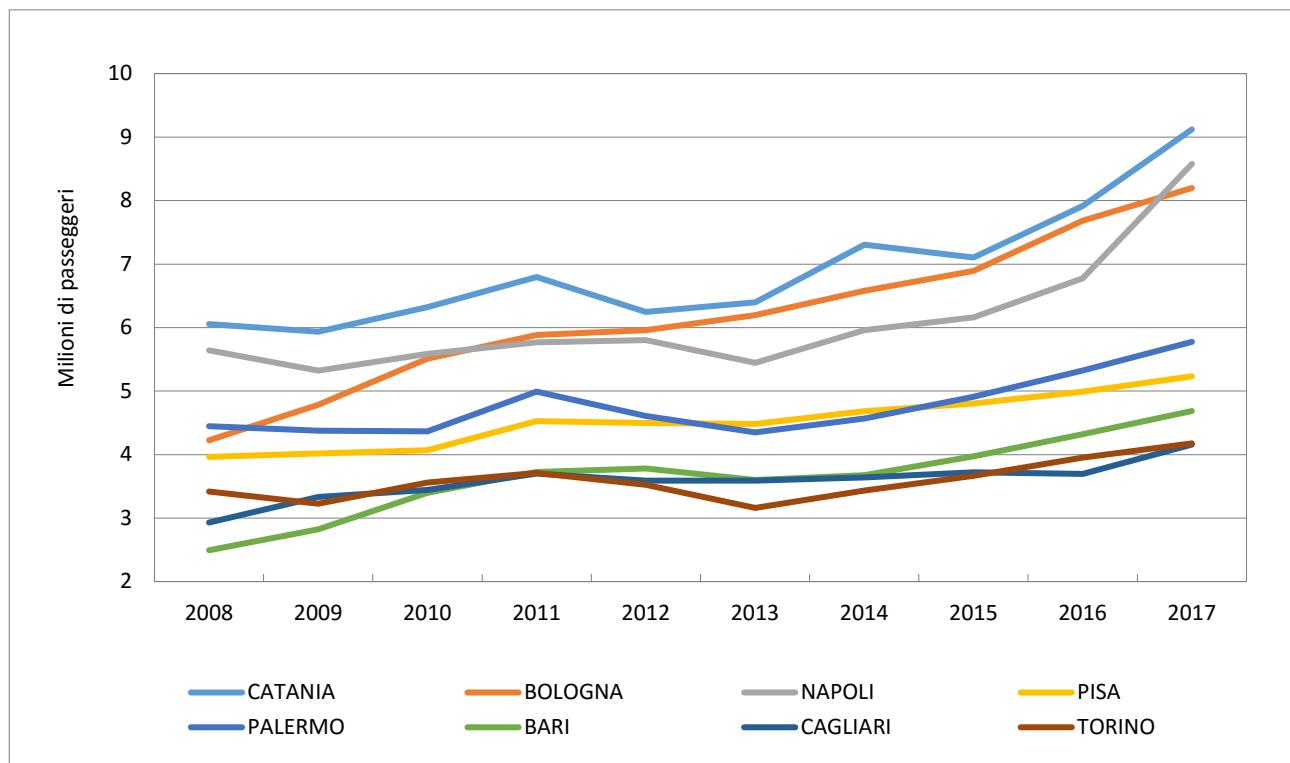
Fonte: Assaeroporti, 2018.

Figura 20. Classifica aeroporti italiani con un traffico passeggeri superiore ai 3 milioni, 2017

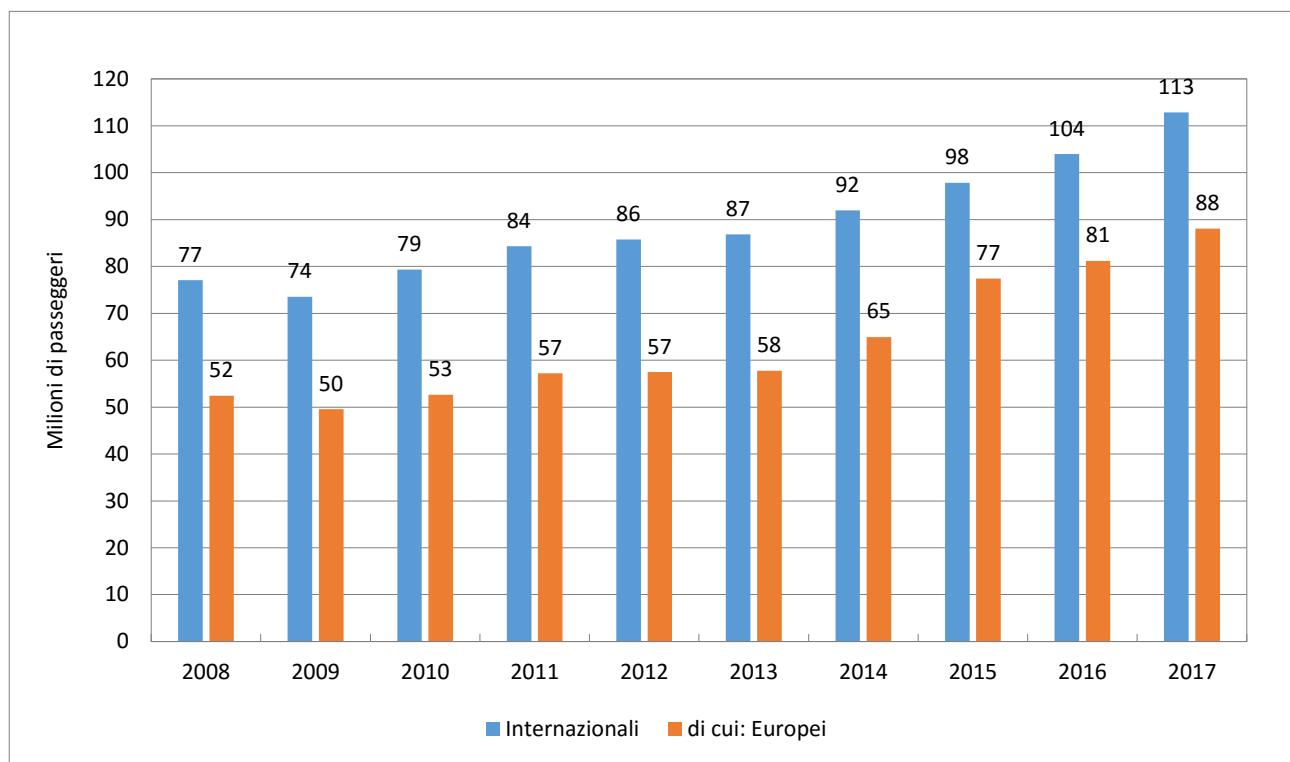
Fonte: Assaeroporti, 2018.

Figura 21. Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti, 2017

Fonte: Assaeroporti, 2018.

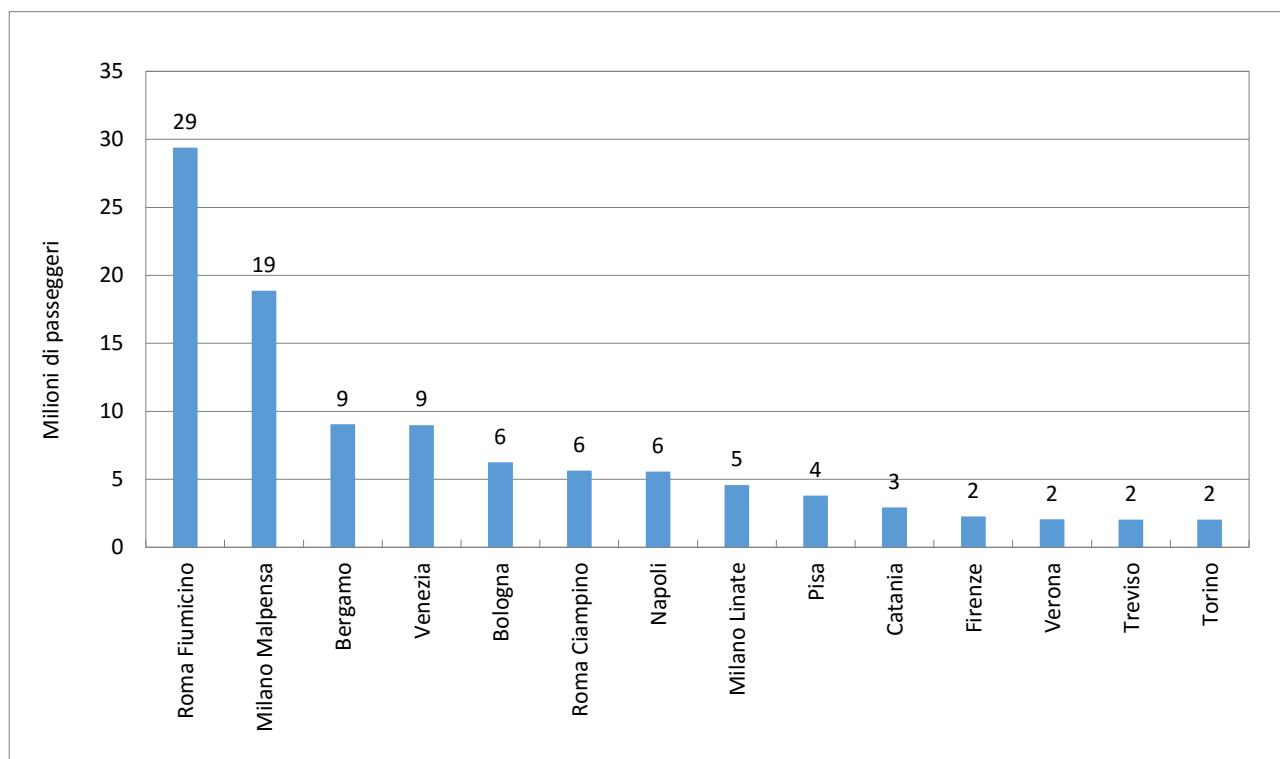
Figura 22. Crescita passeggeri per aeroporti tra 4 e 10 mln di passeggeri regolati da ART, 2008-2017

Fonte: Assaeroporti, 2018.

Figura 23. Crescita passeggeri internazionali ed europei negli aeroporti italiani, 2008-2017

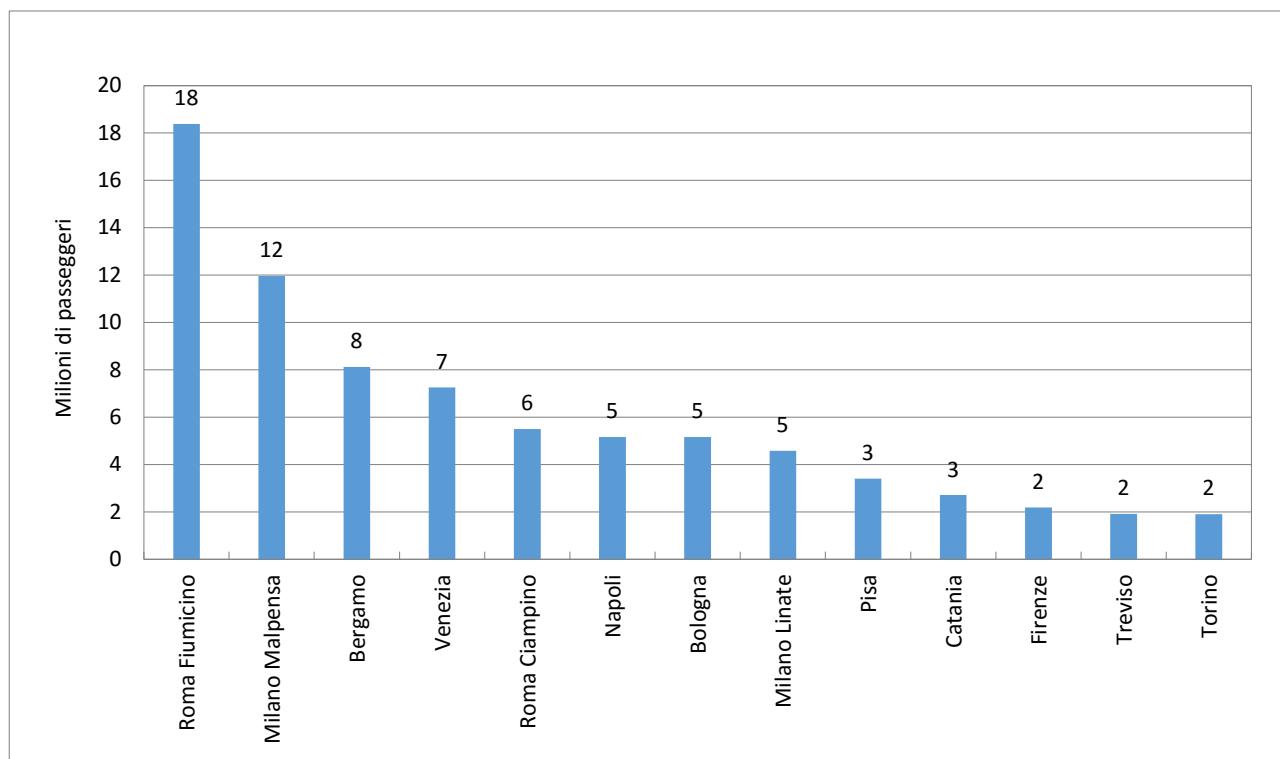
Fonte: Assaeroporti, 2018.

Figura 24. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2017

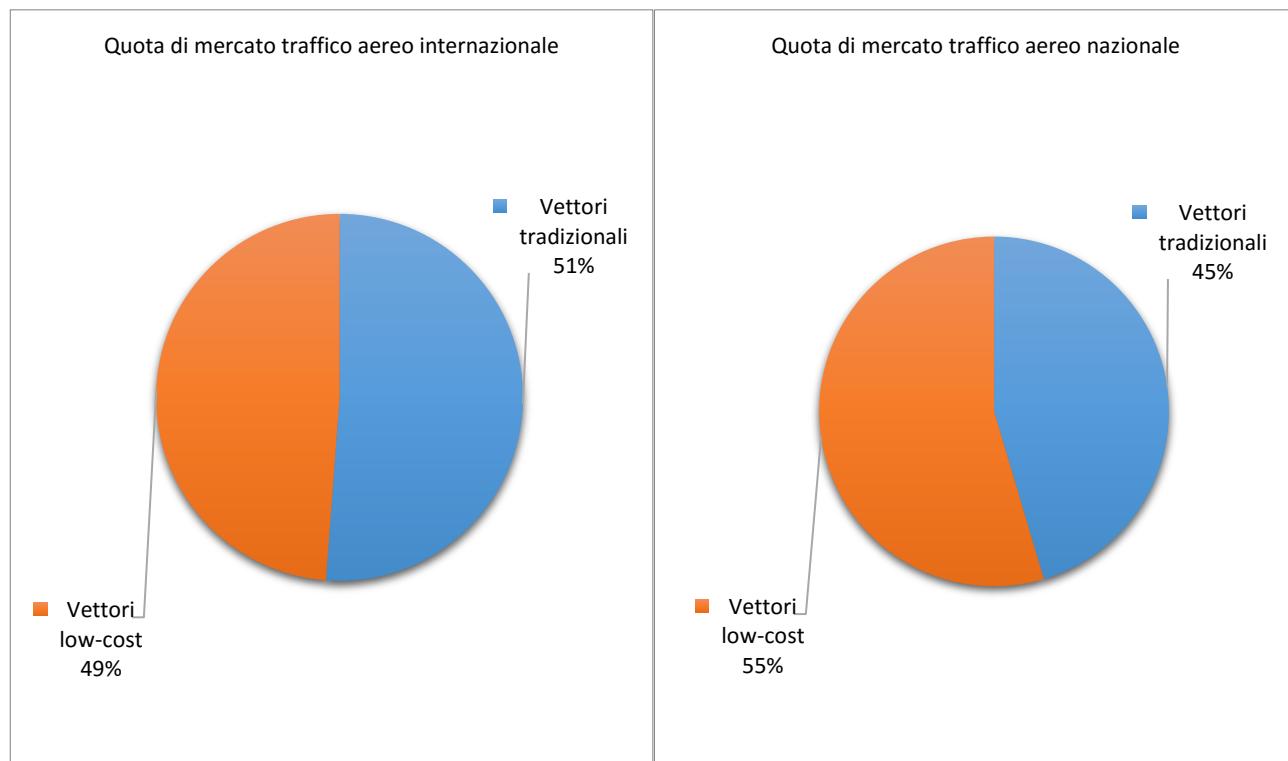


Fonte: Assaeroporti, 2018.

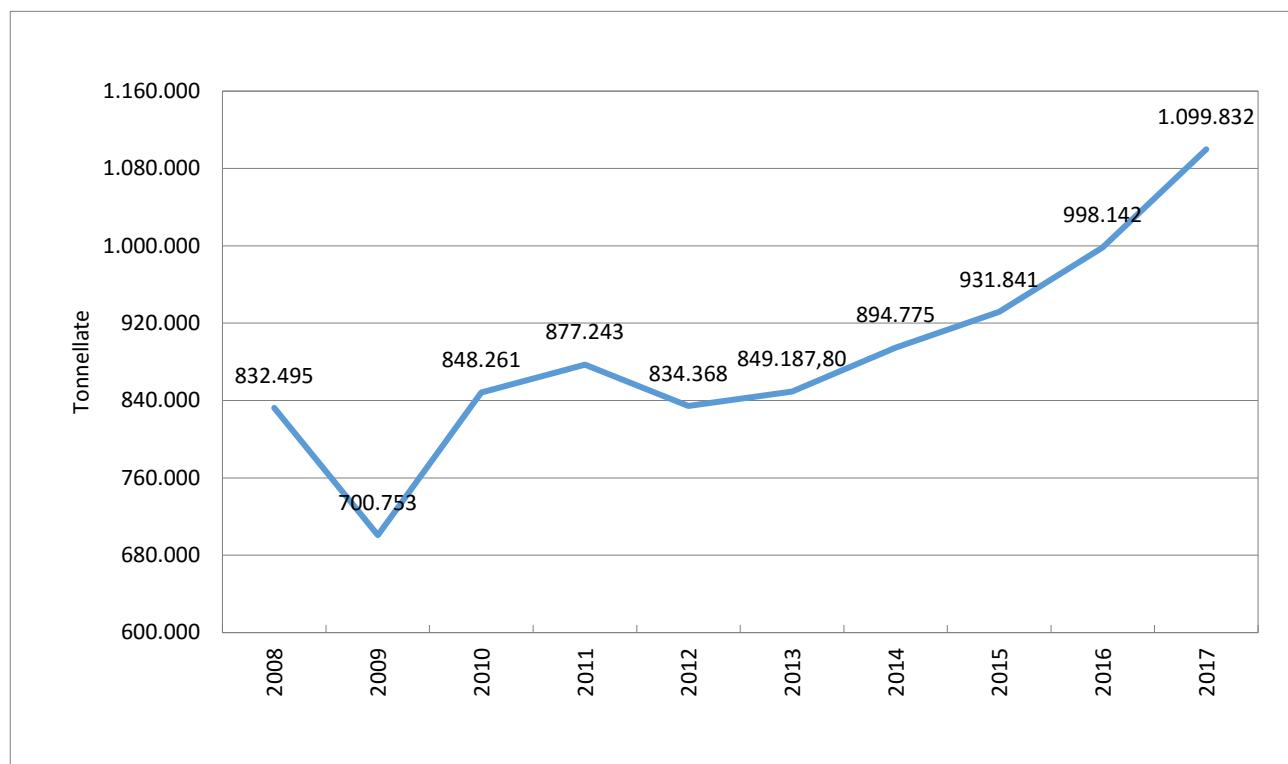
Figura 25. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito verso paesi UE, 2017



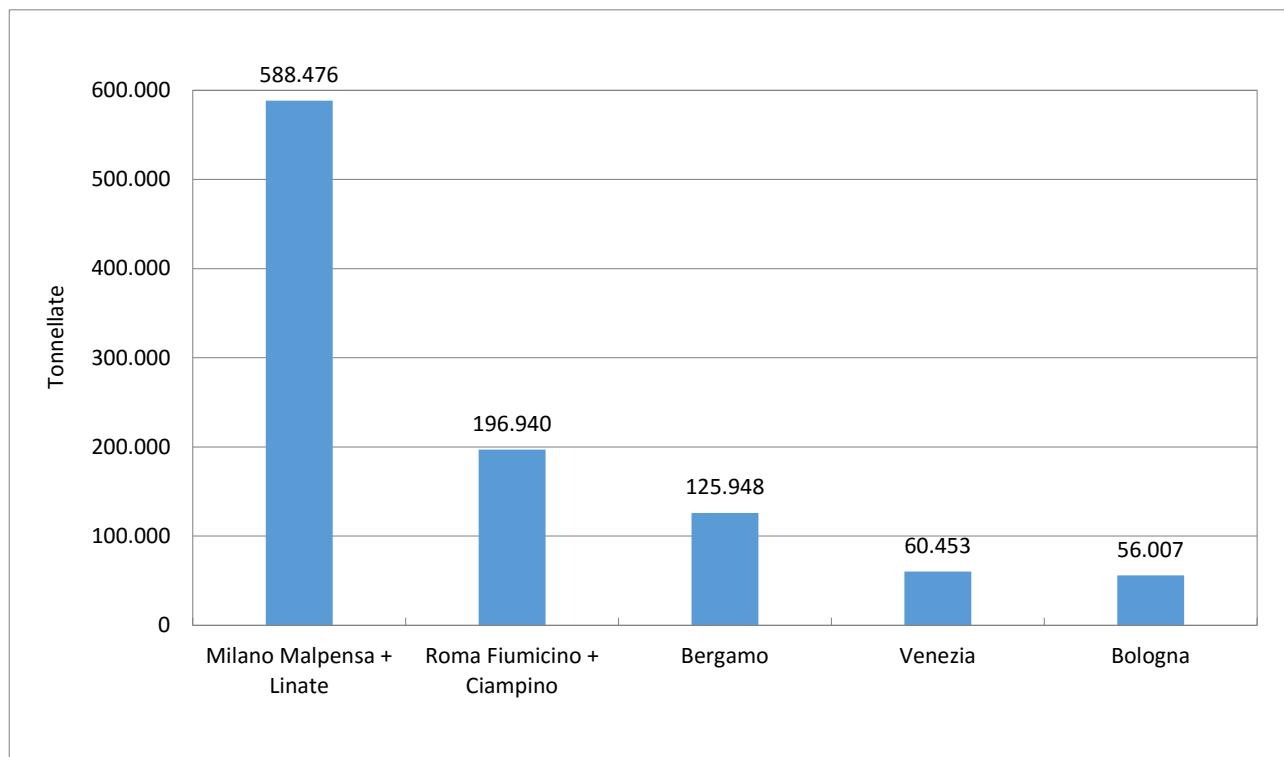
Fonte: Assaeroporti, 2018.

Figura 26. Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e low cost, 2017

Fonte: ENAC, Annuario statistico 2017.

Figura 27. Andamento traffico merci aereo al netto del servizio postale, 2008-2017

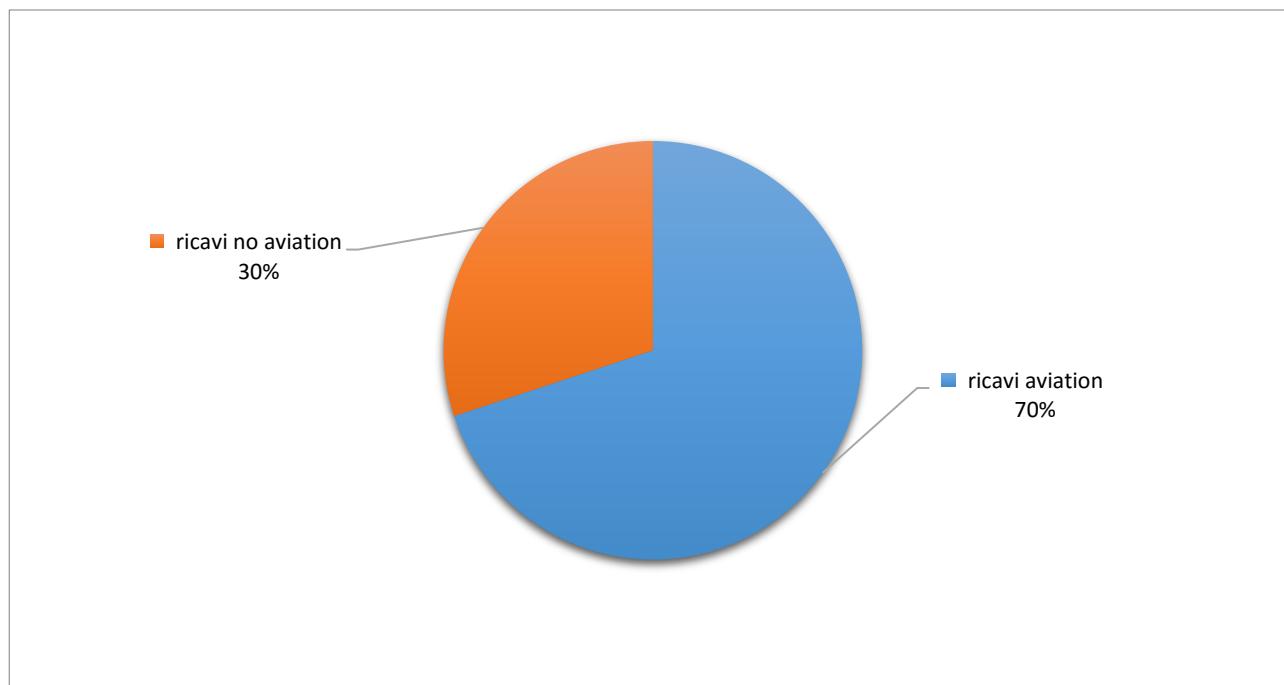
Fonte: Assaeroporti, 2018.

Figura 28. Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci, 2017

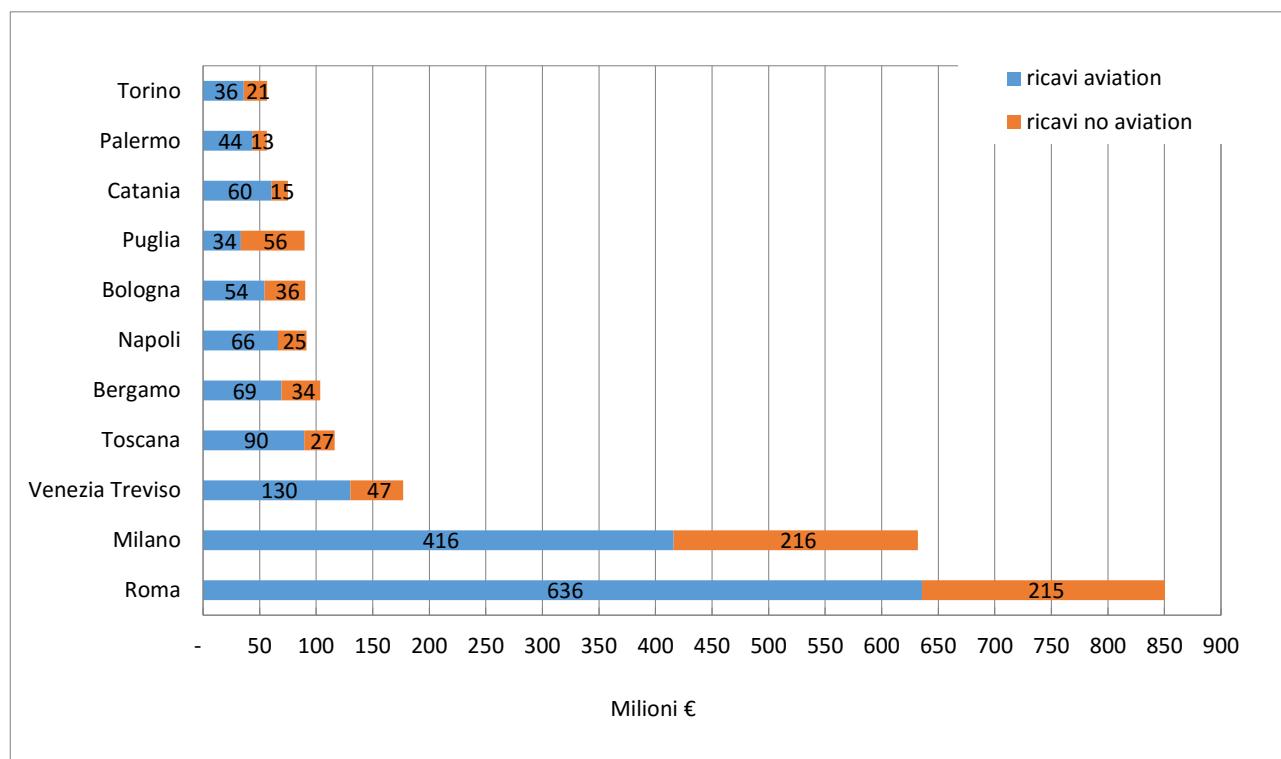
Fonte: Assaeroporti, 2018.

2.2.2. Conti economici delle imprese di settore

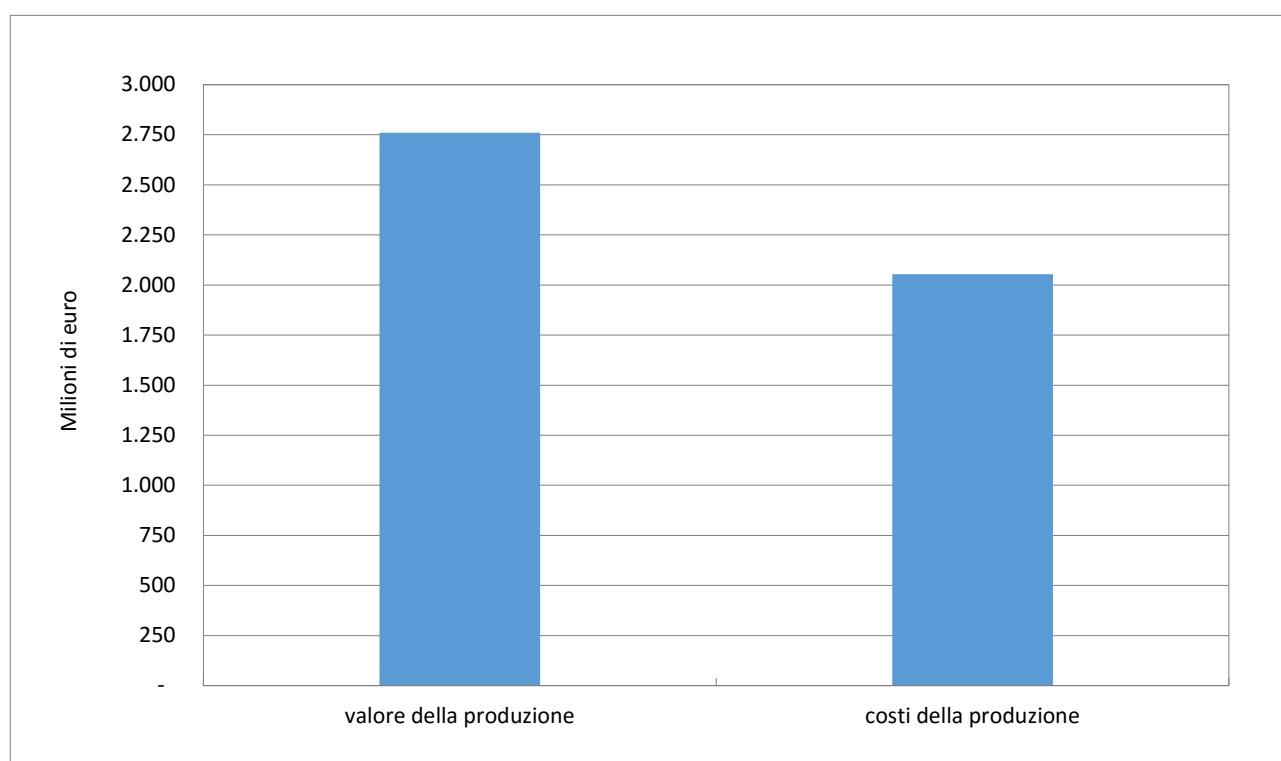
Performance economiche del settore aeroportuale italiano nel 2016. Le elaborazioni sono state effettuate sulla base dei dati di bilancio di Aeroporti di Puglia (Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie), SACBO (Orio al Serio), Aeroporto di Bologna, SAC (Catania), Gruppo Toscana Aeroporti (Firenze, Pisa), SEA (Milano Malpensa e Linate), GESAC (Napoli), GESAP (Palermo), ADR (Roma Fiumicino e Ciampino), SAGAT (Torino) e SAVE (Venezia, Treviso).

Figura 29. Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non dei gestori aeroportuali, 2016

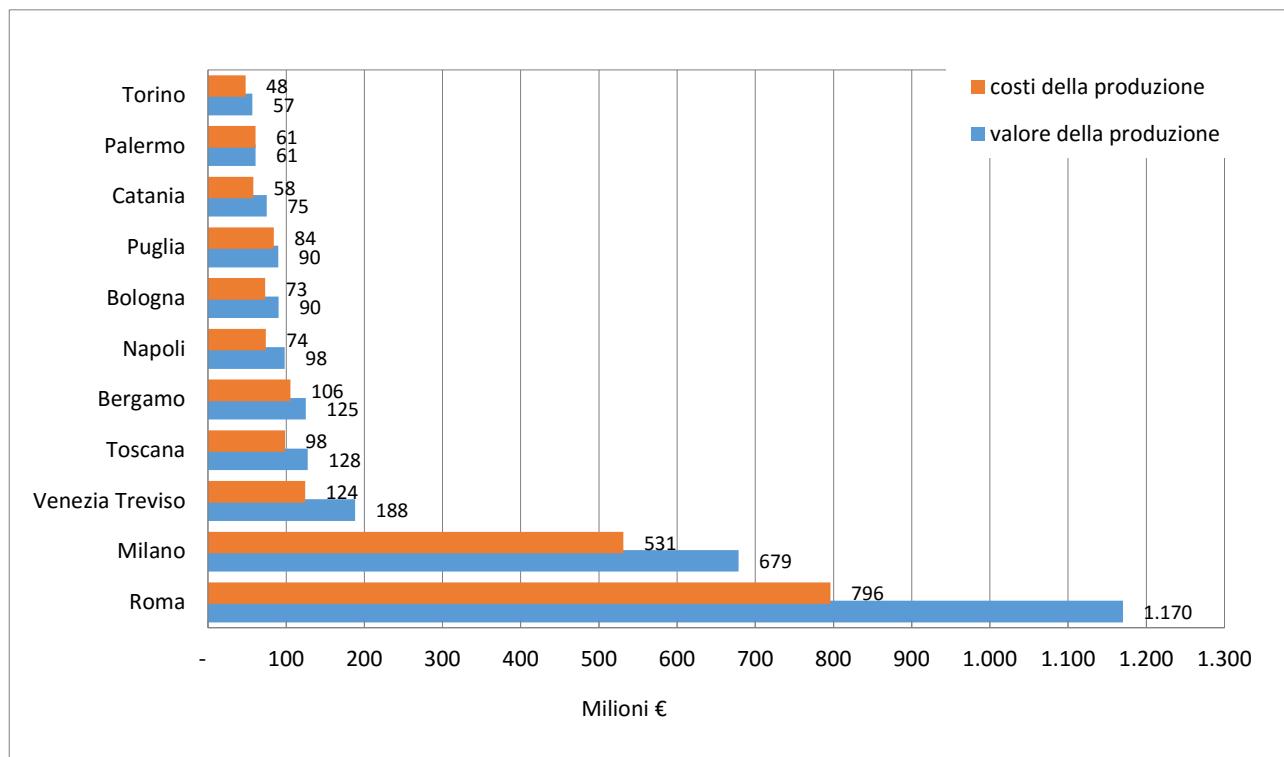
Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio 2016 (campione).

Figura 30. Composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali italiani, 2016

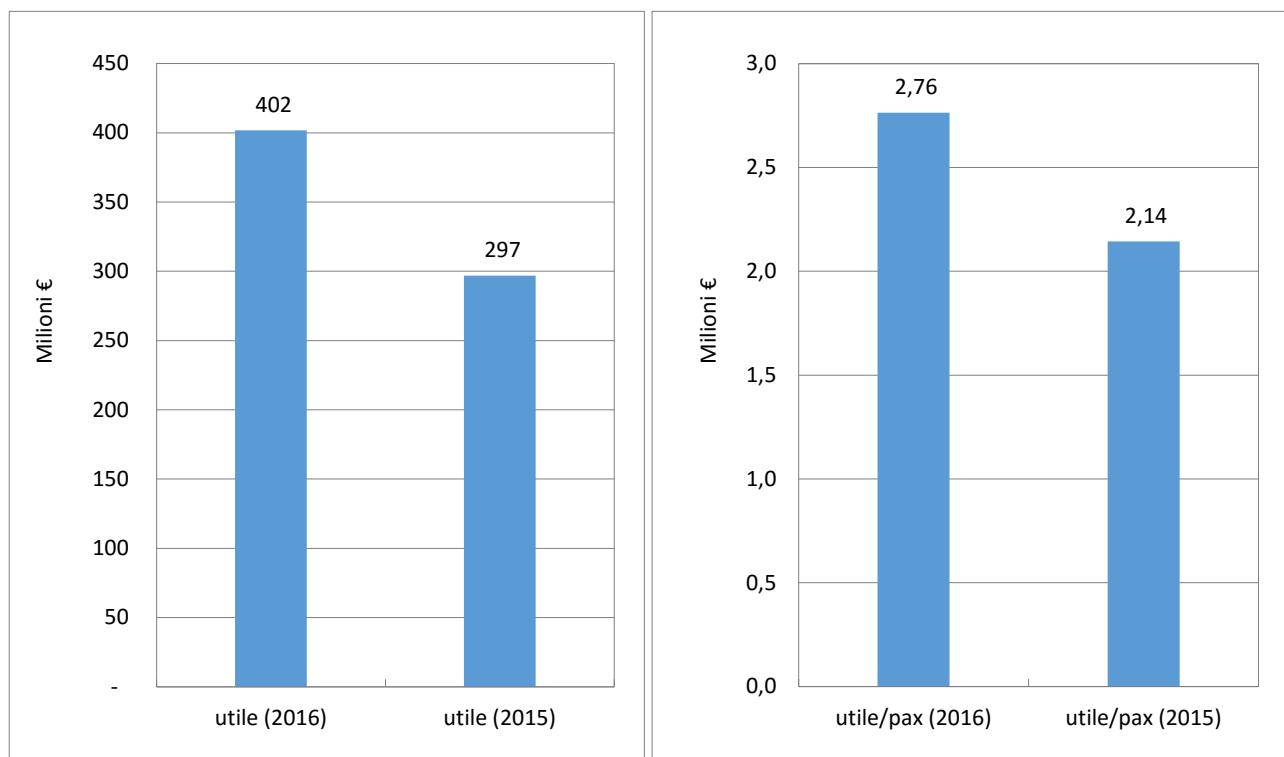
Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio 2016 (campione).

Figura 31. Totale del valore e costi della produzione dei gestori aeroportuali italiani (2016)

Fonte: Bilanci di esercizio gestori aeroportuali, elaborazione ART.

Figura 32. Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, 2016

Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio 2016.

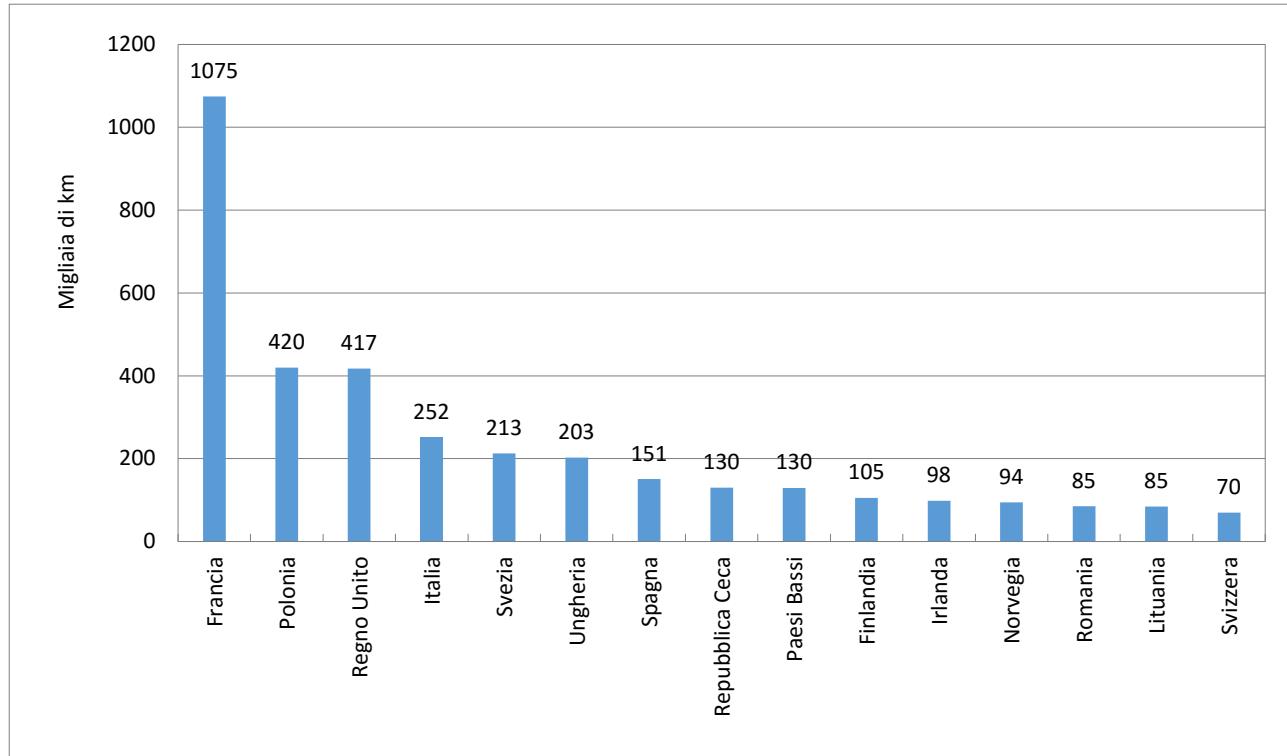
Figura 33. Utili e utili per passeggero sul totale dei gestori aeroportuali italiani, 2015-2016

Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio 2016.

3. LE INFRASTRUTTURE STRADALI

3.1. Situazione europea

Figura 34. Estensione della rete stradale nei primi 15 paesi europei, 2015

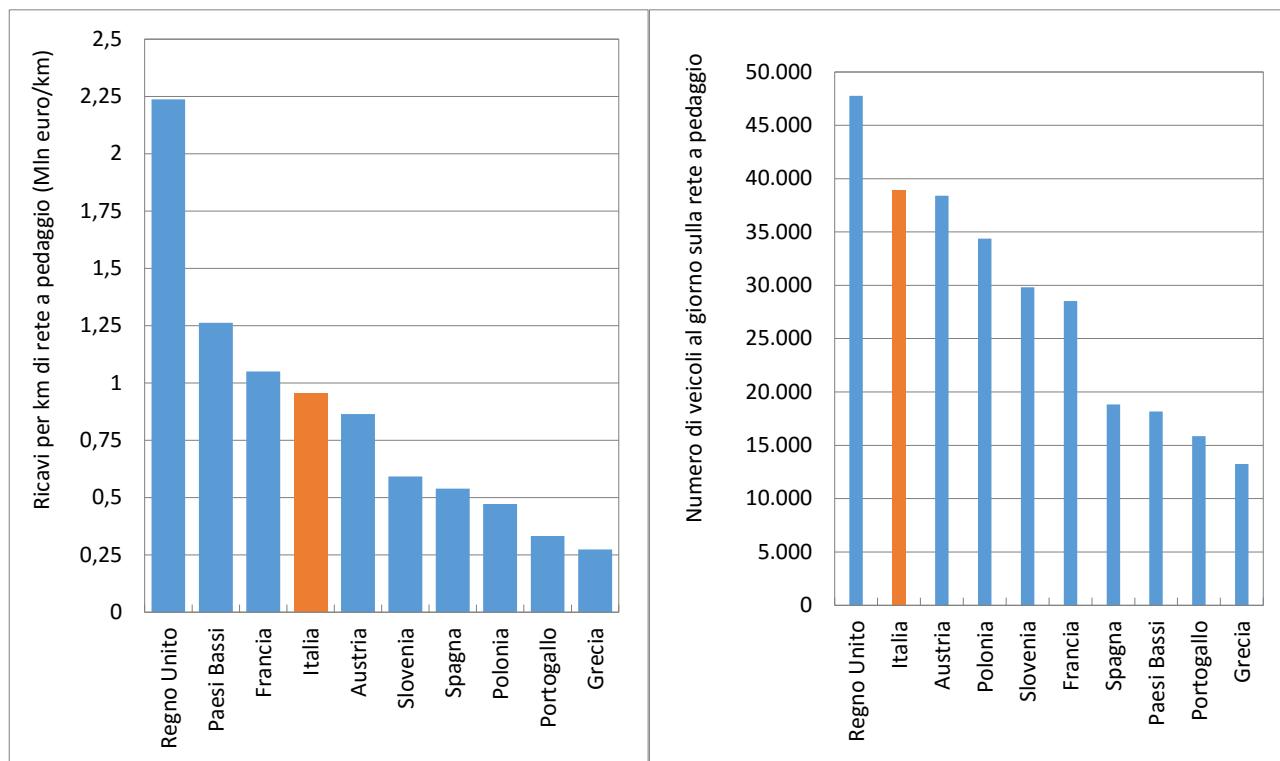


Fonte: Eurostat.

Tabella 10. Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei in km

	1980	1990	2000	2015
Germania	7.538	10.854	11.712	12.993
Spagna	1.923	4.693	9.049	15.336
Francia	5.287	6.824	9.766	11.599
Italia	5.900	6.193	6.478	6.943
Paesi Bassi	1.798	2.092	2.265	2.730
Portogallo	132	316	1.482	3.065
Svezia	809	939	1.499	2.119
Regno Unito	2.694	3.181	3.600	3.768

Fonte: Eurostat.

Figura 35. Panoramica internazionale in termini ricavi per km di rete e intensità di traffico

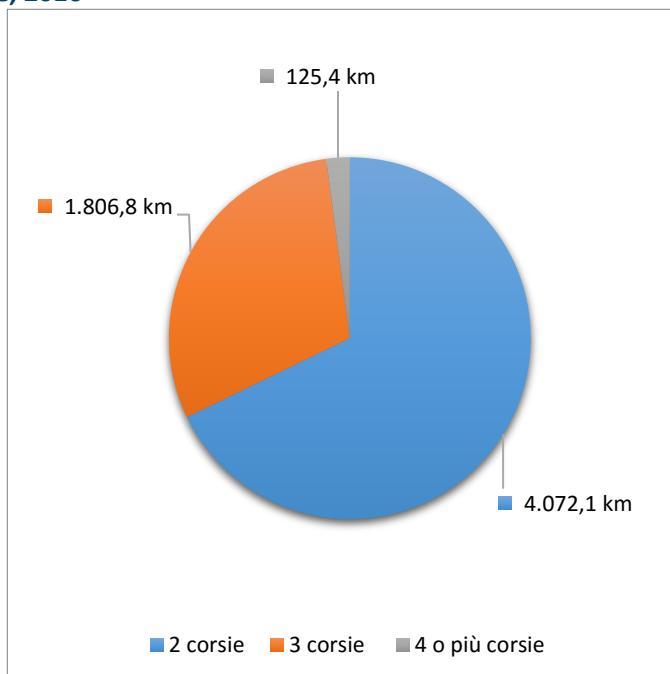
Fonte: ASECAP Statistical Bulletin 2017.

3.2. Situazione italiana

3.2.1. Offerta

Figura 36. Il settore autostradale italiano in cifre, 2016

Rete in esercizio	6.942,8 km
- in concessione a pedaggio	6.003,4 km
- ANAS	939,4 km
3 trafori internazionali	25,4 km
698 gallerie	871,3 km
1.622 ponti e viadotti	1.031,4 km
Pavimentazione drenante fono assorbente	8.604,7 km
Strutture e servizi	
Parcheggi	238
Aree picnic	43
Stazioni di esazione	519
Porte	4.412
Dipendenti	13.274
Tot. Km percorsi	82.024,5 mln
Incremento di traffico (rispetto al 2015)	3,4%
Numero di concessionari	27

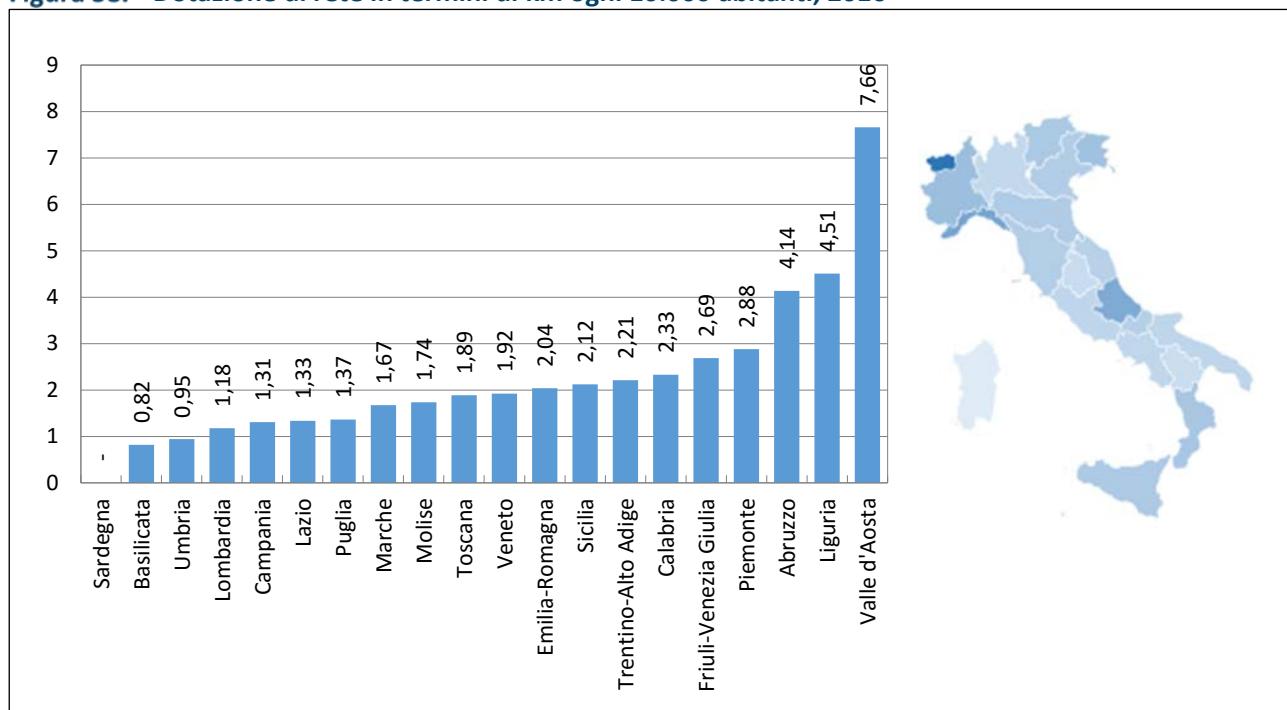


Fonte: AISCAT in cifre, 2017.

Figura 37. Rete autostradale italiana a pedaggio, 2016

Società concessionarie	Km di rete in esercizio
Autostrade per l'Italia SpA	2.854,6
Anas SpA	953,8
Autostrada del Brennero SpA	314,0
CAS – Consorzio per le Autostrade Siciliane	298,4
SATAP SpA	291,9
Strada dei Parchi SpA	281,4
Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova SpA	235,6
Autovie Venete SpA	210,2
Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA	179,1
ATIVA SpA	155,1
SALT – Società Autostrada Ligure Toscana SpA	154,9
Autostrada Torino – Savona SpA	130,9
Autostrada dei Fiori SpA	113,3
Autocamionale della Cisa SpA	101,0
Autostrade Centro Padane SpA	88,6
SITAF – Società Traforo Autostradale del Frejus SpA	82,5
CAV – Concessioni Autostradali Venete SpA	74,1
SAV –Società Autostrade Valdostane SpA	67,4
Società di progetto Brebemi SpA	62,1
Società Autostrada Asti – Cuneo SpA	55,7
SAT – Società Autostrada Tirrenica SpA	54,6
SAM – Società Autostrade Meridionali SpA	51,6
Autostrada Pedemontana Lombarda SpA	41,5
Tangenziale Esterna SpA	33,0
RAV – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA	32,4
Tangenziale di Napoli SpA	20,2
SITRASB – Società Italiana Traforo Gran San Bernardo SpA	12,8
SITMB – Società Italiana Traforo del Monte Bianco SpA	5,8

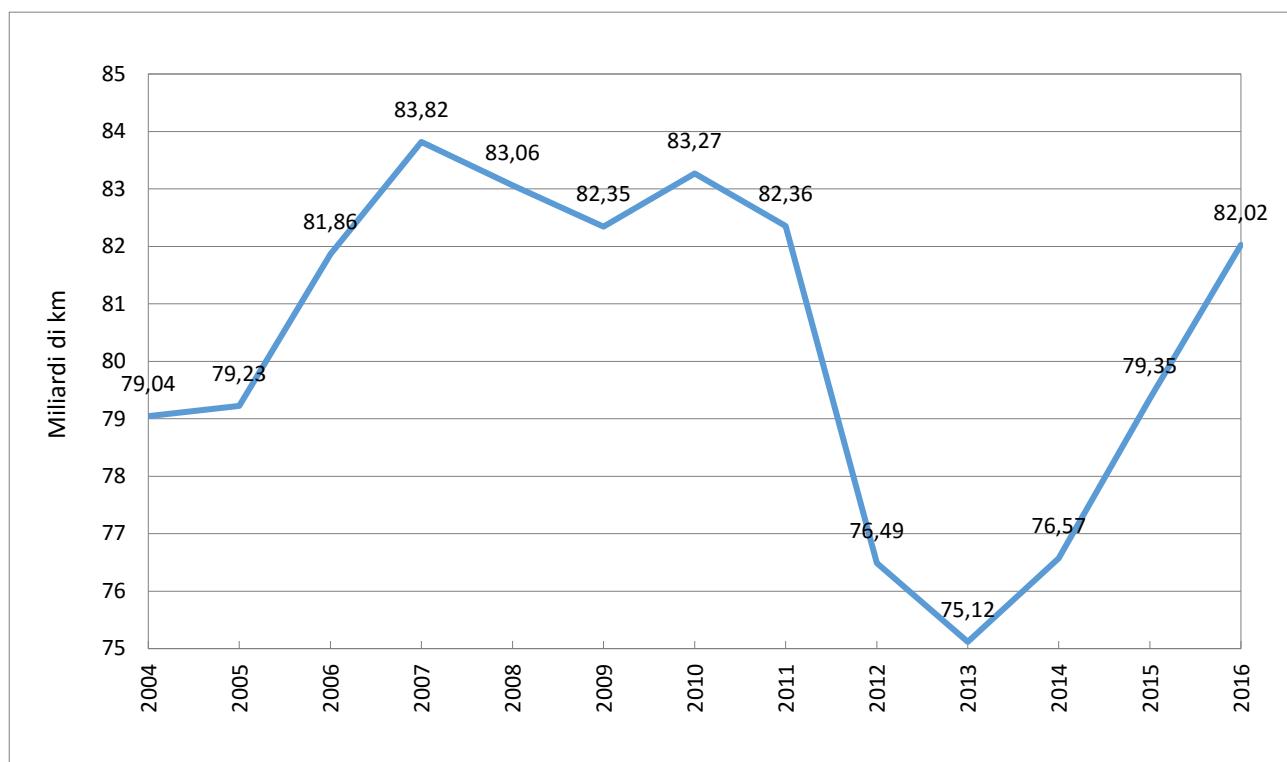
Fonte: AISCAT in cifre, 2017.

Figura 38. Dotazione di rete in termini di km ogni 10.000 abitanti, 2016

Fonte: ISTAT, Noi-Italia.

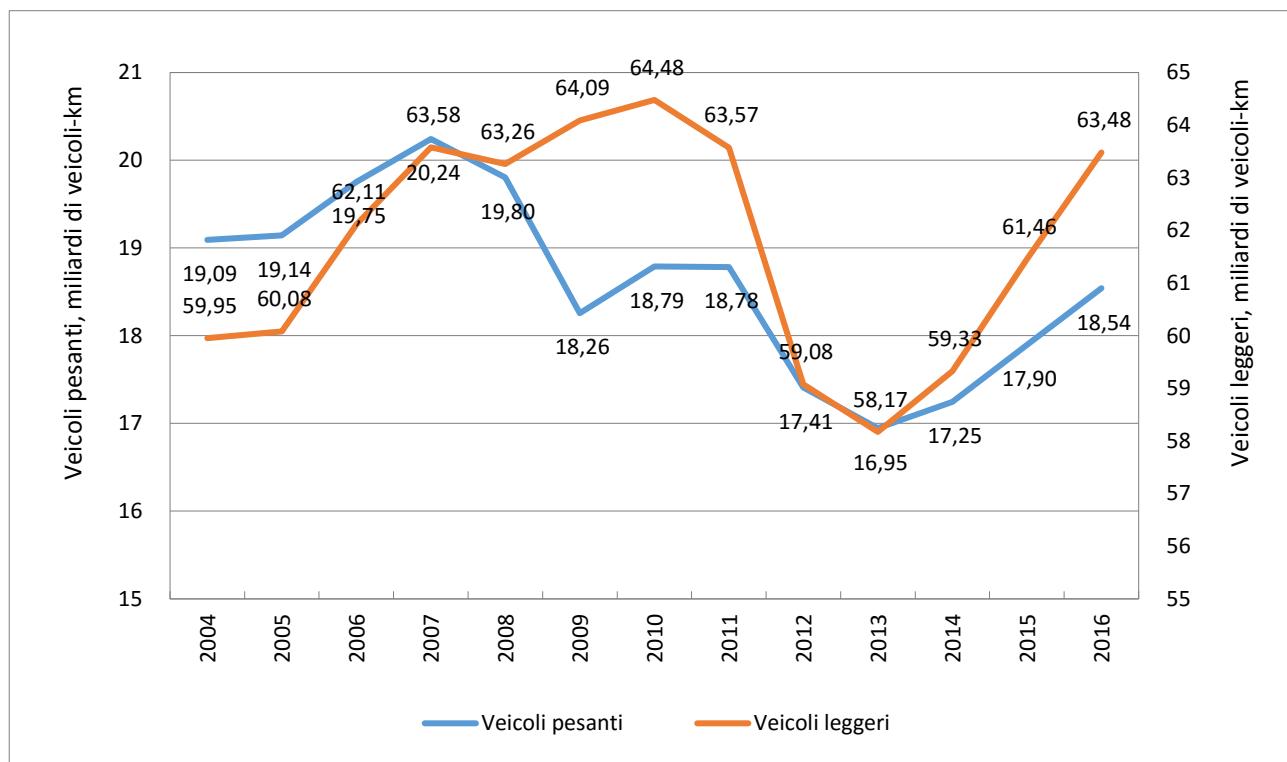
3.2.2. Domanda

Figura 39. Km percorsi nelle autostrade a pedaggio italiane, 2004-2016

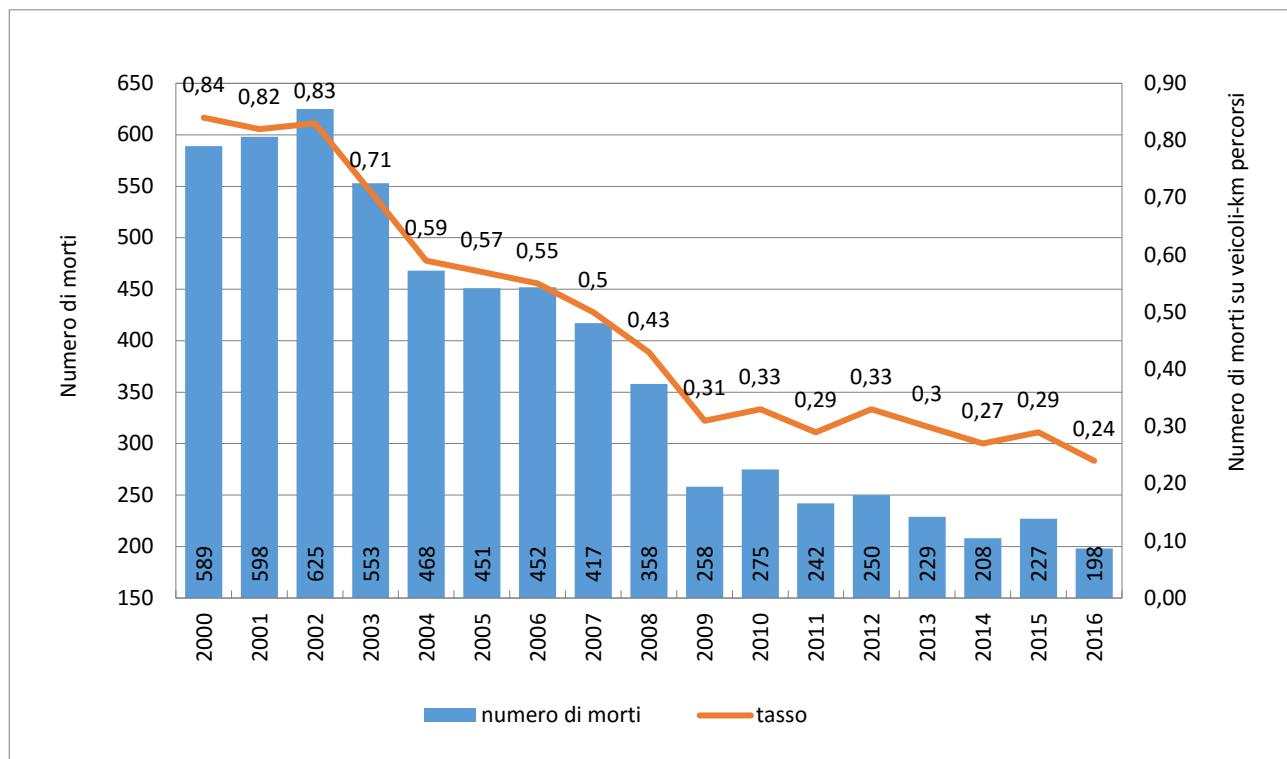


Fonte: AISCAT informazioni, edizione mensile di dicembre - vari anni.

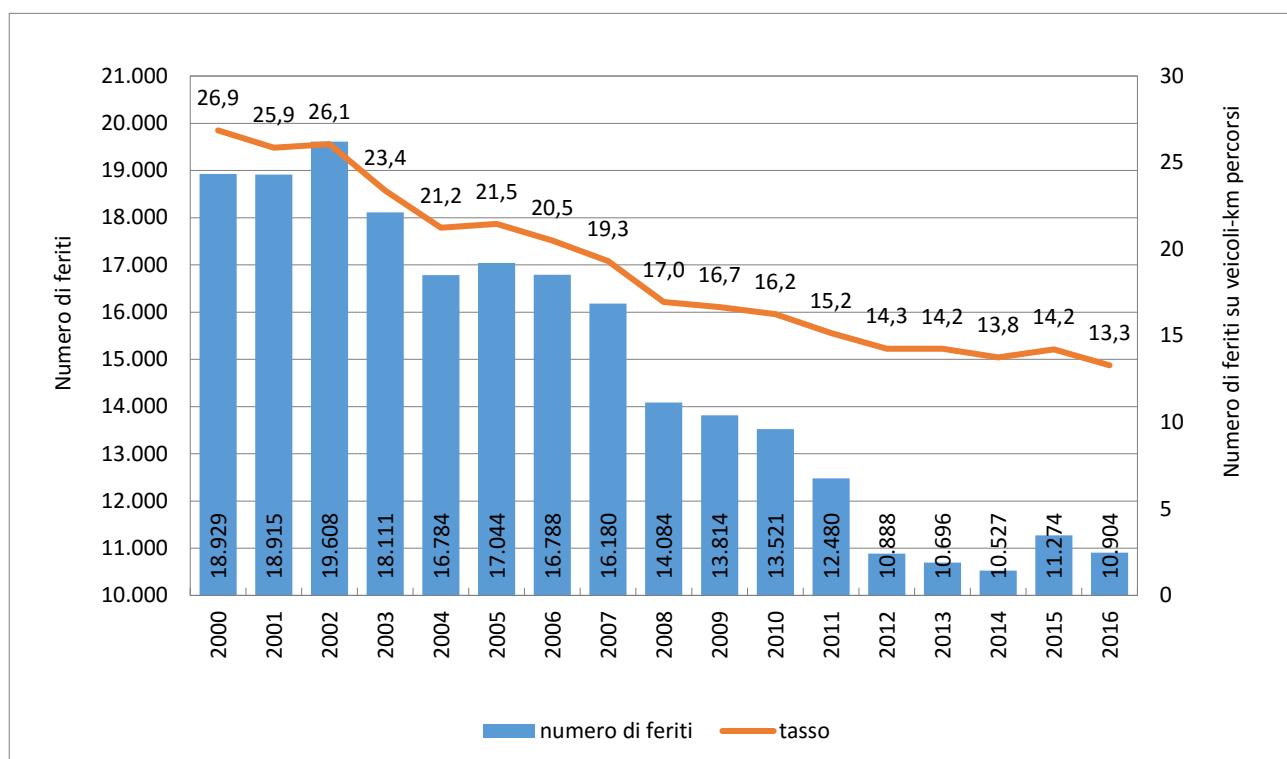
Figura 40. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane per tipologia di veicolo, 2004-2016



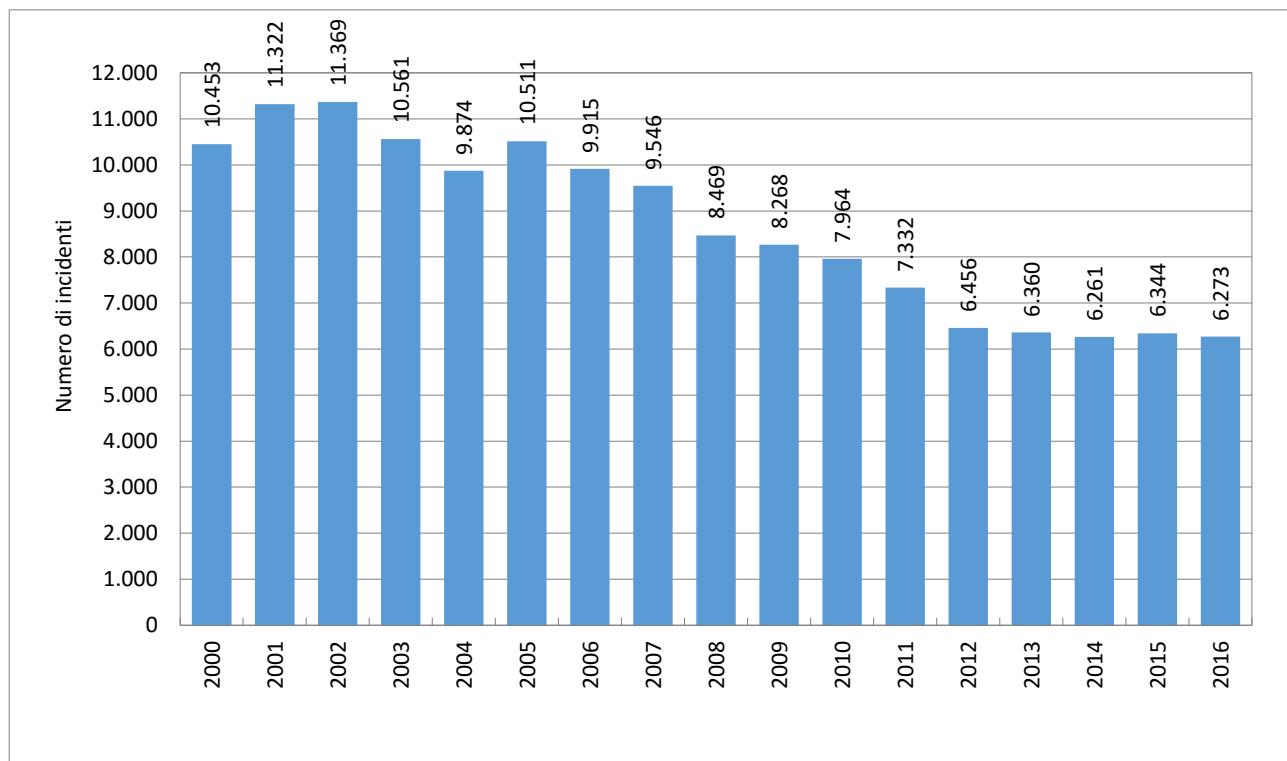
Fonte: AISCAT informazioni, edizione mensile di dicembre - vari anni.

Figura 41. Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2016

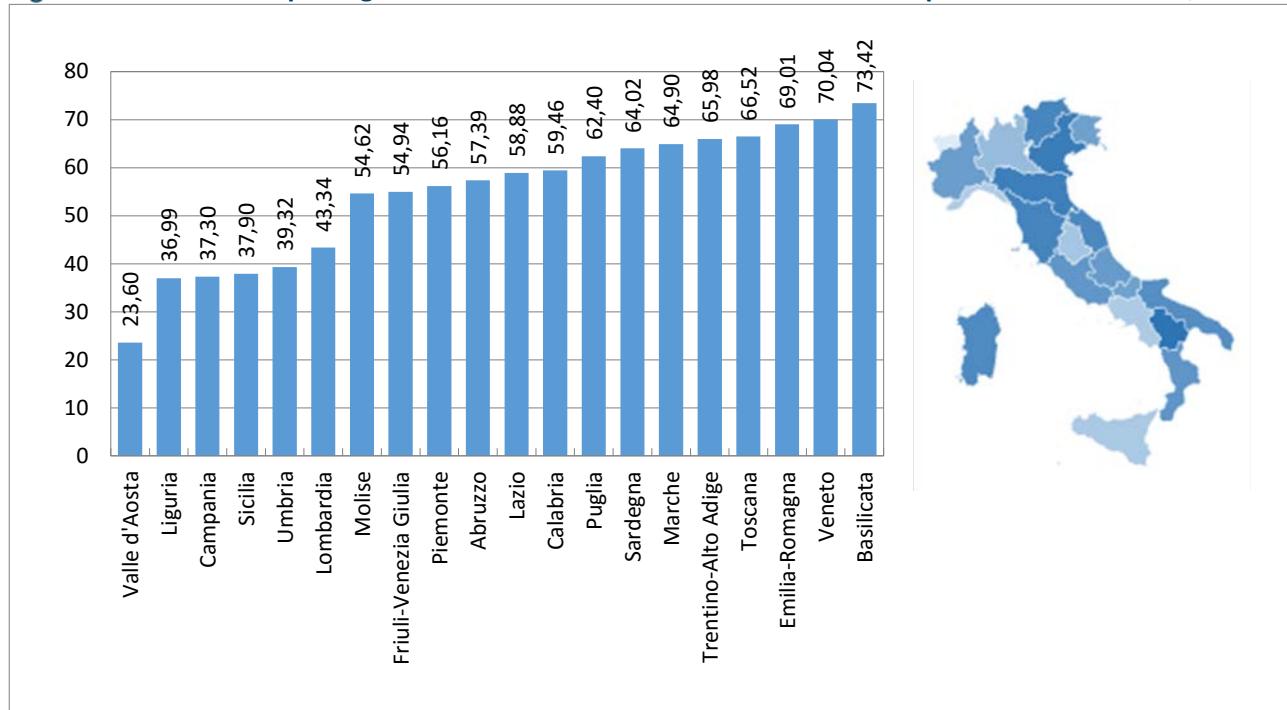
Fonte: AISCAT informazioni, edizione mensile di dicembre - vari anni.

Figura 42. Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2016

Fonte: AISCAT informazioni, edizione mensile di dicembre - vari anni.

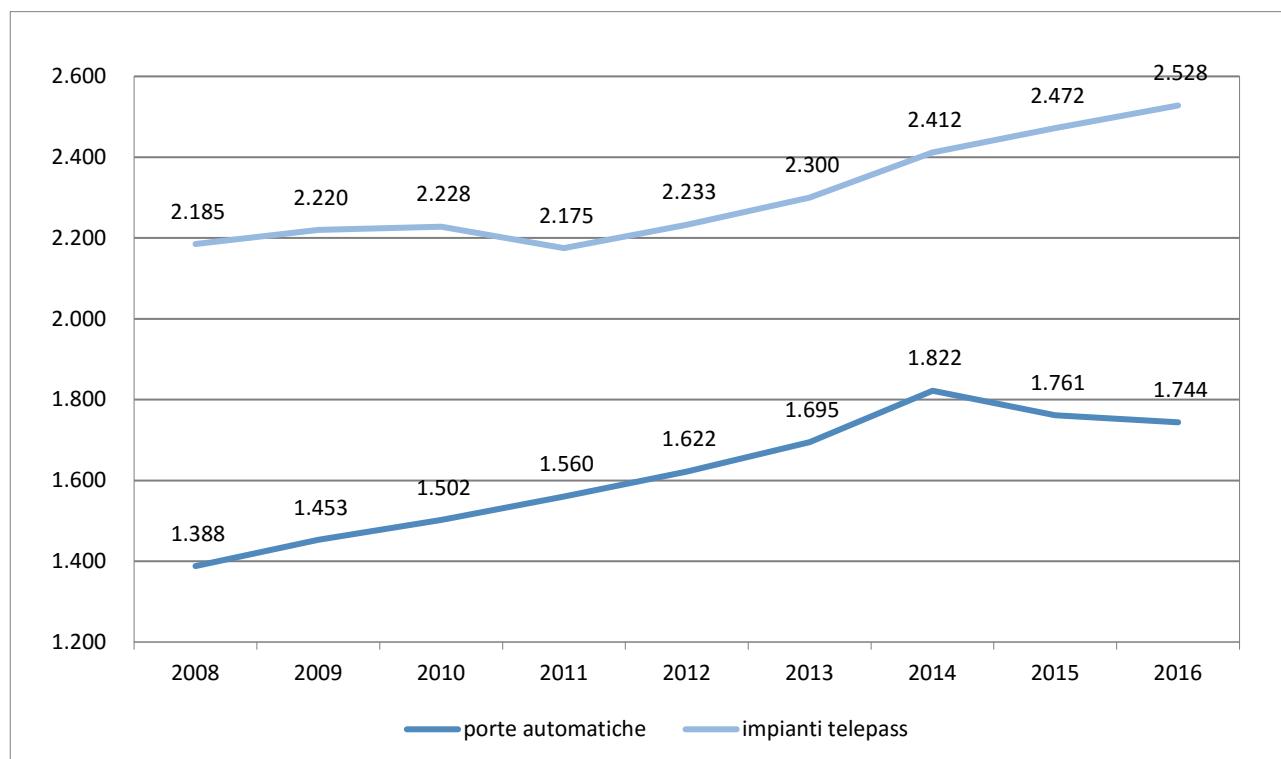
Figura 43. Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2016

Fonte: AISCAT informazioni, edizione mensile di dicembre - vari anni.

Figura 44. Statistiche per regione del numero di morti in incidenti stradali per milioni di abitanti, 2016

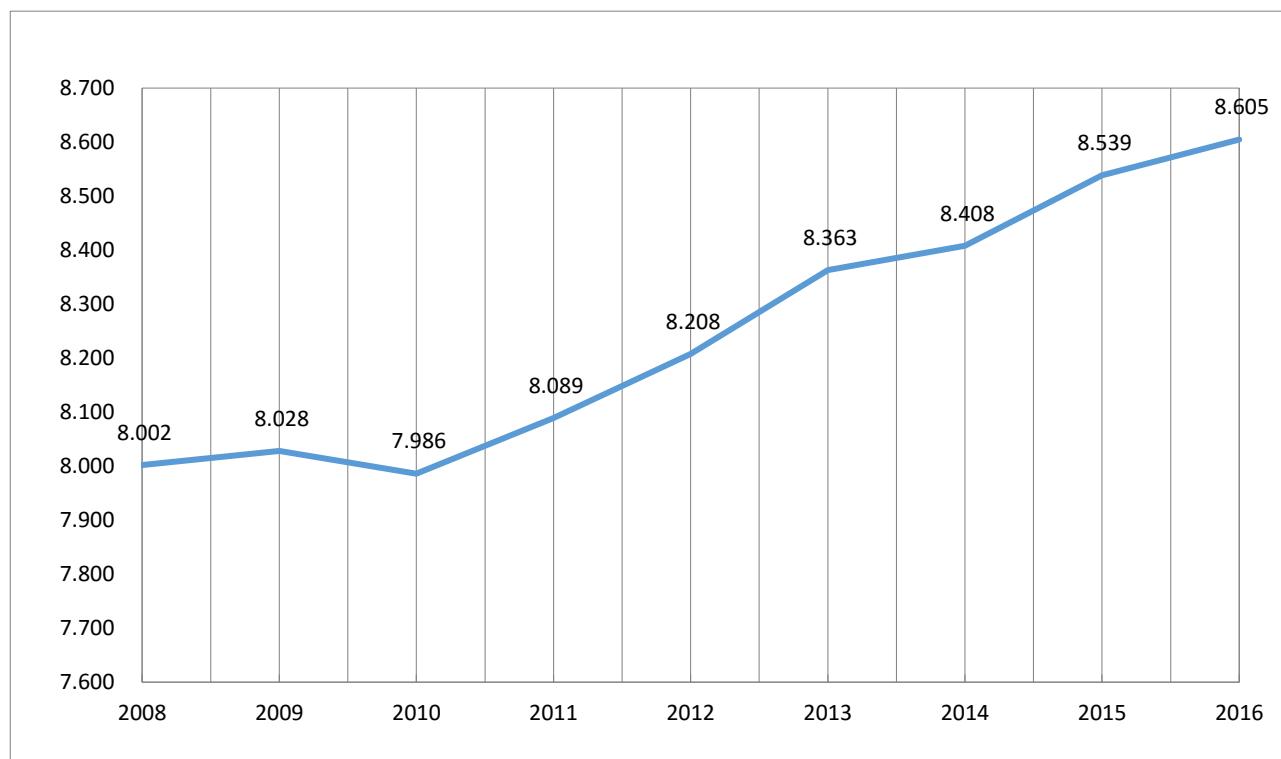
Fonte: ISTAT, Noi-Italia.

Figura 45. Evoluzione dell'indicatore di qualità relativo all'automatizzazione dei caselli autostradali, 2008-2016

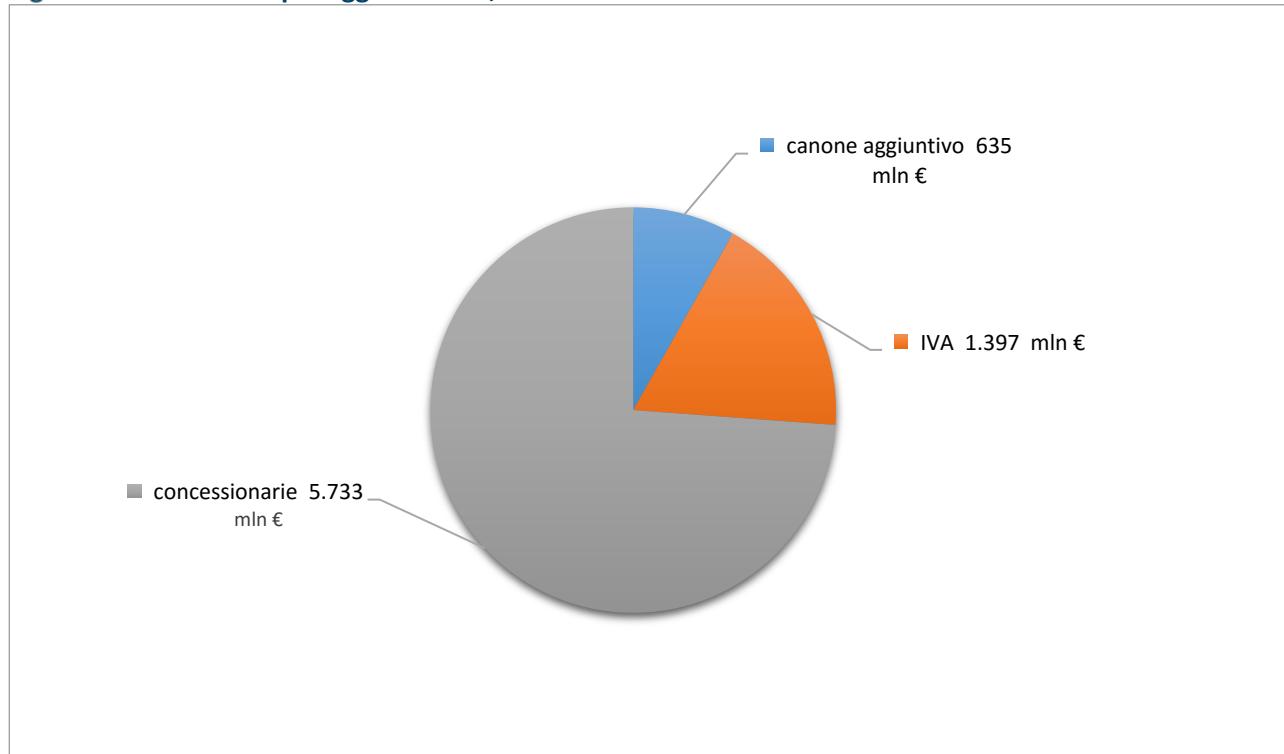


Fonte: AISCAT in cifre - vari anni.

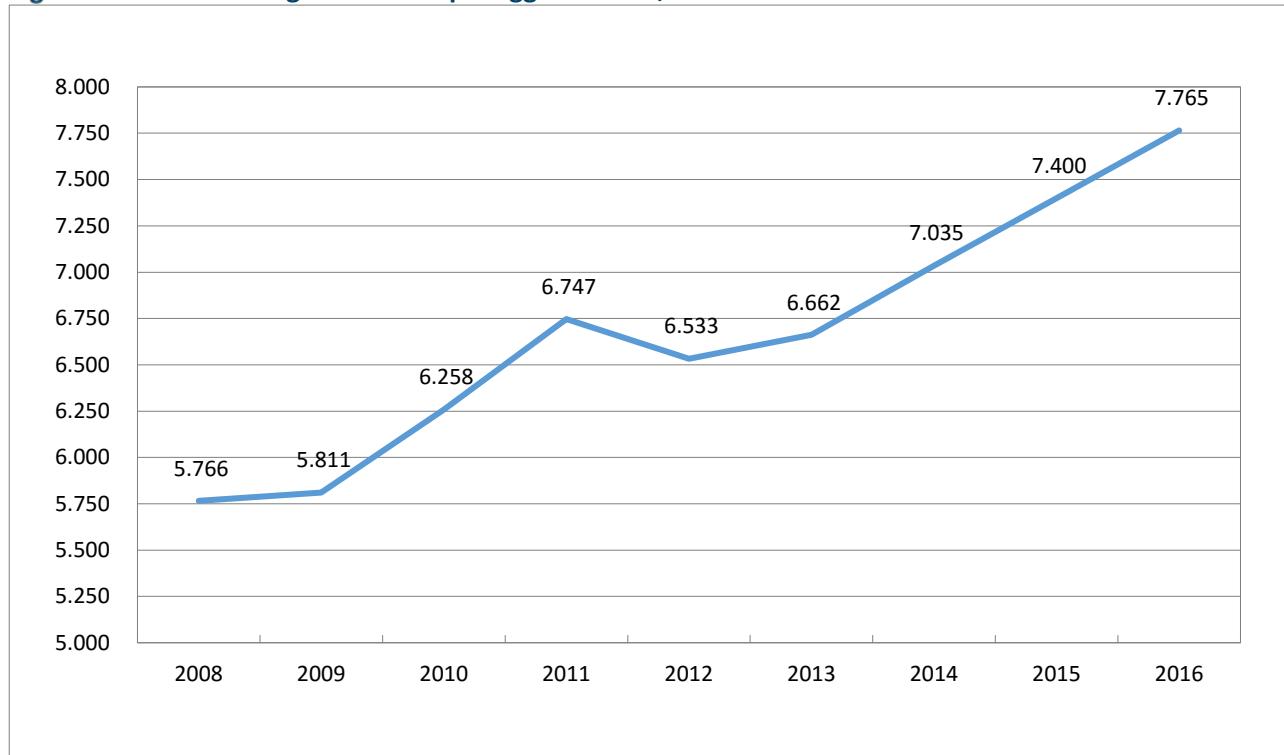
Figura 46. Crescita della pavimentazione drenante fonoassorbente, 2008-2016



Fonte: AISCAT in cifre - vari anni.

Figura 47. Introiti da pedaggio in Italia, 2016

Fonte: AISCAT in cifre - vari anni.

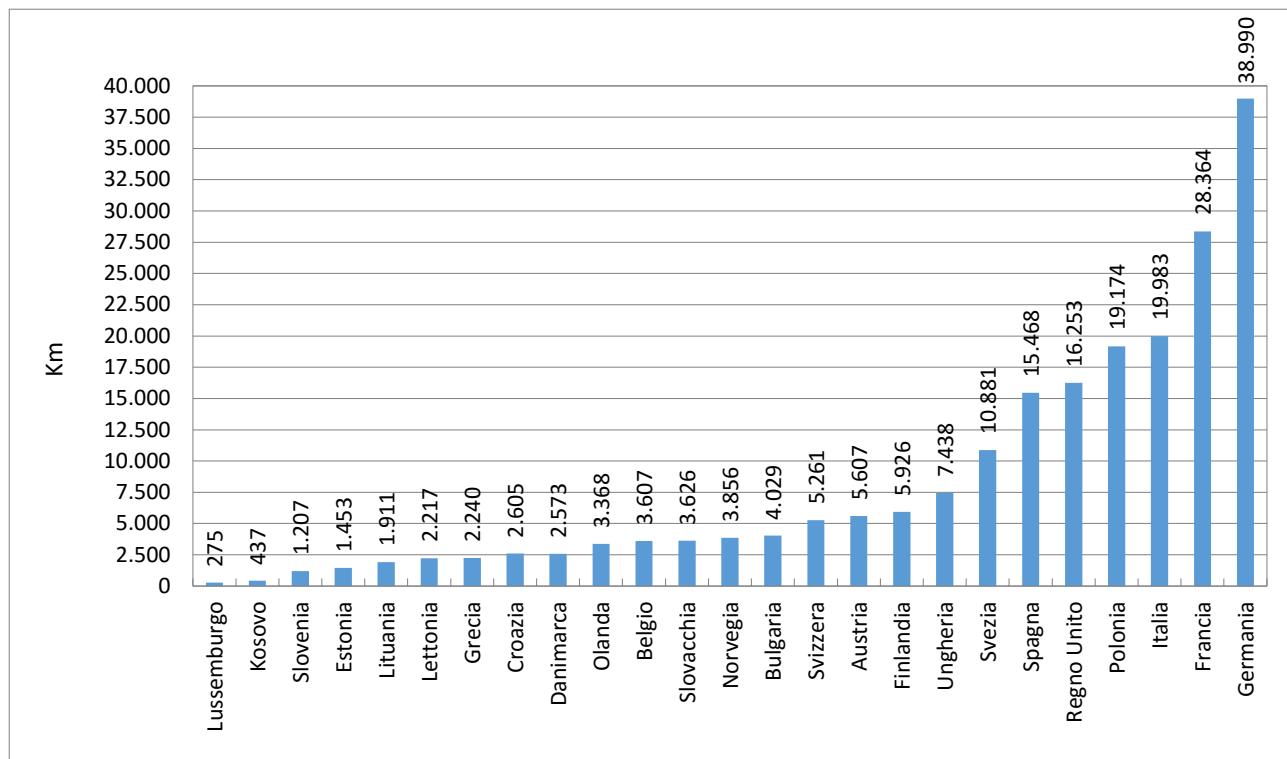
Figura 48. Crescita degli introiti da pedaggio in Italia, 2008-2016

Fonte: AISCAT in cifre - vari anni.

4. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI FERROVIARI

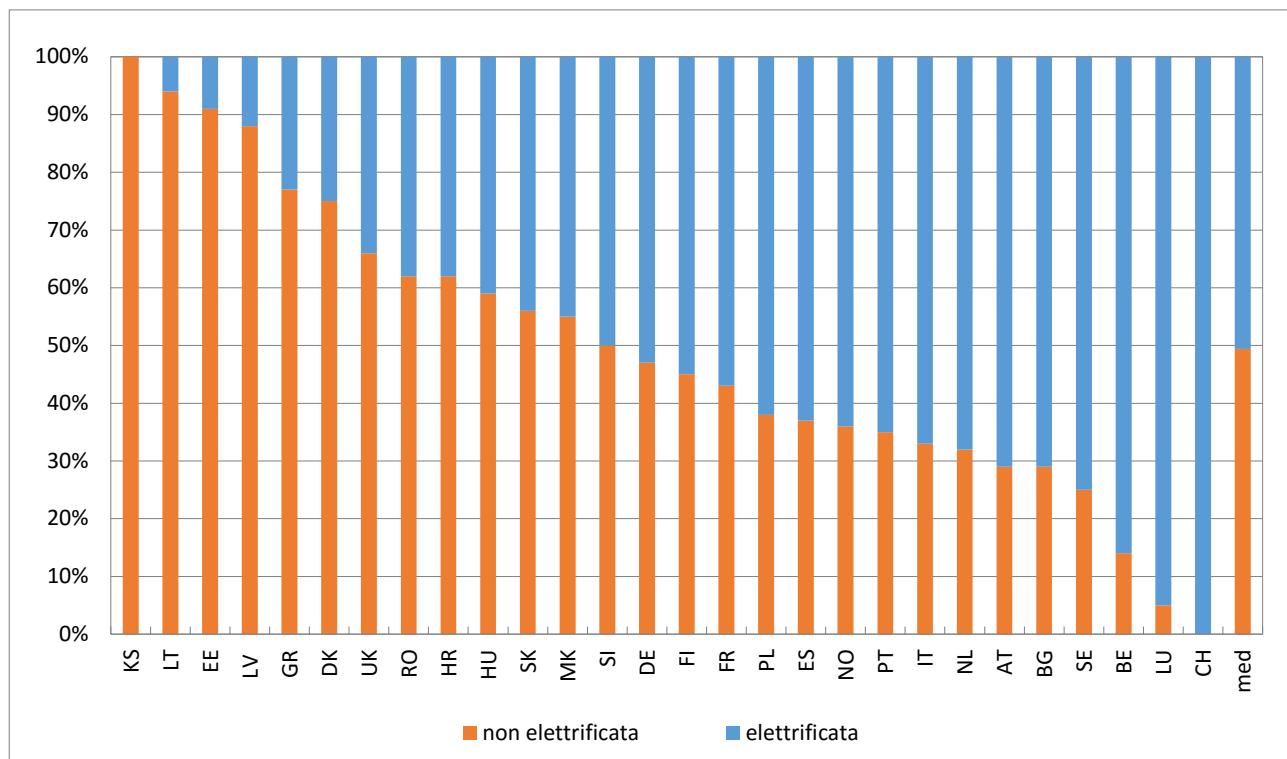
4.1. Situazione europea

Figura 49. Estensione della rete ferroviaria dei principali paesi UE, 2016

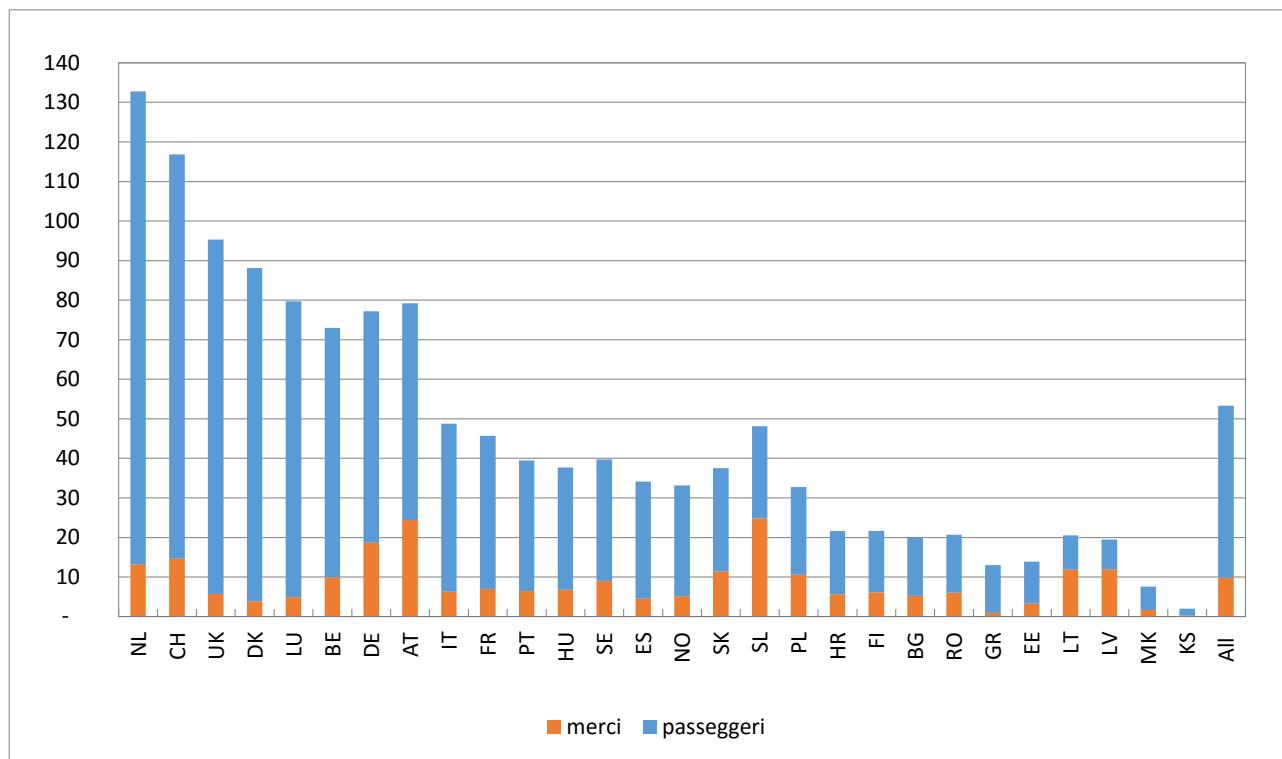


Fonte: Fonte IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, 2018, elaborazioni ART.

Figura 50. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non, 2016

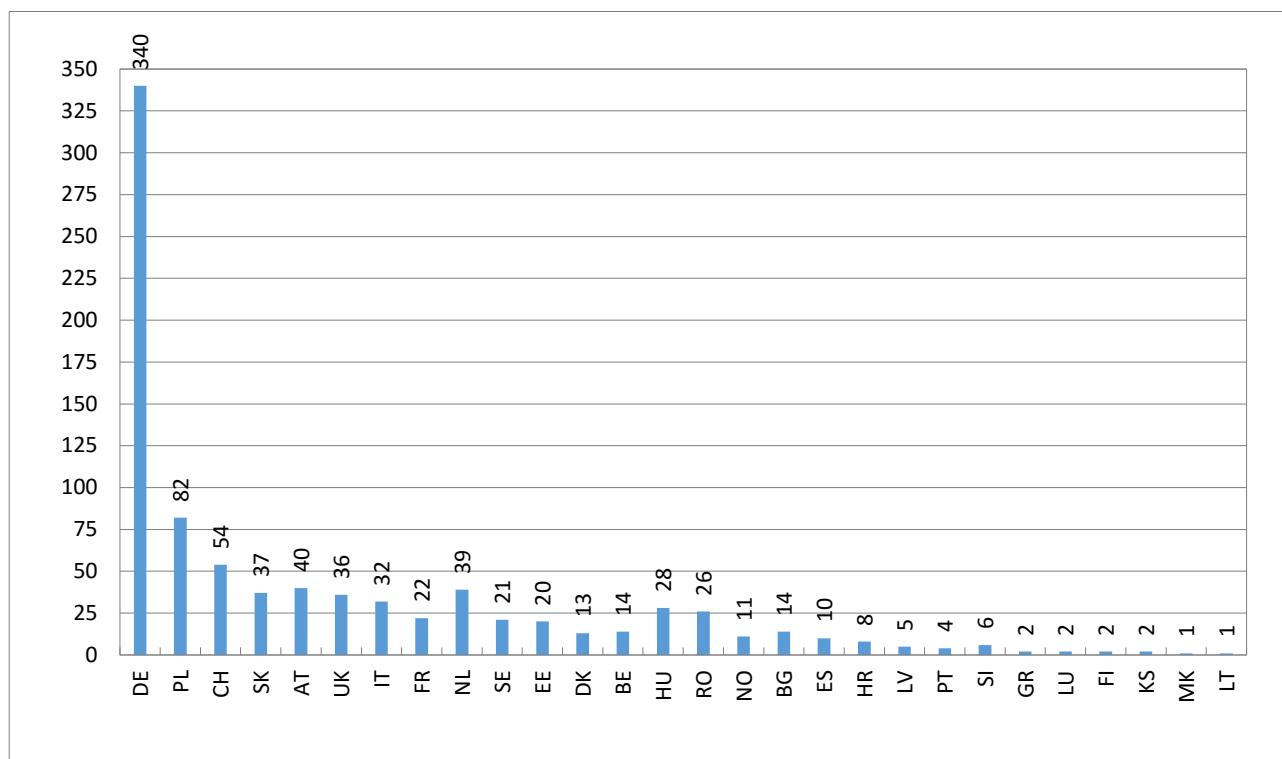


Fonte IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

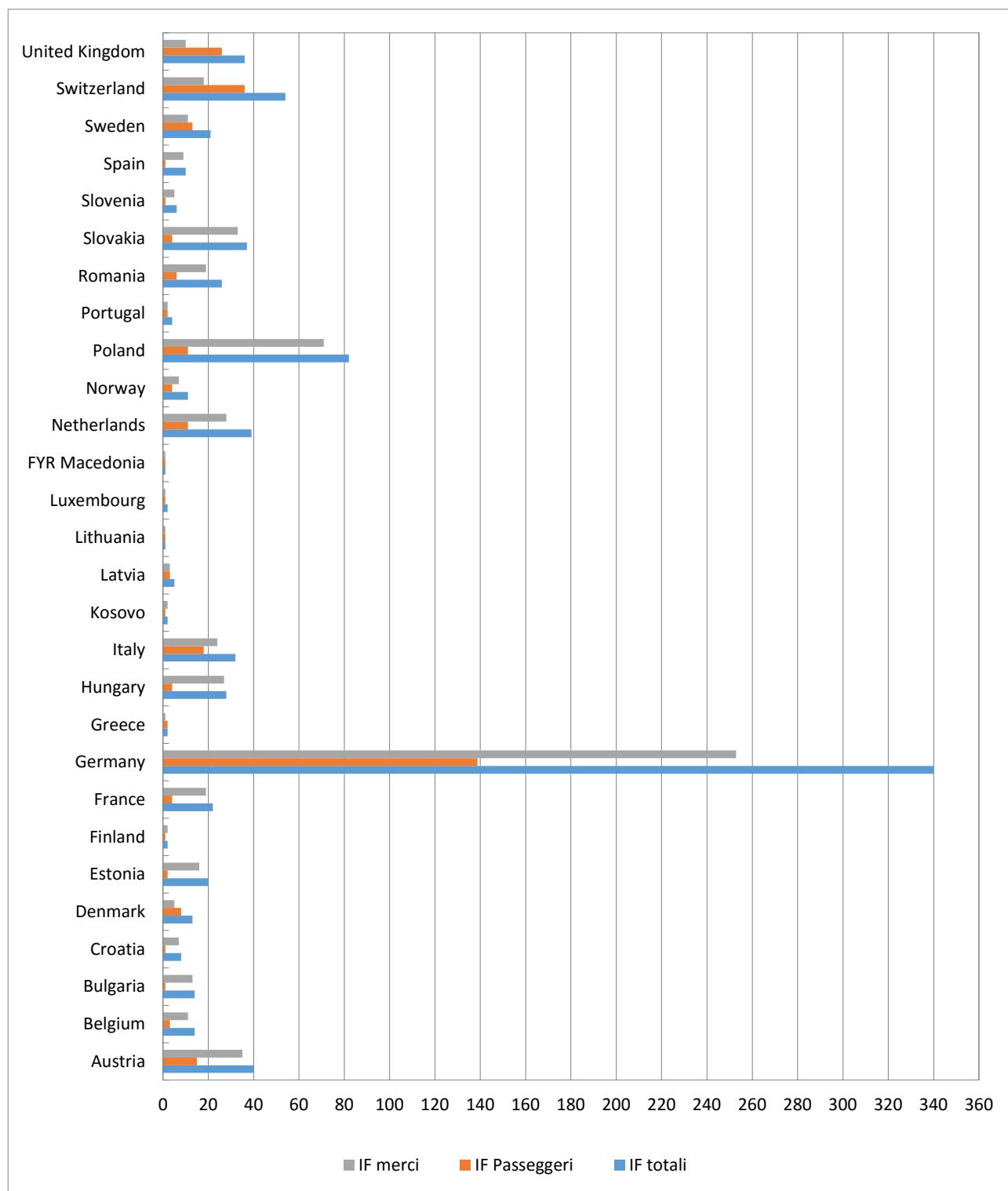
Figura 51. Intensità di utilizzo della rete in treni-km per km di rete, 2016

Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

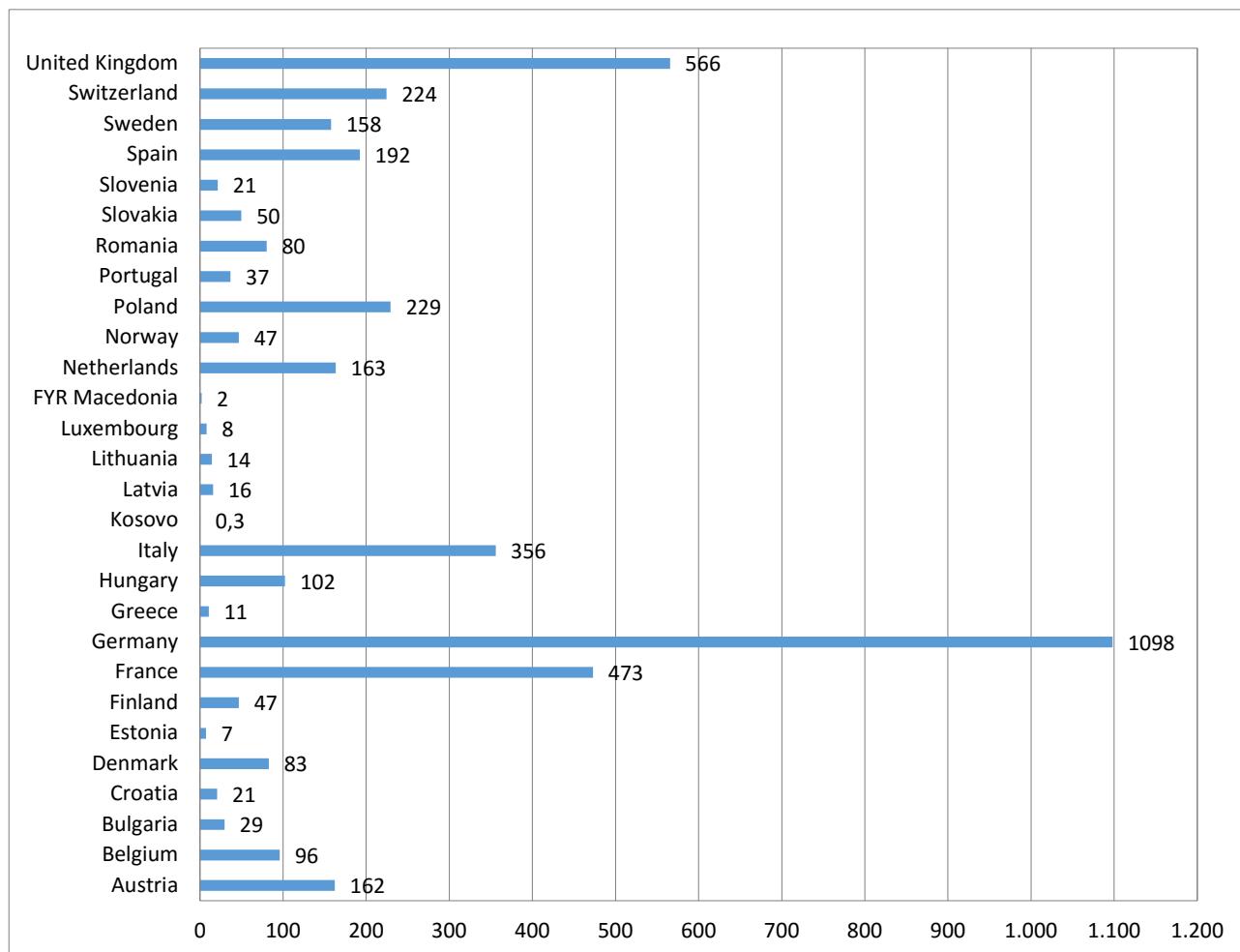
Nota: l'intensità di utilizzo della rete è definita dividendo il numero dei treni-km per la lunghezza della rete moltiplicata per il numero di giorni.

Figura 52. Numero di imprese ferroviarie, 2016

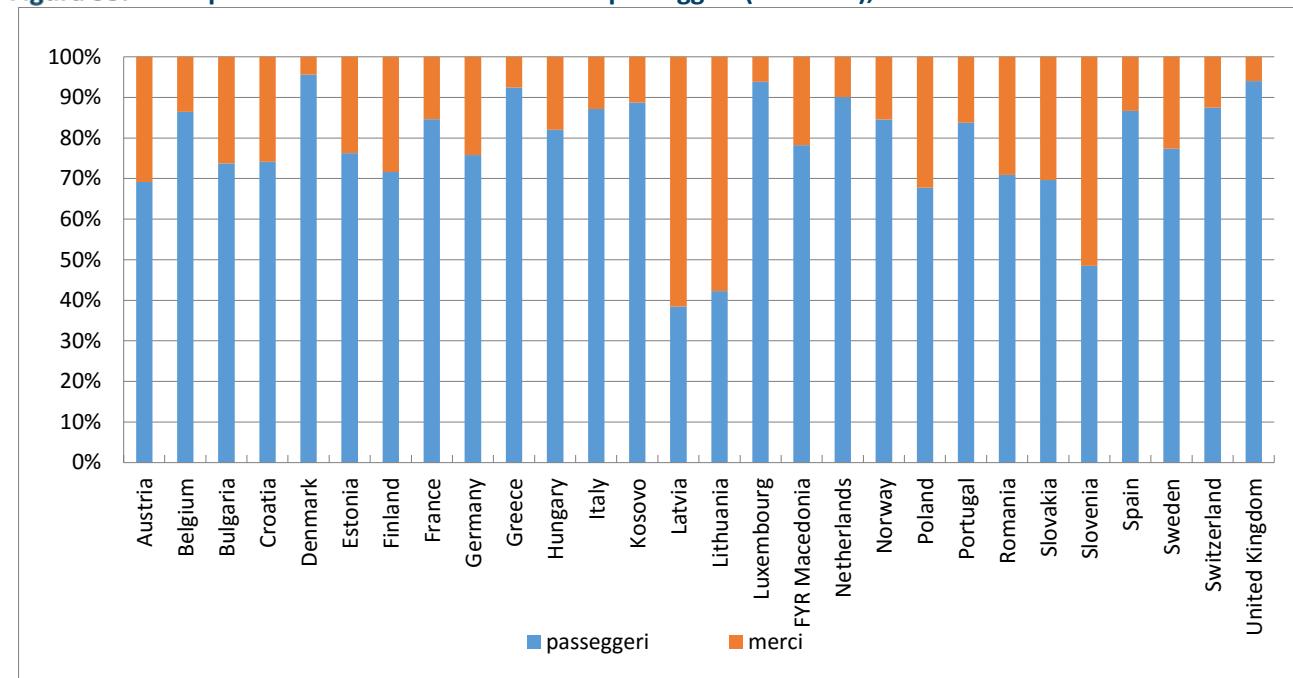
Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

Figura 53. Numero di imprese ferroviarie nel settore merci e passeggeri, 2016

Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

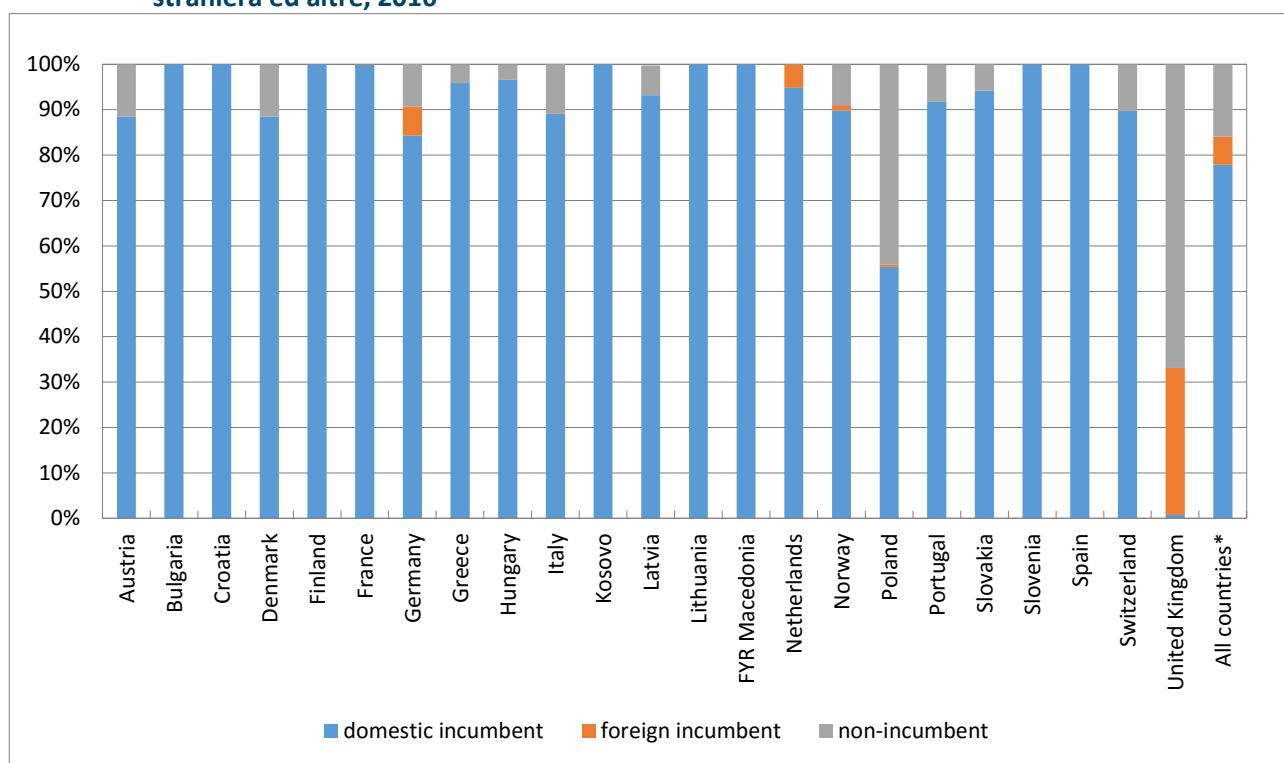
Figura 54. Traffico totale in milioni di treni-km, 2016

Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

Figura 55. Composizione del traffico tra merci e passeggeri (treni-km), 2016

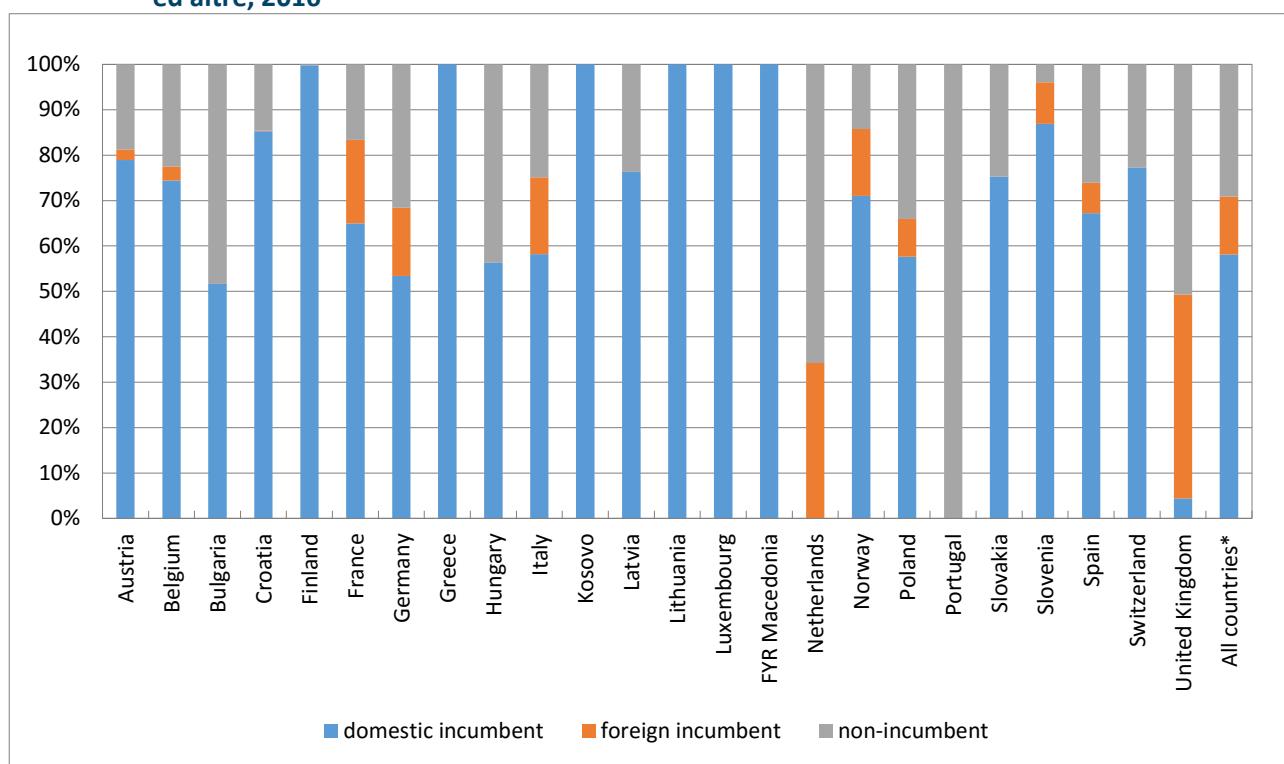
Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

Figura 56. Ripartizione del mercato passeggeri (passeggeri-km) tra impresa dominante nazionale, straniera ed altre, 2016



Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

Figura 57. Ripartizione del mercato merci (tonnellate-km) tra impresa dominante nazionale, straniera ed altre, 2016



Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

Tabella 11. Traffico passeggeri in numero passeggeri e passeggeri km, 2016

Paese	Numero di passeggeri (milioni)	Numero di passeggeri km (miliardi)
Austria	288,8	12,6
Bulgaria	21,4	1,5
Croazia	20,7	0,8
Danimarca	272,3	6,7
Estonia	6,9	n/a
Finlandia	82,1	3,9
Francia	1159,3	86,7
Germania	2782,0	95,1
Grecia	18,0	1,2
Ungheria	145,9	7,7
Italia	36,3	50,1
Kosovo	n/a	0,0
Lettonia	n/a	0,6
Lituania	4,4	0,4
Macedonia	0,7	0,1
Olanda	181,9	19,6
Norvegia	n/a	3,7
Polonia	285,1	19,1
Portogallo	133,9	4,1
Romania	64,5	5,0
Slovacchia	n/a	3,4
Slovenia	14,0	0,7
Spagna	471,4	25,3
Svezia	n/a	12,8
Svizzera	n/a	20,4
Regno Unito	1772,6	68,0

Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

Tabella 12. Traffico merci in tonnellate-km, 2016 e variazione rispetto al 2015

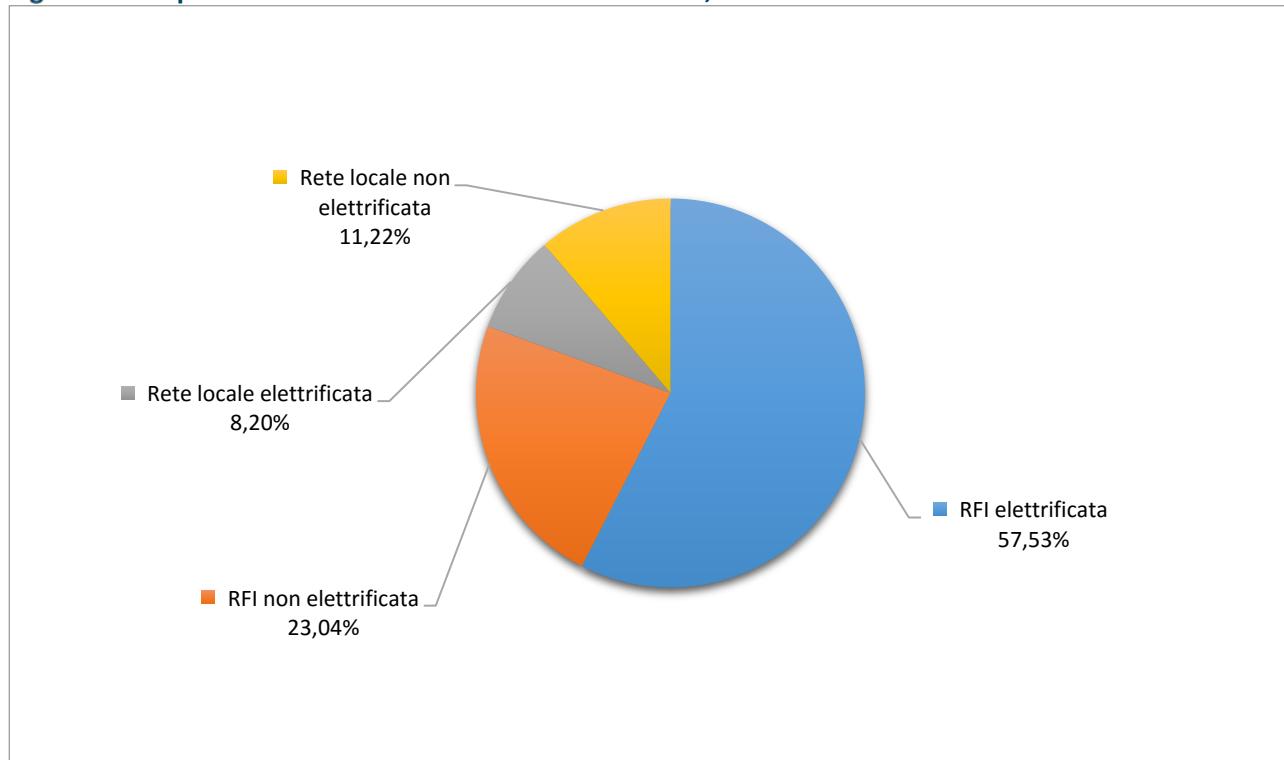
Paese	Traffico merci (miliardi ton km)	Variazione rispetto al 2015
Austria	22,8	1,1%
Belgio	7,3	2,3%
Bulgaria	3,5	-5,8%
Croazia	2,2	-0,7%
Danimarca	0,5	5,9%
Estonia	1,9	n/a
Finlandia	9,5	11,7%
Francia	32,6	-4,9%
Germania	126,0	4,1%
Grecia	0,3	-13,7%
Ungheria	10,5	5,8%
Italia	22,7	9,3%
Kosovo	0,0	9,8%
Lettonia	15,9	-16,0%
Lituania	13,8	-1,8%
Lussemburgo	0,2	-4,4%
Macedonia	0,2	-20,2%
Olanda	7,0	7,7%
Norvegia	3,2	-4,0%
Polonia	50,6	0,0%
Portogallo	2,6	-1,5%
Romania	13,6	-0,9%
Slovacchia	9,5	2,5%
Slovenia	4,6	3,9%
Spagna	10,7	-3,3%
Svezia	21,4	4,0%
Svizzera	12,4	0,1%
Regno Unito	17,1	-11,8%
Somma totale	422,4	1,1%

Fonte: Fonte: IRG-Rail, Sesto Rapporto Annuale *Market Monitoring*, elaborazioni ART.

4.2. Situazione italiana

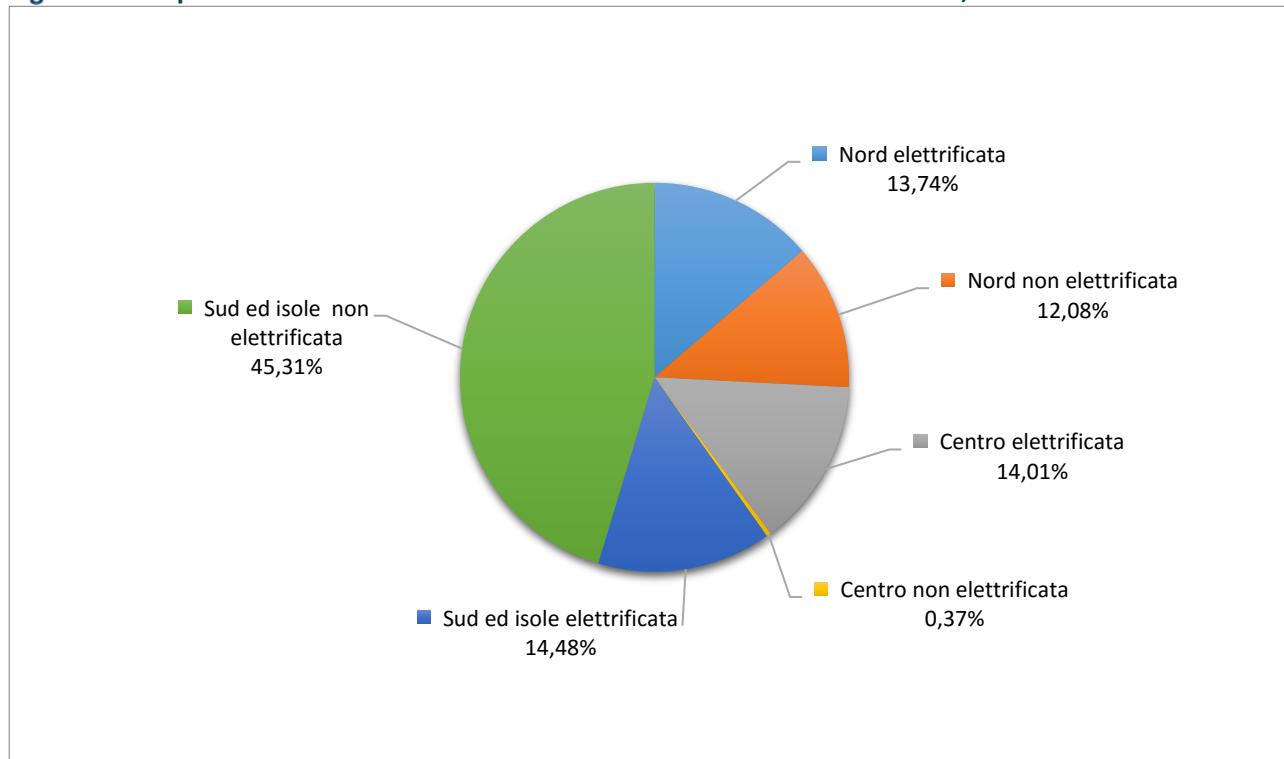
4.2.1. Offerta

Figura 58. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana, 2016



Fonte: MIT, elaborazioni ART.

Figura 59. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale in macro zone, 2016



Fonte: MIT, elaborazioni ART.

Tabella 13. Ripartizione rete RFI, 2017

Rete ferroviaria RFI	16.787 km
Ripartizione per classificazione linee	
Linee fondamentali	38,70%
Linee complementari	55,62%
Linee di nodo	5,68%
Ripartizione per tipologia linee	
Linee a doppio binario	45,84%
Linee a semplice binario	54,16%
Ripartizione per alimentazione linee	
Linee elettrificate	71,61%
- a doppio binario	45,39%
- a semplice binario	26,23%
Linee non elettrificate (diesel)	28,39%
Lunghezza dei binari	24.483 km
Linea convenzionale	94,01%
Linea AV*	5,99%

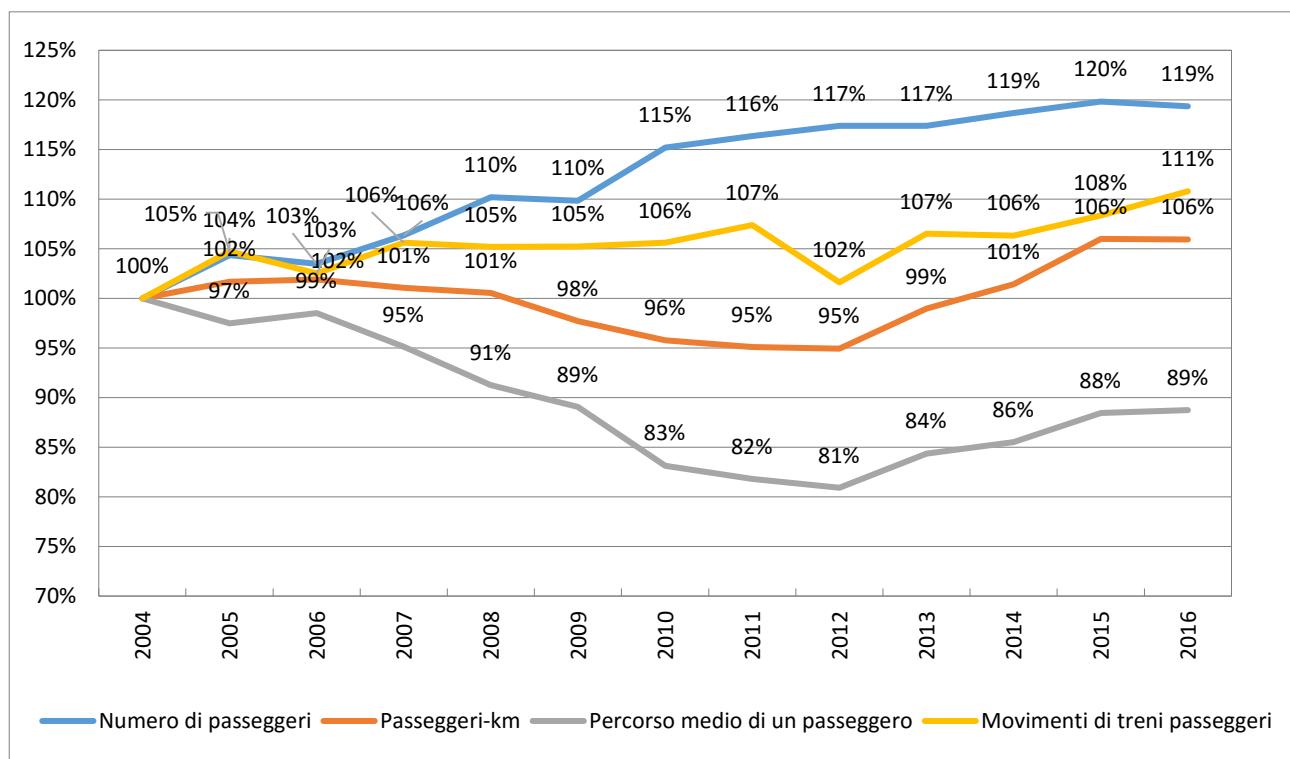
*riferito alle tratte attrezzate con ERTMS (escluso la Treviglio-Brescia) e ai loro collegamenti con le località di servizio.

Fonte: RFI, 2018.

4.2.2. 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 60. Andamento indicizzato del traffico passeggeri (indice 2004=100)



Fonte: Istat, elaborazioni ART.

Tabella 14. Dati di traffico passeggeri, 2010-2016

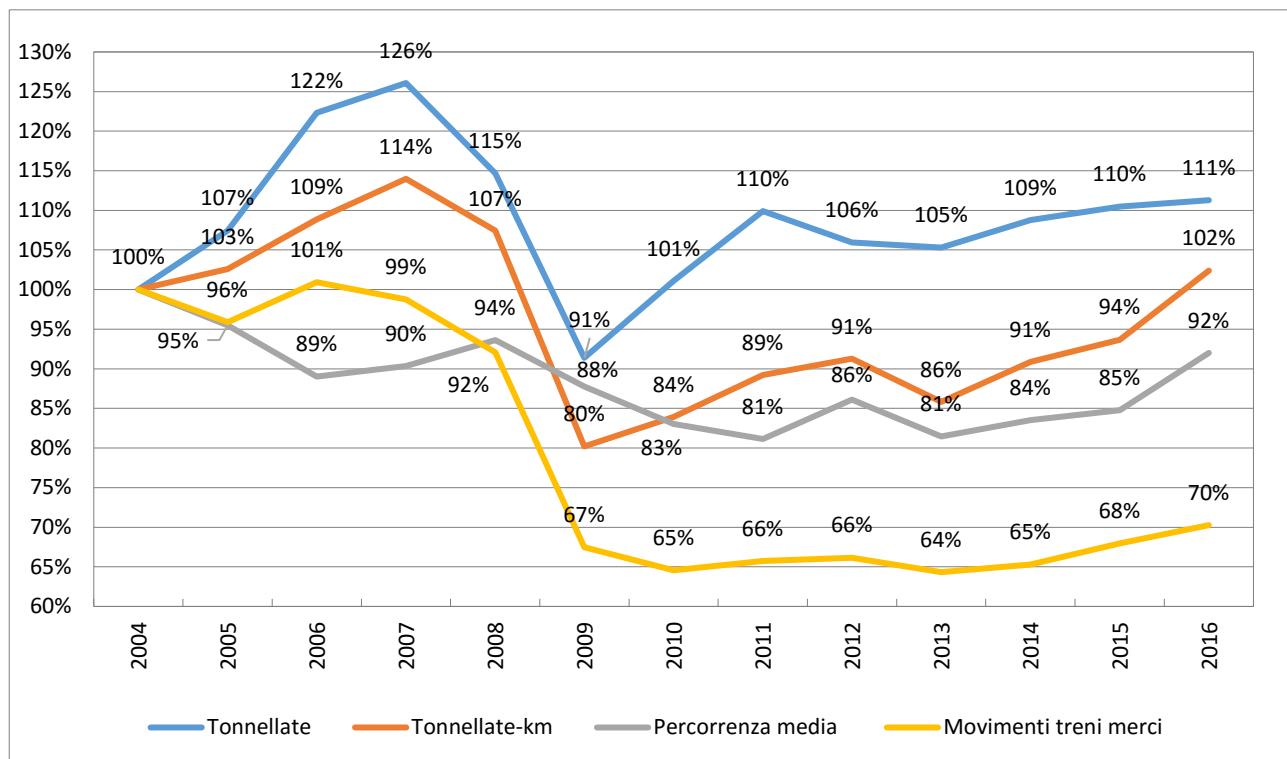
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Numero pax	838.891.577	847.273.126	854.836.081	854.755.657	864.122.591	872.622.910	869.199.286
Pax-km mgl)	47.172.074	46.844.623	46.759.422	48.738.612	49.957.213	52.206.876	52.178.065
Percorso medio pax (km)	56,2	55,3	54,7	57,0	57,8	59,8	60,0
Movimenti di treni pax (mgl treni-km)	315.188	320.559	303.259	317.906	317.362	323.422	330.690

Fonte: Istat.

Tabella 15. Dati di traffico passeggeri Trenitalia, 2015-2016

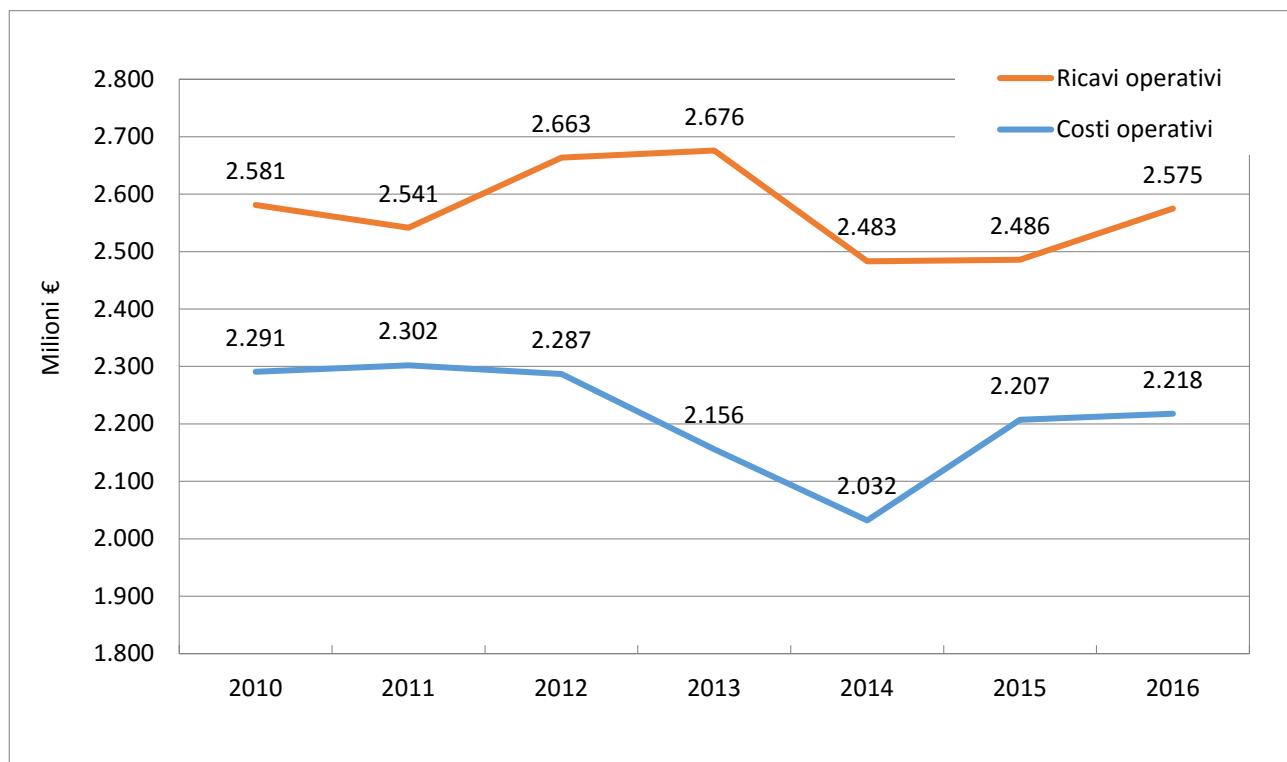
	2015	2016	variazione
Passeggeri-km – Servizio a mercato (M)	15.869	15.649	-1,4%
Passeggeri-km – Servizio Universale (M)	4.518	4.206	-6,9%
Passeggeri-km – Regionale (M)	18.751	18.561	-1,0%
Movimenti di treni passeggeri Servizio a mercato (m)	53.428	57.230	7,1%
Movimenti di treni passeggeri Servizio Universale (m)	25.832	25.684	-0,6%
Movimenti di treni passeggeri Regionale (m)	154.902	156.175	0,8%

Fonte: Bilancio Trenitalia 2016.

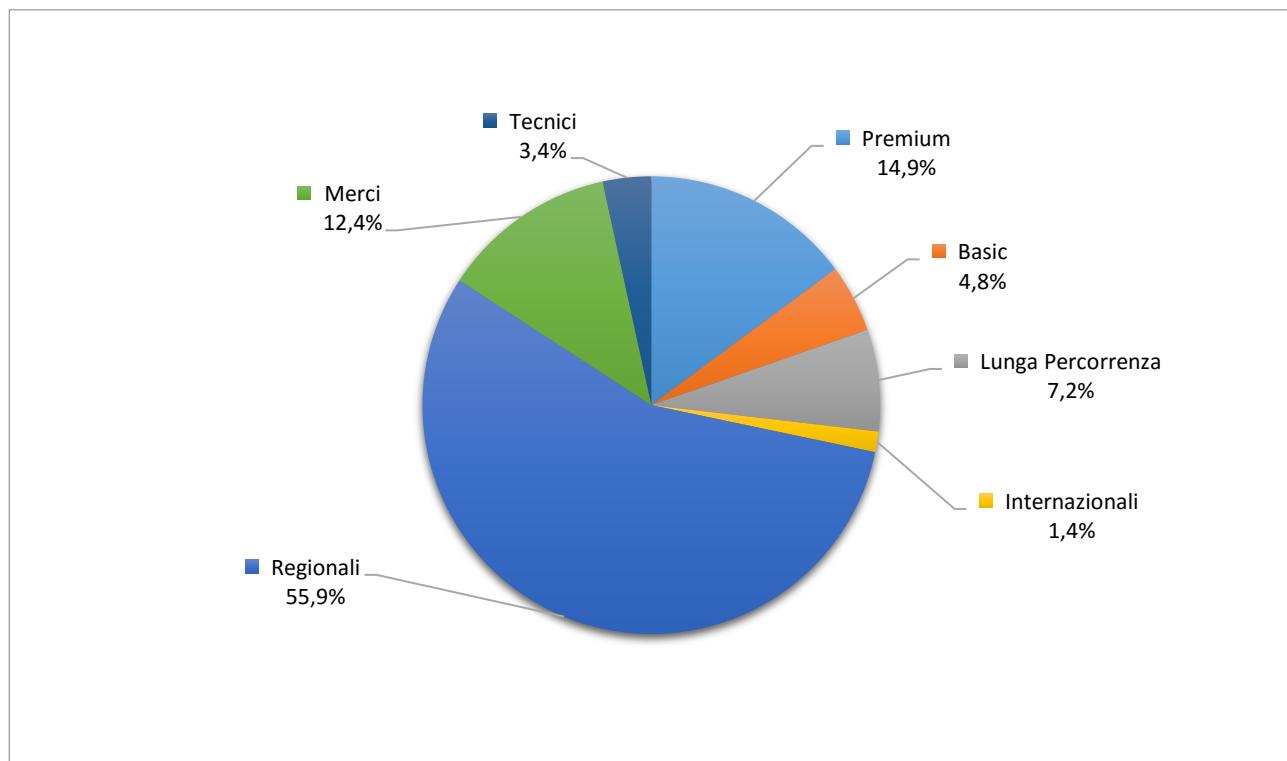
Figura 61. Andamento indicizzato traffico merci (indice 2004=100)

Fonte: Istat, elaborazioni ART.

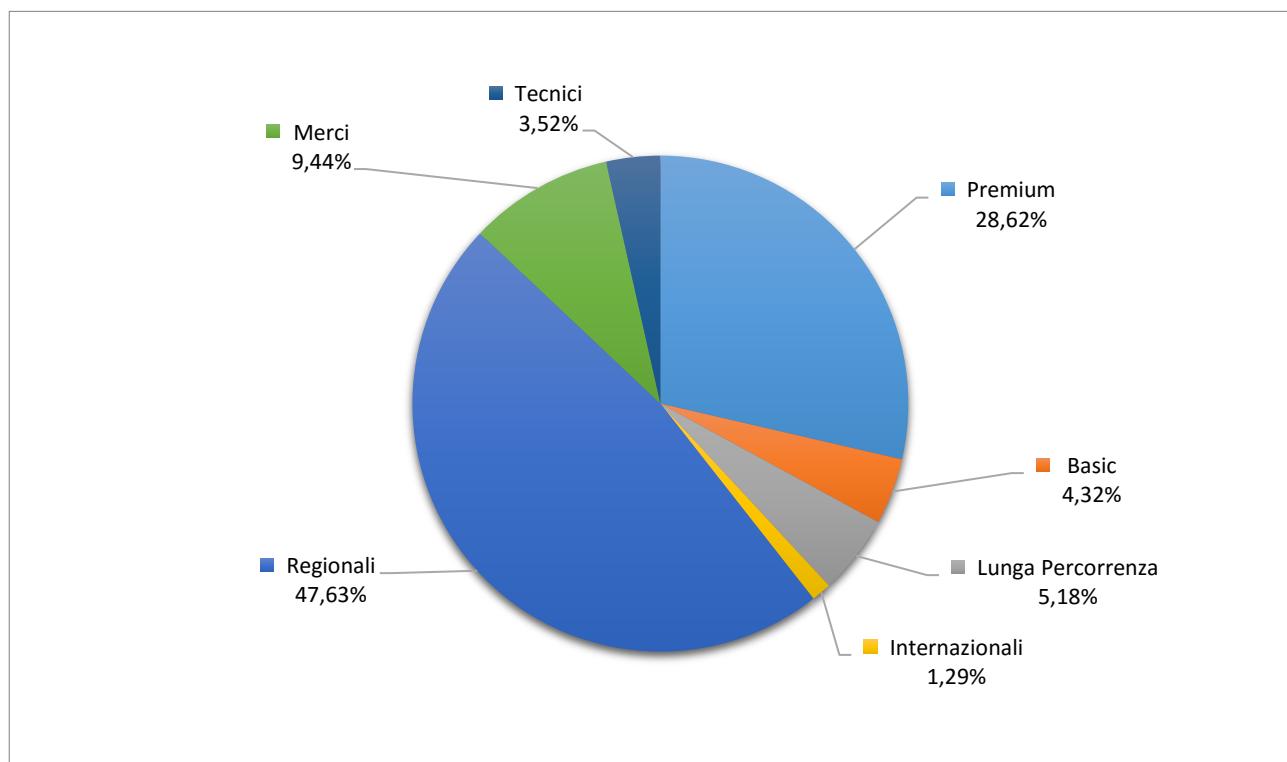
4.2.3. Conti economici delle imprese del settore

Figura 62. Andamento ricavi e costi operativi di RFI, 2010-2016

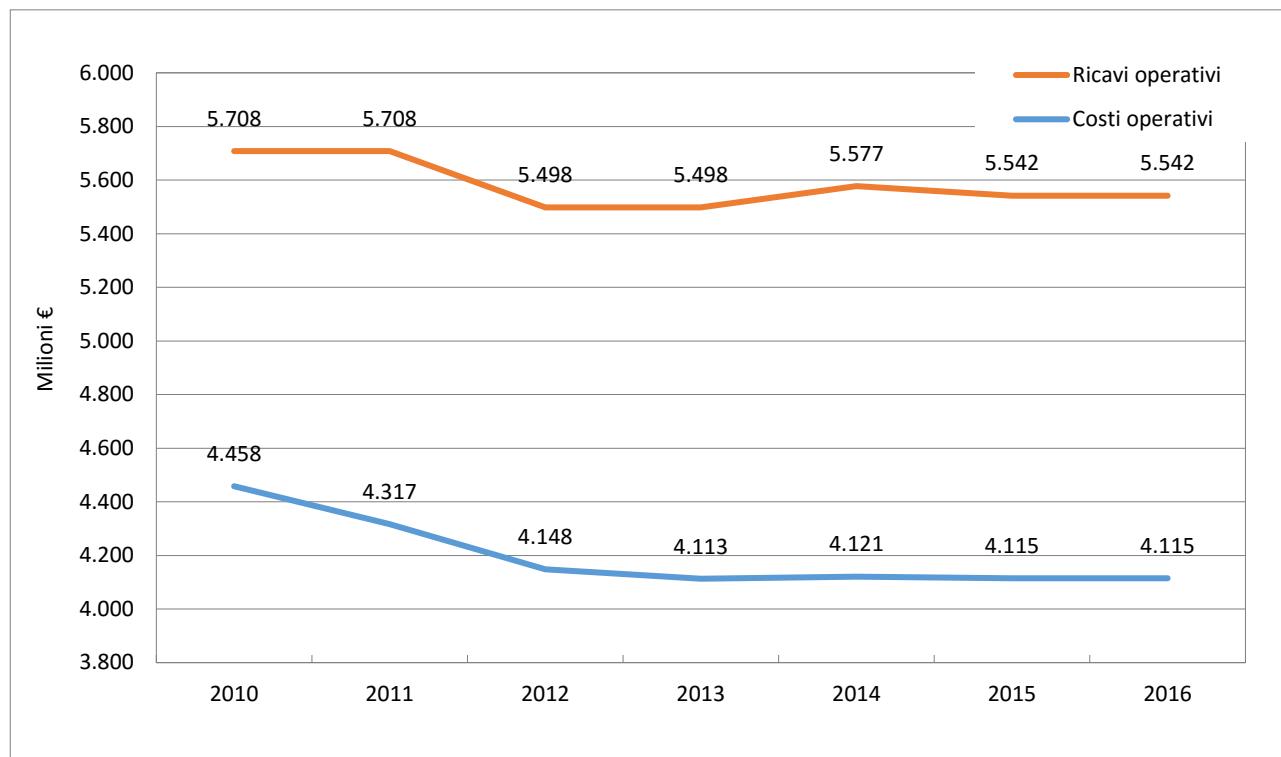
Fonte: Bilanci RFI.

Figura 63. Ripartizione produzione RFI in treni-km per segmenti di mercato, 2016

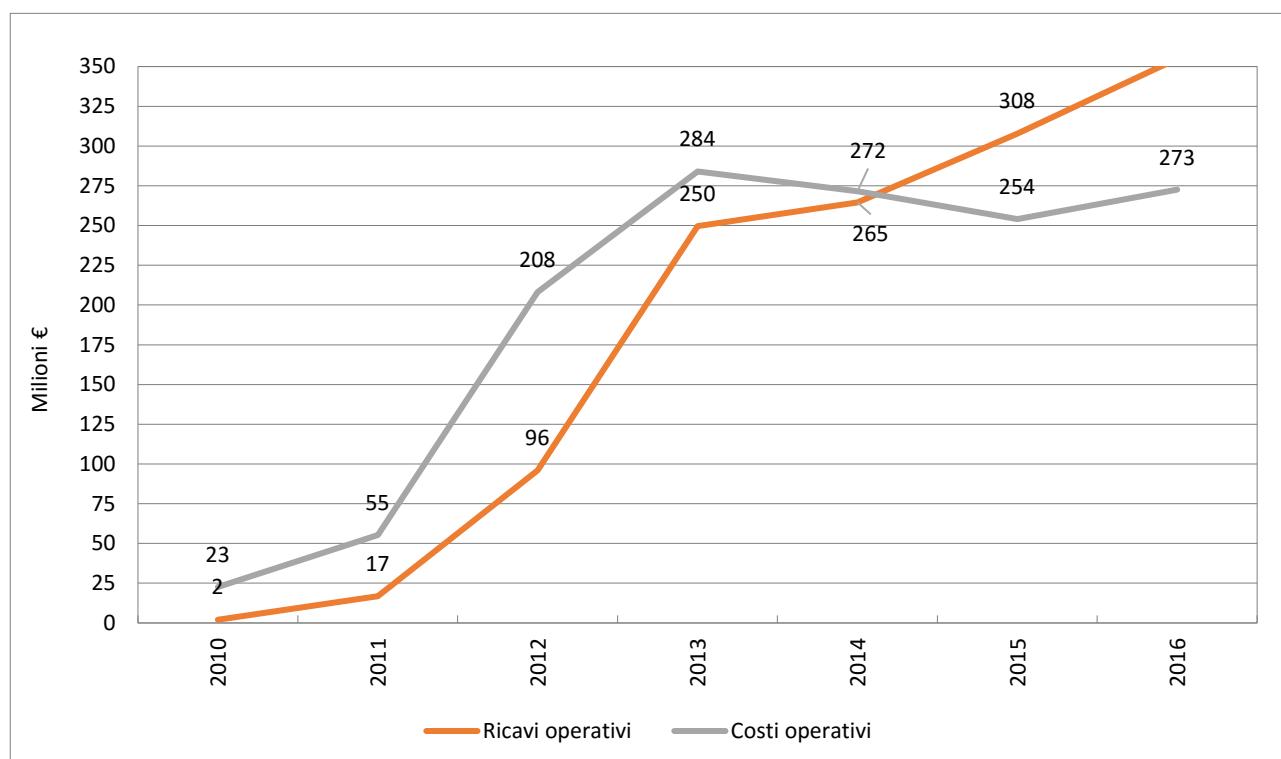
Fonte: Elaborazioni ART su dati PICweb, RFI.

Figura 64. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI per segmenti di mercato, 2016

Fonte: Elaborazioni ART su dati PICweb, RFI.

Figura 65. Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia, 2010-2016

Fonte: Bilanci Trenitalia, vari anni, elaborazioni ART.

Figura 66. Andamento ricavi e costi operativi NTV, 2010-2016

Fonte: Bilanci NTV, vari anni, elaborazione ART.

Tabella 16. Risultati economico-finanziari di RFI, 2010-2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ROE	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%	0,42%	0,67%	0,55%
ROI	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%	1,06%	0,76%	0,65%
EBITDA margin	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%	18,16%	11,22%	13,86%
EBIT margin (ROS)	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%	14,10%	10,19%	10,19%
Margine Operativo Lordo (mln €)	291	240	377	520	451	279	357
Risultato operativo (mln €)	135	113	246	391	350	160	215
Risultato d'esercizio (mln €)	92	98	160	270	140	129	181

Fonte: Bilanci di esercizio RFI, vari anni.

[Errata corige, pag. 193](#)

Tabella 17. Risultati economico-finanziari di Trenitalia, 2010-2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ROE	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%	0,42%	0,67%	0,55%
ROI	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%	1,06%	0,76%	0,65%
EBITDA margin	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%	18,16%	11,22%	13,86%
EBIT margin (ROS)	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%	14,10%	10,19%	10,19%
Margine Operativo Lordo (mln €)	291	240	377	520	451	279	357
Risultato operativo (mln €)	135	113	246	391	350	160	215
Risultato d'esercizio (mln €)	92	98	160	270	140	129	181

Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia, vari anni.

[Errata corige, pag. 193](#)

Tabella 18. Risultati economico-finanziari di NTV, 2010-2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ROS	4,3%	-23,1%	-31,3%	n.s.	n.s.	n.s.	16,3%
ROI	1,7%	-8,5%	-10,0%	-18,3%	-11,9%	-6,9%	8,5%
Margine Operativo Lordo (mln €)	-20,6	-38,5	-112,2	-35,5	-16,8	53,8	82,4
Risultato operativo (mln €)	-21,7	-41,5	-137,2	-77,5	-61,7	13,6	57
Risultato d'esercizio (mln €)	-20,7	-39,3	-77,1	-77,6	-62,0	-12,6	28,2

Fonte: Bilanci di esercizio NTV, vari anni.

5. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI PORTUALI E MARITTIMI

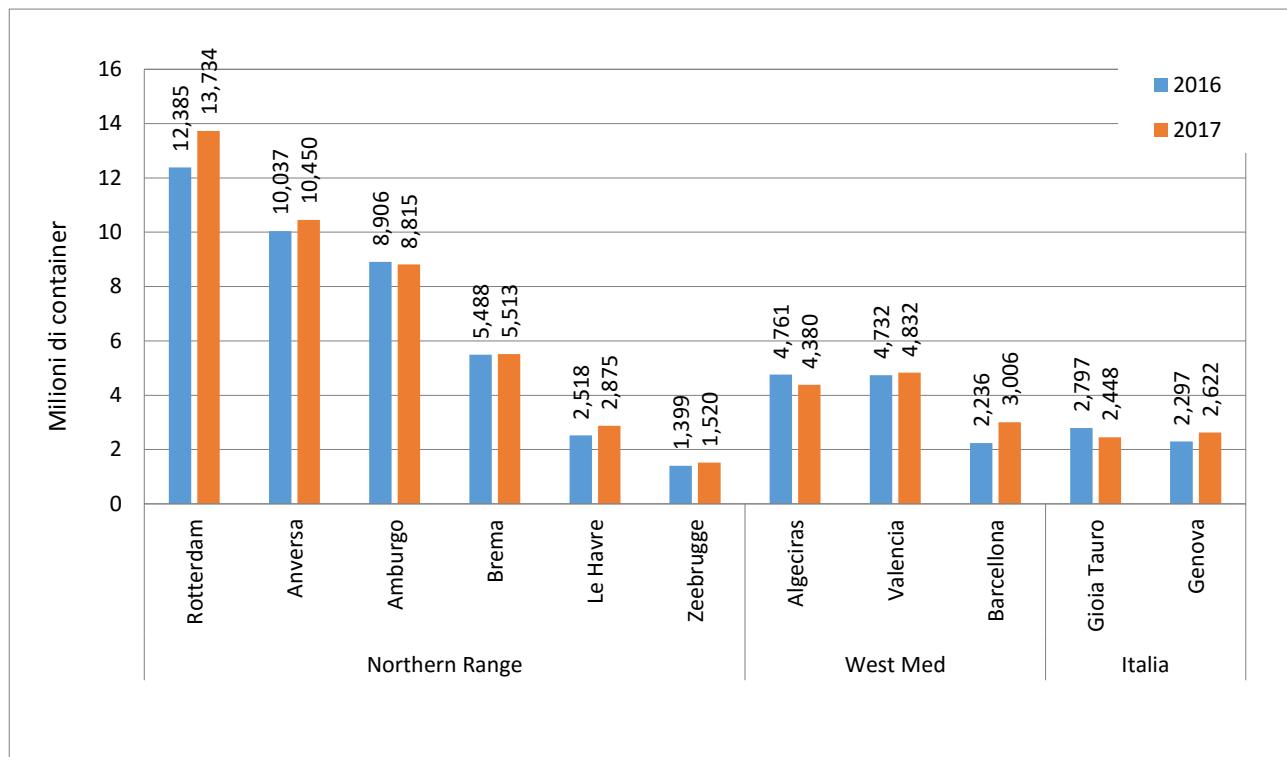
5.1. Situazione internazionale ed europea

Tabella 19. Panoramica internazionale

Traffico marittimo mondiale 2016	10,3 miliardi di tonnellate di merci
Attraverso il canale di Suez transita circa il 10% del traffico mondiale	2016: 16.800 transiti di navi, 820 milioni di tonn. di merci 2017: 17.500 transiti di navi, 910 milioni di tonn. di merci
I volumi di traffico nel Mondo sono previsti in aumento del 3,2% tra il 2017 e il 2022.	
La Cina si afferma come Paese leader a livello mondiale: fino a luglio 2017 aveva investito \$ 41,47 miliardi nel Mediterraneo sul progetto della nuova Via della Seta.	

Fonte: SRM, Italian Maritime Economy, presentazione V Annual Report, 2018.

Figura 67. Traffico container nei principali porti europei, 2016-2017



Fonte: Assoporti, statistiche internazionali, 2016-17; elaborazioni ART.

5.2. Situazione italiana

5.2.1. Offerta

Tabella 20. Settore portuale nazionale, 2015-2016

	2015	2016 (stima)	Variazione
Numero di porti	282	282	=
Numero di accosti	1.988	2.026	+1,9%
Merci arrivate (tonnellate) in navigazione internazionale	205,9 milioni	202,7 milioni	-1,6%
Merci partite (tonnellate) in navigazione internazionale	79,1 milioni	77,0 milioni	-2,7%
Merci arrivate (tonnellate) in navigazione di cabotaggio	86,6 milioni	89,1 milioni	+2,9%
Merci partite (tonnellate) in navigazione di cabotaggio	86,4 milioni	89,1 milioni	+3,1%
Movimenti totali di merci (tonnellate)	458,0 milioni	462,0 milioni	+0,9%
Passeggeri arrivati in navigazione internazionale	2,7 milioni	2,8 milioni	+3,7%
Passeggeri partiti in navigazione internazionale	2,6 milioni	2,7 milioni	+3,8%
Passeggeri arrivati in navigazione di cabotaggio	32,4 milioni	31,8 milioni	-1,9%
Passeggeri partiti in navigazione di cabotaggio	32,5 milioni	32,1 milioni	-1,2%
Movimenti totali di passeggeri	70,3 milioni	70,3 milioni	=

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2015-2016.

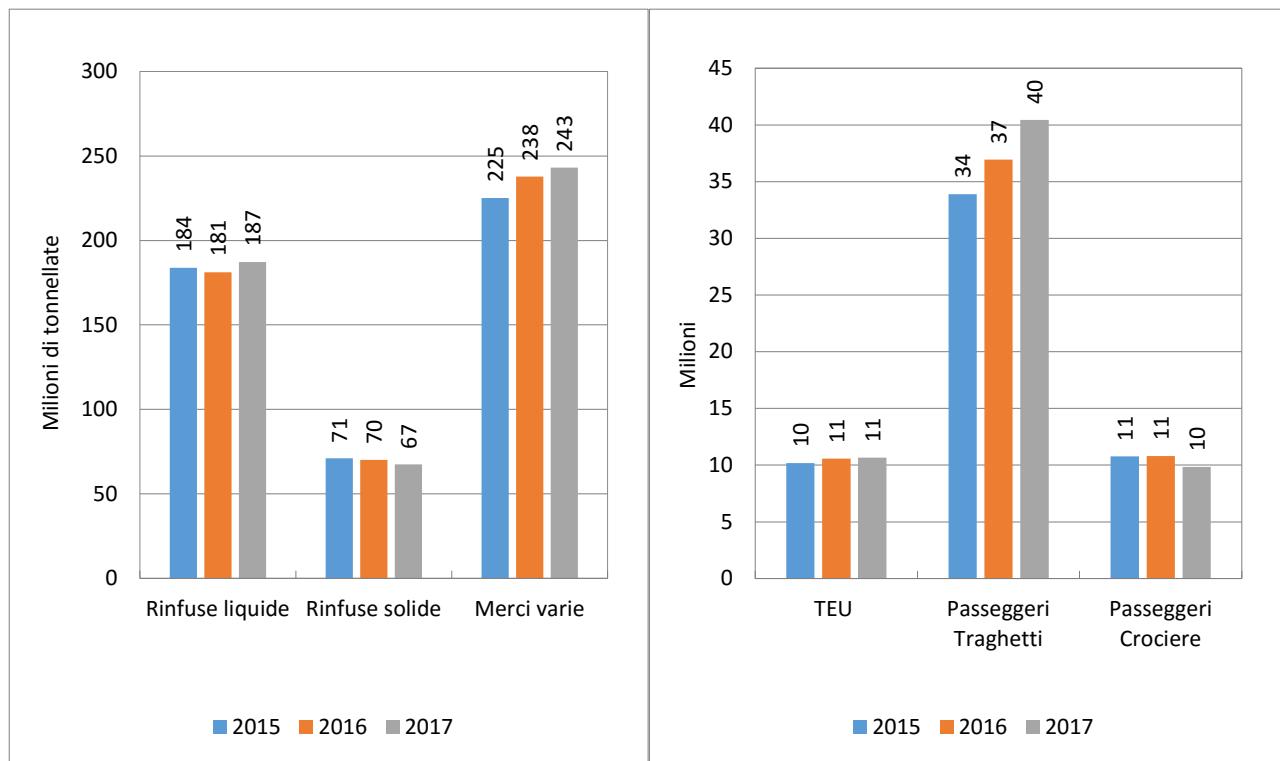
Tabella 21. Dati riepilogativi del settore portuale marittimo nazionale al 31/12/2016

	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e isole
Numero di porti	282	-	-	60	40	182
Numero di accosti	2.026	-	7,18	611	395	1020
Lunghezza complessiva accosti	496 km	245 m	1.760 m	158 km	107 km	230 km

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2015-2016.

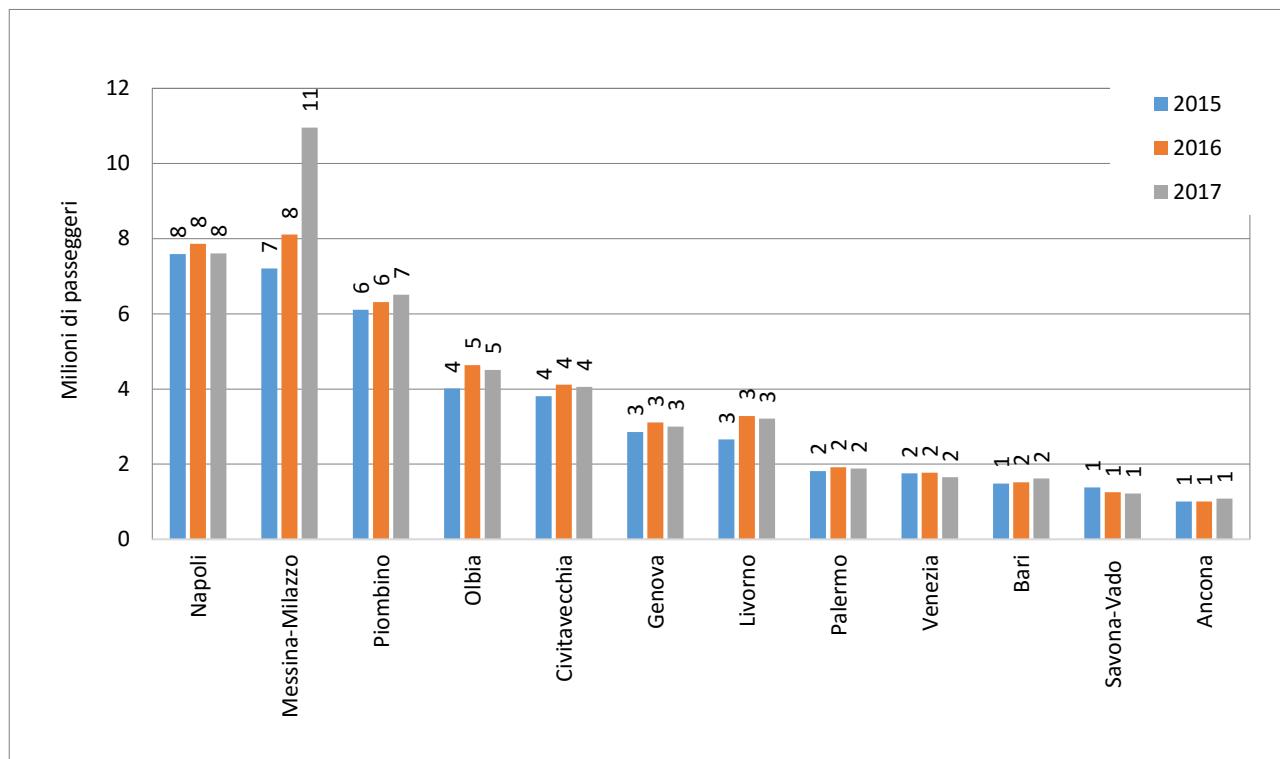
5.2.2. Domanda

Figura 68. Trasporti marittimi nei principali porti italiani, suddivisi per tipologia



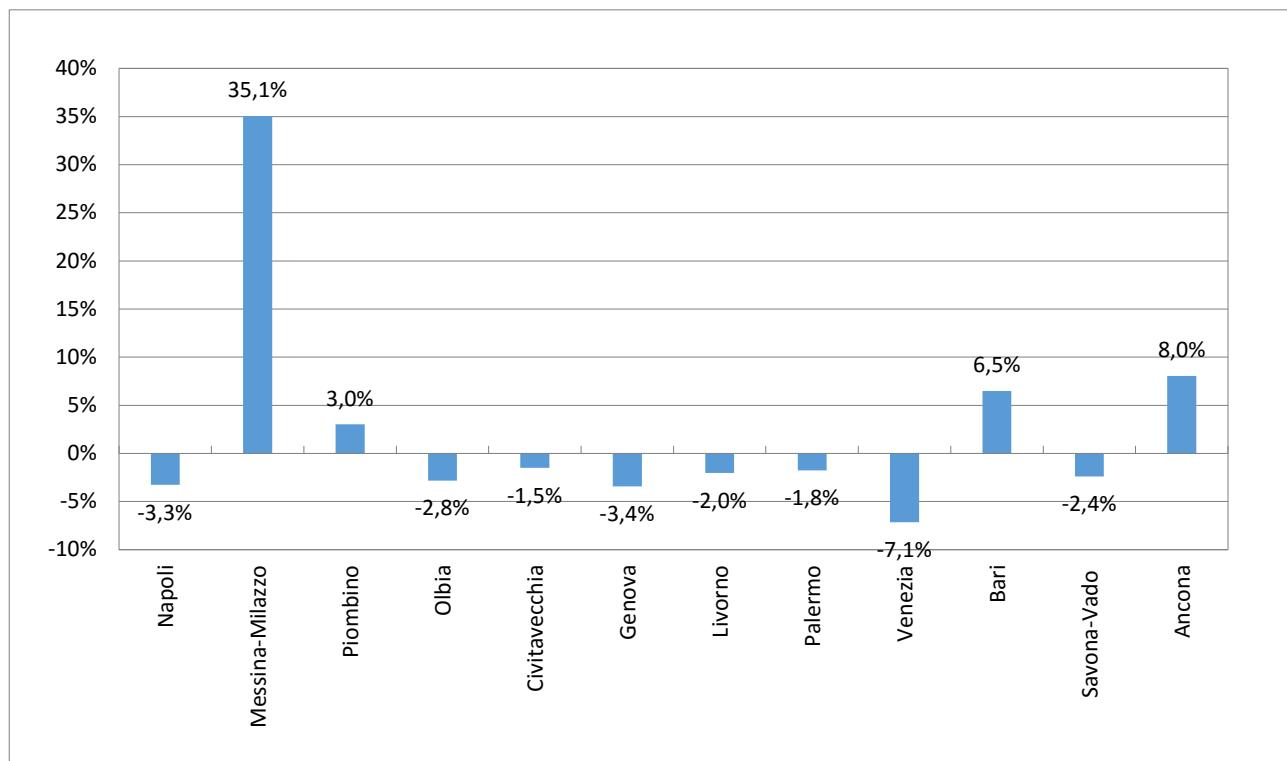
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 69. Transiti nei porti italiani con traffico passeggeri superiore a 1 milione di movimenti/anno

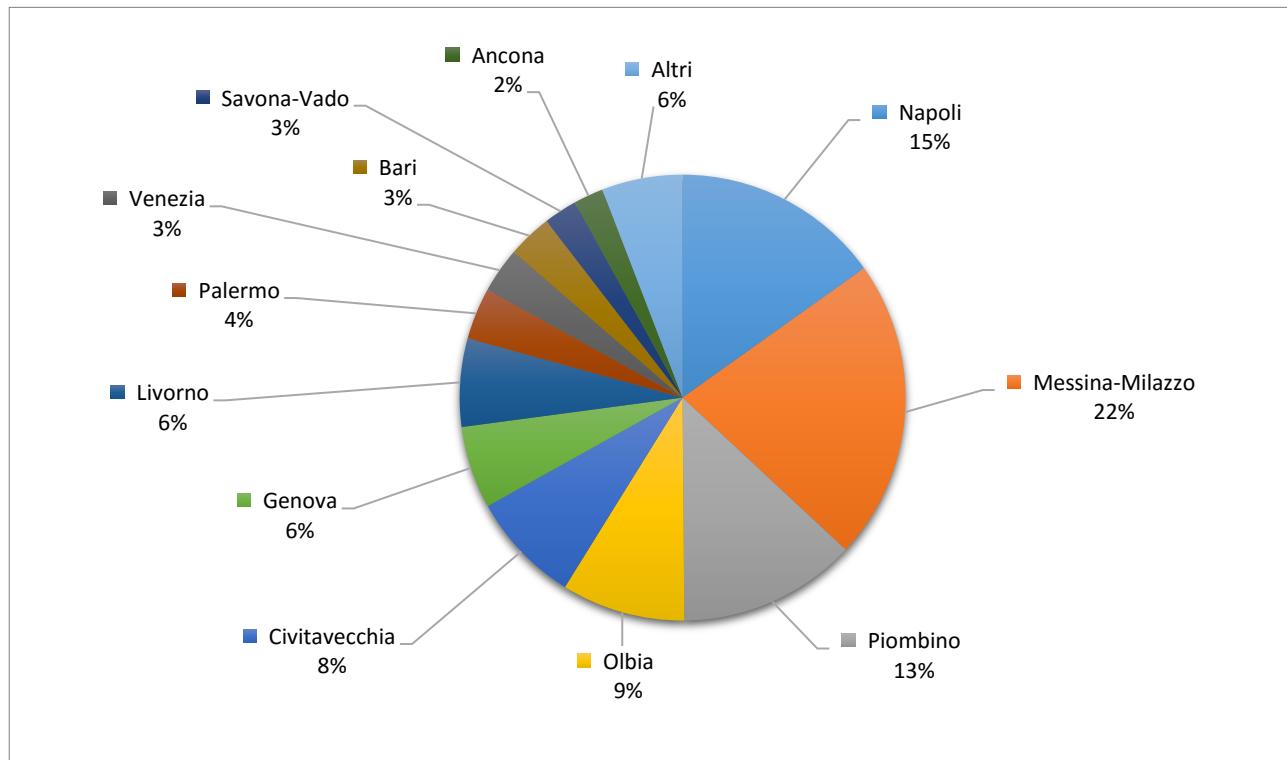


Nota: Movimenti/anno = totale di imbarchi e sbarchi.

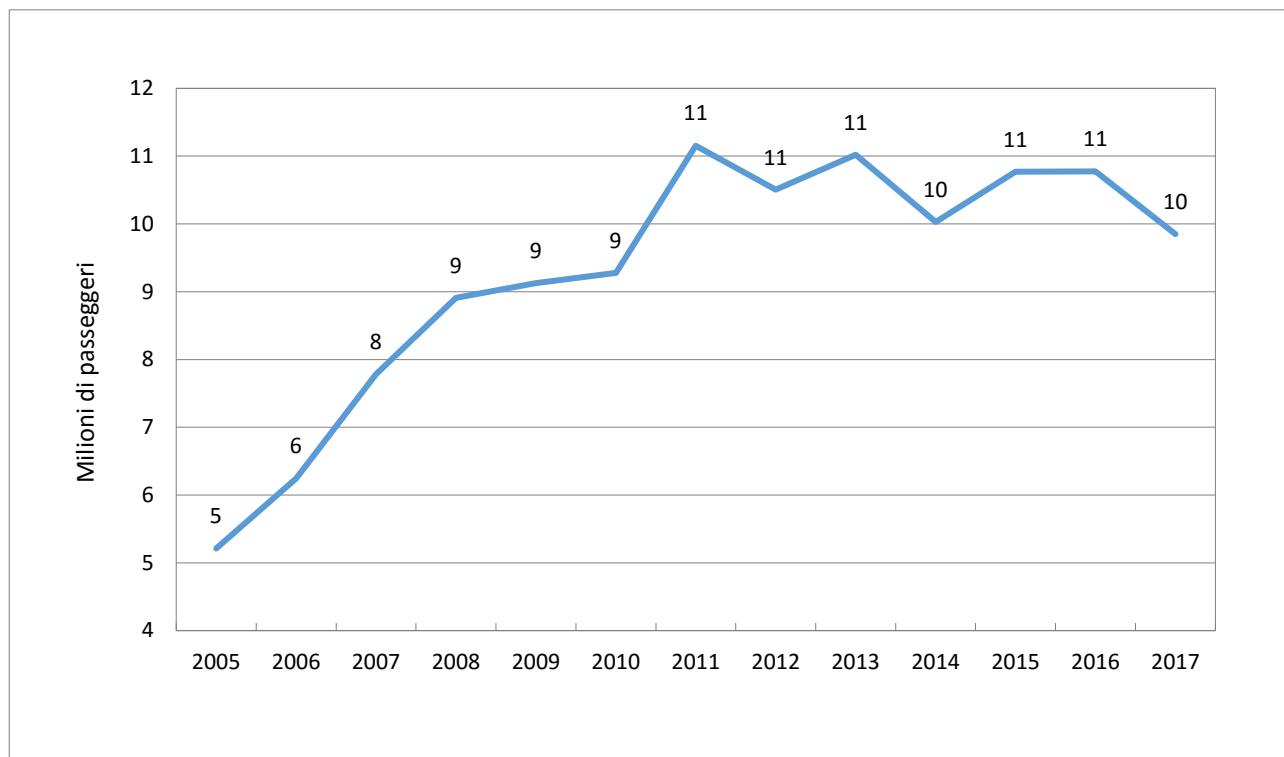
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 70. Variazione di traffico passeggeri nei porti con oltre 1 milione di movimenti/anno

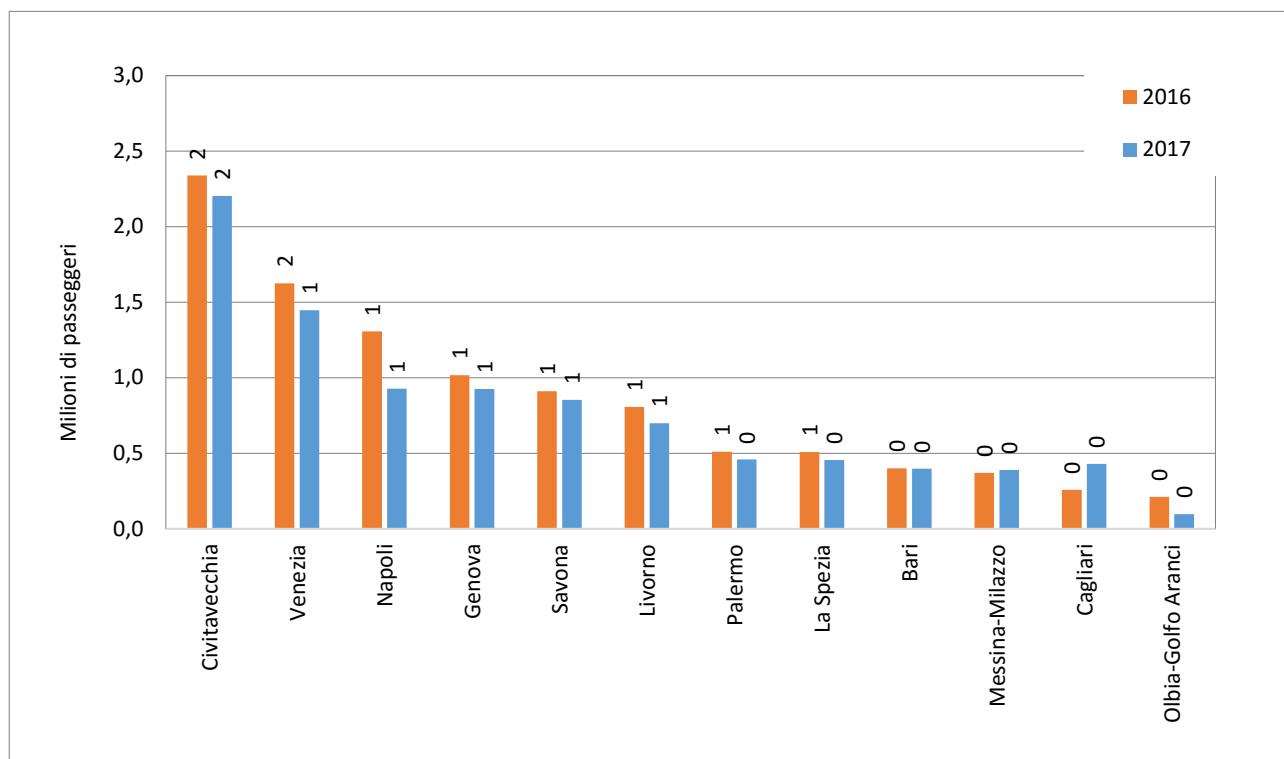
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 71. Ripartizione del traffico passeggeri nei porti italiani, 2017

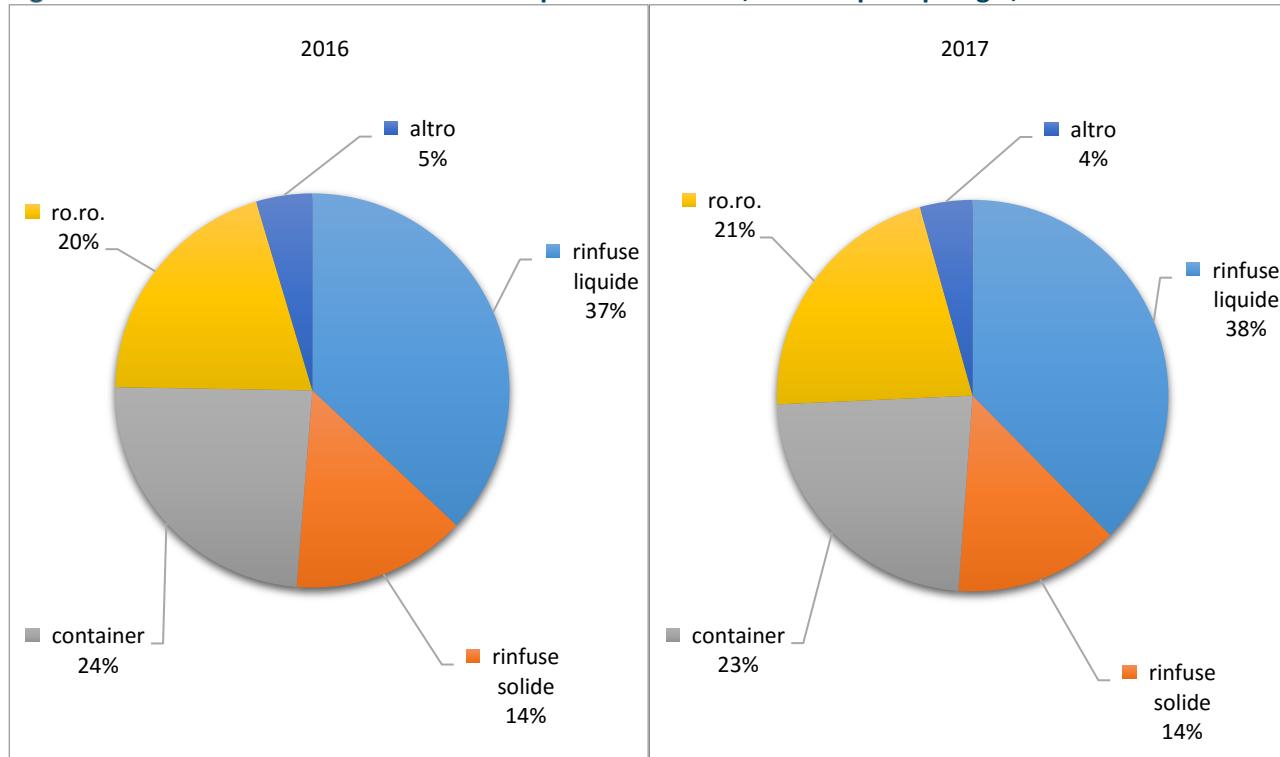
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 72. Andamento del mercato delle crociere in Italia

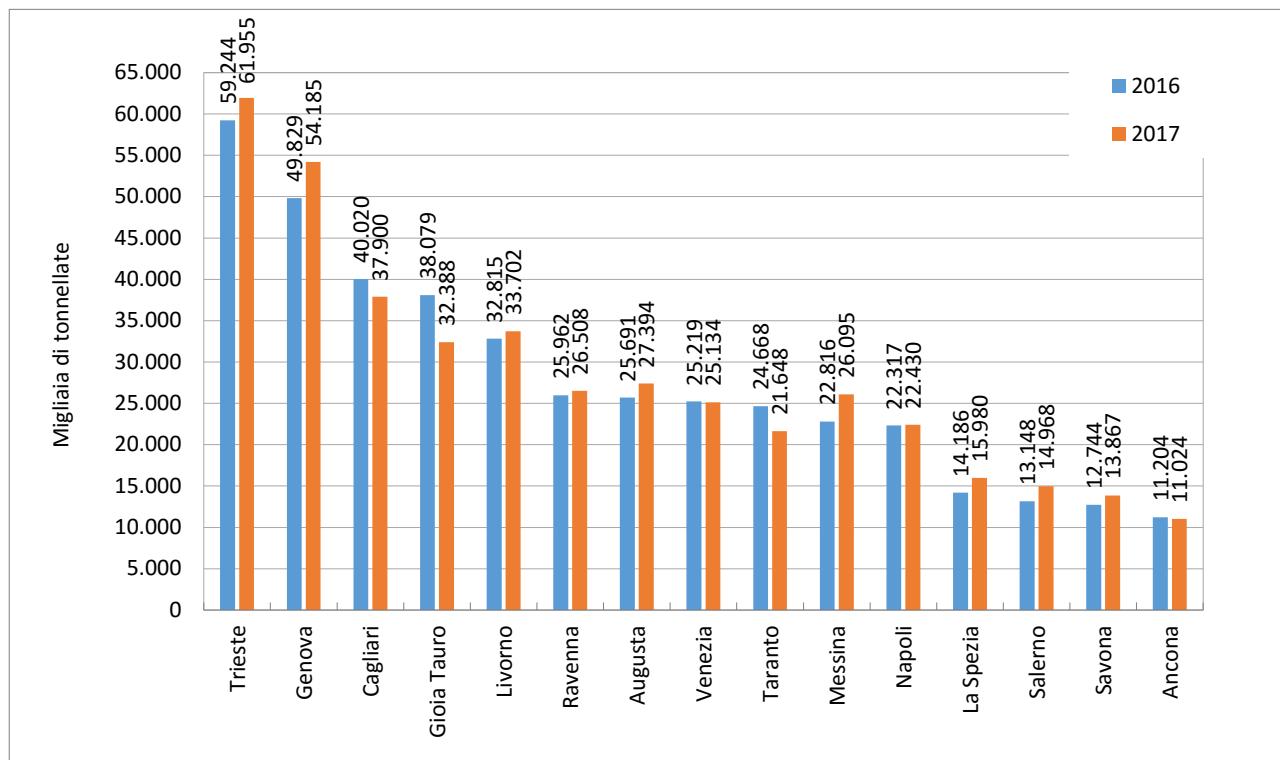
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 73. Traffico passeggeri nel settore delle crociere nei maggiori porti

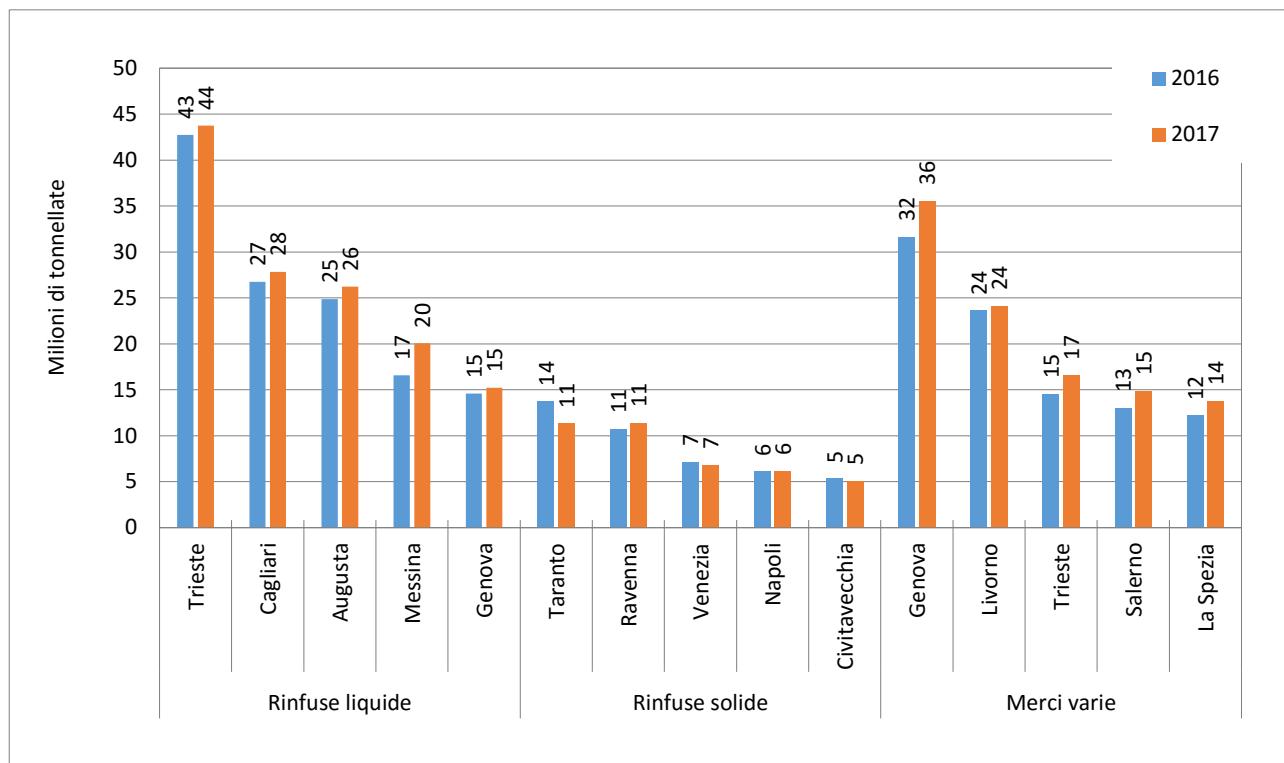
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 74. Merci movimentate nel settore portuale italiano, distinte per tipologia, 2016-2017

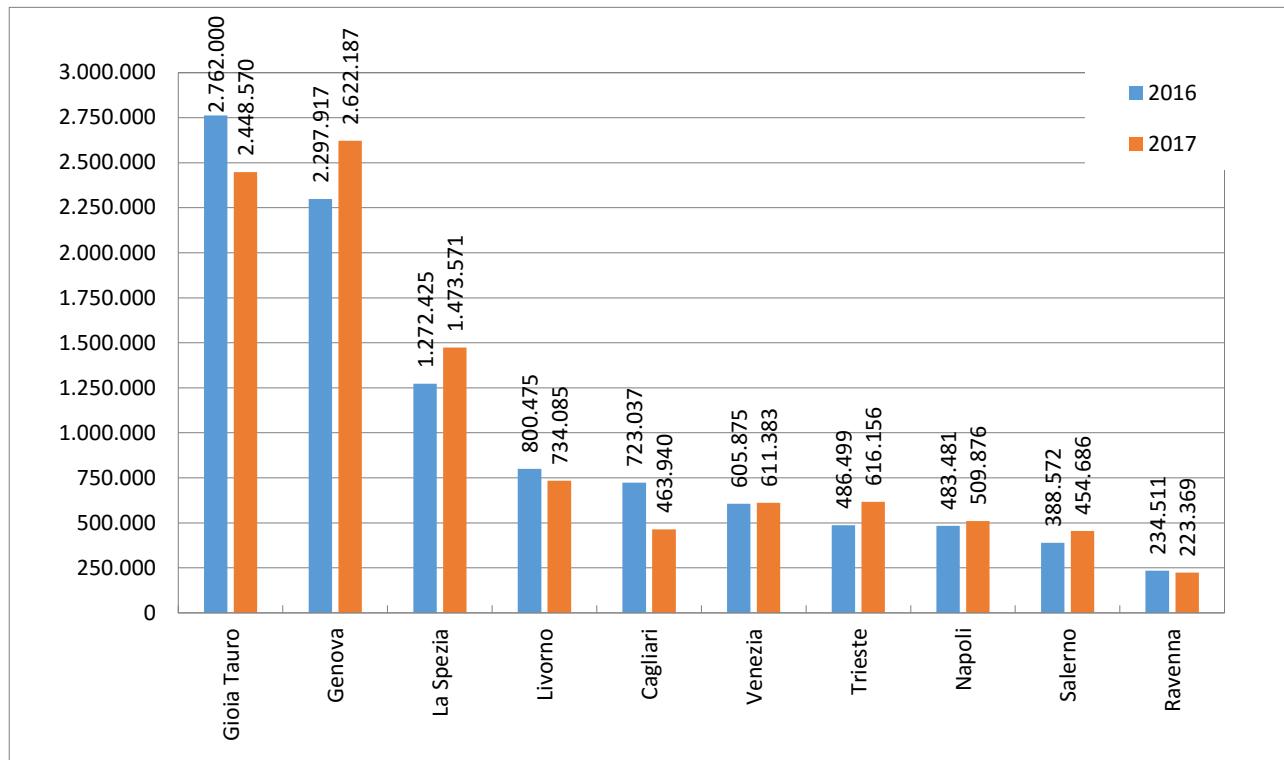
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 75. Classifica dei porti italiani con movimentazione merci superiore a 10 milioni di tonnellate

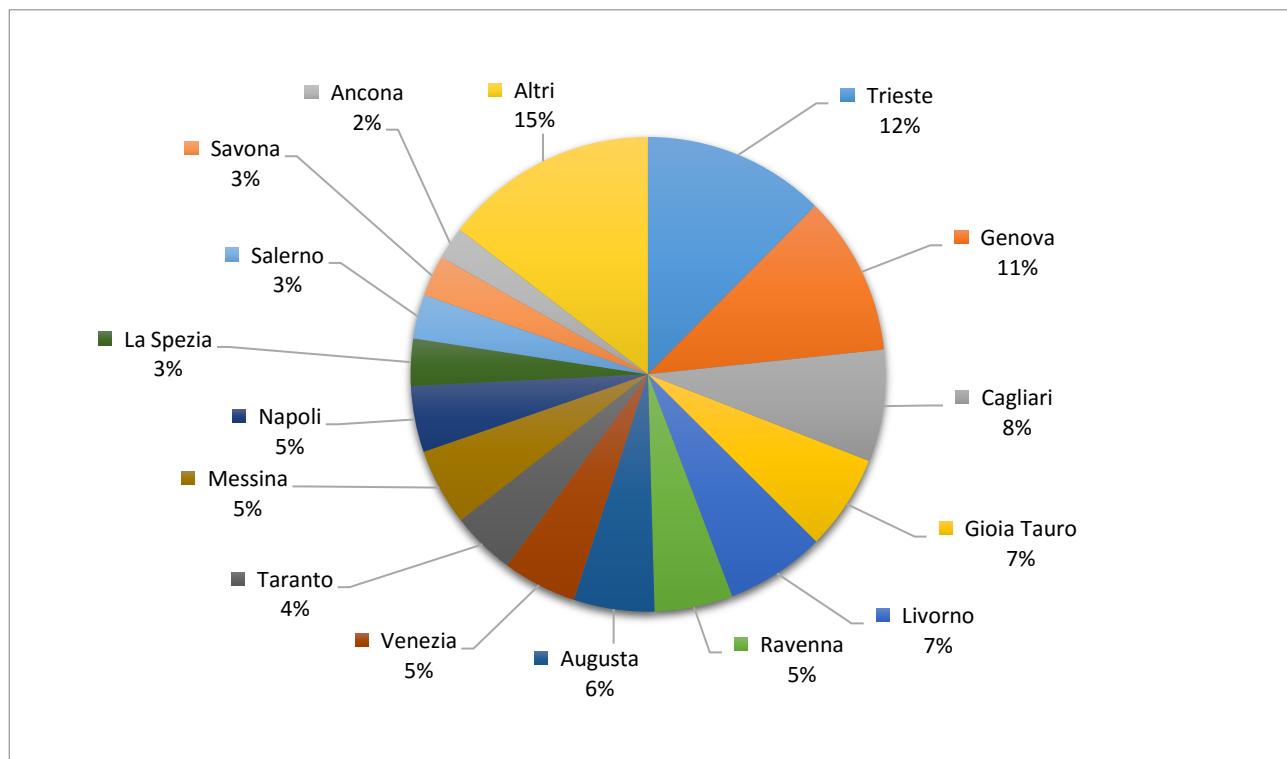
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 76. Classifica dei primi cinque porti italiani per tipologia di merci movimentate

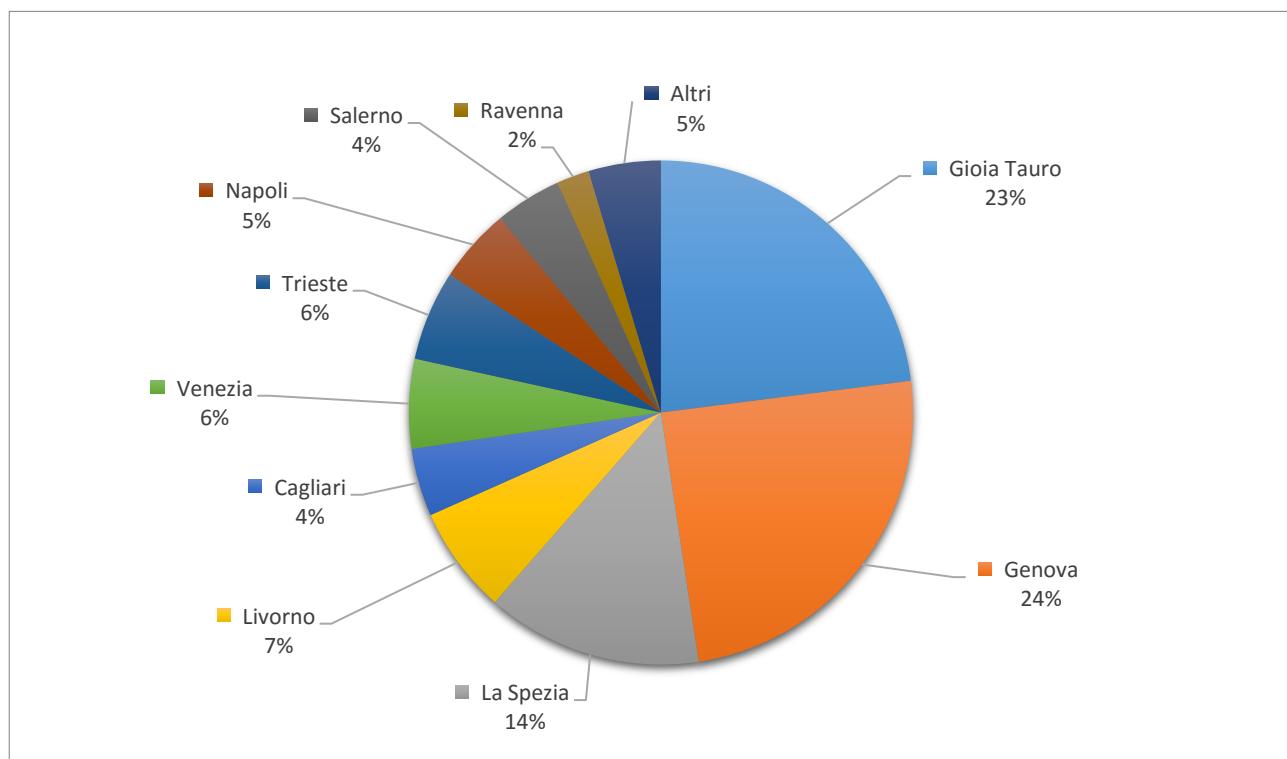
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 77. Classifica dei porti italiani con movimentazione container superiore a 200.000 TEU

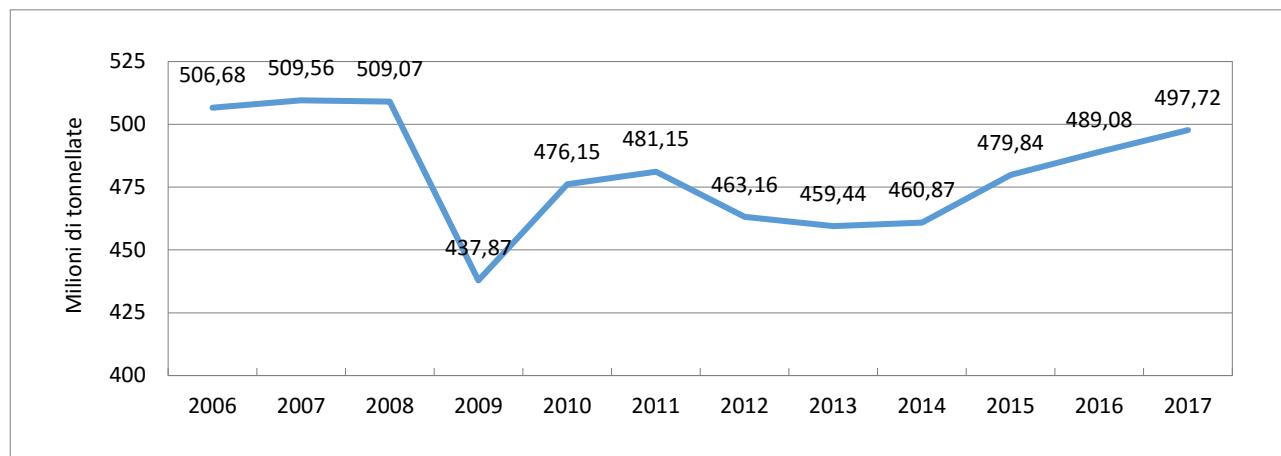
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 78. Ripartizione traffico merci tra i porti italiani, 2017

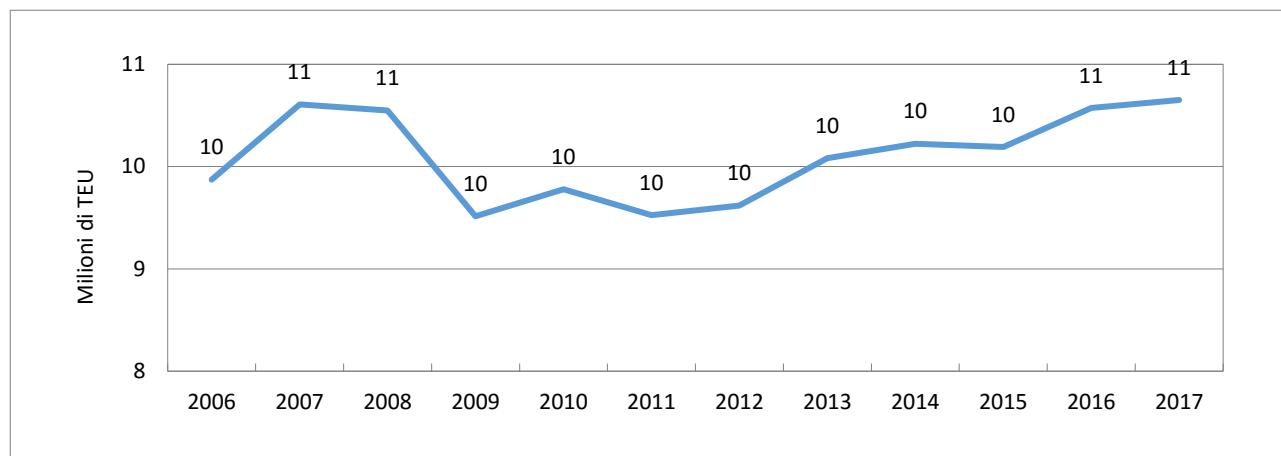
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 79. Ripartizione traffico container (TEU) tra i porti italiani, 2017

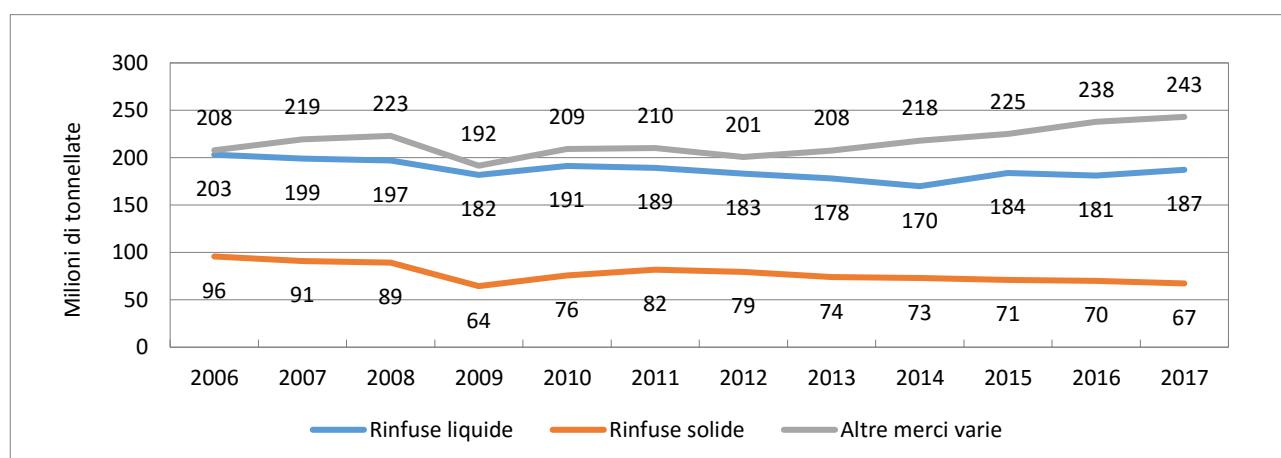
Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 80. Andamento globale traffico merci in Italia

Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

Figura 81. Andamento traffico merci in container in Italia

Fonte: Assoporti, statistiche annuali vari anni; elaborazioni ART.

Figura 82. Andamento del settore portuale italiano per tipologia di merci

Fonte: Assoporti, statistiche annuali, vari anni; elaborazioni ART.

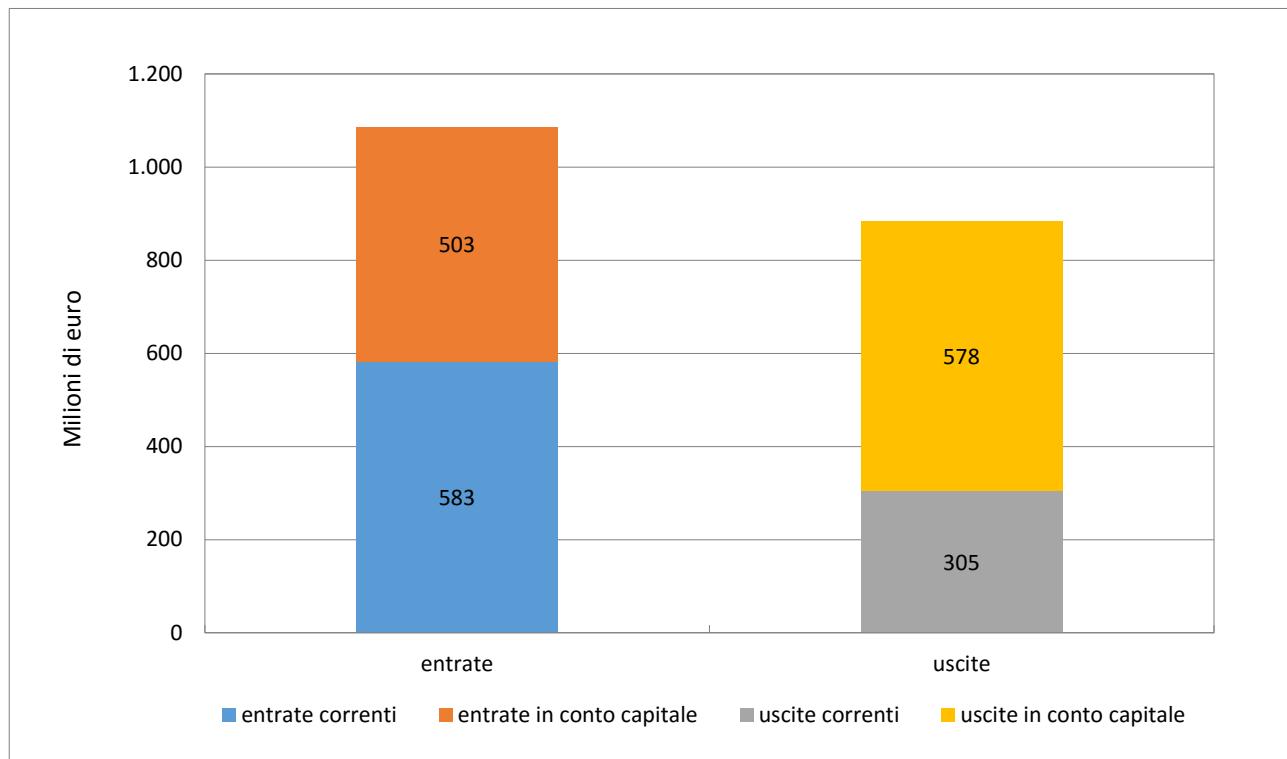
5.2.3. Conti economici delle imprese del settore

Tabella 22. Dati economici dell'economia del mare, 2016

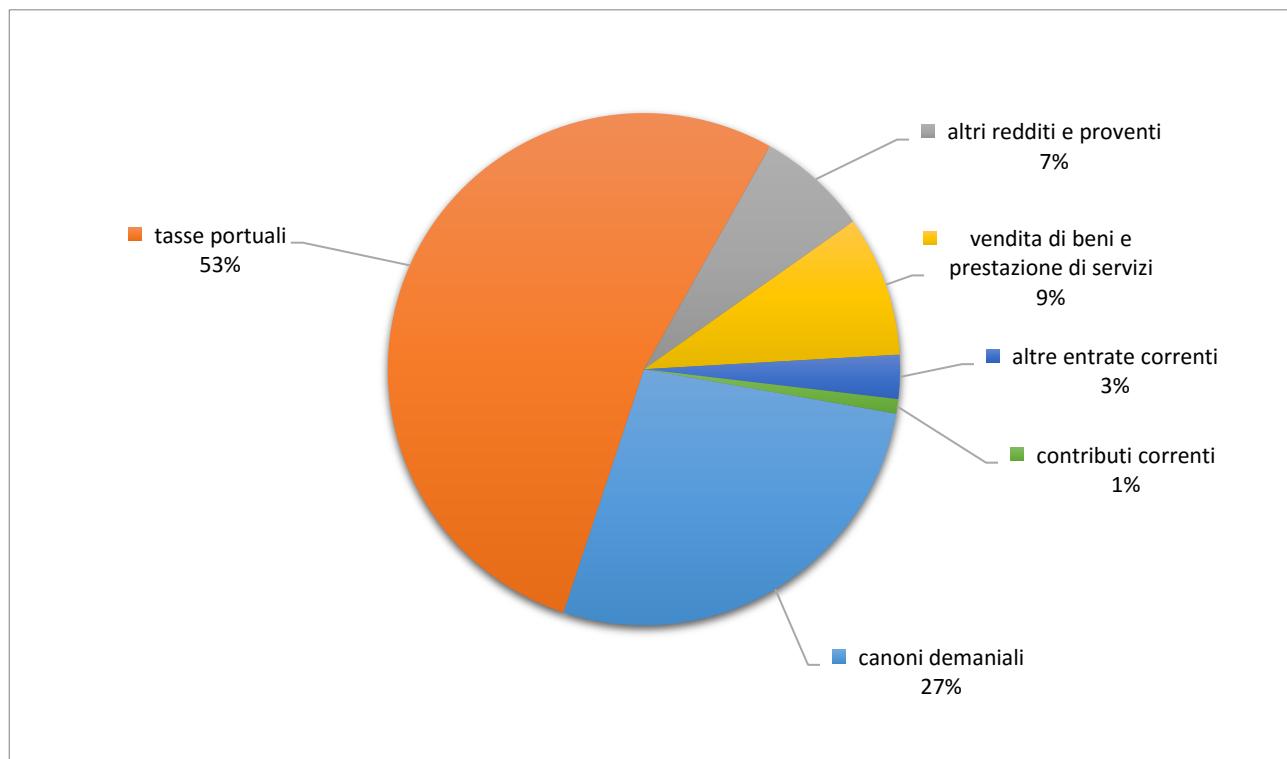
Valore aggiunto prodotto	44,4 miliardi di euro (3% del totale economia italiana)	
Numero di occupati	868.000 (3,5% del totale nazionale)	
Numero di imprese	189.741 (3,1% del totale nazionale)	
Settori interessati (le percentuali indicano l'incidenza di ciascun settore sul valore aggiunto)	- Servizi di alloggio e ristorazione	30,4%
	- Movimentazione merci e passeggeri via mare	18,0%
	- Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	17,5%
	- Filiera della cantieristica	15,4%
	- Filiera ittica	7,3%
	- Attività sportive e ricreative	5,8%
	- Industria delle estrazioni marine	5,6%
Commercio estero	- Export: 5,1 miliardi di euro	
	- Import: 6,2 miliardi di euro	

Fonte: Unioncamere, VI Rapporto sull'Economia del Mare, 2017.

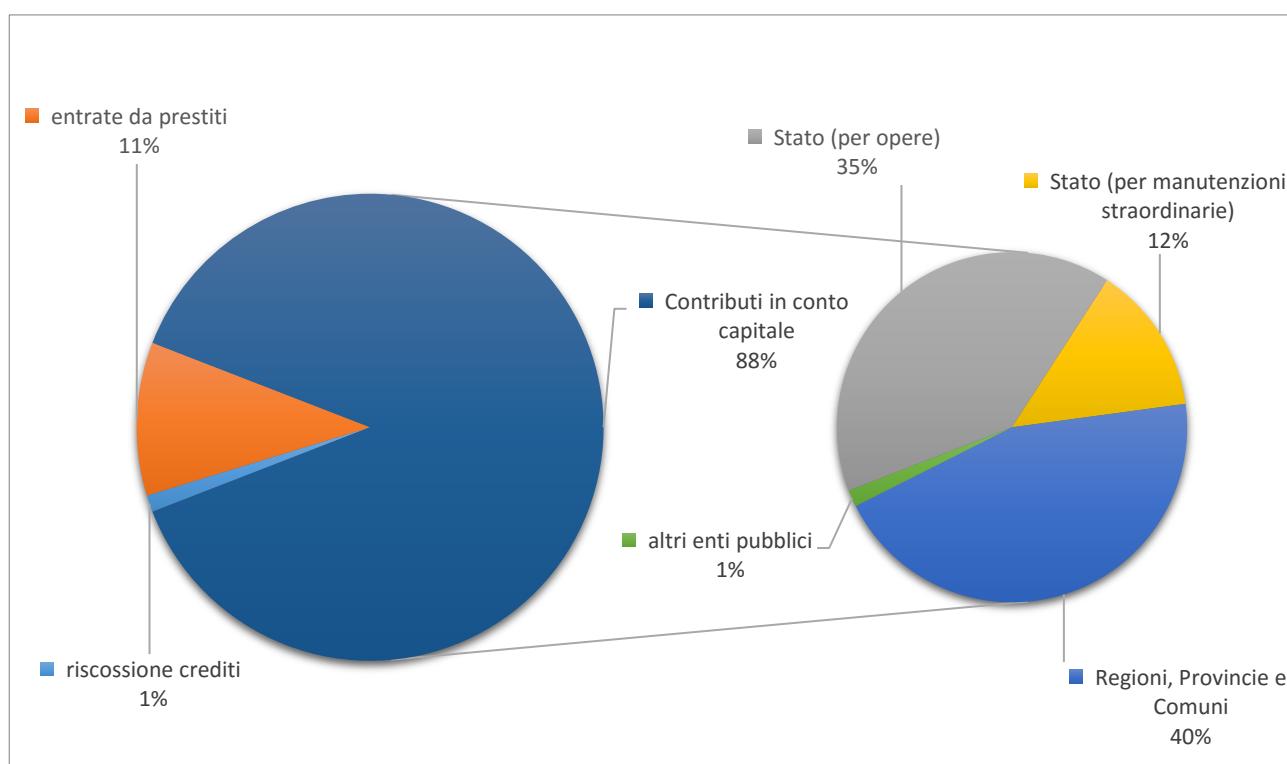
Figura 83. Rendiconto generale del settore portuale italiano: composizione entrate e uscite, 2016



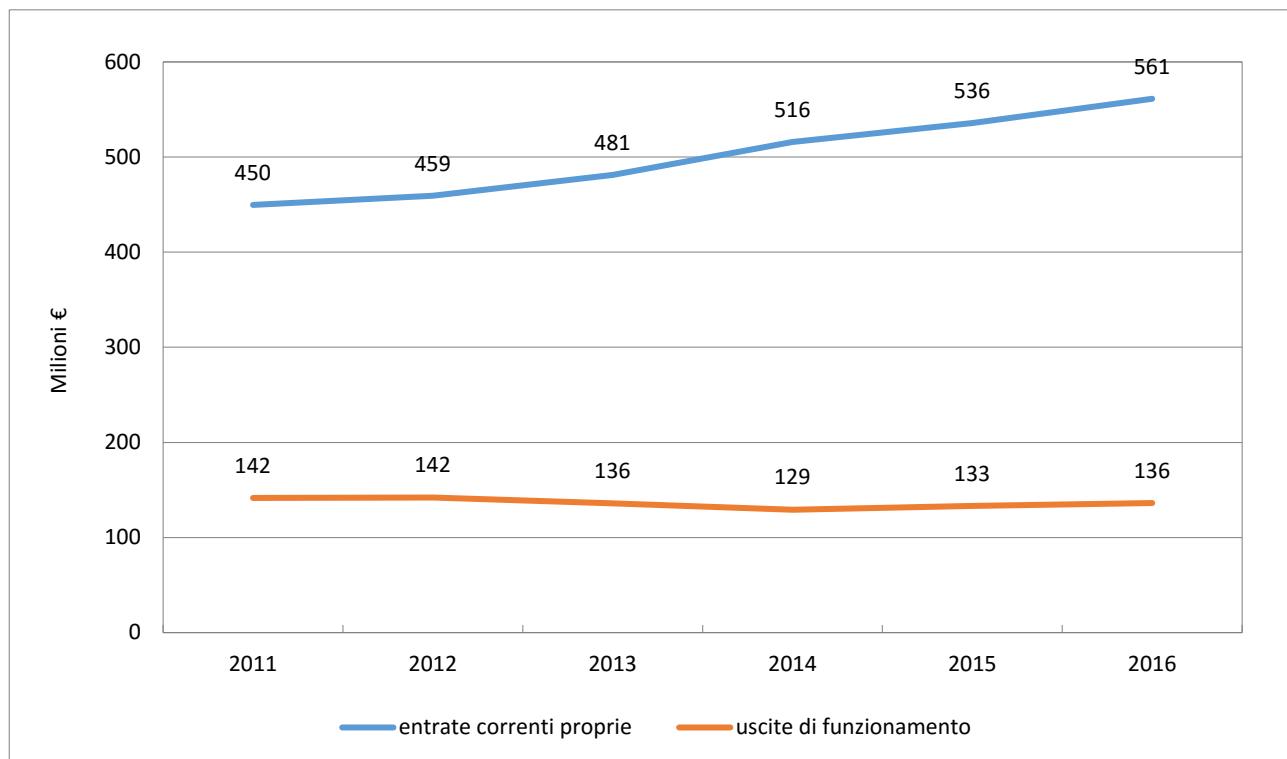
Fonte: MIT, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali anno 2016, 2017; elaborazioni ART.

Figura 84. Rendiconto generale del settore portuale nazionale: composizione entrate correnti, 2016

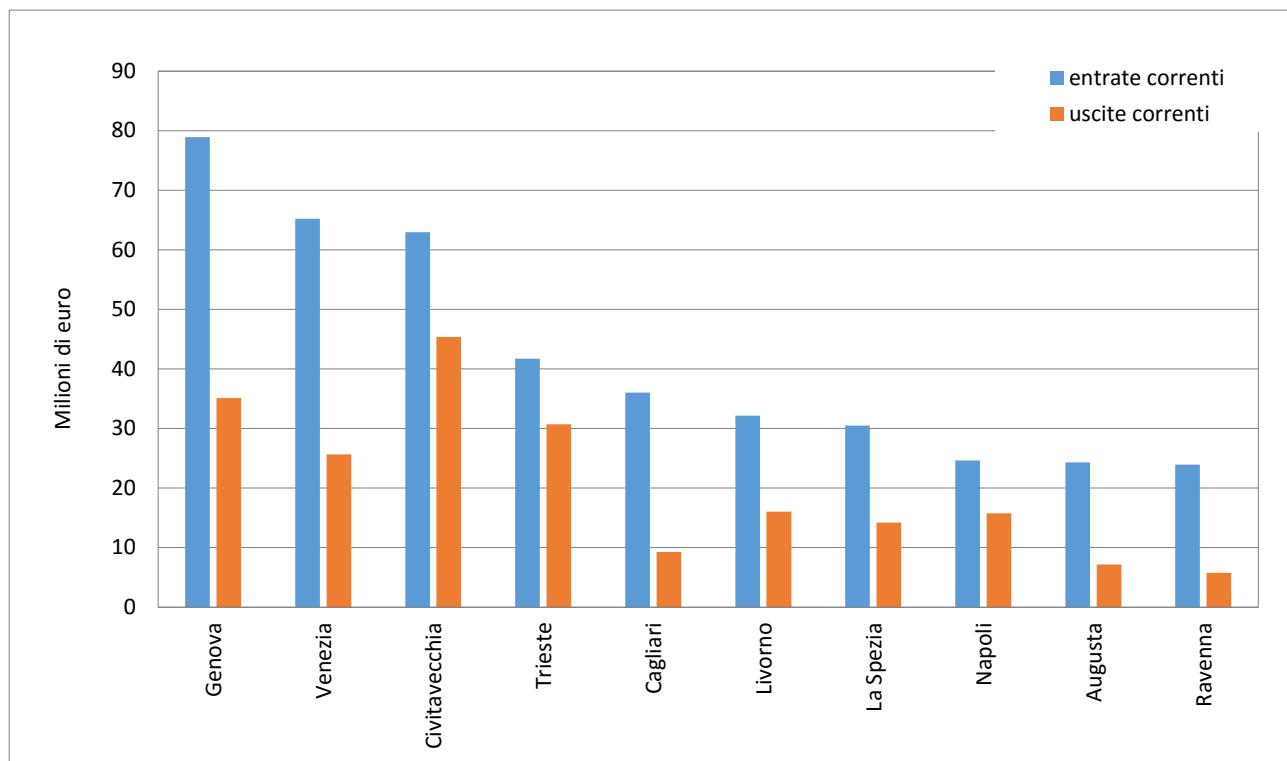
Fonte: MIT, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali anno 2016, 2017; elaborazioni ART.

Figura 85. Rendiconto generale del settore portuale nazionale: composizione entrate in conto capitale, 2016

Fonte: MIT, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali anno 2016, 2017; elaborazioni ART.

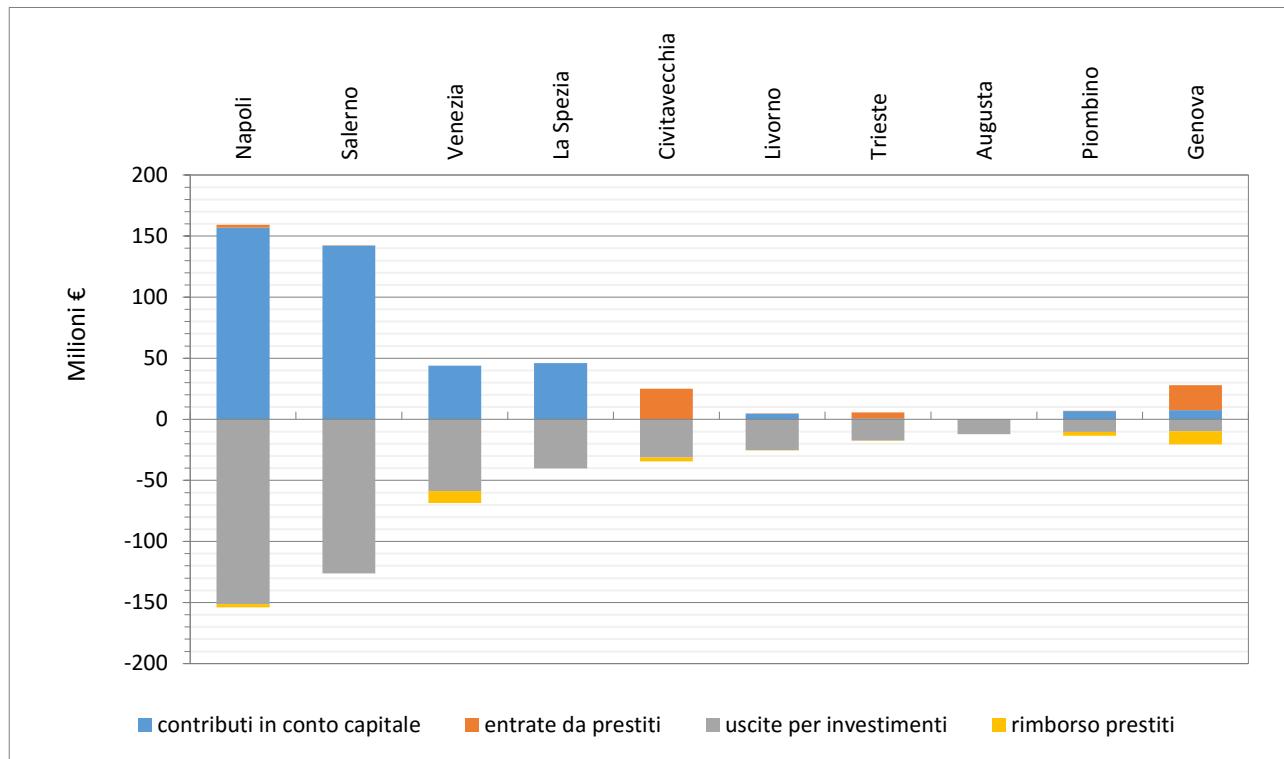
Figura 86. Andamento di entrate correnti e uscite di funzionamento nei porti italiani

Fonte: MIT, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali anno 2016, 2017; elaborazioni ART.

Figura 87. Entrate correnti e uscite correnti totali dei dieci porti coi maggiori ricavi, 2016

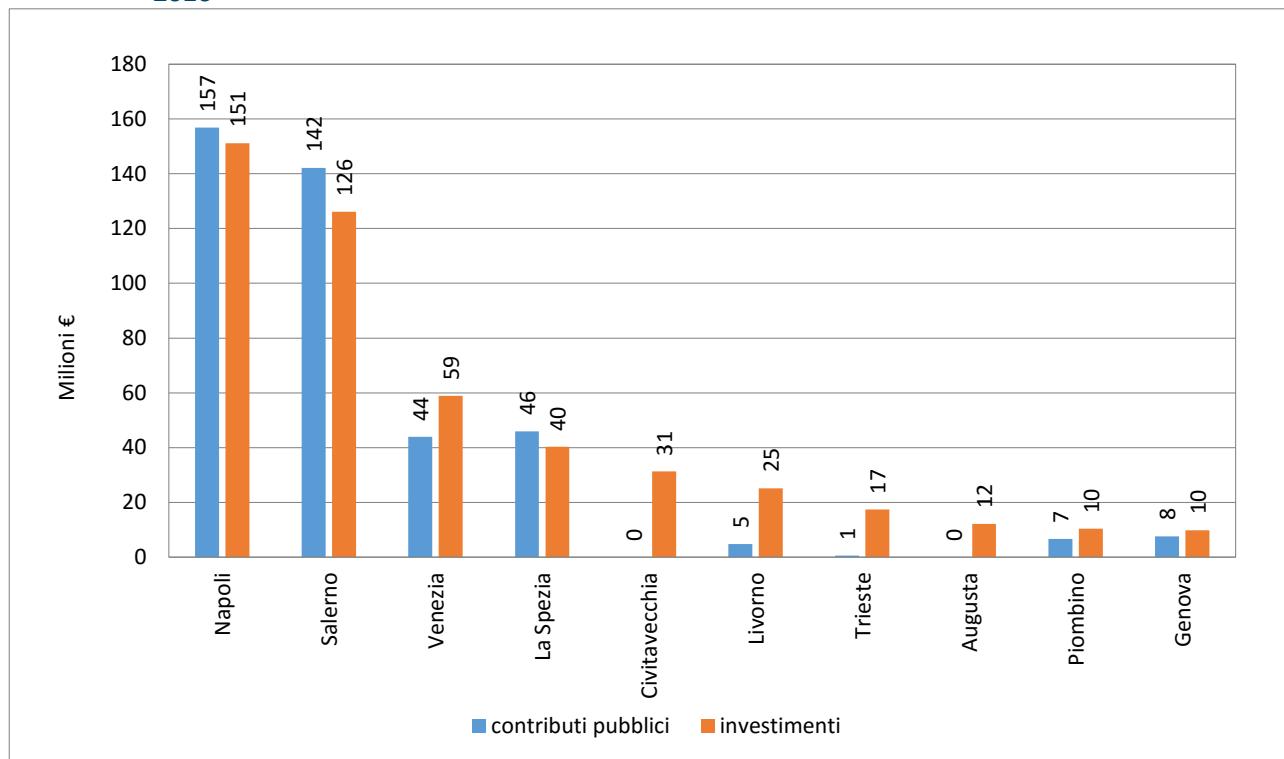
Fonte: MIT, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali, 2016-2017; elaborazioni ART.

Figura 88. Confronto tra entrate in conto capitale (contributi pubblici e prestiti) e uscite in conto capitale (investimenti e rimborso prestiti) dei dieci porti con la maggiore spesa per investimenti, 2016



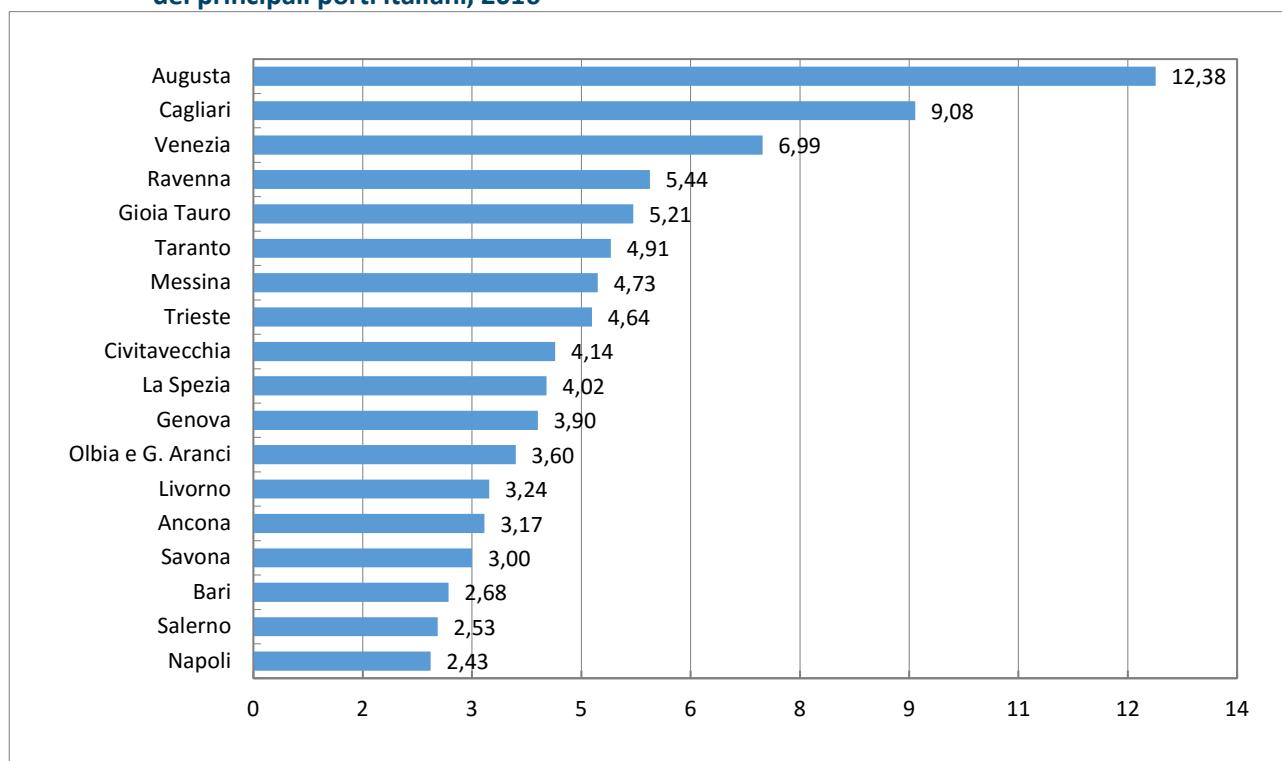
Fonte: MIT, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali anno 2016, 2017; elaborazioni ART.

Figura 89. Contributi pubblici e investimenti dei dieci porti con la maggiore spesa per investimenti, 2016



Fonte: MIT, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali anno 2016, 2017; elaborazioni ART.

Figura 90. Rapporto fra entrate correnti proprie e uscite correnti di funzionamento (indice di efficienza) dei principali porti italiani, 2016



Fonte: MIT, Relazione sull'Attività delle Autorità Portuali anno 2016, 2017; elaborazioni ART.

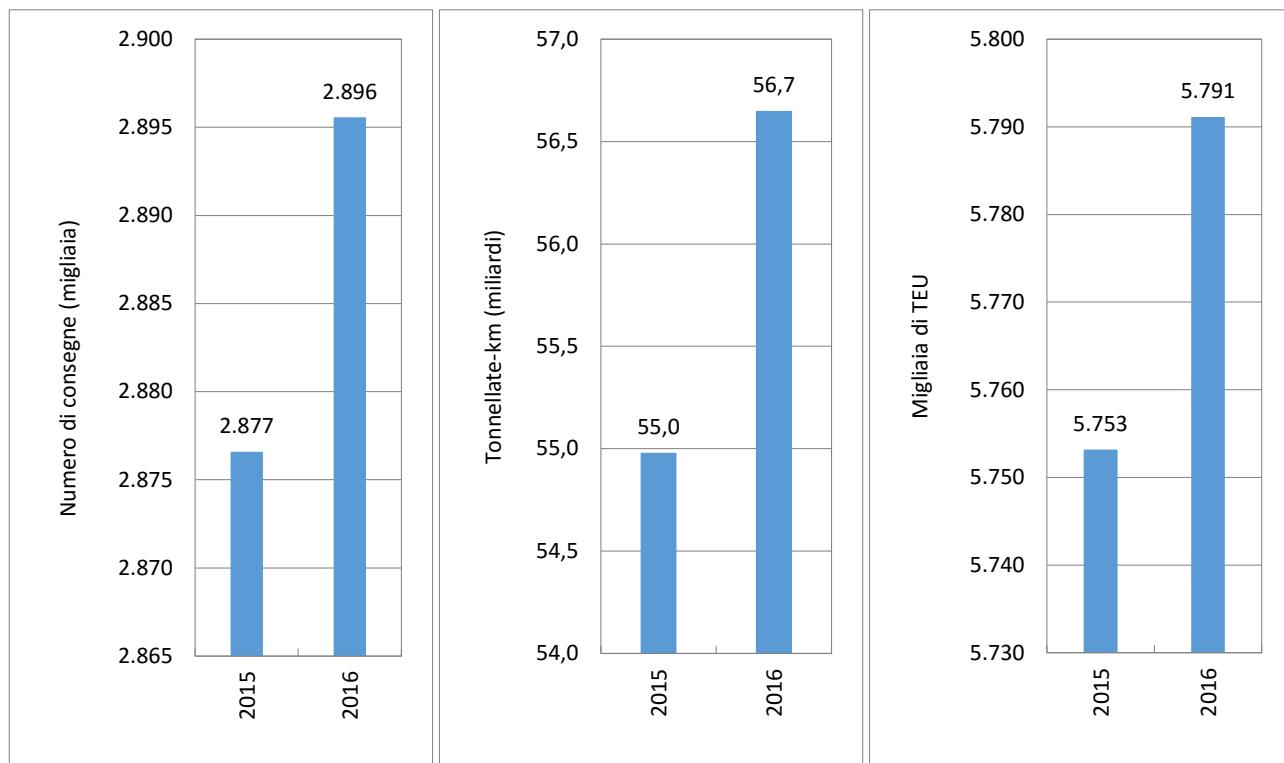
6. INTERPORTI E LOGISTICA DELLE MERCI

6.1. Situazione europea

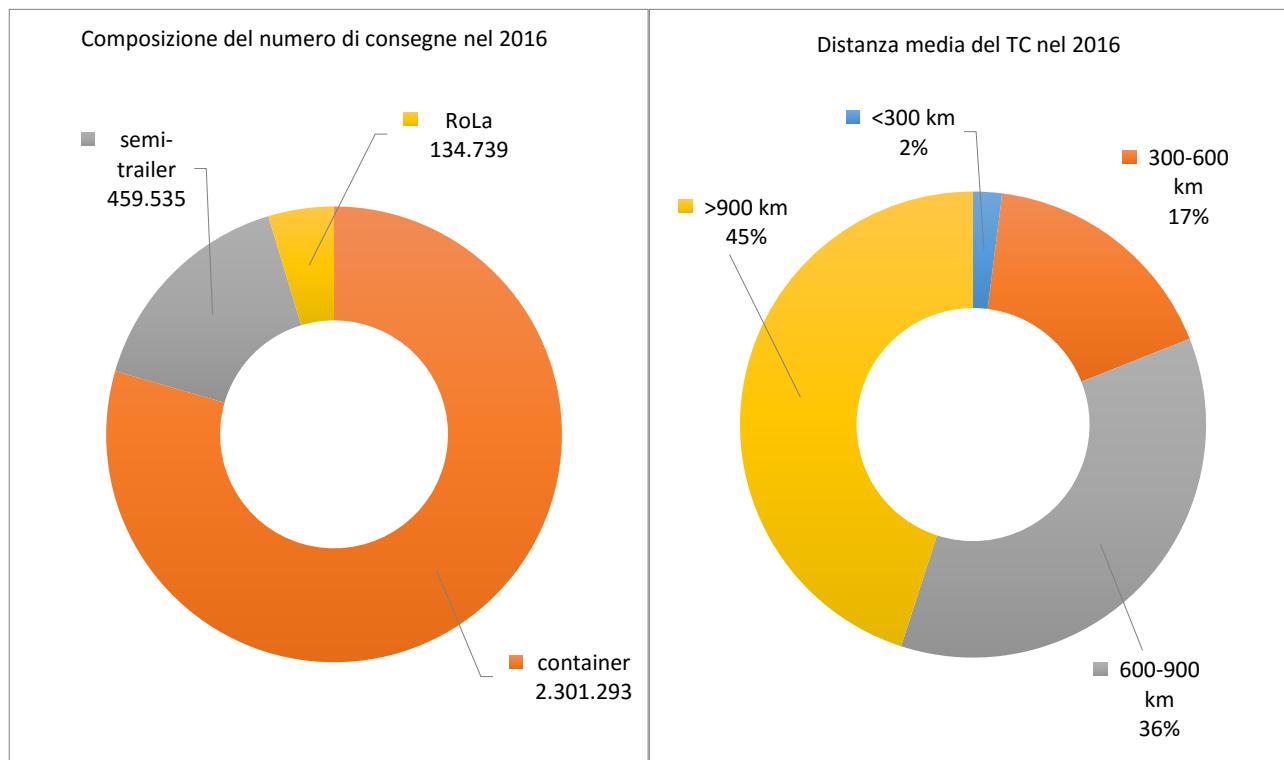
Tabella 23. Trasporto combinato (TC) in Europa

Crescita del numero di consegne dal 2015 al 2016	+0,66%
Crescita del TC complessivo in tonn-km dal 2015 al 2016, <i>di cui</i>	+3,03%
- TC intercontinentale	+6%
- TC internazionale intra-UE	+4,4%
- TC domestico di breve distanza	+0,76%
- TC via RoLa	-7,44%
Distanza media percorsa dai TC nel 2015	904 km (+2,96% rispetto al 2015)

Fonte: Rapporto UIRR 2016-17.

Figura 91. Confronto in termini di numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del TC europeo

Fonte: Rapporto UIRR 2016-17.

Figura 92. Caratteristiche TC nel 2016: composizione delle consegne in termini di destinazione (nazionale o internazionale), tipologia e distanza media

Fonte: Rapporto UIRR 2016-17.

Tabella 24. Evoluzione del volume di TEU ed unità in termini di numero di consegne per i membri UIRR

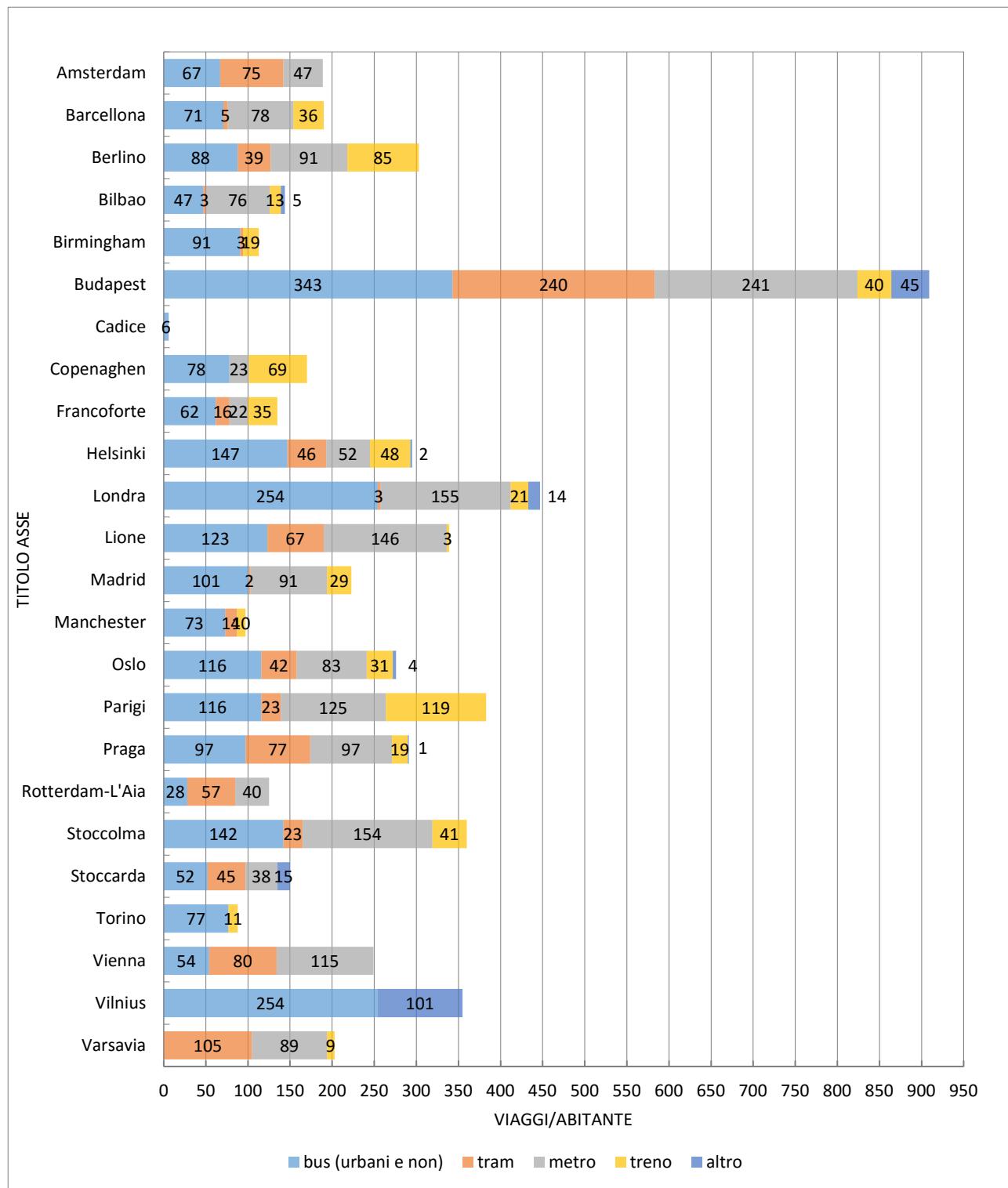
Membri UIRR	TEU 2014 (mgl)	TEU 2015 (mgl)	TEU 2016 8 (mgl)
Adria Kombi, SI	352	325	290
Alpe Adria, IT	86	86	245
Ambrogio, IT	-	142	85
Bohemia Kombi, CZ	30	26	50
Cargo Terminal Enns, AT	284	293	310
Cemat, IT	713	670	585
Cfl Intermodal, LU	200	110	113
Combiberia, ES	67	67	64
Crokombi, HR	8	8	9,2
Felb, AT	28	47	47
Hupac, CH	1.100	1.100	1.100
IMS, AT	-	62	62
Interferryboats, BE	490	450	450
Kombiverkehr, DE	1.390	1.425	1.960
Naviland Cargo, FR	335	290	290
Novatrans, FR	220	225	225
Polzug, DE	141	116	116
Ralpin, CH	220	220	206
Rocombi, RO	4,5	6,5	6,5
Swissterminal, CH			222
T3M, FR	-	208	209
TEL, DE	25	30	42
	Unità 2014 (mgl)	Unità 2015 (mgl)	Unità 2016 (mgl)
Combinant, BE	120	125	130
EMT, IT	132	71	74
John G. Russell, UK	-	12	12
Lugo, IT	24	24	20
OBB Infra, AT	-	2.700	-
Railport ARAD, FN	-	50	90
Rail Cargo BILK		91	198

Fonte: Rapporti UIRR 2016-17, 2015-16.

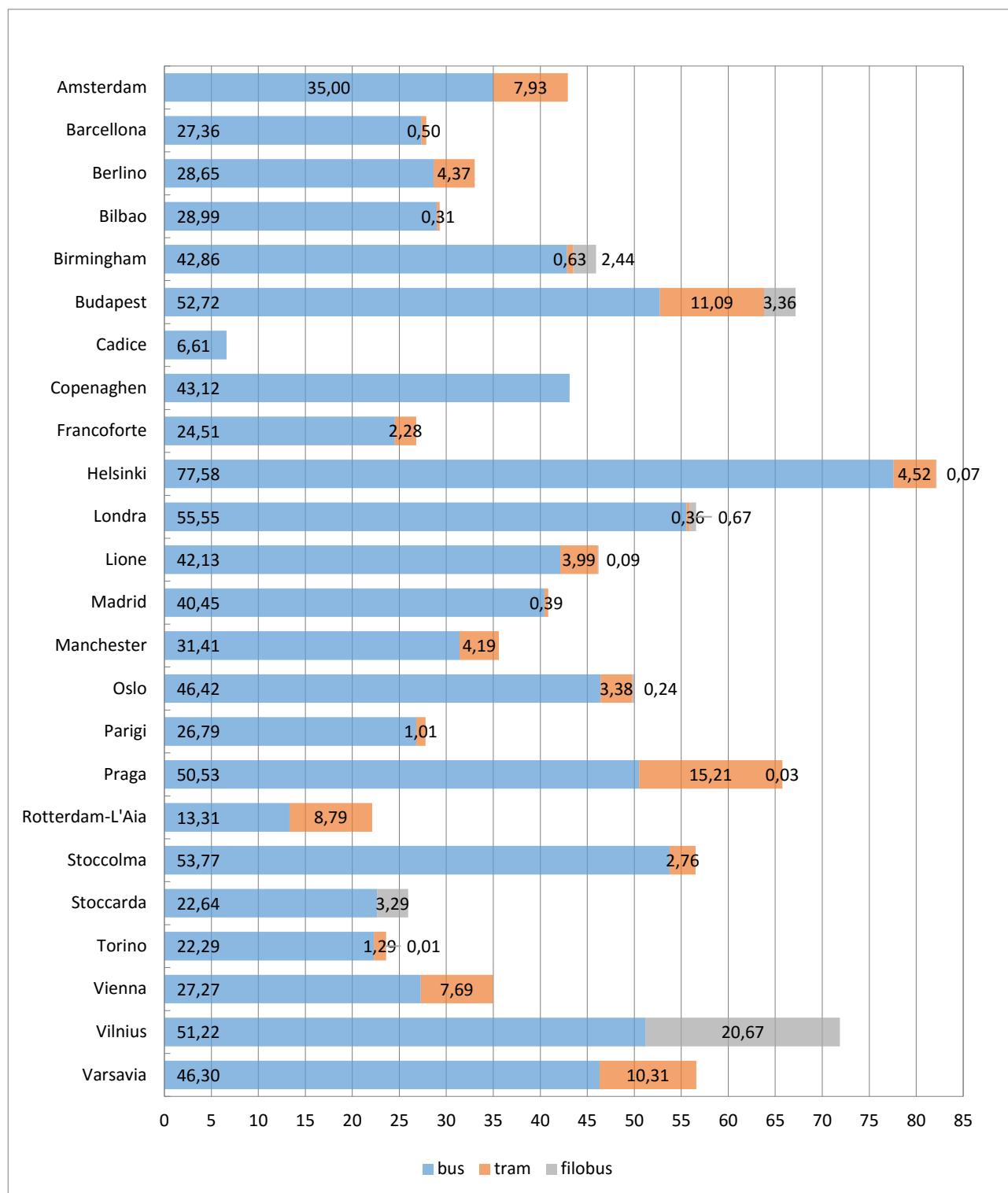
7. I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA E NON DI LINEA

7.1. Situazione europea

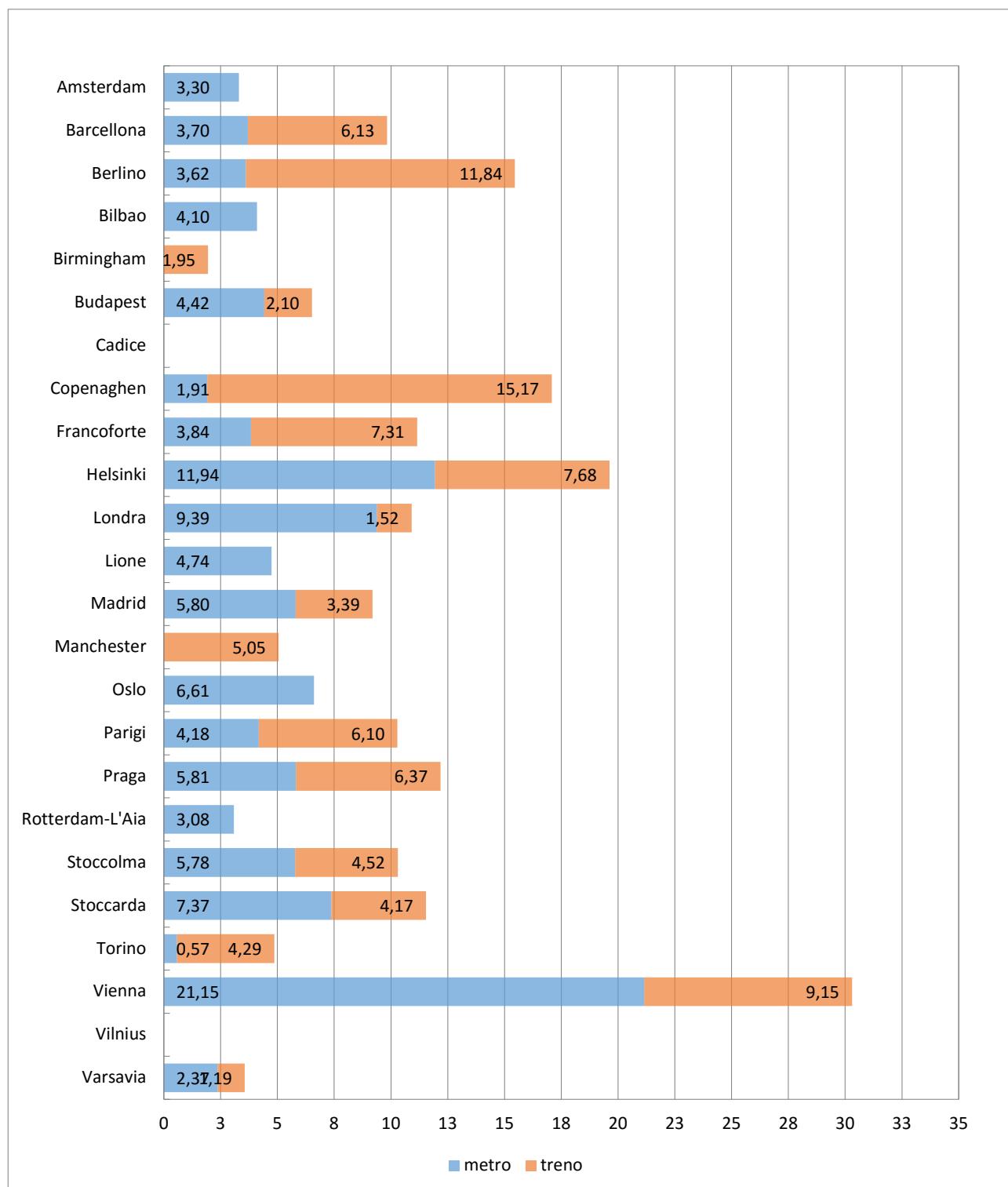
Figura 93. Domanda di trasporto pubblico (viaggi/abitante) per tipologia di mezzo nelle città europee



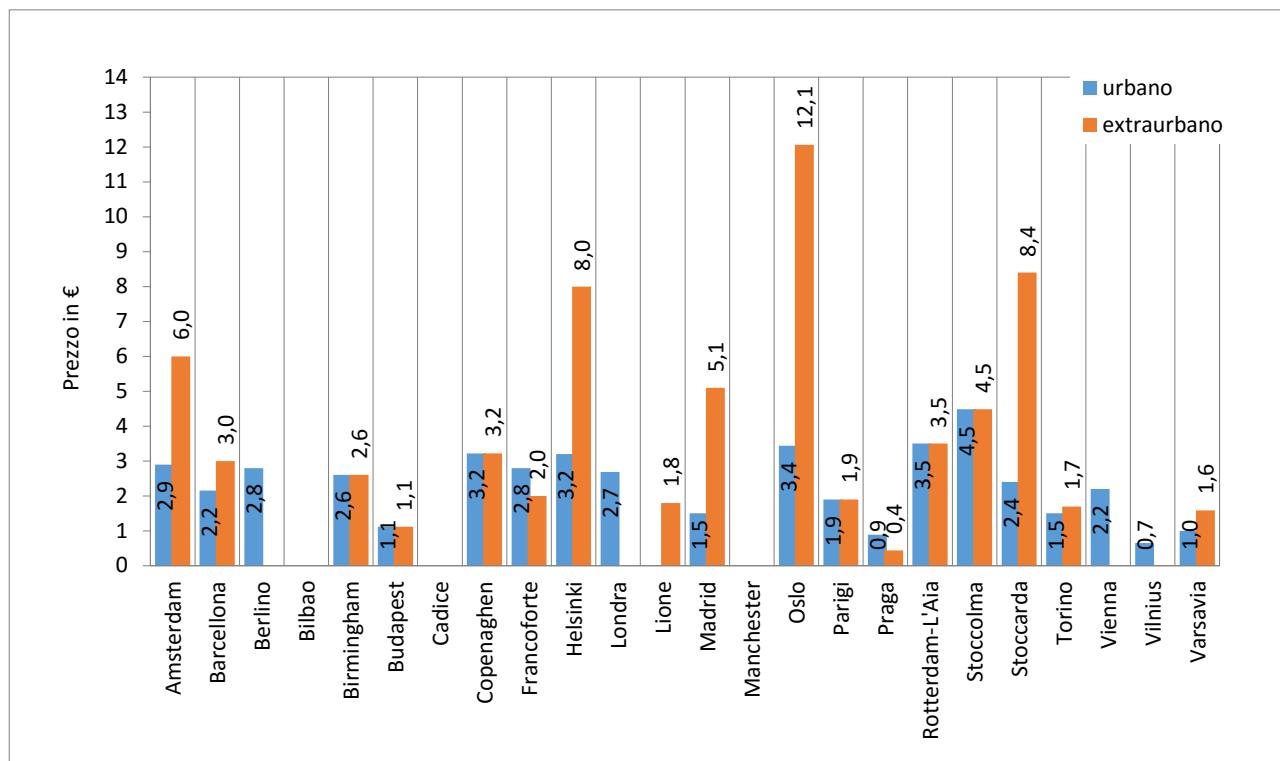
Fonte: EMTA Barometer 2016.

Figura 94. Dotazione di bus, tram e filobus (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee

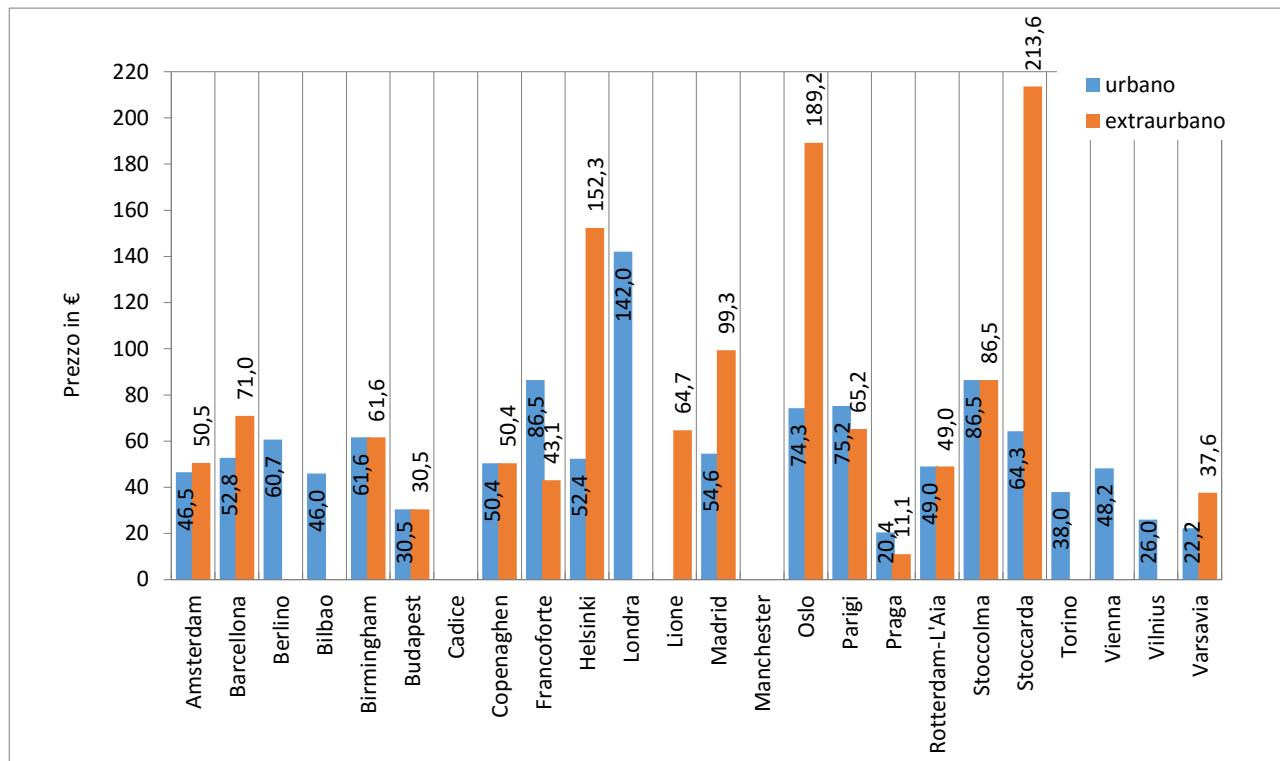
Fonte: EMTA Barometer 2016.

Figura 95. Dotazione di metro e treno (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee

Fonte: EMTA Barometer 2016. I dati di Cadice e Vilnius non sono disponibili.

Figura 96. Prezzi del biglietto di corsa singola per il trasporto pubblico in alcune città europee

Fonte: EMTA Barometer 2016. I dati non rappresentati non sono disponibili.

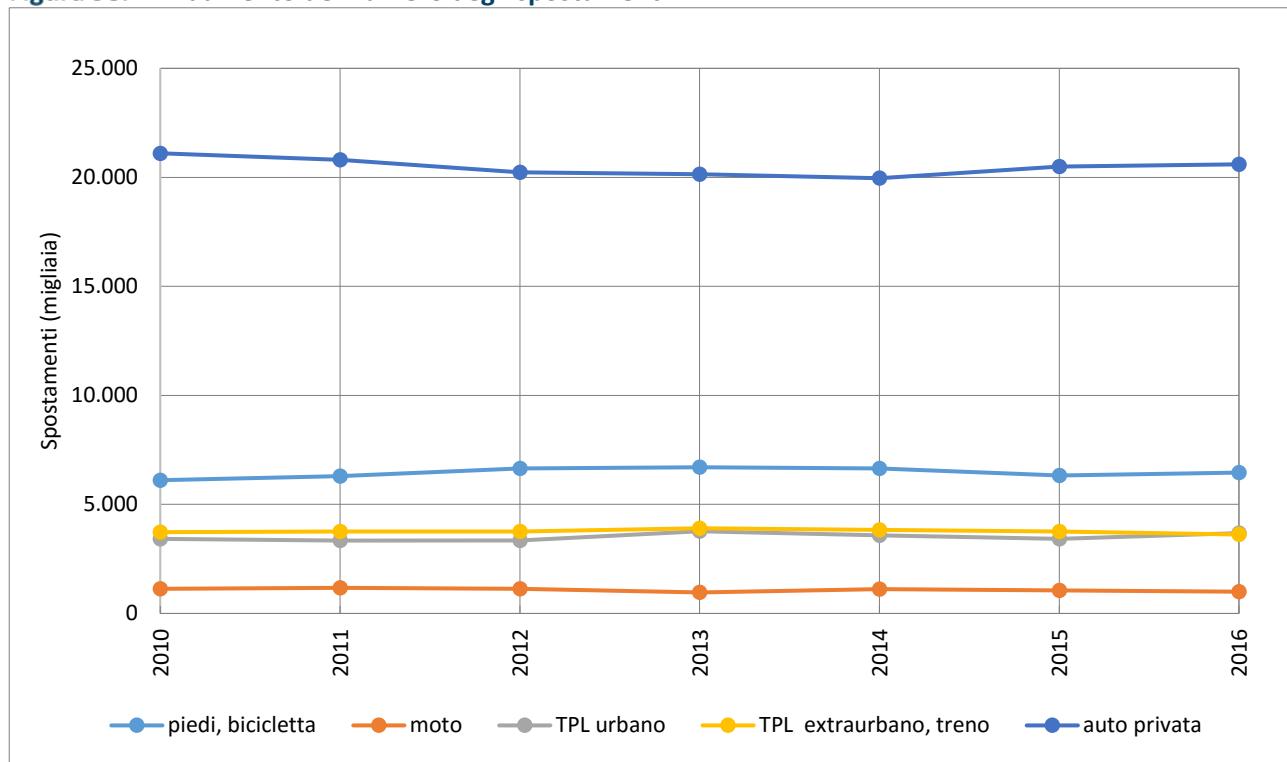
Figura 97. Prezzi dell'abbonamento mensile al trasporto pubblico in alcune città europee

Fonte: EMTA Barometer 2016. I dati non rappresentati non sono disponibili.

7.2. Situazione italiana

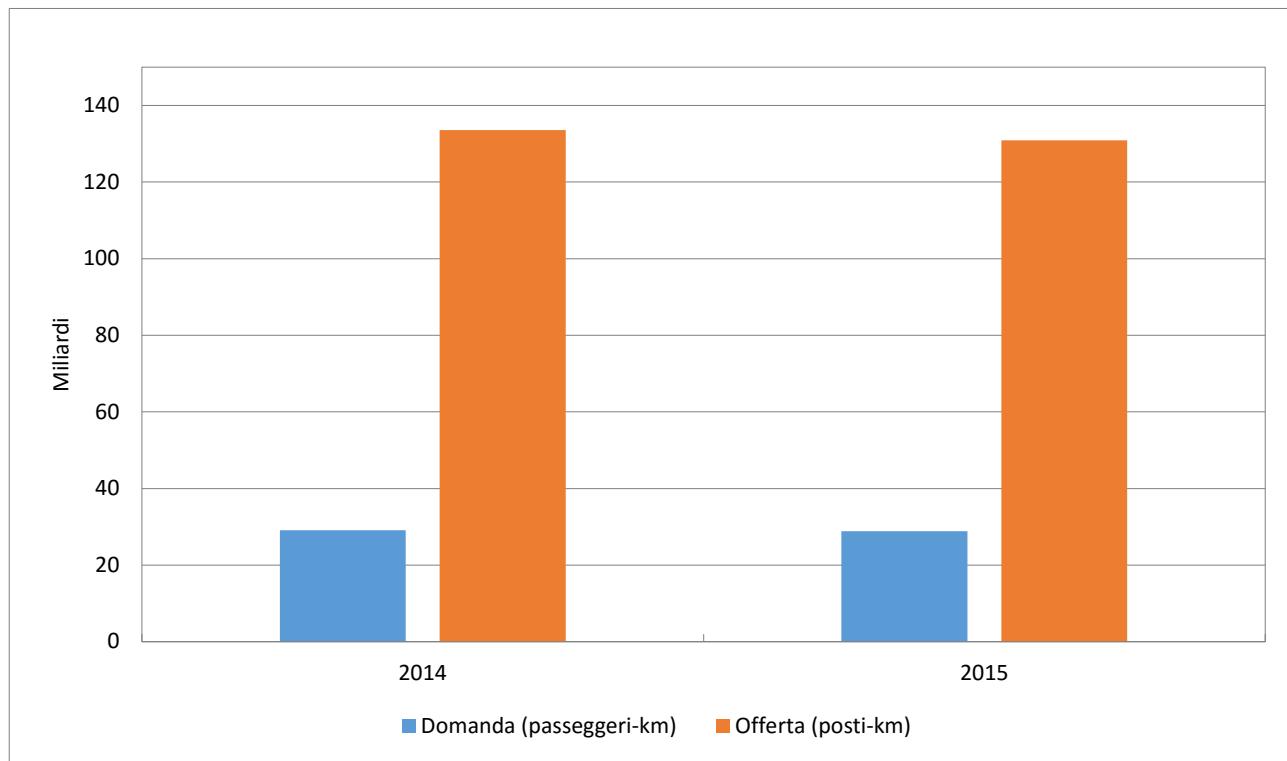
7.2.1. Domanda

Figura 98. Andamento del numero degli spostamenti



Fonte: Elaborazioni ART su dati ISTAT.

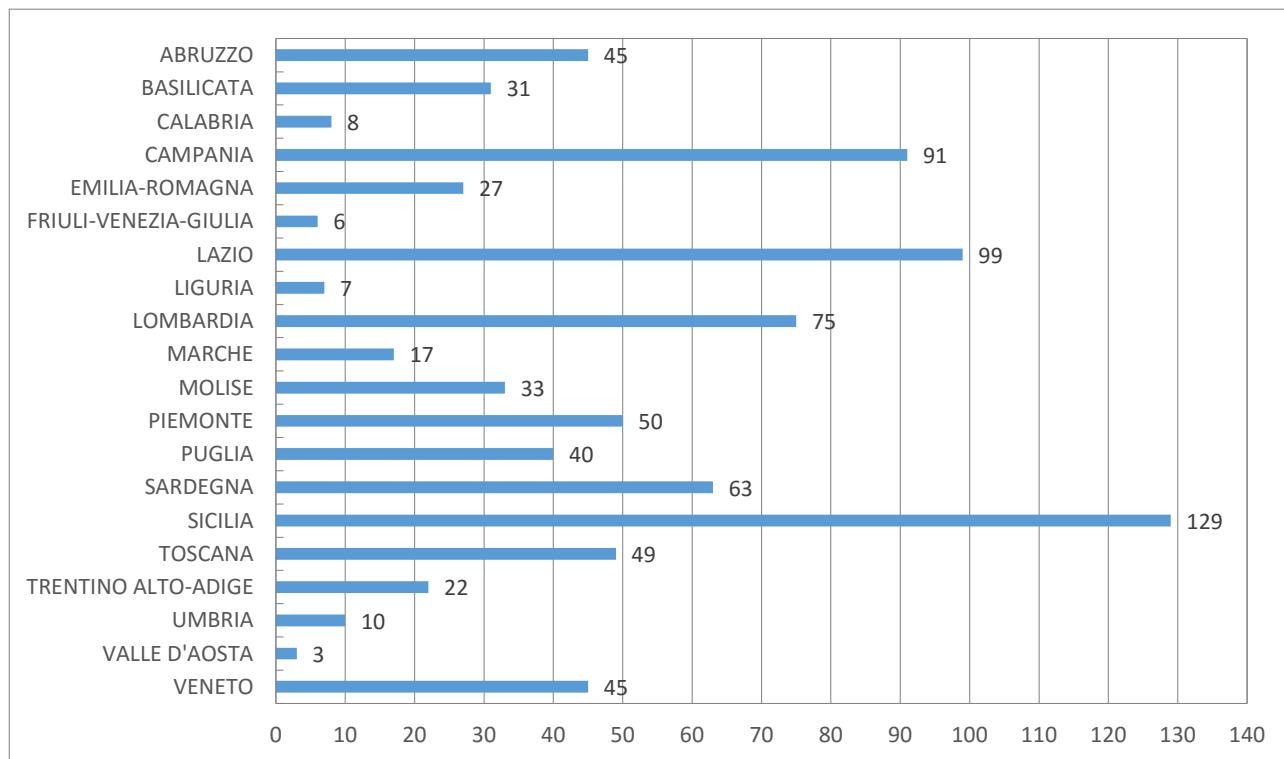
Figura 99. Confronto tra domanda e offerta nazionale di servizi di TPL



Fonte: Istat, elaborazione ART

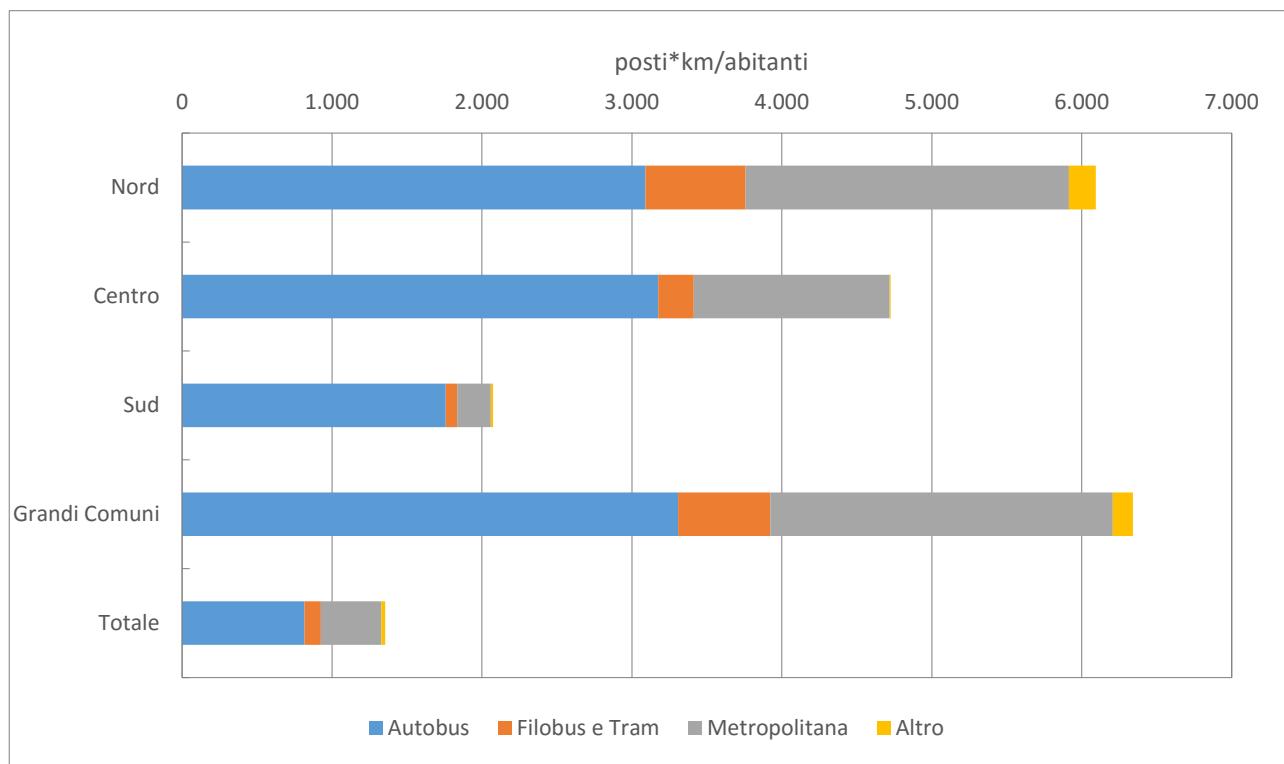
7.2.2. Offerta

Figura 100. Numero di imprese operanti nel TPL per regione, anno 2016



Fonte: Osservatorio TPL.

Figura 101. Ripartizione percentuale regionale di produzione servizi svolti con Autolinee, Filovie e autoservizi sostitutivi in bus-km, 2015



Fonte: Elaborazioni ART su dati ISTAT. "Grandi Comuni": comprende le città con oltre 200.000 abitanti e i centri delle città metropolitane.

7.2.3. 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 25. Evoluzione costi e proventi della produzione per le autolinee

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Costi totali	5.595,13	6.846,15	6.885,25	7.047,13	7.059,44	6.923,26	6.486,35	6.580,56
Proventi totali	2.429,64	3.679,35	3.973,12	4.124,21	4.204,70	4.140,42	3.888,41	4.057,80
Proventi/Costi	43,4	53,7	57,7	58,5	59,6	59,8	59,9	61,7

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2015-2016 (i dati in corsivo sono provvisori).

Tabella 26. Ammontare importi TPL regioni a statuto ordinario, 2015-2016

Regione	Corrispettivi totali 2015	Fondo TPL 2015	Corrispettivi totali 2016	Fondo TPL 2016
Abruzzo	176.053.762	132.440.000	197.370.860	122.613.796
Basilicata	107.555.789	76.310.000	129.325.692	68.396.250
Calabria	209.239.491	210.730.000	216.732.707	195.088.122
Campania	666.710.755	545.030.000	924.509.720	520.689.189
Emilia-Romagna	406.447.070	363.360.000	415.642.803	357.861.985
Lazio	1.143.336.046	574.580.000	1.808.896.947	514.957.578
Liguria	256.452.423	200.880.000	254.971.140	197.842.398
Lombardia	1.662.577.436	854.720.000	1.713.543.127	841.800.009
Marche	115.391.603	106.840.000	281.439.203	102.068.251
Molise	60.161.780	34.960.000	53.935.791	32.362.749
Piemonte	529.791.041	483.980.000	525.618.190	476.664.406
Puglia	463.076.094	398.310.000	468.660.685	392.290.442
Toscana	533.842.033	434.750.000	537.168.336	428.173.622
Umbria	108.134.785	99.950.000	121.100.785	92.530.113
Veneto	372.044.321	407.180.000	487.187.054	401.018.783
Totale	6.810.814.429	4.924.020.000	8.136.103.040	4.744.357.701

Fonte: Osservatorio Nazionale per il Trasporto Pubblico Locale. “Corrispettivi totali”: somma di corrispettivi a consuntivo, corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL.

7.3. Taxi e NCC

Tabella 27. Numero licenze taxi attive al 31 dicembre nei principali comuni italiani

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ancona	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Bari	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Bergamo	35	35	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Bologna	665	665	665	706	706	706	706	706	706	706	706	706
Bolzano	50	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51
Brescia	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
Cagliari	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
Campobasso	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3
Catania	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188
Catanzaro	13	11	9	9	10	9	9	8	7	14	13	13
Firenze	594	594	654	654	654	654	654	654	654	654	654	724
Foggia	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	16
Genova	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869
L'Aquila	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
La Spezia	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45
Livorno	60	61	61	62	62	62	62	62	62	62	62	62
Messina	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
Milano	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855
Modena	75	75	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Napoli	2.372	2.372	2.372	2.372	2.371	2.371	2.370	2.370	2.369	2.365	2.365	2.365
Padova	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Palermo	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320
Parma	78	78	78	78	78	77	77	77	77	77	78	78
Perugia	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Pisa	60	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
Potenza	n.d.	4	4	4								
Prato	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Ravenna	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Reggio Calabria	74	74	74	64	64	64	64	64	75	70	65	64
Reggio Emilia	30	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	51
Rimini	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71
Roma Capitale	n.d.	n.d.	7.710	7.710	7.710	7.710	7.707	7.705	7.705	7.705	7.705	7.700
Taranto	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Torino	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.502
Trento	34	34	34	37	37	37	40	40	40	40	40	40
Trieste	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	249
Varese	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Venezia	92	92	92	92	106	120	120	120	120	120	120	120
Verona	163	163	163	165	176	177	177	177	177	177	177	177

Nota: il campione è costituito da: capoluoghi di regione e provincie autonome, centri di Città Metropolitane, capoluoghi di provincia con popolazione residente superiore a 150.000 abitanti, città limitrofe a importanti porti/aeroporti.

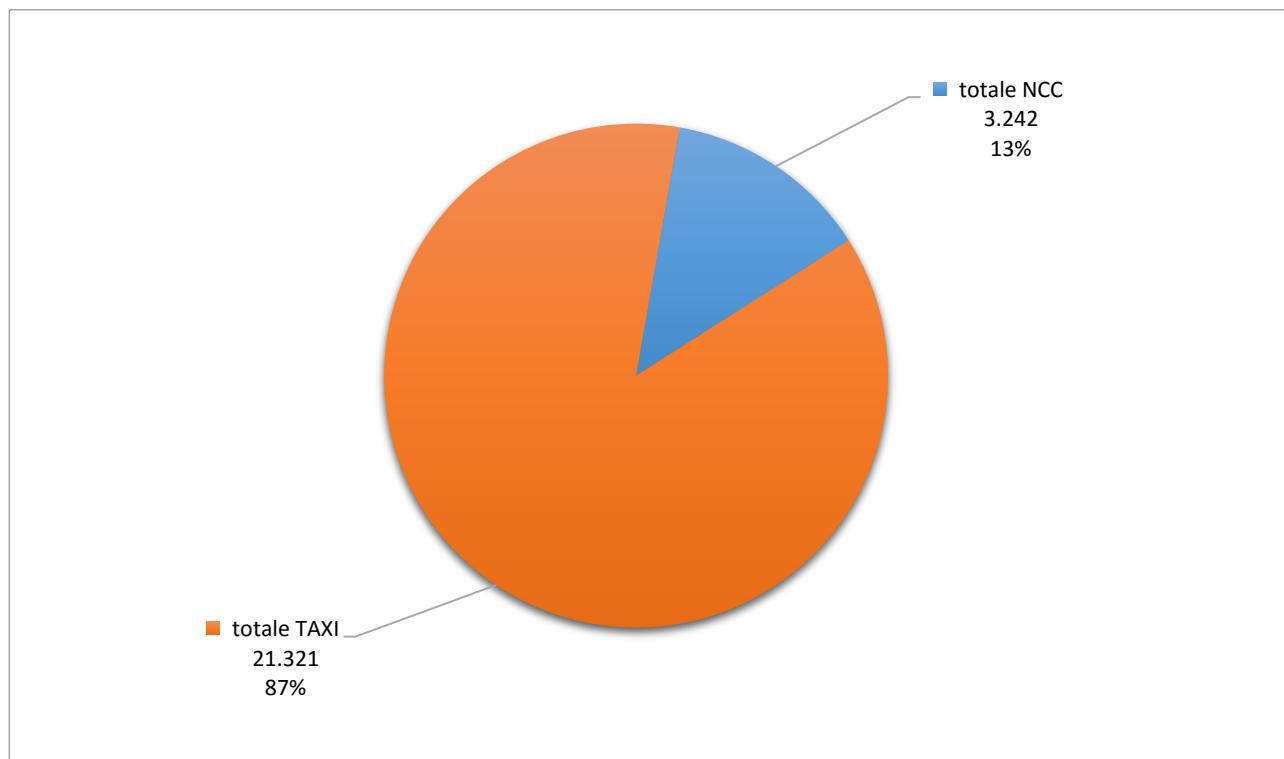
Fonte: Monitoraggio ART 2018.

Tabella 28. Numero autorizzazioni NCC attive al 31 dicembre negli comuni del campione

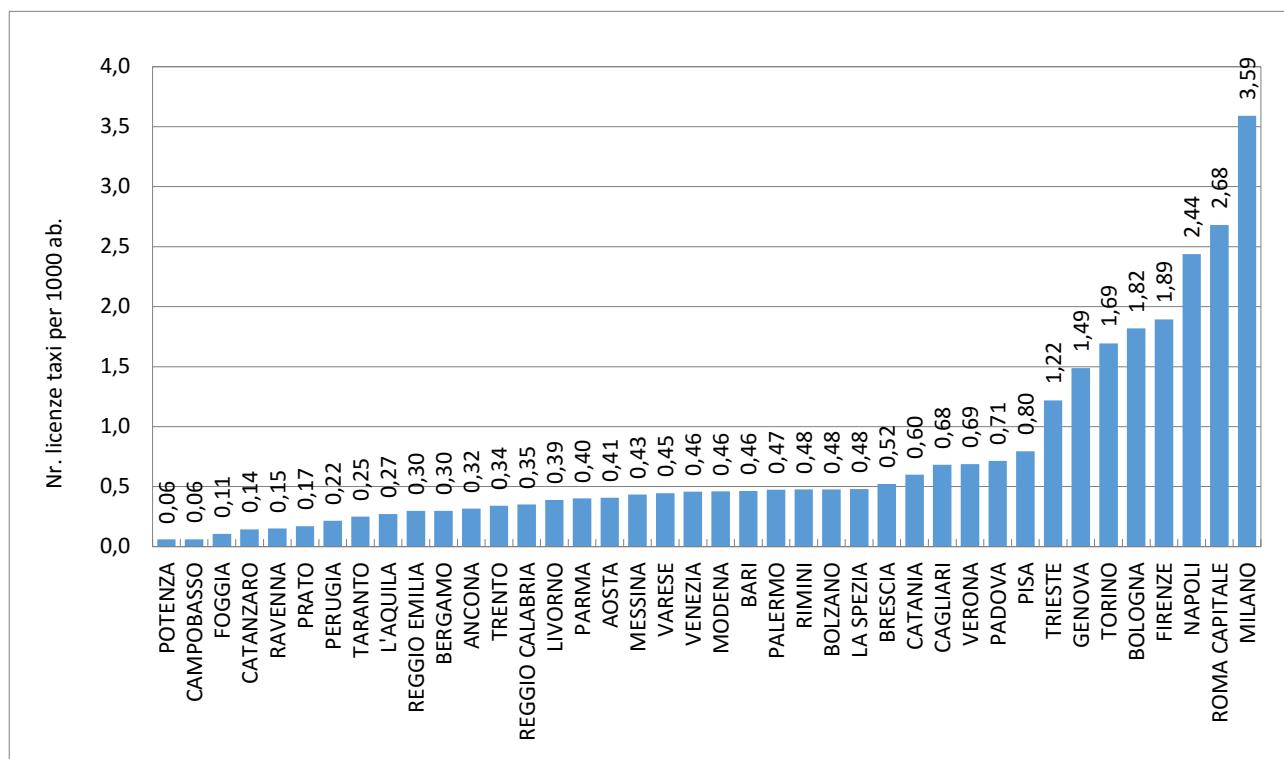
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ancona	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Bari	26	26	26	25	25	25	25	25	25	19	19	14
Bergamo	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	47	47	47	47	47
Bologna	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245
Bolzano	21	20	20	20	20	19	24	24	24	23	21	21
Brescia	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	26	26
Cagliari	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
Campobasso	10	8	7	7	7	6	6	6	5	5	5	5
Catania	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Catanzaro	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13	13	14
Firenze	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
Foggia	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Genova	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190
L'Aquila	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
La Spezia	36	36	36	36	36	36	36	36	36	46	46	46
Livorno	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Messina	19	19	19	19	19	19	19	19	18	18	18	18
Milano	205	205	204	204	204	204	204	204	204	204	203	203
Modena	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Napoli	160	160	160	160	155	154	154	154	154	154	154	154
Padova	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	10	9	9	9	9	9	9	8
Palermo	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170
Parma	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Perugia	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
Pisa	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Potenza	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	20	25
Prato	29	29	29	29	29	28	28	28	28	28	28	28
Ravenna	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
Reggio Calabria	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	28	22	26	30	25	25
Reggio Emilia	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Rimini	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Roma Capitale	n.d.	n.d.	1.025	1.025	1.025	1.025	1.025	1.025	993	993	993	993
Taranto	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	29	29
Torino	176	176	176	176	176	176	176	176	176	176	173	169
Trento	26	26	26	34	34	34	34	34	34	34	35	33
Trieste	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	37
Varese	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Venezia	108	108	108	108	115	114	102	102	102	110	116	116
Verona	87	87	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94

Nota: il campione è costituito da: capoluoghi di regione e provincie autonome, centri di Città Metropolitane, capoluoghi di provincia con popolazione residente superiore a 150.000 abitanti, città limitrofe a importanti porti/aeroporti.

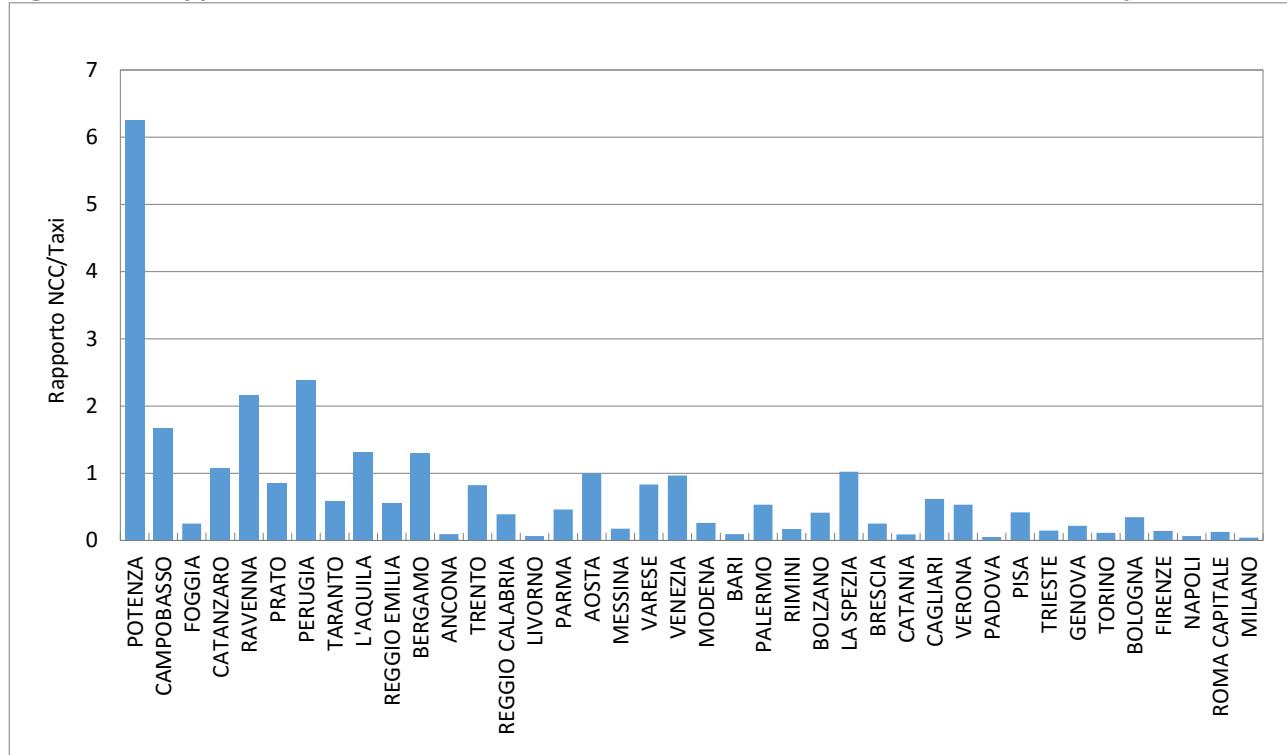
Fonte: Monitoraggio ART 2018.

Figura 102. Totale taxi e NCC nel campione di comuni esaminato

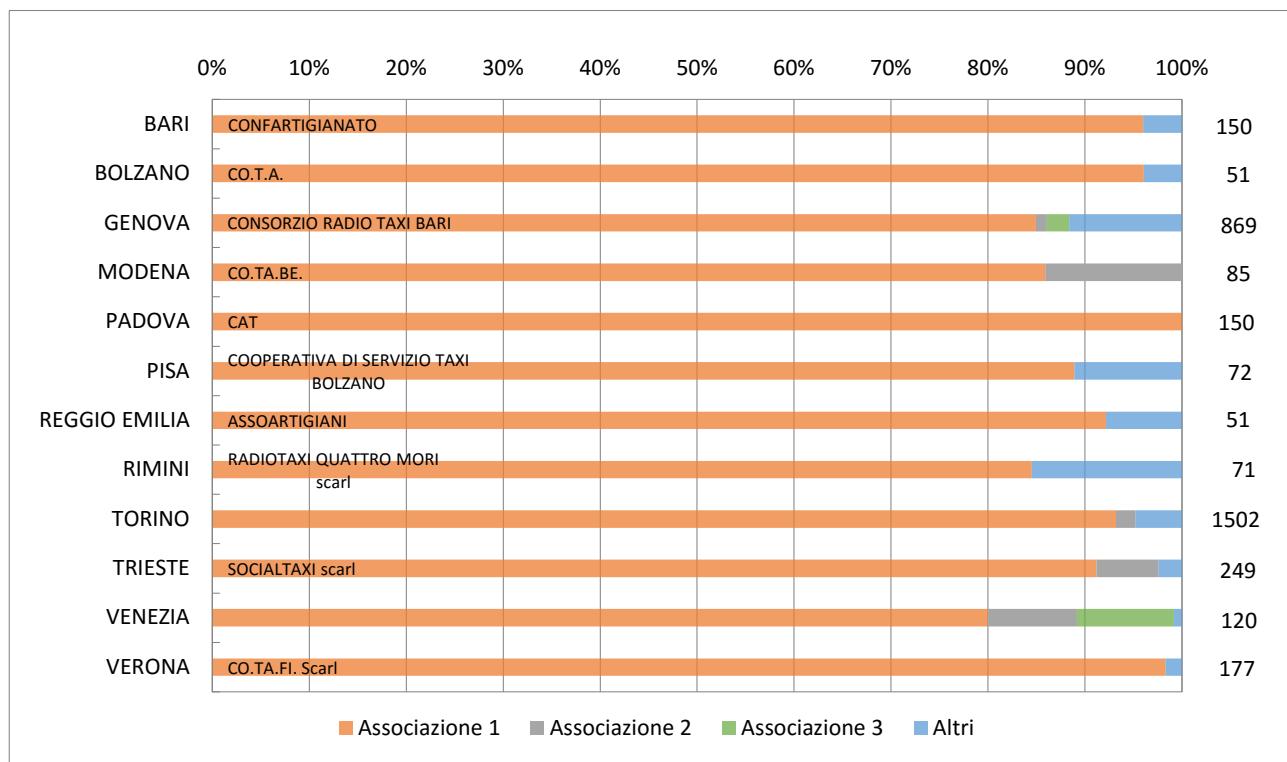
Fonte: Monitoraggio ART 2018.

Figura 103. Rapporto fra numero di taxi e popolazione residente nei comuni del campione

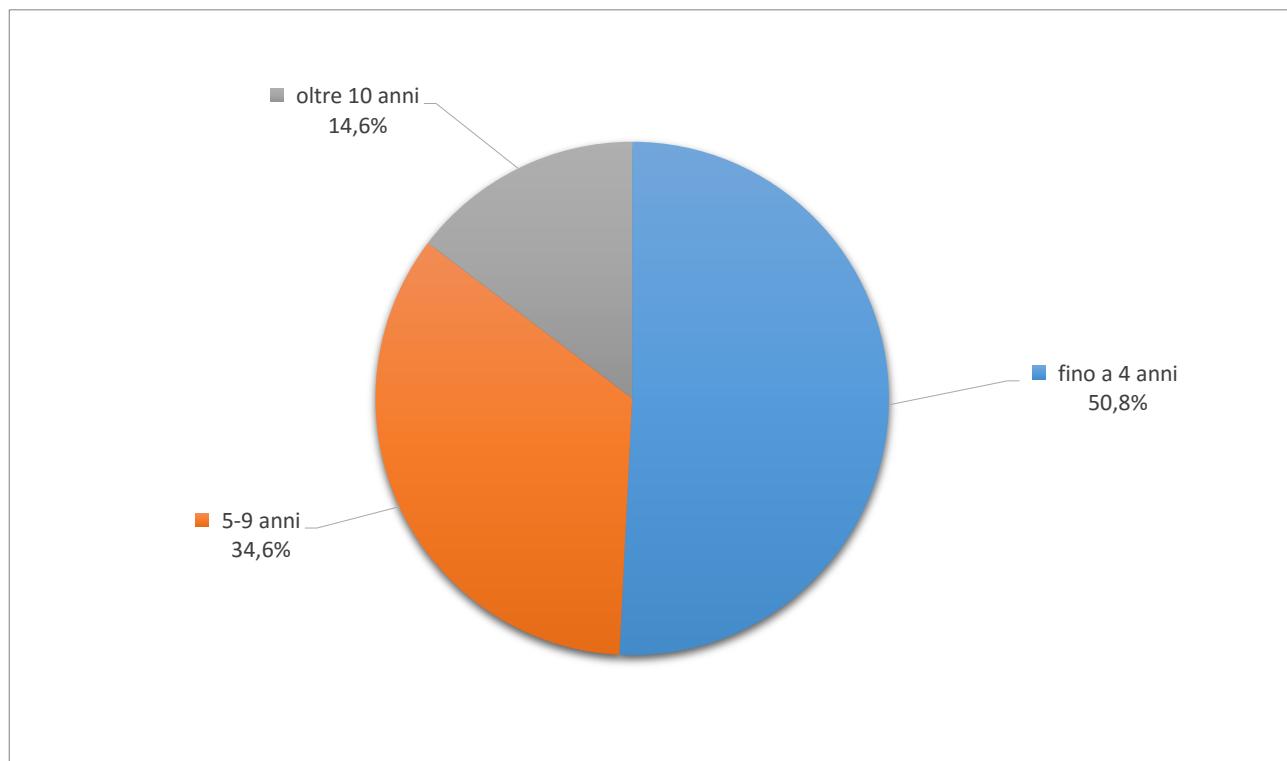
Fonte: Elaborazione ART su dati monitoraggio ART 2018; popolazione residente da dati Istat 2017.

Figura 104. Rapporto fra numero di autorizzazioni NCC e numero di taxi nei comuni del campione

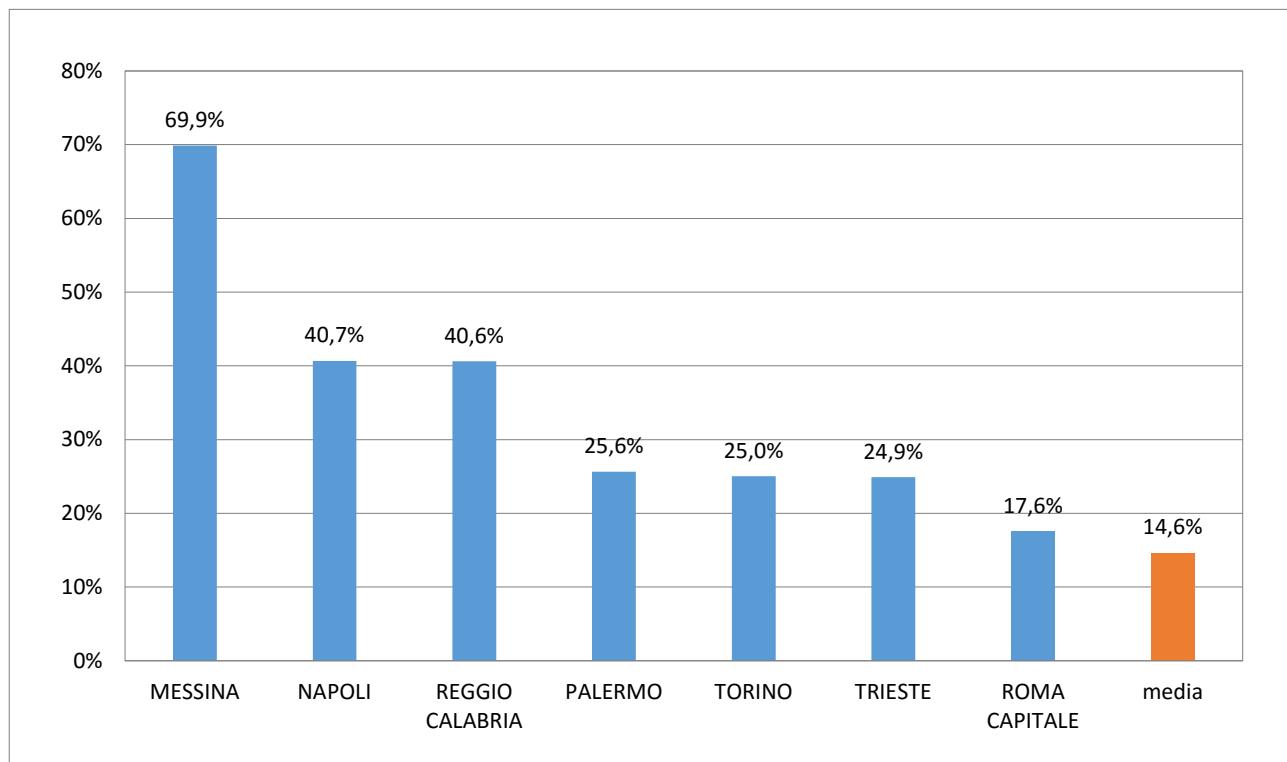
Fonte: Elaborazione ART su dati monitoraggio ART 2018.

Figura 105. Comuni con più di 50 taxi dove è preponderante un'associazione di tassisti

Fonte: Monitoraggio ART 2018.

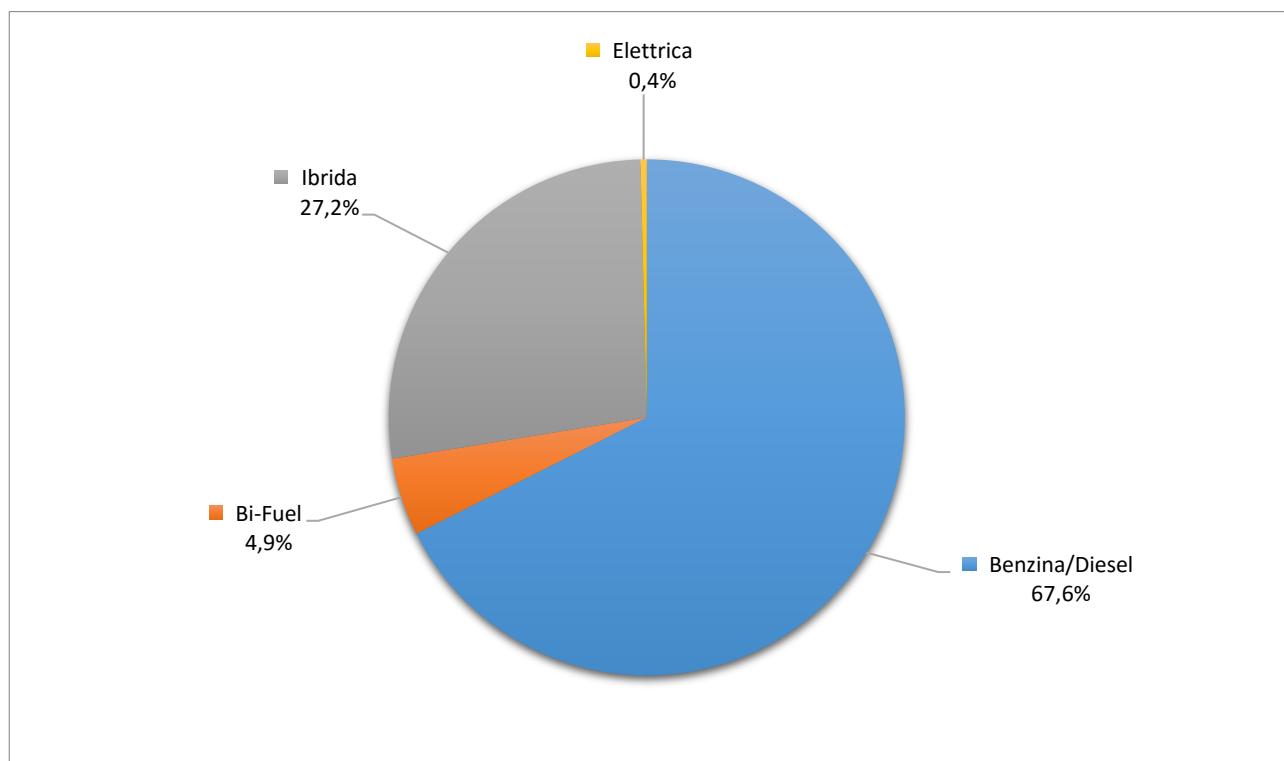
Figura 106. Vetustà delle autovetture per il servizio di taxi nel campione di comuni esaminato

Fonte: Monitoraggio ART 2018. Non comprende Catanzaro perché dati non disponibili.

Figura 107. Comuni con più di 50 taxi dove l'aliquota di taxi vetusti è superiore alla media del campione

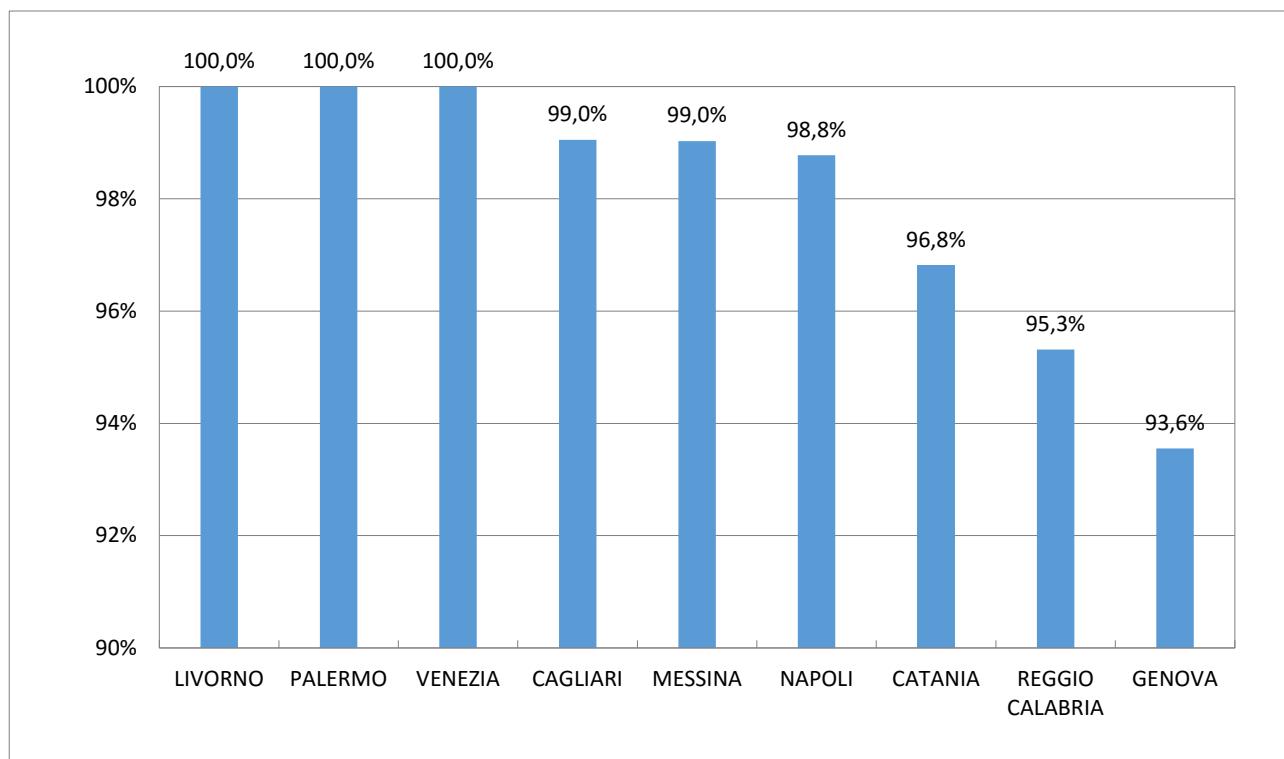
Fonte: Monitoraggio ART 2018.

Figura 108. Tipo di motorizzazione delle autovetture per il servizio di taxi nel campione di comuni esaminato



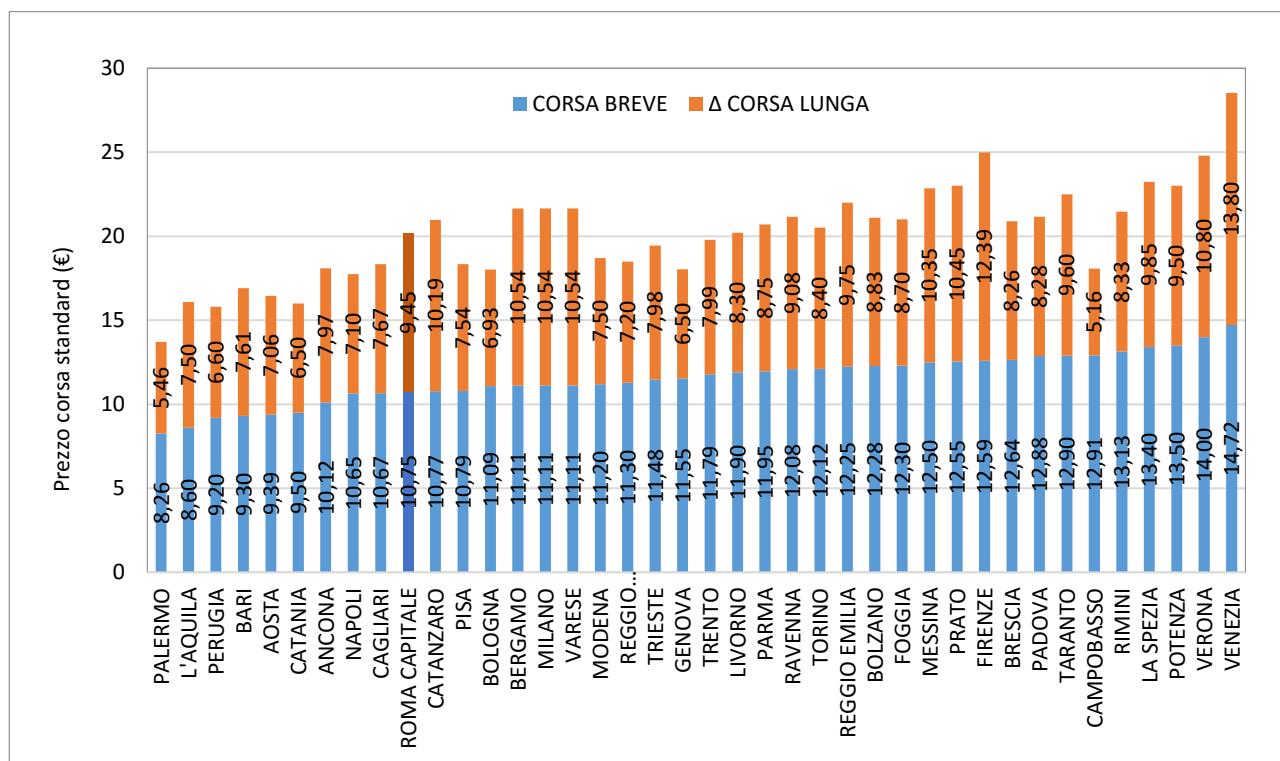
Fonte: Monitoraggio ART 2018. Non comprende Catanzaro perché dati non disponibili.

Figura 109. Comuni con più di 50 taxi dove oltre il 90% delle autovetture per il servizio di taxi ha motorizzazione a benzina o diesel



Fonte: Monitoraggio ART 2018.

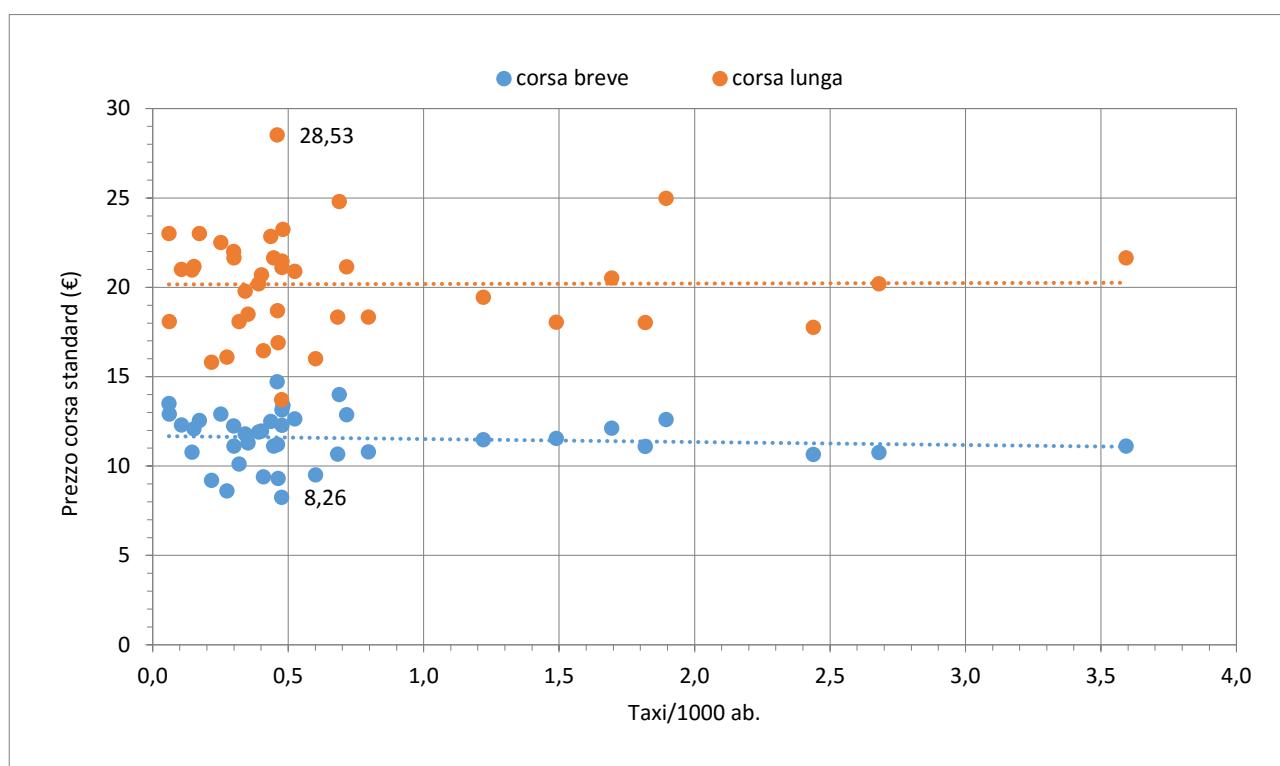
Figura 110. Simulazione costo di una corsa urbana standard “breve” e di una corsa urbana standard “lunga” di una persona senza bagagli in un mattino di giorno feriale



Nota: percorrenza “breve” = 5 km + soste 5 minuti; percorrenza “lunga” = 10 km + soste 10 minuti.

Fonte: Elaborazione ART su dati monitoraggio ART 2018.

Figura 111. Prezzo della corsa standard rispetto alla dotazione di taxi dei comuni del campione esaminato



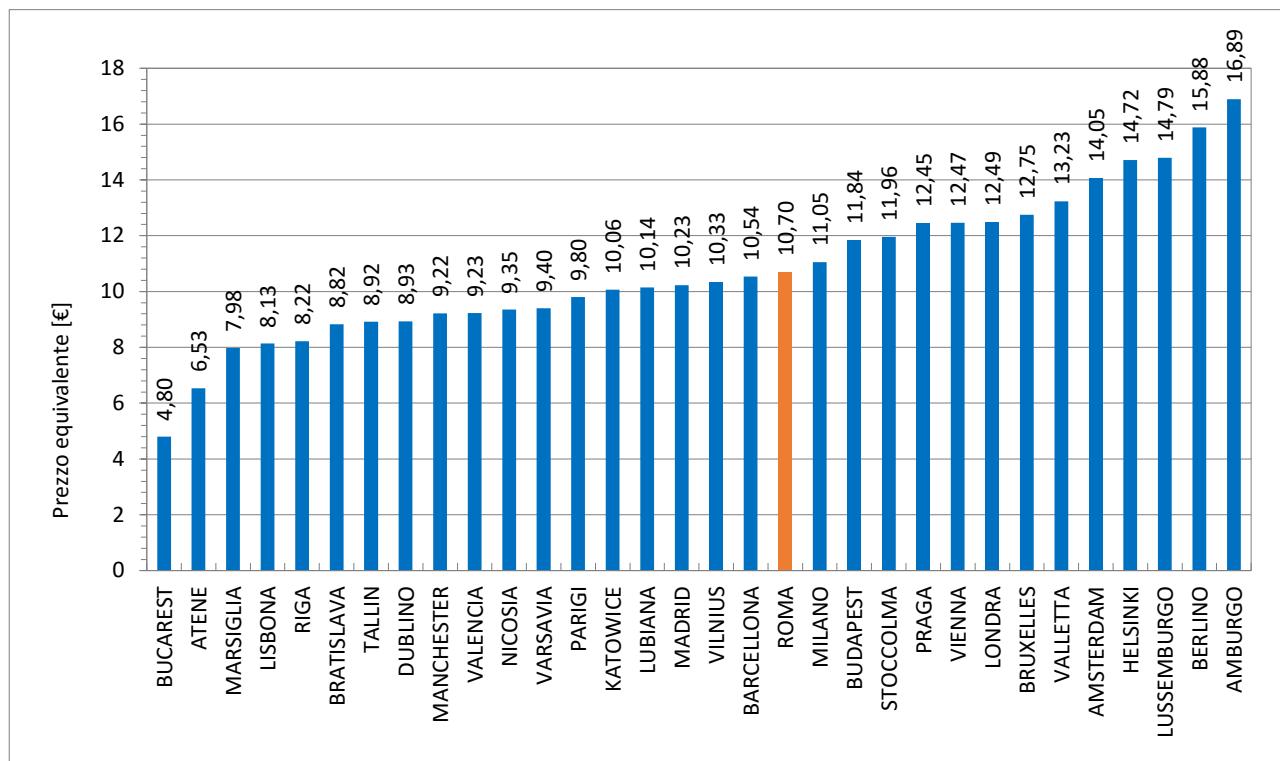
Fonte: Elaborazione ART su dati monitoraggio ART 2018.

Tabella 29. Tariffe taxi nelle capitali europee dell'Eurozona e nelle città dell'EU-28 con almeno 2 milioni di abitanti nell'area metropolitana

	CITTÀ	POPOLAZIONE (milioni di abitanti)	IMPORTI		
			INIZIO CORSA	KILOMETRICO	ORARIO
* Paese dell'Eurozona					
# Tariffa articolata in fasce/zona					
	LONDRA #	14,03	2,60 GBP	1,70 GBP	28,57 GBP
	* PARIGI #	12,01	2,60	1,06	32,10
	* MADRID	6,38	2,40	1,05	20,50
	* BARCELLONA	5,45	2,15	1,13	22,10
	* BERLINO #	5,01	3,90	2,00	30,00
	* ROMA #	4,32	3,00	1,10	27,00
	* MILANO #	4,27	3,30	1,09	28,32
	* ATENE	3,86	1,19	0,68	10,85
	VARSAVIA	3,30	8,00 PLN	2,00 PLN	40,00 PLN
	* AMBURGO #	3,17	3,20	2,35	30,00
	* BRUXELLES	2,97	2,40	1,80	30,00
	BUDAPEST	2,97	450 HUF	280 HUF	4200 HUF
	* LISBONA	2,81	3,25	0,47	14,80
	KATOWICE	2,74	7,00 PLN	2,50 PLN	40,00 PLN
	MANCHESTER	2,72	2,30 GBP	1,22 GBP	18,60 GBP
	* VIENNA #	2,68	3,80	1,42	27,80
	PRAGA	2,55	40 CZK	28 CZK	360 CZK
	* VALENCIA	2,53	1,45	1,08	19,15
	* AMSTERDAM	2,44	2,95	2,17	21,60
	BUCAREST	2,28	1,70 RON	1,70 RON	17,00 RON
	STOCCOLMA	2,16	45,00 SEK	11,88 SEK	515,00 SEK
	* MARSIGLIA	2,00	1,90	0,99	21,08
	* DUBLINO	1,82	3,60	1,10	23,40
	* HELSINKI	1,59	5,90	1,60	47,04
	* RIGA	1,01	2,00	0,64	7,80
	* NICOSIA	0,86	3,42	0,73	13,66
	* VILNIUS	0,81	1,25	0,79	15,54
	* BRATISLAVA	0,62	5,00	-	12,00
	* TALLIN	0,57	2,90	0,58	11,00
	* LUBIANA	0,55	1,50	1,10	18,00
	* LUSSEMBURGO	0,55	2,50	2,70	30,00
	* VALLETTA #	0,39	3,50	1,40	4,20

Fonte: Indagine ART 2018; popolazione da dati Eurostat (Statistics on cities, 2016).

Figura 112. Simulazione costo di una corsa urbana standard (percorrenza 5 km + soste 5 minuti) di una persona senza bagagli in un mattino di giorno feriale nelle maggiori città europee



N.B.: i valori sono rapportati al costo effettivo della vita nei singoli Paesi attraverso l'indice dei prezzi Eurostat.

Fonte: Elaborazione ART su dati indagine ART 2018; indice dei prezzi da dati Eurostat.

Tabella 30. Confronto della dotazione di taxi tra alcune importanti città europee

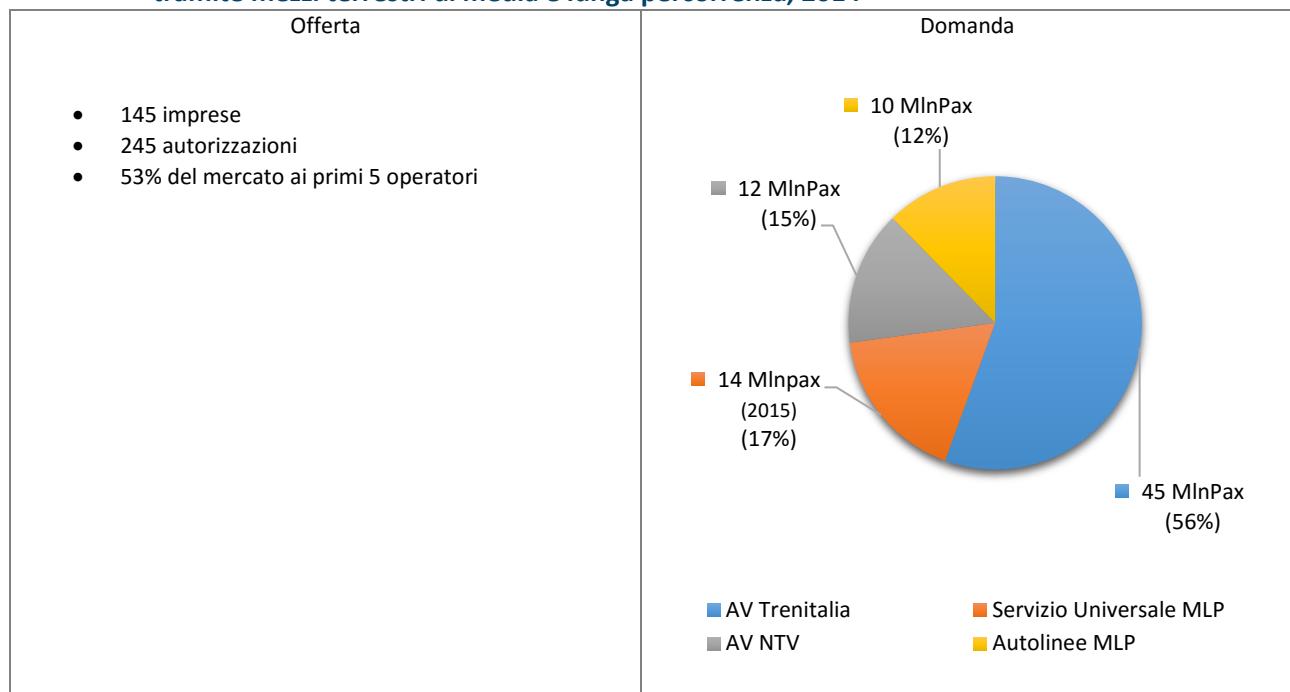
Città	Numero licenze taxi	Popolazione (milioni abitanti)	Taxi/1000 ab.
Roma	7.700	4,32	1,78
Milano	4.855	4,27	1,14
Londra	21.274	14,03	1,52
Parigi	17.924	12,01	1,49
Berlino	7.500	5,01	1,50
Madrid	15.723	6,38	2,46

Fonte: Indagine ART 2018; popolazione da dati Eurostat (Statistics on cities, 2016).

8. I SERVIZI DI TRASPORTO DI LINEA DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

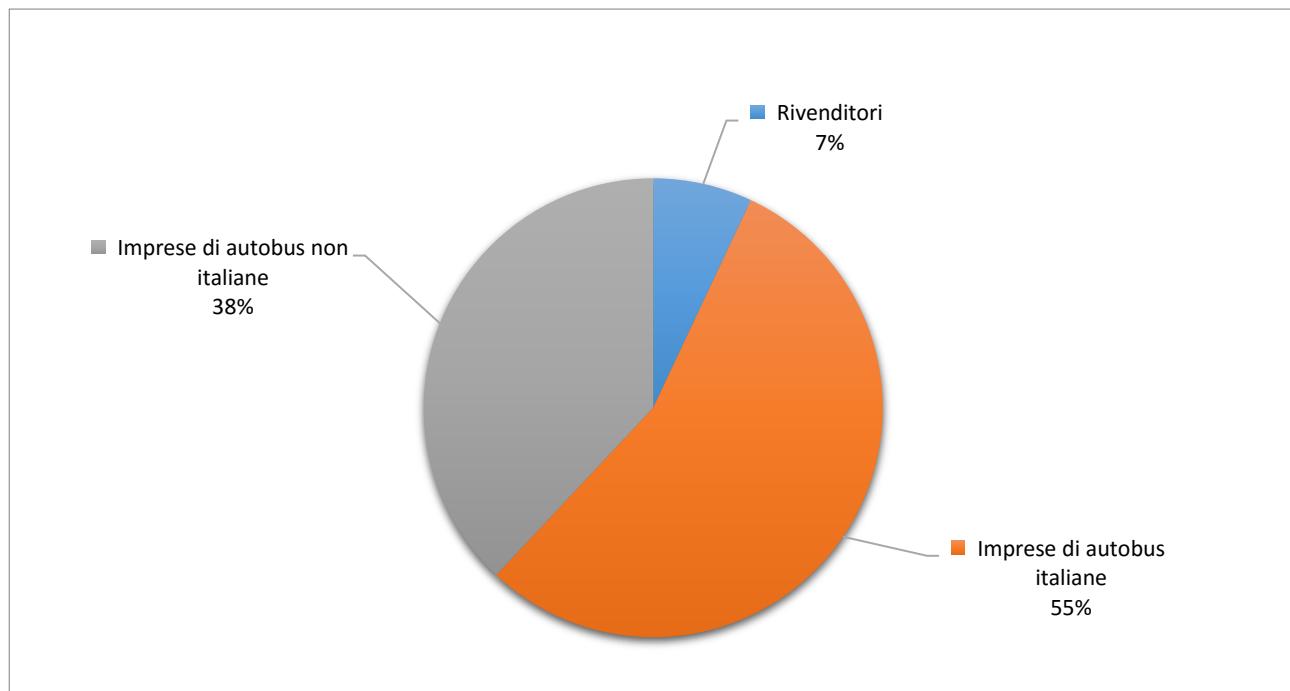
8.1. Situazione italiana

Figura 113. Quota modale del trasporto passeggeri via autobus sul totale dei passeggeri-km trasportati tramite mezzi terrestri di media e lunga percorrenza, 2014

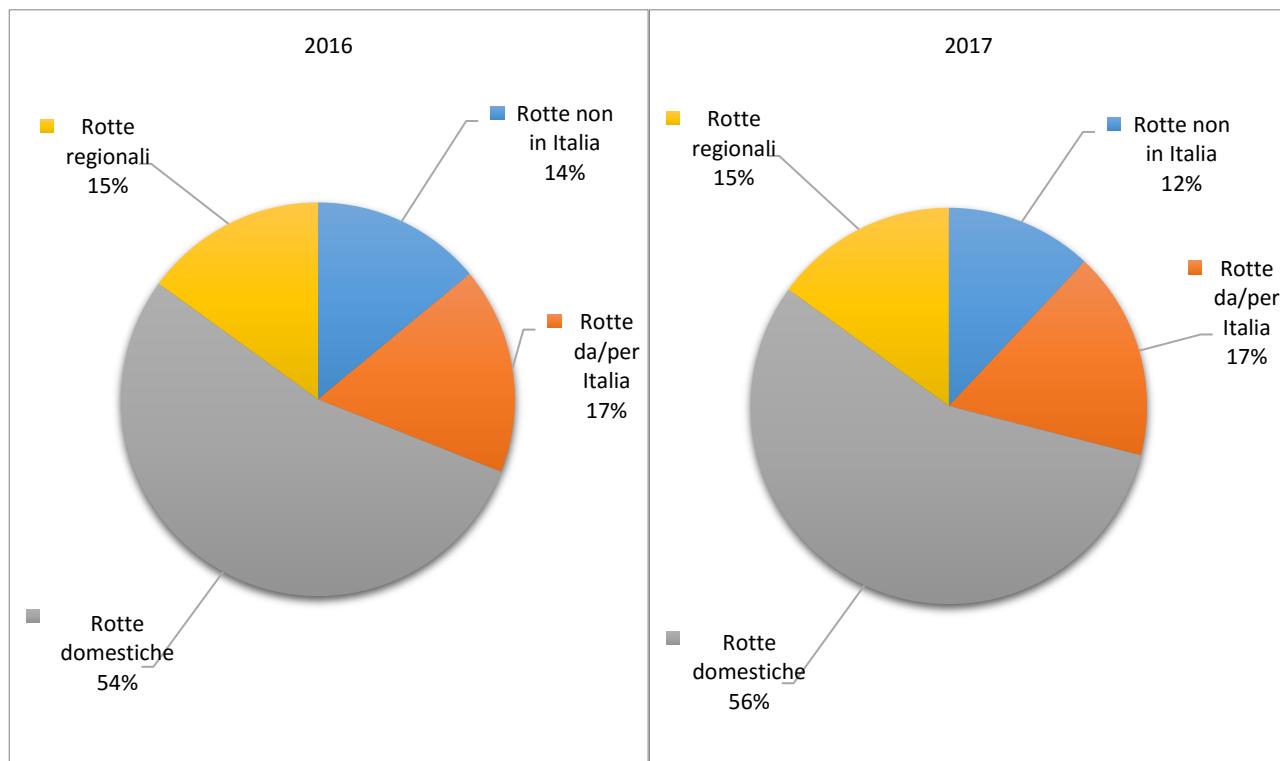


Fonte: ART su dati MIT al 31/10/2016, Trenitalia, NTV, Checkmybus - Anno 2016.

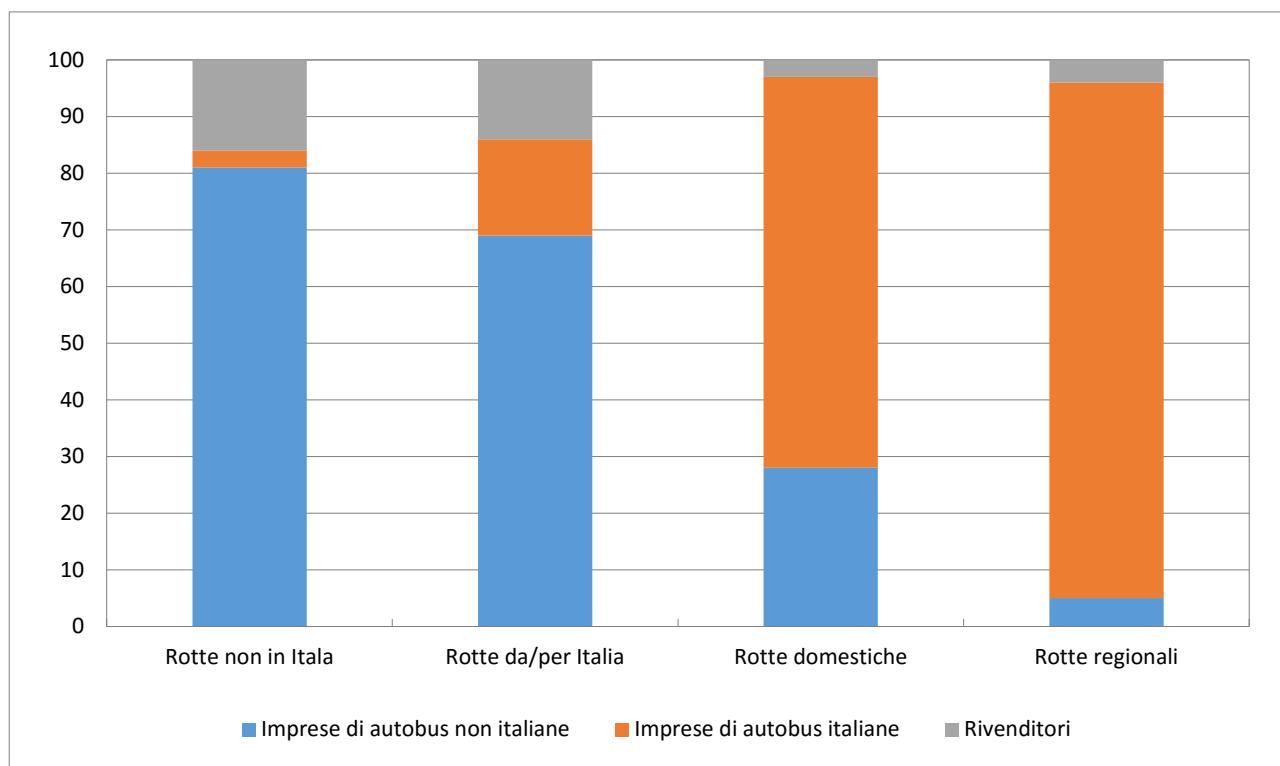
Figura 114. Nazionalità operatore per le autolinee a lunga percorrenza



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 115. 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 e 2/17 & Checkmybus, Milano.

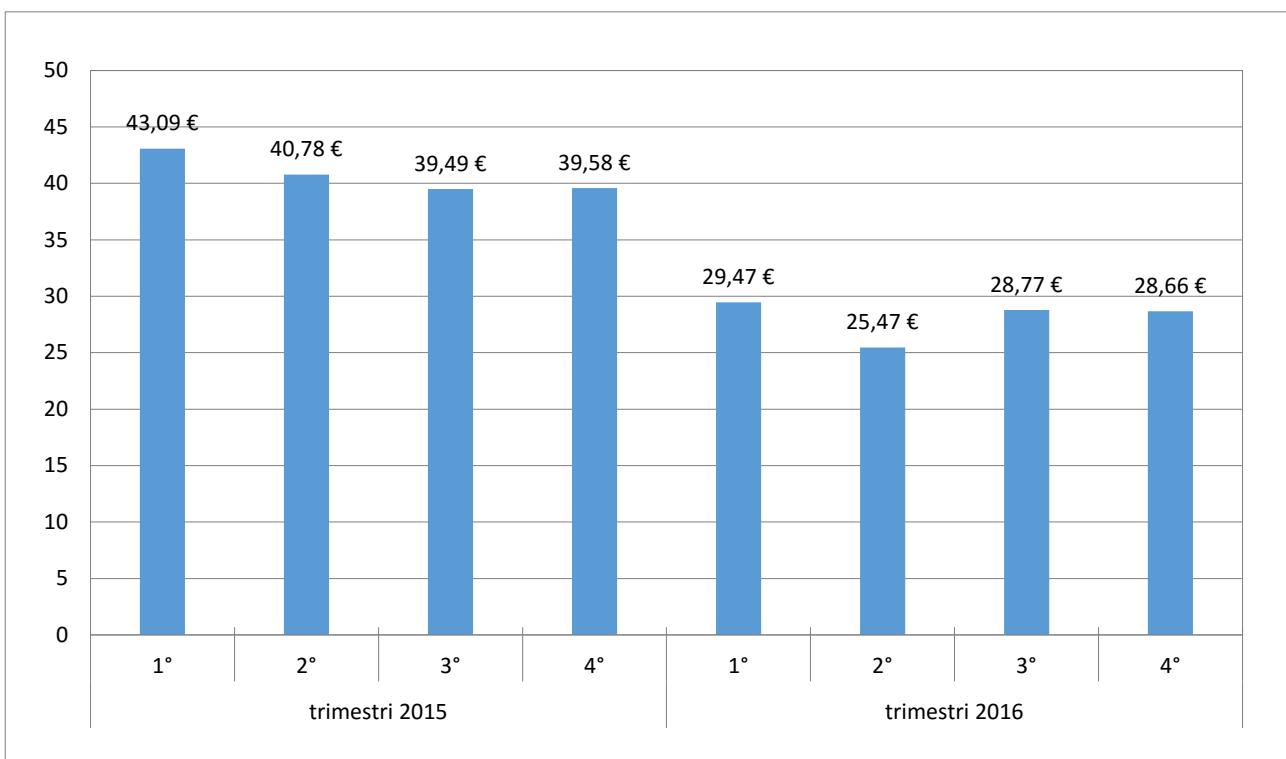
Figura 116. Distribuzione del traffico per tipologia di itinerario per le autolinee a lunga percorrenza

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.

Tabella 31. Evoluzione della classifica delle origini dei viaggi con autobus a media e lunga percorrenza

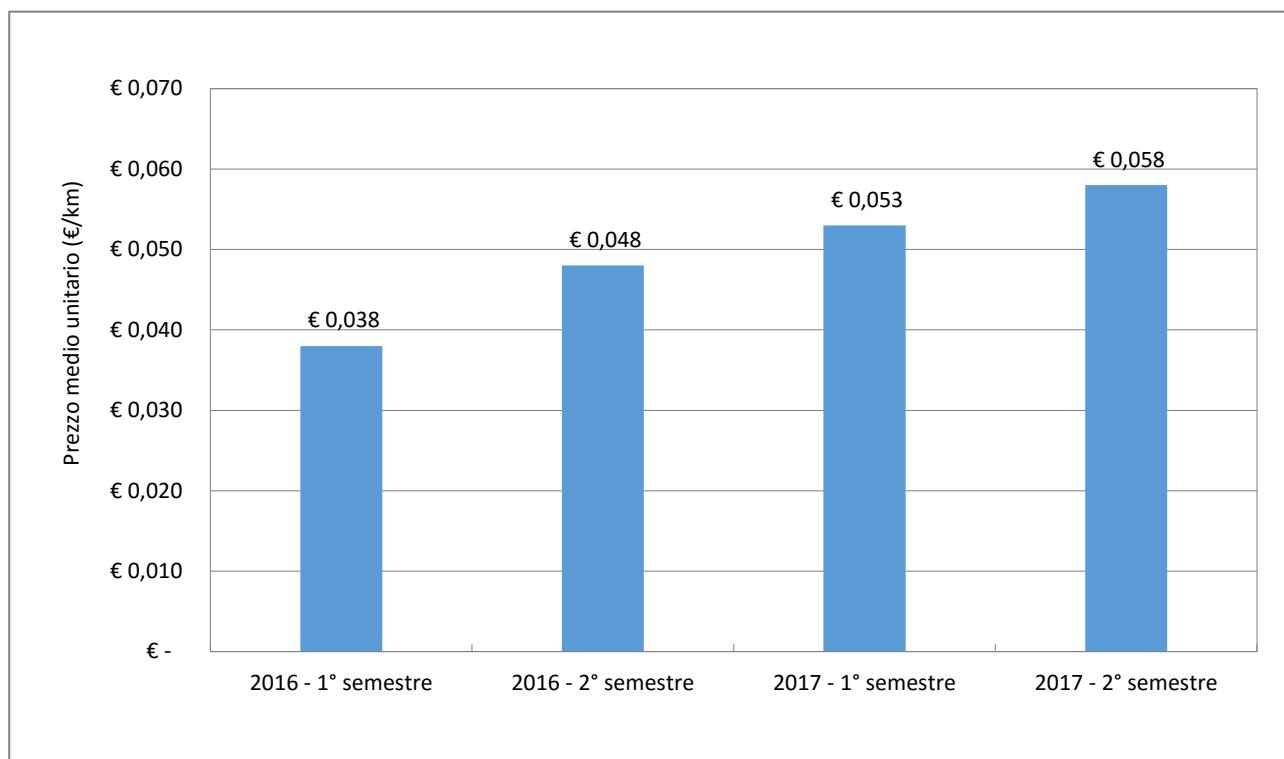
	2016 – II semestre	2017 – I semestre	2017 – II semestre
1	Milano	Roma	Roma
2	Roma	Milano	Milano
3	Napoli	Napoli	Napoli
4	Bologna	Torino	Bologna
5	Torino	Bari	Bari
6	Firenze	Firenze	Lamezia Terme (CZ)
7	Pescara	Bologna	Firenze
8	Bari	Fisciano (SA)	Torino
9	Bergamo	Pescara	Pescara
10	Genova	Taranto	Catania

Fonte: Beria, P., Nistri, D., Laurino, A. (2017), "Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia"; TRASPOL Report 1/17, 2/17 e 1/18; [CheckMyBus](#), Milano.

Figura 117. Riduzione del prezzo medio dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2015-2016

Fonte: [CheckMyBus](#) (al 7 giugno 2017).

Figura 118. Crescita del prezzo medio unitario dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2016-2017



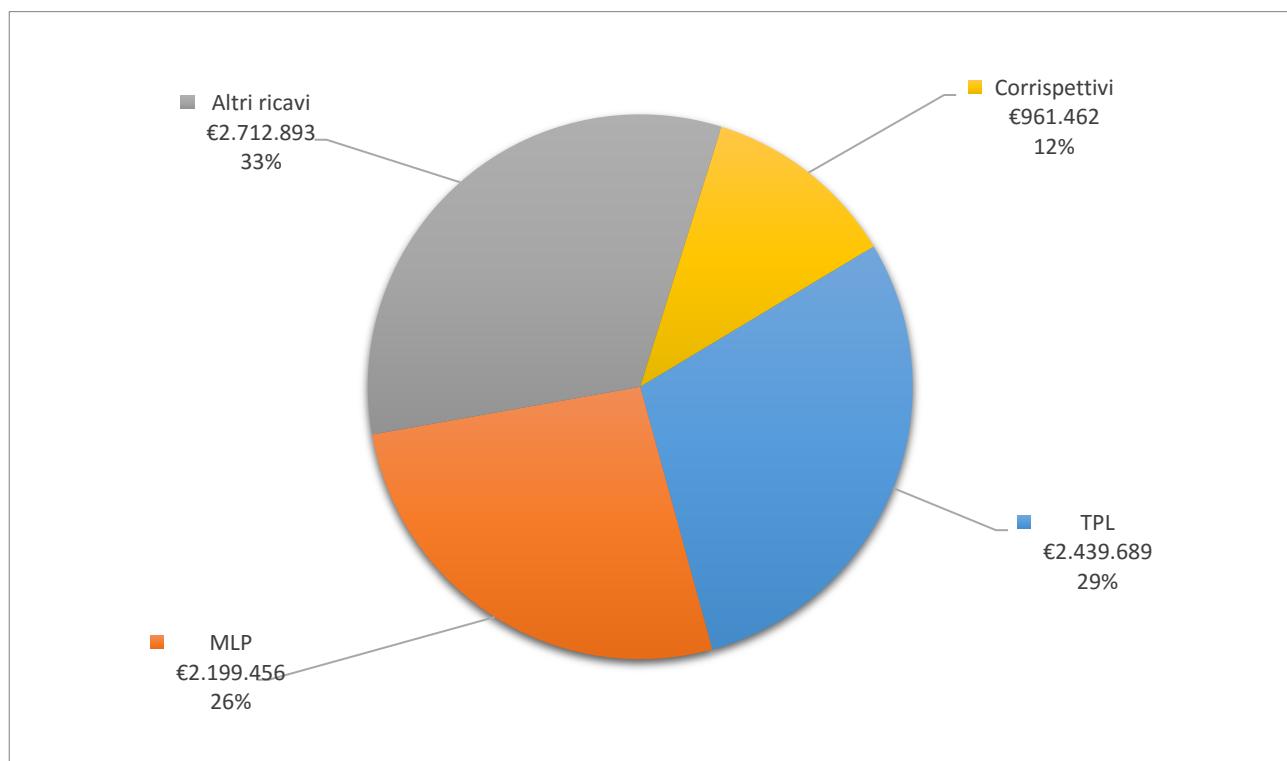
Fonte: Beria, P., Nistri, D., Laurino, A. (2017), "Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2016". TRASPOL Report 1/17; [CheckMyBus](#), Milano.

Figura 119. Passeggeri di servizi autobus a mercato in transito nel 2016 da autostazioni con almeno 40.000 pax/anno



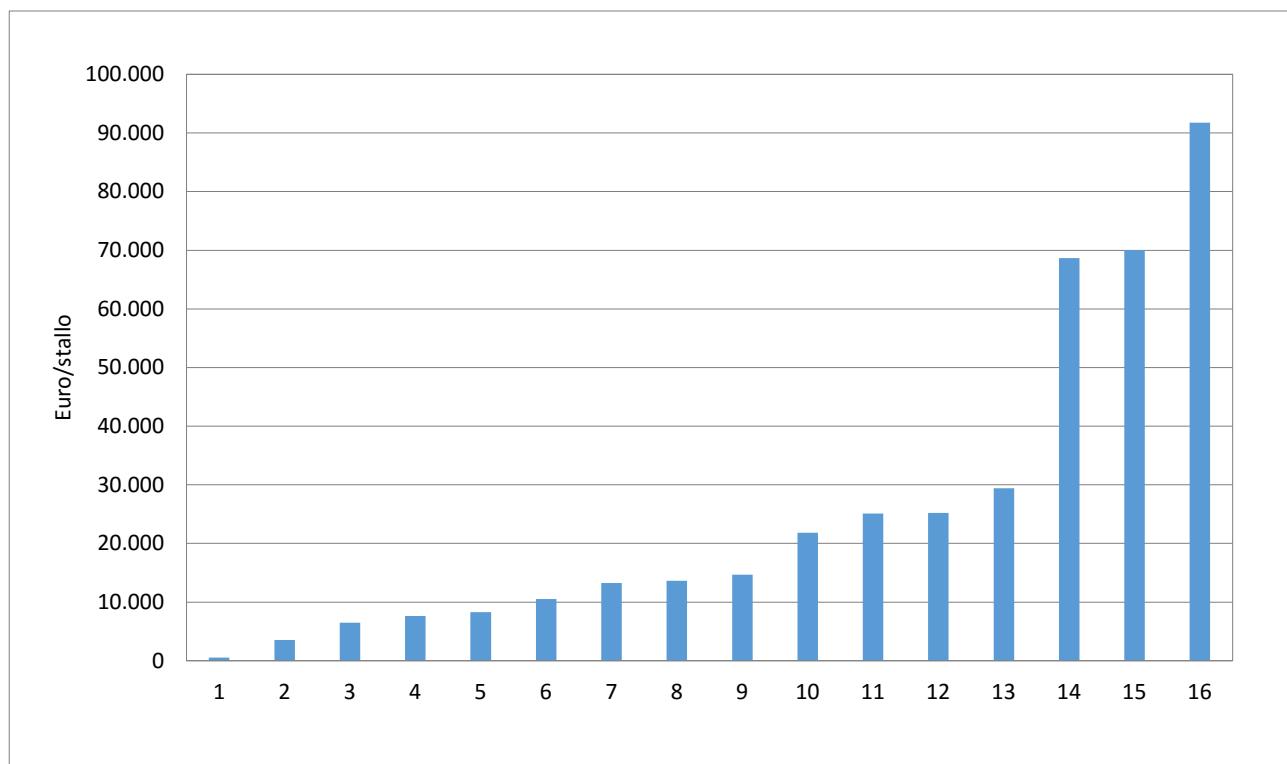
Fonte: dati ART.

Figura 120. Composizione dei ricavi 2017 di un campione costituito da 16 autostazioni nazionali cui afferiscono sia servizi TPL che servizi MLP



Fonte: elaborazioni ART.

Figura 121. Rapporto fra entrate totali e numero di stalli per il campione di autostazioni nazionali esaminato



Fonte: elaborazioni ART. Per motivi di privacy sono stati omessi i nomi delle autostazioni.

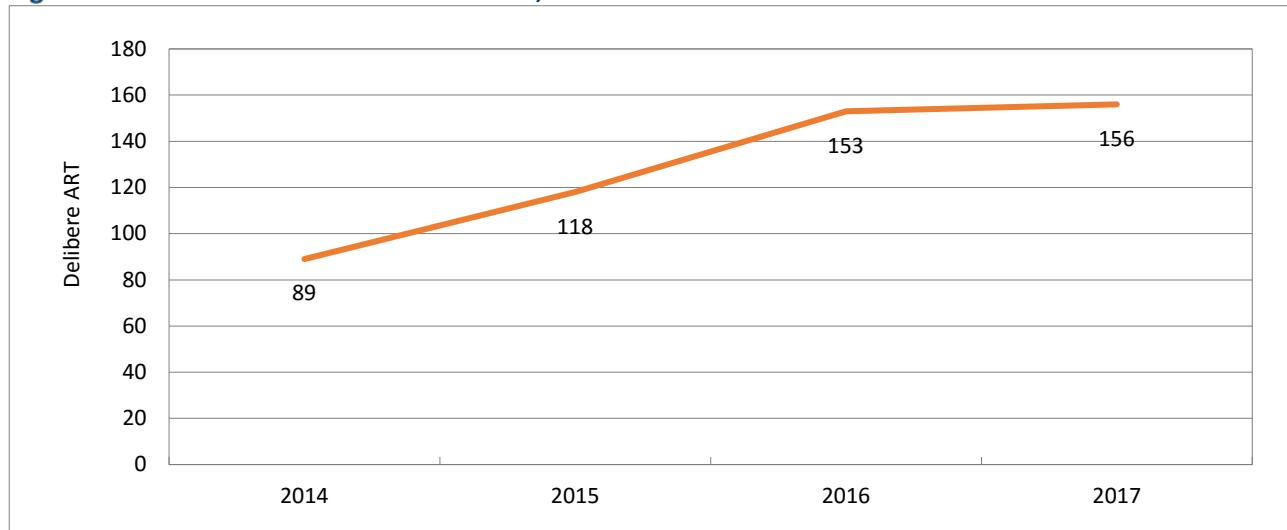
PARTE QUARTA – ATTI E PROVVEDIMENTI

1. QUADRO D'INSIEME

I paragrafi seguenti forniscono un elenco dei principali provvedimenti adottati dall'Autorità nel periodo 2013-2018. L'elenco è preceduto da alcune rappresentazioni grafiche, relative agli anni 2014/2017, nelle quali atti e provvedimenti adottati nell'anno di riferimento sono messi a confronto con i precedenti.

Nel periodo gennaio-maggio 2018 sono state adottate circa 60 delibere, che si aggiungono alle circa 400 delle annate precedenti.

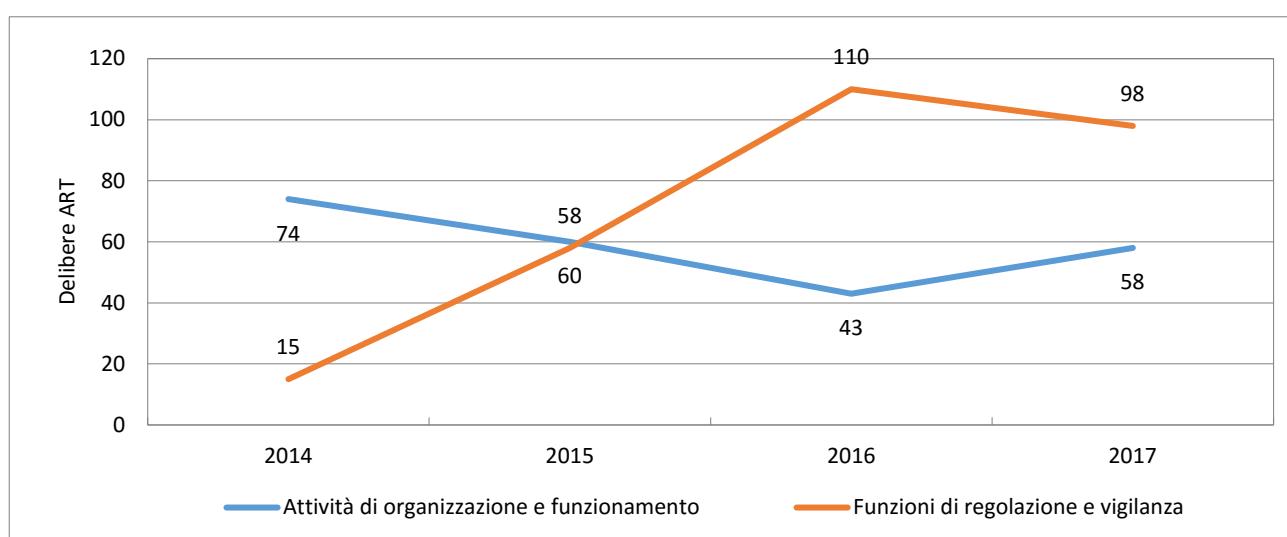
Figura 122. Delibere adottate dell'Autorità, 2014-2017



Fonte: elaborazioni ART.

Dal grafico che segue emerge un aumento delle delibere aventi ad oggetto misure di regolazione e attività di vigilanza rispetto a quelle riferibili ad attività di organizzazione e funzionamento dell'Autorità a seguito del consolidamento della struttura amministrativa.

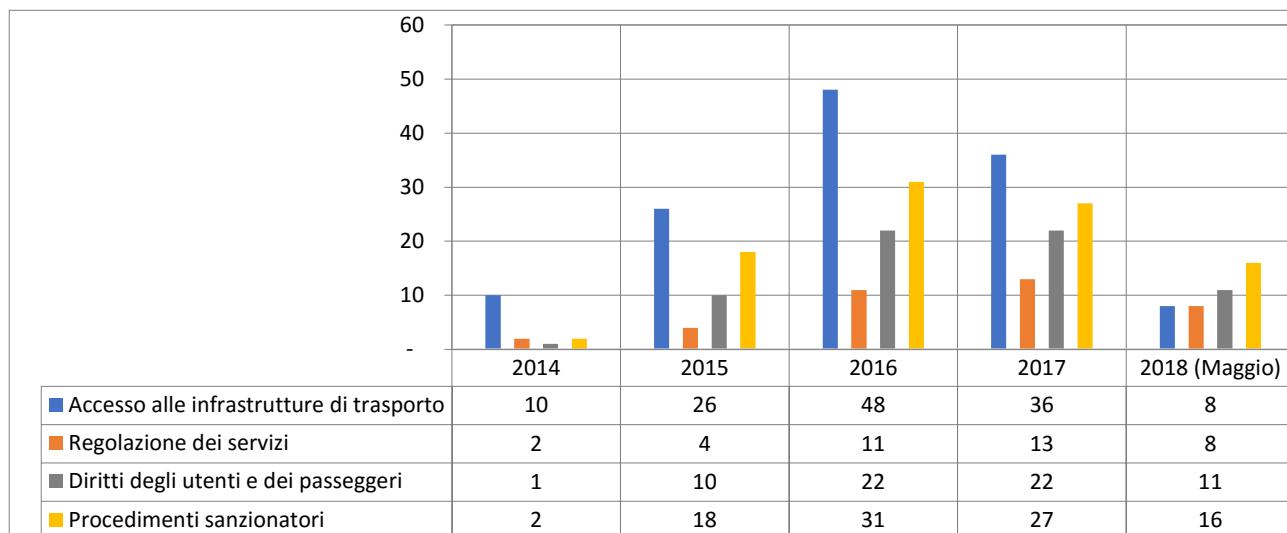
Figura 123. Oggetto delle delibere, 2014-2017



Fonte: elaborazioni ART.

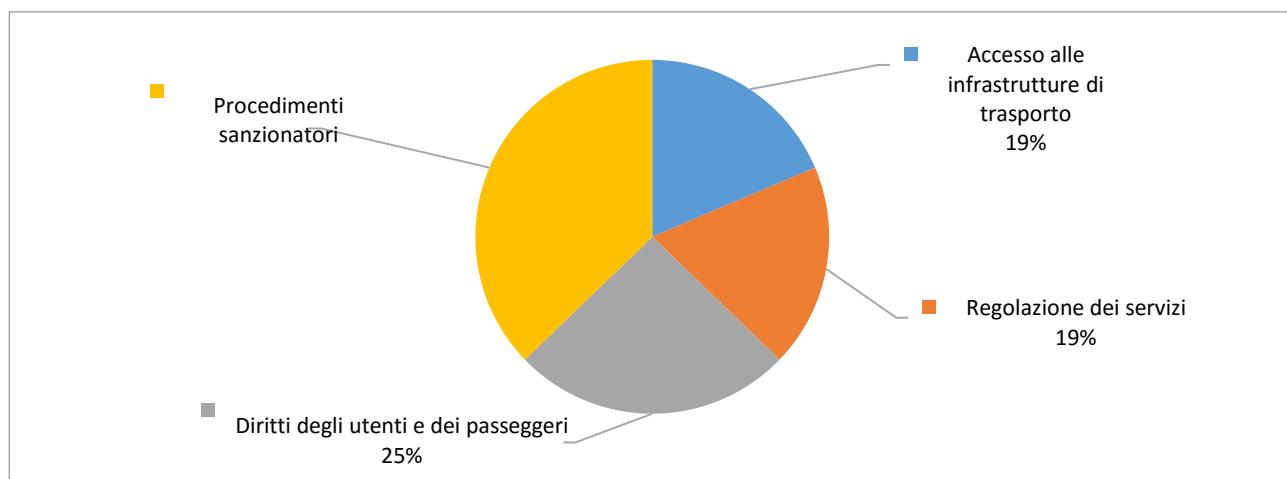
Le figure che seguono presentano le delibere articolate sulla base delle funzioni di regolazione e vigilanza esercitate dall'Autorità, e per ambito di attività, ad esclusione di quelle attinenti all'organizzazione e funzionamento.

Figura 124. Delibere per ambito di attività (valori annuali), 2014-2018



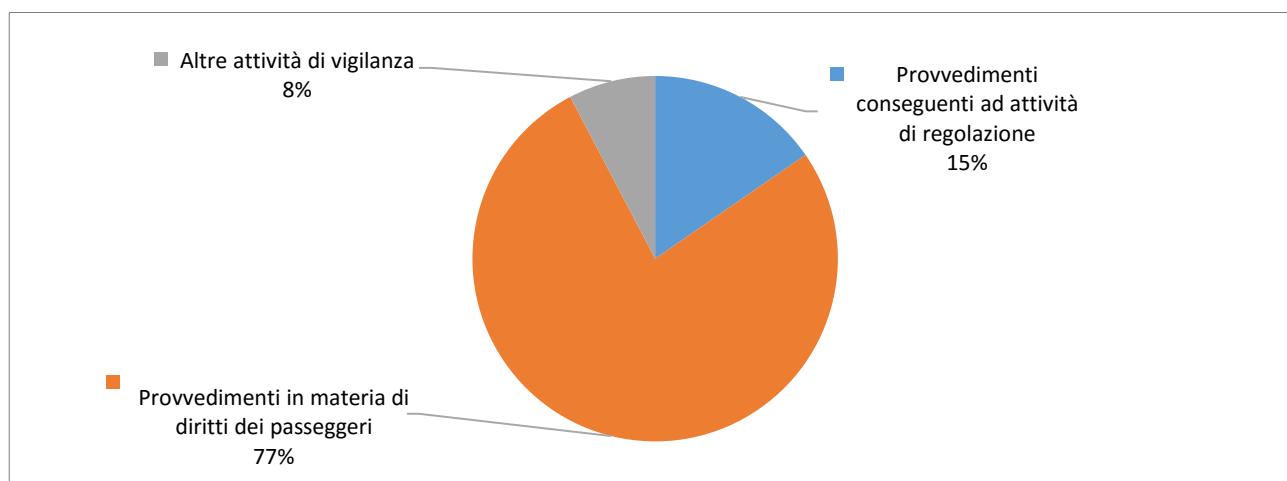
Fonte: elaborazioni ART, aggiornamento al 31 maggio 2018.

Figura 125. Delibere per ambito di attività (in percentuale), 2018



Fonte: elaborazioni ART, aggiornamento al 31 maggio 2018.

Figura 126. Dettaglio delle attività di vigilanza e sanzioni, 2018



Fonte: elaborazioni ART, aggiornamento al 31 maggio 2018.

2. ELENCO DELLE DELIBERE

Nei paragrafi che seguono le principali delibere adottate dall'Autorità nel periodo di riferimento sono articolate in tre sezioni aventi ad oggetto, rispettivamente, l'attività di regolazione, l'attività di vigilanza e l'organizzazione e funzionamento dell'Autorità. La sezione relativa all'attività di vigilanza riporta il dettaglio delle attività in tre sottosezioni; provvedimenti conseguenti ad attività di regolazione, provvedimenti in materia di diritti dei passeggeri e ad altre attività di vigilanza. Ciascuna sezione è suddivisa per anno e riporta la selezione di atti e provvedimenti in ordine numerico cronologicamente inverso. Il contenuto integrale dei testi richiamati, ove pubblicato, può essere consultato sul sito web dell'Autorità (www.autorita-trasporti.it).

2.1. Attività di regolazione

Anno 2018

Delibera n. 57/2018 - Conclusione procedimento avviato con delibera n. 40/2017. Approvazione di "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione".

Delibera n. 56/2018 - Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Conclusione del procedimento.

Delibera n. 55/2018 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio di una nuova fase di consultazione e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 43/2018 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie. Avvio del procedimento e consultazione pubblica.

Delibera n. 35/2018 - Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2017.

Delibera n. 34/2018 - Procedimento per l'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, avviato con la delibera n. 4/2016 come ampliato nell'oggetto dalla delibera n. 124/2017.

Delibera n. 33/2018 - Applicazione principi e criteri di regolazione dell'accesso al sistema ferroviario nazionale di cui delibera n. 152/2017: approvazione con prescrizioni dei formati delle informazioni pubblicate da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ai sensi della disposizione 1 di cui all'Allegato A; conformità con prescrizioni del nuovo sistema tariffario elaborato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Delibera n. 29/2018 - Procedimento volto all'adozione di un atto regolatorio avente ad oggetto metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, avviato con delibera n. 69/2017.

Delibera n. 28/2018 - Segnalazioni di Trenitalia S.p.A. e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675. Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Delibera n. 23/2018 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – Ulteriore riapertura termini della consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 18/2018 - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 151/2017 – Attivazione della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali nella determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A..

Delibera n. 17/2018 - Misura n. 4.3.6 di cui alla delibera n. 140/2017. Accertamento e verifica sulla proposta di catalogo di tracce correlate all'applicazione delle tariffe PROMO-PIR 2019.

Delibera n. 16/2018 - 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, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento.

Delibera n. 11/2018 - 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)". Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 10/2018 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2017-2020. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 8/2018 - 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, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 03/2018 - Definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia. Avvio del procedimento.

Delibera n. 2/2018 - Definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena. Avvio del procedimento.

Anno 2017

Delibera n. 156/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 40/2017 – Indizione consultazione pubblica su "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione" e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 152/2017 - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 77/2017. 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. 147/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – Riapertura termini della consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 146/2017 - Procedimento per stabilire le 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, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 141/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 77/2017. 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. Proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 140/2017 - Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2019”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2018”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2020”.

Delibera n. 139/2017 - Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Proroga del termine di conclusione.

Delibera n. 138/2017 - Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell’Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l’accesso all’infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Avvio procedimento con prescrizioni.

Delibera n. 134/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – Avvio consultazione pubblica.

Delibera n. 132/2017 - Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Genova, avviato con delibera n. 39/2017 del 16/03/2017.

Delibera n. 131/2017 - Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Civitavecchia avviato con delibera n. 38/2017 del 16 marzo 2017.

Delibera n. 130/2017 - Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Livorno, avviato con delibera n. 37/2017 del 16/03/2017.

Delibera n. 129/2017 - Revisione della delibera n. 49/2015. Avvio del procedimento.

Delibera n. 128/2017 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2017-2020. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera 127/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 77/2017 – Indizione consultazione pubblica sulle integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione dell’accesso al sistema ferroviario nazionale.

Delibera n. 124/2017 - Procedimento 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 capitolati delle medesime gare, avviato con la delibera n. 4/2016.

Delibera n. 121/2017 - Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Indizione consultazione pubblica.

Delibera n. 119/2017 - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 83/2017. Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A5 (Torino-Ivrea-Quincinetto), A4/5 (Ivrea-Santhià), Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21 (Torino-Alessandria-Piacenza).

Delibera n. 114/2017 - Pedaggio relativo alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle.

Delibera n. 105/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 83/2017 – Proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 101/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, avviato con delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con delibera n. 88/2017.

Delibera n. 92/2017 - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 91/2017 - Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Avvio.

Delibera n. 88/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico. Avvio consultazione pubblica.

Delibera n. 87/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 86/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 83/2017 – Indizione consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A5, A4/A5, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21, e sul relativo sistema di pedaggio.

Delibera n. 85/2017 - Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2016.

Delibera n. 84/2017 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2017-2020. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 83/2017 - 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. 82/2017 - 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. 77/2017 - 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. 73/2017 - 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. 69/2017 - Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio del procedimento.

Delibera n. 62/2017 - 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. 49/2017 - Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Adozione.

Delibera n. 48/2017 - 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. 42/2017 - 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. 41/2017 - 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. 40/2017 - Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Avvio del procedimento.

Delibera n. 39/2017 - 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. 38/2017 - 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. 37/2017 - 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. 31/2017 - 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. 18/2017 - 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. 152/2016 - 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. 151/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione avviato con delibera n. 60/2016.

Delibera n. 150/2016 - 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. 149/2016 - 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. 144/2016 - 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. 142/2016 - 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. 140/2016 - 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. 136/2016 - Metodi di analisi di impatto della regolamentazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 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. 134/2016 - 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. 133/2016 - 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. 130/2016 - 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. 128/2016 - 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. 127/2016 - 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. 121/2016 - 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. 117/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo – periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 113/2016 - 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. 112/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Istanza di definizione della controversia presentata da Ryanair Ltd. Decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 111/2016 - 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. 110/2016 - 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. 106/2016 - Revisione Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014. Avvio del procedimento.

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

Delibera n. 101/2016 - 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. 100/2016 - 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. 99/2016 - 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. 93/2016 - 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. 84/2016 - 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. 83/2016 - 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 e differimento termine.

Delibera n. 80/2016 - 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. 75/2016 - 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. 73/2016 - 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. 71/2016 - 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. 70/2016 - Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Delibera n. 69/2016 - 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. 66/2016 - 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. 63/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto internazionale “Cristoforo Colombo” di Genova per il periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 62/2016 - Differimento dei termini di attuazione delle Misure 41 e 58 di cui all’Allegato 1 alla delibera n. 96/2015.

Delibera n. 60/2016 - 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. 54/2016 - 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. 46/2016 - 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. 43/2016 - 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. 36/2016 - 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. 31/2016 - Attuazione Delibera n. 96/2015 - Precisazioni.

Delibera n. 30/2016 - 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. 29/2016 - 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. 23/2016 - 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. 17/2016 - 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. 13/2016 - 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. 1/2016 - Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali. Avvio della consultazione.

Anno 2015

Delibera n. 106/2015 - 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. 104/2015 - 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. 103/2015 – 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. 98/2015 - 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. 96/2015 - Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Delibera n. 88/2015 - 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. 87/2015 - 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. 84/2015 - 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. 68/2015 - 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. 65/2015 - 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. 61/2015 - 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. 60/2015 - 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. 56/2015 - Pubblicazione dell'Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anni 2013 e 2014.

Delibera n. 55/2015 - 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. 53/2015 - 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. 49/2015 - 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. 45/2015 - Schema di concessione da inserire nel bando di gara relativo alla costruzione e gestione dell'autostrada Modena – Brennero A22.

Delibera n. 44/2015 - 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. 40/2015 - 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. 39/2015 - 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 il Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 35/2015 - 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 il Delibera n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con Delibera n. 31 del 2015.

Delibera n. 32/2015 - Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Delibera n. 26/2015 - 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. 22/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffari 2015-2018. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 19/2015 - 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. 4/2015 - 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. 86/2014 - 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. 79/2014 - 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. 76/2014 - 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. 70/2014 - Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Delibera n. 65/2014 - 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. 64/2014 - Approvazione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 52/2014 - 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. Attività di vigilanza

2.2.1. Provvedimenti conseguenti ad attività di regolazione

Anno 2018

Delibera n. 49/2018 - Stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 15/2018 per garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014.

Delibera n. 28/2018 - Segnalazioni di Trenitalia S.p.A. e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675. Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Delibera n. 18/2018 - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 151/2017 – Attivazione della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali nella determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A.

Delibera n. 15/2018 - Stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia – Avvio del procedimento per garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014.

Anno 2017

Delibera n. 151/2017 - Determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A. Avvio di procedimento.

Anno 2016

Delibera n. 152/2016 - 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. 129/2016 - 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. 121/2016 - Imprese ferroviarie InRail S.r.l., Captrail 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. 33/2016 - 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. 24/2016 - 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. 11/2016 - 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. 92/2015 – 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. 91/2015 – 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. 90/2015 – 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. 89/2015 – 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. 80/2015 – 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. 67/2015 – 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. 66/2015 - 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. 64/2015 - 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. 38/2015 - 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. 37/2015 - 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. 25/2015 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A..

Delibera n. 24/2015 - 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. Provvedimenti conseguenti ad attività in materia di tutela dei diritti degli passeggeri

Anno 2018

Delibera 58/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 13/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera 52/2018 - Procedimento avviato con delibera n. 4/2018 nei confronti di Trenitalia S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'art. 17, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Delibera 51/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 153/2017 nei confronti di Minoan Lines S.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera 50/2018 - 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 48/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 5/2018 nei confronti di Trenitalia S.p.A., 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”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera 42/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. Archiviazione della contestazione concernente la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004.

Delibera n. 37/2018 – 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. 36/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 1/2018 nei confronti di Trenord S.r.l., 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”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 31/2018 - 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.30/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 148/2017 nei confronti di Trenord S.r.l., 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”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 25/2018 - 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. 24/2018 - Procedimento avviato con delibera n. 136/2017 nei confronti di Caremar S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera n. 20/2018 - 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. 19/2018 - 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. 13/2018 - 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. 12/2018 - Procedimento avviato con delibera n. 117/2017 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” e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per le violazioni degli articoli 9, paragrafo 5, e 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Delibera n. 9/2018 - 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. 5/2018 - 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. 4/2018 - 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. 1/2018 - 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”.

Anno 2017

Delibera n. 153/2017 - 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. 148/2017 - 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. 142/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 116/2017 nei confronti di Grandi Navi Veloci 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. 136/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. n. 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. 135/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 79/2017 nei confronti di Alto Adige Bus S.r.l. – Archiviazione delle contestazioni concernenti la mancata ottemperanza alle richieste di informazioni dell’Autorità, 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. 122/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 68/2017 nei confronti di Alto Adige Bus S.r.l. – Archiviazione delle contestazioni concernenti la violazione degli articoli 25, paragrafo 1,

e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004.

Delibera n. 117/2017 - 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. 116/2017 - 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. 115/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 99/2017 nei confronti di Trenord S.r.l., 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”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 111/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 95/2017 nei confronti di Trenitalia S.p.A. 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”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 110/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 94/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed 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. 109/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 80/2017 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. 108/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 81/2017 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 107/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera 67/2017 nei confronti di Romano Autolinee Regionali S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 27 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. 106/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 64/2017 nei confronti di Grandi Navi Veloce S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta con riferimento alla violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera n. 99/2017 - 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. 98/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 51/2017 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. – Archiviazione delle contestazioni relative alla violazione dell’articolo 18, paragrafi 1 e 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 97/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 45/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell’articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera n. 95/2017 - 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. 94/2017 - 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. 93/2017 - Procedimento avviato con delibera n. 32/2017 nei confronti di Flixbus Italia S.r.l. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, 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. 89/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 61/2017 nei confronti di Interbus S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 81/2017 - 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. 80/2017 - 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. 71/2017 - 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. 70/2017 - 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. 68/2017 - 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. 67/2017 - 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. 64/2017 - 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. 61/2017 - 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. 60/2017 - 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. 59/2017 - 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. 51/2017 - 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. 50/2017 - 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. 45/2017 - 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. 44/2017 - 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. 43/2017 - 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. 32/2017 - 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. 27/2017 - 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. 26/2017 - 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. 25/2017 - 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. 19/2017 - 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. 10/2017 - 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. 9/2017 - 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. 153/2016 - 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. 137/2016 - 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. 126/2016 - 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. 125/2016 - 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. 124/2016 - 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. 123/2016 - Avvia di proc. ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria" per le violazioni delle disposizioni del Reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviari.

Delibera n. 116/2016 - 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. 108/2016 - Procedimento avviato con delibera n. 58/2016, nei confronti di Trenord S.r.l. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 107/2016 - Procedimento avviato con delibera n. 49/2016, nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 96/2016 - 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. 95/2016 - 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. 82/2016 - 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. 78/2016 - Procedimento avviato con delibera n. 2/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 76/2016 - 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. 67/2016 - 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. 58/2016 - 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. 57/2016 - 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. 56/2016 - 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. 53/2016 - 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. 52/2016 - 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. 49/2016 - 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. 47/2016 - 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. 44/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 119/2015 nei confronti di Consorzio Trasporti Prontobus. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 41/2016 - 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. 38/2016 - 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. 35/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 110/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 34/2016 - 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. 27/2016 - 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. 26/2016 - 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. 25/2016 - 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. 16/2016 - 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. 15/2016 - 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. 10/2016 - 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. 9/2016 - 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. 8/2016 - 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. 7/2016 - 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. 6/2016 - 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. 5/2016 - 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. 2/2016 - 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. 119/2015 - 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. 114/2015 - 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. 112/2015 - 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. 111/2015 - 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. 110/2015 - 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. 109/2015 - 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. 108/2015 - 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. 71/2015 - 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. 70/2015 - 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.

2.2.3. Altre attività di vigilanza

Anno 2018

Delibera n. 26/2018 - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 78/2017 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione 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)".

Delibera n. 11/2018 - 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)". Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Anno 2017

Delibera n. 126/2017 - Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), 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)".

Delibera n. 125/2017 - Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del 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)".

Delibera n. 79/2017 - Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera I), 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. 78/2017 - 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)".

Delibera n. 49/2017 - Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Adozione.

Anno 2016

Delibera n. 94/2016 - 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.

Delibera n. 14/2016 - Stazioni di Verona P.N. e Bologna Centrale – Avvio del procedimento per l'adozione di misure ex art. 37 d.lgs. 112/2015.

2.3. Organizzazione e funzionamento

Anno 2018

Delibera n. 54/2018 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2018-2020. Approvazione in via preliminare dello schema di piano e avvio della consultazione pubblica.

Delibera n. 53/2018 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015.

Delibera n. 46/2018 – Nomina del Nucleo di valutazione.

Delibera n. 45/2018 – Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015.

Delibera n. 44/2018 – Rendiconto finanziario 2017 – Approvazione.

Delibera n. 41/2018 – Regolamento recante la disciplina dei permessi studio. Adozione

Delibera n. 40/2018 – Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 39/2018 – Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Adozione.

Delibera n. 38/2018 – Performance Organizzativa.

Delibera n. 32/2018 - Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 22/2018 - Premio di risultato anno 2018.

Delibera n. 21/2018 - Proroga del Nucleo di valutazione.

Delibera n. 14/2018 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2016-2018. Aggiornamento anno 2018. Approvazione in via preliminare e avvio della consultazione pubblica.

Delibera n. 07/2018 - Rinnovo dell'incarico di responsabile all'Ufficio Accesso alle infrastrutture, di responsabile dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale, di responsabile dell'Ufficio Affari legali e contenzioso e di responsabile dell'Ufficio ICT.

Delibera n. 06/2018 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015.

Anno 2017

Delibera n. 155/2017 - Procedura di selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione graduatorie finali e nomina vincitori.

Delibera n. 154/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015.

Delibera n. 150/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015.

Delibera n. 149/2017 - Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 144/2017 - Bilancio di previsione 2018 e Pluriennale 2018 – 2020 – Approvazione.

Delibera n. 143/2017 - Reclutamento di n. 2 funzionari, livello di Funzionario III – Cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata, in esito alla procedura concorsuale relativa al profilo di concorso F12 – Funzionario Ingegnere esperto in materia di sistemi per il trasporto pubblico locale, con la delibera n. 7/2017.

Delibera n. 137/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015.

Delibera n. 133/2017 - Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione.

Delibera n. 123/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015.

Delibera n. 113/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F07 – Funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, approvata con delibera n. 15/2017 e dichiarazione vincitore.

Delibera n. 112/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015. Parziale rettifica della graduatoria finale approvata con delibera n. 89/2016.

Delibera n. 104/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F10.

Delibera n. 103/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 funzionari nel profilo F13 – Funzionario – Affari istituzionali.

Delibera n. 102/2017 - Bilancio di previsione 2017 – Assestamento.

Delibera n. 100/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015. Reclutamento di n. 2 operativi nel profilo OP01.

Delibera n. 96/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità 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), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F07 – Funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, approvata con delibera n. 15/2017 e dichiarazione vincitore.

Delibera n. 90/2017 - Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016.

Delibera n. 75/2017 - 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. 74/2017 - Designazione dell'Advisory Board dell'Autorità.

Delibera. 55 - Premio di risultato anni 2016 e 2017.

Delibera n. 54/2017 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 53/2017 - Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità. Adozione.

Delibera n. 52/2017 - Performance Management.

Delibera n. 33/2017 - Piano formativo per il personale dell'Autorità - Anno 2017.

Delibera n. 29/2017 - Conferimento dell'incarico di Responsabile dei rapporti con le organizzazioni sindacali.

Delibera n. 28/2017 - Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori.

Anno 2016

Delibera n. 145/2016 - Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula e la scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento.

Delibera n. 139/2016 - Misura e modalità di versamento dovuto all'Autorità di regolazione dei Trasporti per l'anno 2017.

Delibera n. 138/2016 - Bilancio di previsione 2017 e Pluriennale 2017-2019. Approvazione.

Delibera n. 135/2016 - Nomina del Collegio dei revisori.

Delibera n. 131/2016 - Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 120/2016 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Aggiornamento 2016-2018. Approvazione definitiva.

Delibera n. 118/2016 - Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017.

Delibera n. 115/2016 - 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. 98/2016 - 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. 97/2016 - 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.

Delibera n. 85/2016 - Bilancio di previsione 2016 – Assestamento.

Delibera n. 81/2016 - 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. 74/2016 - Approvazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.

Delibera n. 68/2016 - Premio di Risultato anno 2015.

Delibera n. 61/2016 - Nuovo "Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità".

Delibera n. 48/2016 - Rendiconto finanziario 2015. Approvazione.

Delibera n. 21/2016 - Regolamento per l'acquisizione in economia di beni e servizi. Modifica.

Delibera n. 20/2016 - 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. 18/2016 - 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. 12/2016 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015-2017. Approvazione definitiva.

Anno 2015

Delibera n. 115/2015 - 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. 100/2015 - Bilancio di previsione 2015. Seconda variazione.

Delibera n. 95/2015 - Protocollo per le relazioni sindacali nell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ratifica.

Delibera n. 94/2015 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2016.

Delibera n. 93/2015 - Bilancio di previsione 2016 e Pluriennale 2016-2018 – Approvazione.

Delibera n. 82/2015 - Regolamento per l'acquisizione di beni e servizi. Approvazione.

Delibera n. 74/2015 - 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. 59/2015 - 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/2015 - Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 58/2015 - Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione.

Delibera n. 51/2015 - Bilancio di previsione 2015 – Assestamento.

Delibera n. 35/2015 - Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015-2017. Approvazione preliminare.

Delibera n. 33 bis/2015 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale. Modifica.

Delibera n. 33/2015 - Rendiconto finanziario 2014. Approvazione.

Delibera n. 30/2015 - Performance Management.

Delibera n. 27/2015 - 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. 21/2015 - 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. 15/2015 - Nomina del Nucleo di valutazione.

Delibera n. 14/2015 - Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica.

Delibera n. 13/2015 - Assegnazione delle funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

Anno 2014

Delibera n. 82/2014 - Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione.

Delibera n. 78/2014 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2015.

Delibera n. 77/2014 - Bilancio di previsione 2015. Pluriennale 2015-2017 - Approvazione.

Delibera n. 74/2014 - Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa.

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

Anno 2013

Delibera n. 13 /2013 - Entrata in operatività.

Delibera n. 12/2013 - 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. 11/2013 - Bilancio di previsione 2014 e bilancio pluriennale 2014-2016.

Delibera n. 9/2013 - Avvisi di selezione di personale dipendente da pubbliche amministrazioni.

Delibera n. 8/2013 - Uffici nella città di Roma.

Delibera n. 7/2013 - Adozione di una procedura di selezione di esperti.

Delibera n. 6/2013 - Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità.

Delibera n. 5/2013 - Nomina del collegio dei revisori.

Delibera n. 4/2013 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 3/2013 - Bilancio preventivo dell'Autorità per il 2013.

Delibera n. 2/2013 - Pianta organica del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 1/2013 - Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento.

ERRATA CORRIGE

Elenco delle correzioni:

Data	Pagina	Riferimento
3 settembre 2018	127	Tabella 16. Risultati economico-finanziari di RFI, 2010-2016
3 settembre 2018	127	Tabella 17. Risultati economico-finanziari di Trenitalia, 2010-2016

Con riferimento al Quinto Rapporto Annuale 2018 presentato in Parlamento il 20 giugno 2018, si rende noto quanto segue:

Tabella 16. Risultati economico-finanziari di RFI, 2010-2016, pagina 127

La Tabella n. 16 a pagina 127 riporta un errore materiale relativamente al dato EBIT margin (ROS) per l'anno 2016.

Di seguito viene riportata la tabella con i dati corretti.

Tabella 16. Risultati economico-finanziari di RFI, 2010-2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ROE	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%	0,42%	0,67%	0,55%
ROI	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%	1,06%	0,76%	0,65%
EBITDA margin	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%	18,16%	11,22%	13,86%
EBIT margin (ROS)	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%	14,10%	10,19%	8,35%
Margine Operativo Lordo (mln €)	291	240	377	520	451	279	357
Risultato operativo (mln €)	135	113	246	391	350	160	215
Risultato d'esercizio (mln €)	92	98	160	270	140	129	181

Fonte: Bilanci di esercizio RFI, vari anni.

Tabella 17. Risultati economico-finanziari di Trenitalia, 2010-2016, pagina 127

La Tabella n. 17 a pagina 127 riporta un errore materiale relativamente alla presentazione dei risultati economico-finanziari di Trenitalia per il periodo 2010-2016.

Di seguito viene riportata la tabella con i dati corretti.

Tabella 17. Risultati economico-finanziari di Trenitalia, 2010-2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ROE	5,0%	9,9%	12,8%	9,5%	3,1%	10,3%	5,0%
ROI	4,3%	6,5%	5,1%	5,2%	3,6%	4,2%	3,7%
EBITDA margin	21,9%	24,4%	24,6%	25,2%	26,1%	25,8%	27,5%
EBIT margin (ROS)	6,0%	8,7%	7,6%	7,9%	5,2%	6,9%	6,5%
Margine Operativo Lordo (mln €)	1249	1391	1350	1385	1456	1427	1394
Risultato operativo (mln €)	342	496	418	432	288	381	332
Risultato d'esercizio (mln €)	73	156	207	182	60	230	192

Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia, vari anni; banca dati AIDA (ROE).



Via Nizza 230 – 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it

