

# **Autorità di regolazione dei trasporti**

**Presentazione alla stampa del  
6° Rapporto annuale al Parlamento**

**25 giugno 2019**

**Camera dei Deputati  
Palazzo Montecitorio  
Sala della Lupa**

<input type="checkbox"/>	<b>MOBILITA' E INTEGRAZIONE MODALE</b> .....	pag.	3
<input type="checkbox"/>	<b>TRASPORTI, MULTIMODALITA' E EUROPA</b> .....	pag.	4
<input type="checkbox"/>	<b>DINAMICHE DELLA MOBILITA' IN ITALIA</b> .....	pag.	5
<input type="checkbox"/>	<b>IL METODO DI ART</b> .....	pag.	6
<input type="checkbox"/>	<b>EFFETTI PER I CITTADINI-UTENTI</b> .....	pag.	7
<input type="checkbox"/>	<b>LA STRADA DI ART</b> .....	pag.	8
	▪ <b>AUTOSTRADE</b> .....	pag.	9
	▪ <b>IMPIANTI DI SERVIZIO E LOGISTICA</b> .....	pag.	14
	▪ <b>FERROVIE</b> .....	pag.	15
	▪ <b>AEROPORTI</b> .....	pag.	17
	▪ <b>SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO</b> .....	pag.	19
	▪ <b>CONDIZIONI MINIME DI QUALITA'</b> .....	pag.	20
	▪ <b>DIRITTI DEGLI UTENTI E DEI PASSEGGERI</b> .....	pag.	21
<input type="checkbox"/>	<b>CONSIDERAZIONI DI SINTESI E PROSPETTIVE</b> .....	pag.	22

❑ La mobilità come bene in sé



❑ Domanda crescente di servizi di trasporto integrati



❑ Efficienza dei trasporti, sostenibilità ambientale e coesione sociale





- ❑ **L'Europa come principale mercato di riferimento per le imprese di trasporto**
- ❑ **L'Autorità protagonista nel *network* dei regolatori indipendenti del settore ferroviario europeo**

Nel 2018 Presidenza di IRG Rail



- ❑ **Crescente vocazione multimodale della regolazione dei trasporti in Europa**

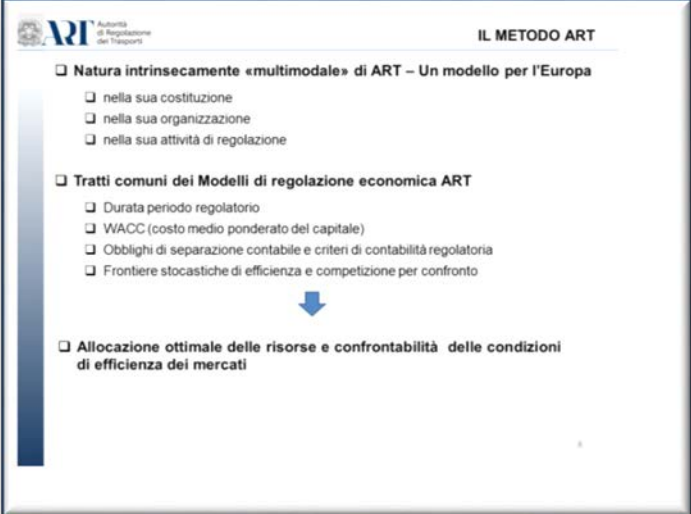
- In Italia nel 2017 gli spostamenti delle persone con utilizzo dell'**auto privata** sono stati il **57%** dei casi (20,7 milioni). Solo nel **21%** dei casi (7,6 milioni) sono stati utilizzati **servizi di trasporto pubblico locale** urbano ed extraurbano, via strada e via ferrovia.
- Forte incremento, pari all' **8,6%** (7 milioni) nel periodo 2015-2017 si è registrato negli spostamenti **a piedi e in bicicletta**.
- Di circa l'**1%** risulta, invece, l'aumento nel periodo 2013-2017 del numero di passeggeri (73,9 milioni) del **trasporto marittimo**.
- Nel trasporto pubblico ferroviario regionale (29,8 miliardi di pax/km) nel periodo 2014-2017 è stata registrata una leggera crescita pari al **3%**.
- Assai più deciso, nello stesso periodo, l'aumento nei servizi commerciali a lunga percorrenza, i cui passeggeri (totali 12,1 miliardi pax/km), sono aumentati del **18%**.
- Per l'Alta Velocità, nel 2017 si è registrato un numero di passeggeri (18,4 miliardi di pax/km) in aumento del **40%** rispetto al 2014.
- Sulle autostrade nel quinquennio 2013-2017, il numero dei veicoli leggeri medi giornalieri (30.751) è aumentato del **7,5%** e quello dei veicoli pesanti (9.114) è salito **9,4%**.
- I transiti di passeggeri negli aeroporti italiani nel 2018 (174,6 milioni) sono aumentati del **29%** rispetto al 2013.
- Nel periodo 2015-2017, il numero dei servizi di *sharing mobility* offerti in Italia (357 fra *carpooling*, *car-bike* e *scootersharing*) è cresciuto mediamente del **17%** l'anno.
- Riguardo agli spostamenti intermodali, la relativa quota, pur raddoppiata negli ultimi dieci anni, resta ancora marginale (fra il **4%** ed il **5%** nel 2017).



**Crescita della domanda di mobilità condivisa**

## ❑ Le costanti

- **Durata periodo regolatorio omogeneo di 5 anni per tutte le modalità di trasporto**
- **WACC (costo medio ponderato del capitale)**
- **Obblighi di separazione contabile e criteri di contabilità regolatoria**
- **Frontiere stocastiche di efficienza e competizione per confronto**



**IL METODO ART**

- ❑ **Natura intrinsecamente «multimodale» di ART – Un modello per l'Europa**
  - ❑ nella sua costituzione
  - ❑ nella sua organizzazione
  - ❑ nella sua attività di regolazione
- ❑ **Tratti comuni dei Modelli di regolazione economica ART**
  - ❑ Durata periodo regolatorio
  - ❑ WACC (costo medio ponderato del capitale)
  - ❑ Obblighi di separazione contabile e criteri di contabilità regolatoria
  - ❑ Frontiere stocastiche di efficienza e competizione per confronto

↓

- ❑ **Allocazione ottimale delle risorse e confrontabilità delle condizioni di efficienza dei mercati**

STRUMENTI E FINALITÀ DELLA REGOLAZIONE E DELLE AZIONI DI VIGILANZA E GARANZIA	DESTINATARI	EFFETTI PER I CITTADINI-UTENTI
Definizione di obiettivi di efficienza delle gestioni	Enti affidanti e Imprese	Miglior uso delle risorse pubbliche e <b>trasparenza</b> dei costi dei servizi
Garanzia dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture	Concedenti e gestori delle infrastrutture e	<b>Riduzione</b> di prezzi e tariffe
Individuazione di condizioni minime di qualità dei servizi pubblici	Enti affidanti e imprese	Migliore <b>qualità</b> dei servizi per i pendolari
Contenuto minimo dei diritti di natura anche risarcitoria	Imprese e passeggeri	<b>Indennizzi e risarcimenti</b>

# LA STRADA DI ART



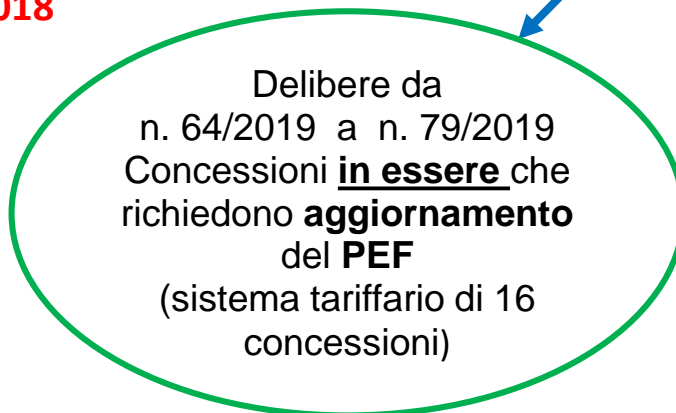


## I sistemi tariffari del pedaggio autostradale

### Norme istitutive

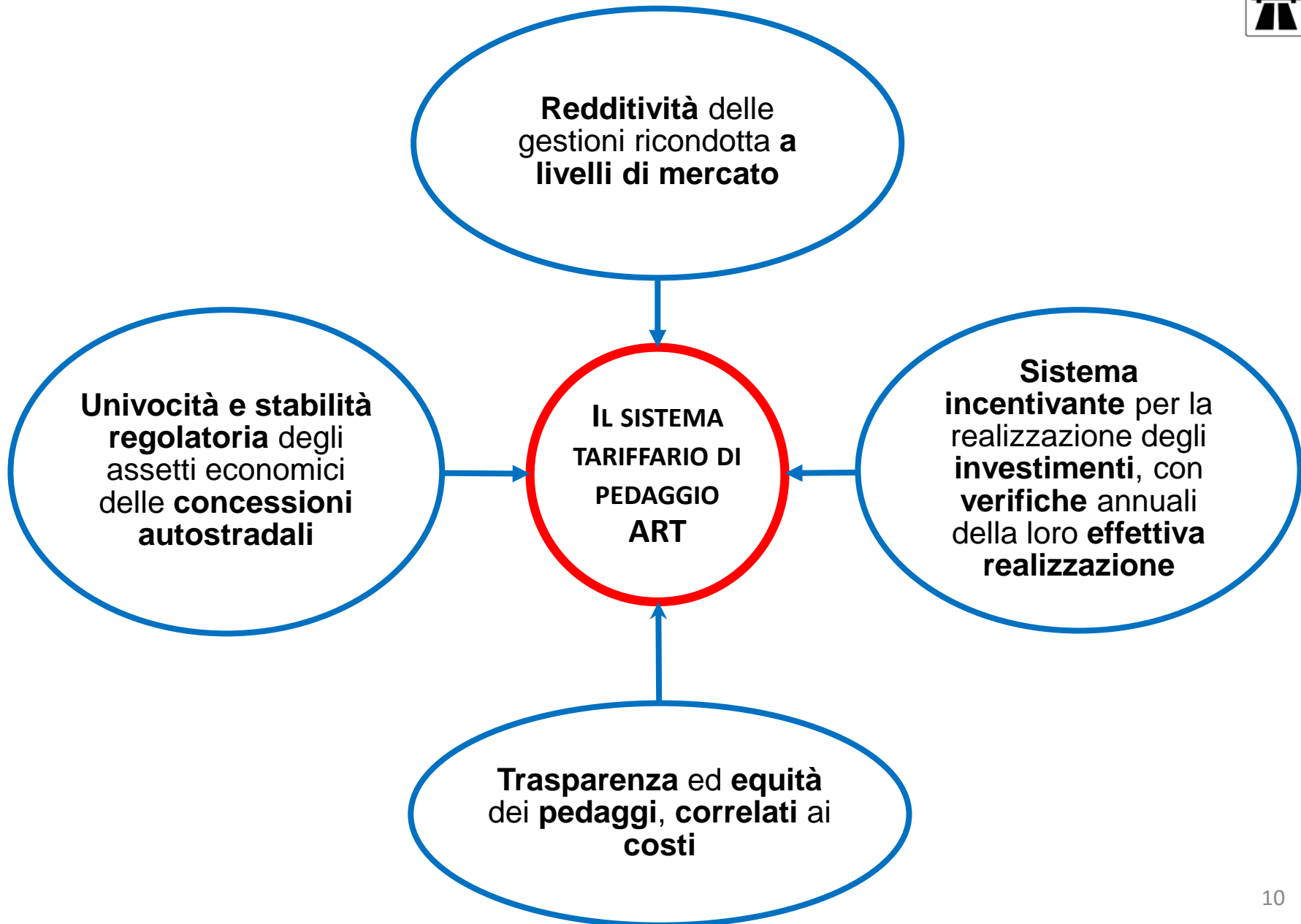


### DL Genova n. 109/2018



**Nessuna modifica unilaterale delle condizioni di regolazione economica relative agli investimenti già effettuati. Piena compatibilità finanziaria dei piani di investimento futuri.**

**Riequilibrio delle regole di tariffazione a tutela dell'interesse pubblico e a beneficio dei cittadini-utenti, nel rispetto della giusta redditività del concessionario.**





## COSTRUZIONE TARIFFARIA: IL MODELLO ART

### Sistema vigente

I **sistemi tariffari attuali**, in larga parte basati sulla delibera CIPE n. 39/2007, non consentono di distinguere la quota derivante dall'attività di gestione operativa da quella correlata all'attività di costruzione.

Conseguentemente, non risulta possibile applicare **politiche mirate di adeguamento tariffario**, che si basino sulla peculiare natura delle singole componenti di costo, incentivando il concessionario:

- all'**efficienza della gestione**
- all'effettiva e tempestiva **realizzazione degli investimenti**.

### Nuovo sistema

Secondo il modello tariffario dell'Autorità, il **pedaggio** è costruito per **fasi successive**:

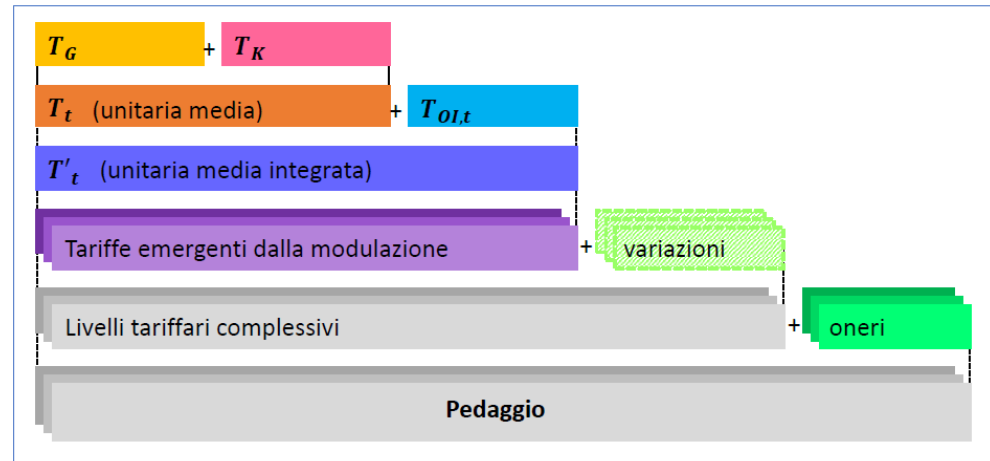
Sulla base dei costi operativi pertinenti ed efficienti all'Anno base, si determina la **componente tariffaria di gestione** ( $T_G$ );

Sulla base degli investimenti realizzati e programmati, si determina la **componente tariffaria di costruzione** ( $T_K$ ).

La somma di queste due componenti dà luogo alla **Tariffa unitaria media**, eventualmente **integrata** da una **componente tariffaria per oneri integrativi** ( $T_{OI,t}$ ) che il concessionario è tenuto a corrispondere.

Alla Tariffa così determinata potranno essere applicate dal concessionario **modulazioni tariffarie** e dal concedente ulteriori **variazioni tariffarie**.

Sono infine aggiunti il canone di concessione, il sovracanone, le imposte e gli eventuali oneri a carico dei mezzi d'opera.



## COMPONENTE DI COSTRUZIONE

La **componente tariffaria di costruzione**  $T_K$ :

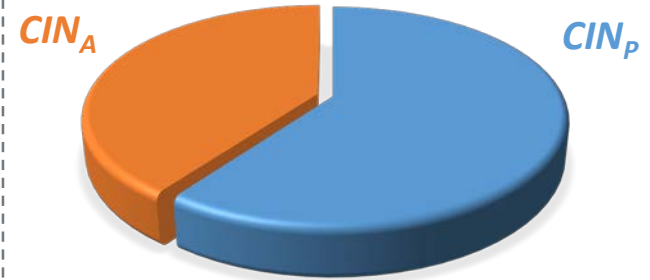
- è **calcolata ex-ante** per ciascun anno della concessione, in funzione degli **investimenti risultanti dal pertinente cronoprogramma**, sulla base dei relativi **ammortamenti e remunerazione del capitale investito**;
- è **verificata annualmente**, sulla base dell'effettivo grado di **realizzazione degli investimenti**.

L'ammissibilità tariffaria degli ammortamenti consente il recupero integrale degli investimenti sostenuti dal concessionario, mentre la remunerazione del capitale investito netto (CIN) permette al concessionario di ottenere un adeguato livello di redditività.

Al fine di preservare il livello di redditività riconosciuto dalle vigenti pattuizioni convenzionali, il Sistema tariffario prevede la seguente differenziazione del CIN relativo agli asset reversibili:

- (**CIN<sub>A</sub>**) **Opere realizzate o in corso di realizzazione**: opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, siano: (i) **già realizzate**, (ii) **in corso di realizzazione**, in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori.
- (**CIN<sub>P</sub>**) **Opere da realizzare**: opere assentite dal concedente: (i) per le quali alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità **non sia ancora intervenuta la stipula del contratto** di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori, oppure (ii) che siano oggetto di **nuove pattuizioni convenzionali**.

CAPITALE INVESTITO NETTO:



Mentre al **CIN<sub>P</sub>** si applica il tasso di remunerazione basato sugli **attuali parametri di mercato (WACC)**, al **CIN<sub>A</sub>** è applicato il **tasso interno di rendimento (TIR)** scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente, al lordo di oneri finanziari e imposte.





## INVESTIMENTI: IL SISTEMA INCENTIVANTE

### Sistema vigente

I sistemi tariffari attuali non contemplano un meccanismo di automatico adeguamento tariffario nel caso in cui fosse accertata la mancata o ritardata realizzazione degli investimenti.

È talvolta previsto il recupero degli importi relativi ad investimenti programmati e non realizzati in ragione del principio di neutralità economica del concessionario in modo tale che questi non tragga benefici economico-finanziari dalla mancata o ritardata realizzazione degli investimenti in beni reversibili.

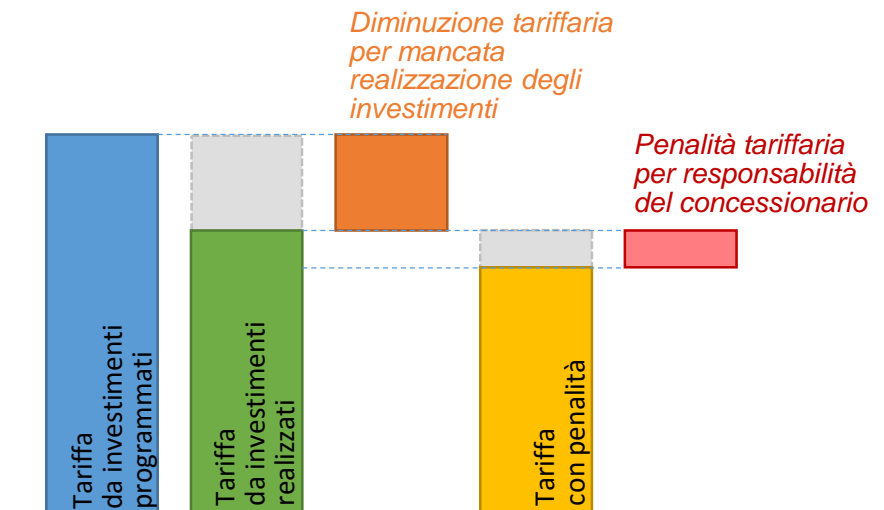
Tuttavia non risulta essere stato effettuato un puntuale monitoraggio in merito.

### Nuovo sistema

L'Autorità ha definito un **meccanismo automatico di adeguamento tariffario** correlato **all'effettivo grado di attuazione degli investimenti**, integrato da una **penalità** applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia **imputabile al concessionario**.

Come si evince dal grafico seguente, il meccanismo prevede due specifiche sub-componenti:

- sub-componente correlata alla **quota cumulata di investimenti effettivamente realizzati**, rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;
- sub-componente legata alla penalità correlata alla **quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario**, rispetto alla quota cumulata di investimenti non realizzati.





□ **Delibera n. 42/2019: consultazione su nuove misure dell’Autorità per la logistica e il trasporto delle merci**

- **Impianti di servizio interessati:** raccordi ferroviari, impianti connessi ai corridoi ferroviari europei, servizi resi presso le stazioni ferroviarie, anche di confine, servizi per la manovra dei treni, centri di manutenzione, terminali merci, reti e impianti ferroviari situati nei porti
- **Rivolte a:** imprese ferroviarie, autotrasportatori, terminalisti, imprese di logistica, passeggeri
- Procedimento **nato in ambito ferroviario**, ma rilevante per il trasporto combinato e per l’integrazione con altre infrastrutture: **porti, aeroporti, strade, autostrade e autostazioni**



## Alta Velocità: evoluzione del mercato concorrenziale

- ❑ Aumento del numero di passeggeri/Km:  
nel 2017 **+40%** rispetto al 2014



- ❑ Concorrenza nei servizi Open Access Premium
- ❑ Riorganizzazione ed aumento di efficienza dei processi produttivi da parte delle imprese nazionali operanti nel settore
- ❑ Attrazione degli investimenti dall'estero in Italia e importanti investimenti italiani all'estero

# La questione della puntualità sull'Alta Velocità

## CONSUNTIVI 2018



### Puntualità Nessuna Esclusione

	ANNO 2018 (% treni in arrivo a destino)												CONSUNTIVO 2018
	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	
MERCATO (5')	58,5	39,4	40,6	56,2	56,5	54,5	48,3	60,4	53,4	49,3	48,9	59,6	52,3
SERVIZIO UNIVERSALE (5')	66,2	61,4	55,7	58,8	54,5	54,4	49,2	50,5	56,0	52,7	51,6	57,9	55,7
REGIONALE (5')	89,2	86	86,1	88,2	87,2	87	85,6	88,2	87,7	84,2	84,1	86,7	86,7
MERCI (30')	55,3	52,1	52,9	56,2	56,7	55,0	54,0	62,1	56,3	54,7	49,5	51,6	54,6

Fonte RFI

- Adottate dall'Autorità **prescrizioni** per **assicurare** che la **capacità della rete ferroviaria** sia **utilizzata** nel rispetto della **legittima attesa dei passeggeri a viaggiare in orario**.
- Significativi **miglioramenti** nel **1° semestre 2019**, non a scapito di altri **segmenti** di servizi
- L'Autorità proseguirà nel **monitoraggio** sull'esecuzione delle sue **specifiche prescrizioni**, per **conseguire più ampi margini di miglioramento**



## Aeroporti già regolati dall’Autorità



N°	Società	Aeroporto	Periodo regolatorio	Modello	Conformità definitiva	Δ % Passeggeri 2018 vs 2017
1	Aeroporto di Bologna	Bologna	2016-2019	1	23/10/2015	+ 3,76
2	Geasar	Olbia	2015-2018	3	26/11/2015	+ 6,61
3	Gesac	Napoli	2016-2019	1	14/04/2016	+ 15,80
4	Sagat	Torino	2016-2019	2	21/04/2016	- 2,24
5	Gesap	Palermo	2016-2019	2	06/10/2016	+ 14,75
6	Aeroporto di Genova	Genova	2016-2019	3	30/05/2016	+ 16,69
7	AFVG	Trieste	2016-2019	3	29/09/2016	- 1,04
8	Aeroporto Valerio Catullo	Verona	2016-2019	3	08/11/2016	+ 11,83
9	SOGAER	Cagliari	2016-2019	2	Controversia chiusa il 02/03/2017	+ 4,96
10	SACAL	Lamezia	2016-2019	3	Controversia chiusa il 24/03/2017	+ 8,16
11	SACBO	Bergamo	2017-2020	1	18/05/2017	+ 4,88
12	SAC	Catania	2017-2020	1	08/02/2018	+ 8,73
13	Sogeap	Parma	2019	3	25/01/2019	- 52,21
14	Toscana Aeroporti	Pisa	2019-2022	1	08/05/2019	+ 4,34
15	Toscana Aeroporti	Firenze	2029-2022	3	Avviato il 23/05/2019	+ 2,29
16	AerTre	Treviso	2019-2022	2	Avviato il 23/05/2019	+ 9,77
<b>Incremento medio traffico passeggeri (tutti gli aeroporti)</b>						<b>+ 5,83</b>

Fonte: Enac, dati di traffico, 2019. Dati riferiti ai servizi di linea e charter



❑ **L’Autorità sta procedendo alla revisione dei suoi modelli, con attenzione particolare ai seguenti temi:**

- efficienza dei **costi di gestione**;
- utilizzo ottimale della **capacità aeroportuale**;
- trattamento dei **margini commerciali**;
- riflessi tariffari dell’**incentivazione all’attività volativa**;
- valutazione degli effetti economici dei nuovi **progetti di infrastrutture aeroportuali**;
- regolazione differenziata per **aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui**;
- tasso di **remunerazione del capitale investito**;
- **contabilità regolatoria**.

❑ La «**Legge Europea 2018**» (L. n. 37/2019, entrata in vigore il 26 maggio 2019) ha **esteso la regolazione economica dell’Autorità anche agli aeroporti con contratti di programma in deroga**

- **Roma Fiumicino**
- **Roma Ciampino**
- **Milano Malpensa**
- **Milano Linate**
- **Venezia**



- ❑ **Del. 49/2015: misure per i bandi di affidamento in esclusiva dei servizi di TPL su gomma e ferrovia. Revisione in corso**
  
- ❑ **Del. 48/2017 Individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento**
  
- ❑ **Del. 120/2018 per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”**
  - Per sette Regioni che hanno già dato avvio a nuovi affidamenti, identificati i *target* e gli indicatori da inserire nei contratti di servizio:  
*Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Toscana e Piemonte*



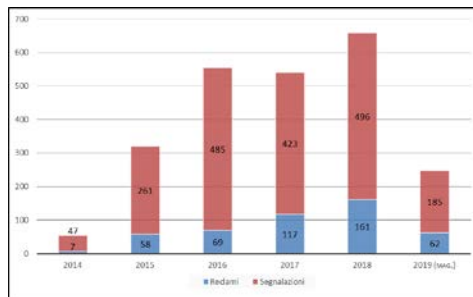
## **Trasporto pubblico locale via terra e via mare**

- **Definizione delle condizioni minime della qualità**
- **Individuazione di misuratori di qualità e piano di pubblicità dei dati**
- **Vigilanza continua**

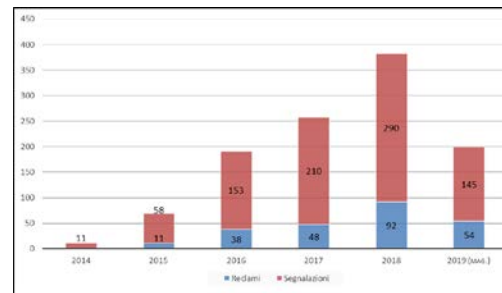


## □ Andamento reclami

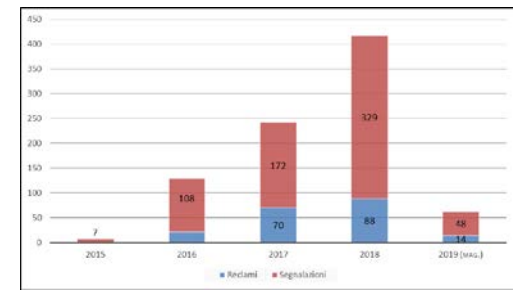
- Crescita **+40%** delle istanze degli utenti
- Avviati **21** procedimenti sanzionatori nel 2018 e **10** nei primi mesi del 2019.
- Crescita maggiore (**+72%**) delle istanze dei passeggeri che viaggiano **via mare**



Ferrovioario (+ 22 %)



Autobus (+48%)



Mare e vie navigabili (+72%)

## □ Contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi

- Abbonati AV
- Trasporto pubblico ferroviario regionale
- Presentazione dei reclami nei servizi di trasporto passeggeri via mare e vie navigabili interne

# **CONSIDERAZIONI DI SINTESI E PROSPETTIVE**



- Il nuovo potere degli utenti e l'economia comportamentale**
  
- L'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e l'osservazione dell'adeguatezza dei livelli di separazione (ambito ferroviario)**
  
- Liberalizzazioni e Test di equilibrio economico**