Autorità di Regolazione dei Trasporti

Ottavo Rapporto Annuale al Parlamento

Camera dei Deputati
27 settembre 2021

SOMMARIO

INDICE 2

INDICE NUMERICO DELLE FIGURE 6

INDICE NUMERICO DELLE TABELLE 11

INDICE NUMERICO DEI BOX 13

INDICE TEMATICO DI FIGURE, TABELLE E BOX 14

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI 20

PREMESSA 21

PARTE PRIMA – LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEI TRASPORTI IN TEMPI DI PANDEMIA 22

PARTE SECONDA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI 29

PARTE TERZA – DATI ECONOMICI 124

PARTE QUARTA – ATTI E PROVVEDIMENTI 260

INDICE

SOMMARIO 1
INDICE NUMERICO DELLE FIGURE 6
INDICE NUMERICO DELLE TABELLE 11
INDICE NUMERICO DEI BOX 13
INDICE TEMATICO DI FIGURE, TABELLE E BOX 14
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI 20
PREMESSA 21
PARTE PRIMA – LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEI TRASPORTI IN TEMPI DI PANDEMIA 22
1. Introduzione 22
2. L'evoluzione della domanda e dell'offerta 22
3. L'impatto della pandemia su obiettivi e priorità della regolazione 25
4. Oltre la pandemia: gli obiettivi strategici della nuova Consiliatura 26
5. Considerazioni conclusive 27
PARTE SECONDA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI 29
1. IL CONTESTO 29
1.1 Introduzione 29
1.2 Novità normative e provvedimenti rilevanti per le competenze dell'Autorità 30
1.3 La collaborazione istituzionale e la cooperazione europea e internazionale 33
1.3.1 I protocolli di collaborazione e la cooperazione istituzionale a livello nazionale 33
1.3.2 La cooperazione in ambito internazionale, UE e plurilaterale 34
1.4 Il regolamento di disciplina dell'analisi di impatto della regolazione e della verifica di impatto della regolazione 35
2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE 37
2.1 L'ambito dell'attività 37
2.2 L'accesso alle infrastrutture aeroportuali 37
2.2.1 La sospensione dei nuovi modelli aeroportuali 37
2.2.2 La revisione dei diritti aeroportuali sulla base dei modelli vigenti 38
2.2.3 L'attività di vigilanza sulla base dei modelli vigenti 40
2.2.4 L'attività di vigilanza degli aeroporti con contratti di programma "in deroga" 41
2.2.5 La risoluzione delle controversie sui diritti aeroportuali 41
2.2.6 L'analisi dei piani di risanamento delle società con partecipazioni pubbliche 41
2.2.7 L'impatto della *Brexit* sui corrispettivi di imbarco passeggeri per i voli verso il Regno Unito 42
2.2.8 L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi 42
2.3 L'accesso alle infrastrutture autostradali 42
2.3.1 Le concessioni vigenti 42
2.4 L'accesso alle infrastrutture ferroviarie 46
2.4.1 I canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie 46
2.4.2 L'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari 50
2.4.3 Le indicazioni e le prescrizioni sui Prospetti informativi delle reti 54
2.4.4 L'attuazione delle disposizioni in materia di *governance* delle reti regionali interconnesse 58
2.4.5 La notifica di nuovi servizi ferroviari e il *test* di equilibrio economico 59
2.5 L'accesso alle infrastrutture portuali 61

2.5.1 Il monitoraggio sull'attuazione della delibera n. 57/2018 61
2.5.2 La raccolta dati in merito alle concessioni di aree e banchine portuali 61
2.5.3 Il regime di applicazione delle tasse portuali: approfondimenti 62
2.6 L'accesso alle autostazioni 63
2.6.1 L'attività di monitoraggio 63
2.6.2 L'attività di vigilanza 63
3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI 65
3.1 Il monitoraggio sull'applicazione della regolazione in materia di servizi di trasporto pubblico nazionale, regionale e locale 65
3.1.1 Le verifiche del mercato nel settore marittimo 67
3.1.2 Gli ambiti, i lotti di affidamento, il finanziamento degli OSP e le tariffe 70
3.1.3 Gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri 71
3.1.4 L'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale 73
3.1.5 La qualità dei servizi di trasporto 73
3.2 La revisione della misura 12 della delibera n. 154/2019 74
3.3 La gestione dei contratti di servizio in fase emergenziale e l'applicazione delle delibere nel nuovo contesto 75
3.4 Il servizio di taxi e il trasporto pubblico locale non di linea 77
3.4.1 L'attività consultiva dell'Autorità 77
3.4.2 L'esercizio dei poteri di legittimazione processuale attiva 78
3.5 L'analisi dei piani di risanamento ai sensi dell'articolo 14 del d.lgs. 175/2016 79
4. I DIRITTI DEGLI UTENTI E DEI PASSEGGERI 80
4.1 La regolazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti 82
4.1.1 Il CMD nel trattamento dei reclami nel trasporto ferroviario e con autobus 82
4.1.2 Il CMD nel trasporto ferroviario connotato da OSP: l'attività di vigilanza 83
4.2 La tutela dei diritti dei passeggeri previsti dai regolamenti europei 85
4.2.1 I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario 89
4.2.2 I diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus 98
4.2.3 I diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne 103
4.3 L'attività consultiva nell'ambito della trattazione di pratiche commerciali scorrette 108
5. L'ORGANIZZAZIONE E IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ 110
5.1 L'autofinanziamento 110
5.1.1 La delibera di autofinanziamento per il 2021 110
5.2 L'evoluzione giurisprudenziale 112
5.3 Il bilancio e gli acquisti 112
5.3.1 Le gestioni in comune con le altre Autorità indipendenti 113
5.4 Il personale 114
5.4.1 Le procedure di concorso 114
5.4.2 Le misure assunte in risposta all'emergenza Covid-19 115
5.4.3 Il telelavoro e il lavoro agile ordinario 115
5.4.4 La formazione 115
5.4.5 La valutazione della *performance* e le progressioni di carriera 116
5.5 Il dialogo con le rappresentanze sindacali 116
5.6 L'organizzazione 116
5.6.1 Il nuovo Collegio 116
5.6.2 La struttura e gli uffici 117
5.6.3 Gli altri organismi 118
5.6.4 Le sedi 119

5.7 L'esecuzione delle disposizioni di legge 119
5.7.1 L'amministrazione digitale 119
5.7.2 La trasparenza e la prevenzione della corruzione 119
5.8 La digitalizzazione dei processi e la misurazione dell'azione amministrativa 120
5.8.1 Gli indicatori di *performance* 120
5.8.2 Gli strumenti di controllo di gestione 120
5.9 La costruzione della banca dati trasporti 121
5.9.1 L'evoluzione dei sistemi di monitoraggio e la rilevazione dei dati di settore 121
5.9.2 L'analisi dei dati e gli strumenti di *business intelligence* 122
5.10 Il portale *web*, i canali *social* e i servizi *on-line* 122
5.11 La sicurezza informatica 123
PARTE TERZA – DATI ECONOMICI 124
1. PREMESSA 124
2. LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI 125
2.1 La situazione europea 125
2.2 La situazione italiana 126
3. LE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI 149
3.1 La situazione europea 149
3.2 La situazione italiana 150
4. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI FERROVIARI 157
4.1 La situazione europea 157
4.2 La situazione italiana 169
5. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI MARITTIMI 185
5.1 La situazione europea 185
5.2 La situazione italiana 190
6. GLI INTERPORTI E LA LOGISTICA DELLE MERCI 201
6.1 La situazione europea 201
6.2 La situazione italiana 205
7. I SERVIZI DI TPL DI LINEA E NON DI LINEA 211
7.1 La situazione europea 211
7.2 La situazione italiana 214
7.2.1 I servizi di TPL di linea 223
7.2.2 I servizi taxi e NCC 228
8. LE AUTOLINEE DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA 241
8.1 La situazione italiana 241
9. MOBILITÀ E MICROMOBILITÀ CONDIVISA 247
9.1 La situazione italiana 247
9.1.1 Il *Car sharing* 248
9.1.2 La micromobilità in *sharing* 253
PARTE QUARTA – ATTI E PROVVEDIMENTI 260
1. IL QUADRO D'INSIEME 260
2. LE DELIBERE 263
2.1 L'attività di regolazione 263

2.1.1 I principali atti di regolazione 263
2.1.2 Le consultazioni pubbliche 275
2.1.3 Le altre deliberazioni 277
2.2 L'attività di vigilanza e sanzionatoria 285
2.2.1 I provvedimenti prescrittivi e sanzionatori correlati all'esercizio delle funzioni di regolazione 285
2.2.2 I provvedimenti adottati nell'esercizio delle funzioni di organismo di sorveglianza, ai sensi dei regolamenti UE sulla tutela dei diritti dei passeggeri 297
2.3 L'organizzazione e il funzionamento 314
3. I PARERI 328
3.1 I pareri adottati nel periodo di riferimento 328
3.1.1 Gli aggiornamenti dei PEF e gli schemi di atti aggiuntivi delle concessioni autostradali in essere 328
3.1.2 La regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale 346
3.1.3 L'attività consultiva inerente all'applicazione del Codice del consumo 373
3.2 I pareri adottati negli esercizi precedenti 402
3.2.1 Gli aggiornamenti dei PEF, le revisioni, e gli affidamenti *in house* di concessioni autostradali 402
3.2.2 I contratti di programma tra il MIMS e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale 403
3.2.3 La regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale 403
3.2.4 L'attività consultiva inerente all'applicazione del Codice del consumo 403
3.2.5 Gli altri pareri 403

INDICE NUMERICO DELLE FIGURE

Figura 1. Tutela dei diritti dei passeggeri nei settori di trasporto: reclami e segnalazioni – Anni 2014-2021 86
Figura 2. Andamento delle istanze per modalità di trasporto – Anni 2014-2021 87
Figura 3. Andamento delle istanze nel contesto della pandemia da Covid-19 88
Figura 4. Andamento delle sanzioni irrogate per modalità di trasporto – Anni 2015-2021 89
Figura 5. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021 90
Figura 6. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021 90
Figura 7. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021 91
Figura 8. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021 92
Figura 9. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021 95
Figura 10. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021 96
Figura 11. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021 99
Figura 12. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021 100
Figura 13. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021 100
Figura 14. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021 101
Figura 15. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021 102
Figura 16. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021 103
Figura 17. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021 104
Figura 18. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021 104
Figura 19. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021 105
Figura 20. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni 106
Figura 21. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021 107
Figura 22. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021 107
Figura 23. L'organigramma dell'Autorità 117
Figura 24. Traffico passeggeri nei paesi europei – Anno 2020, variazione percentuale rispetto al 2019 125
Figura 25. Principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati – Anni 2019-2020 125
Figura 26. Andamento traffico passeggeri – Anni 2016-2020 128
Figura 27. Andamento movimenti di aeromobili – Anni 2016-2020 128
Figura 28. Andamento traffico merci via aereo – Anni 2016-2020 128
Figura 29. Passeggeri, movimenti e cargo per area geografica – Anno 2020 129
Figura 30. Passeggeri per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020 130
Figura 31. Movimenti di aeromobili per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020 131
Figura 32. Traffico merci via aereo per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020 132

Figura 33. Principali aeroporti italiani per traffico passeggeri – Anni 2019-2020 133
Figura 34. Principali aeroporti italiani per movimenti di aeromobili – Anni 2019-2020 133
Figura 35. Principali aeroporti italiani per traffico merci – Anni 2019-2020 134
Figura 36. Passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione – Anni 2016-2020 134
Figura 37. Principali aeroporti italiani per passeggeri in transito nazionale – Anni 2019-2020 135
Figura 38. Principali aeroporti italiani per passeggeri in transito internazionale – Anni 2019-2020 135
Figura 39. Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e *low cost* – Anni 2019-2020 136
Figura 40. *Benchmark* nazionale sui diritti aeroportuali – Anno 2020 136
Figura 41. Composizione percentuale dei ricavi *aviation* e *non aviation* – Anni 2018-2019 137
Figura 42. Ammontare dei ricavi *aviation* e *non aviation* – Anno 2019 137
Figura 43. Totale di valore e costi della produzione – Anni 2018-2019 138
Figura 44. Valore della produzione – Anni 2019 138
Figura 45. Composizione delle principali voci di costo per il settore aeroportuale – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017) 139
Figura 46. Composizione delle principali voci di costo per le attività regolate da ART nel settore aeroportuale – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017) 139
Figura 47. Voci di costo relative alle attività regolate per movimento e passeggero – Anno 2017 140
Figura 48. Totale degli incentivi erogati dai gestori aeroportuali – Anno 2017 141
Figura 49. Percentuale di passeggeri incentivati per aeroporto – Anno 2017 142
Figura 50. Ammontare degli incentivi per passeggero – Anno 2017 142
Figura 51. Ammontare degli incentivi per specifiche rotte – Anno 2017 142
Figura 52. Percentuale di incentivi erogati dagli aeroporti italiani ai primi due vettore – Anno 2017 143
Figura 53. Quota di traffico servito dei primi due vettori degli aeroporti italiani – Anno 2017 144
Figura 54. Andamento del traffico passeggeri per singoli paesi europei – Anni 2019-2020 145
Figura 55. Andamento dei movimenti (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto): confronto mensile – Anni 2019-2020 145
Figura 56. Andamento dei passeggeri: confronto mensile – Anni 2019-2020 146
Figura 57. Andamento del traffico merci via aereo al netto del servizio postale: confronto mensile – Anni 2019-2020 146
Figura 58. Traffico passeggeri degli aeroporti nazionali con traffico 2019 superiore al milione di passeggeri annui – Variazione 2020/2019 147
Figura 59. Totale del valore della produzione suddiviso in attività *aviation* e non, dei costi della produzione e dell'utile dei gestori aeroportuali italiani – Anni 2019-2020 147
Figura 60. Totale del valore della produzione suddiviso in attività *aviation* e non, dei costi della produzione e dell'utile dei gestori aeroportuali italiani, dati per passeggero – Anni 2019-2020 148
Figura 61. Numero di veicoli/giorno sulle reti autostradali europee – Anno 2019 149
Figura 62. Il settore autostradale a pedaggio in cifre – Anno 2019 152
Figura 63. Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture – Anno 2018 152
Figura 64. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio – Anni 2004-2020 153
Figura 65. Evoluzione del numero di caselli autostradali automatizzati – Anni 2008-2019 153
Figura 66. Evoluzione della pavimentazione drenante fonoassorbente – Anni 2008-2019 154
Figura 67. Suddivisione degli introiti da pedaggio delle società concessionarie autostradali italiane – Anno 2019 154
Figura 68. Andamento del traffico (in migliaia di veicoli-km): confronto mensile per categoria di traffico (leggero e pesante) – Anni 2019-2020 155
Figura 69. Andamento dei ricavi (in milioni di euro): confronto mensile, per categoria di traffico (leggero e pesante) – Anni 2019-2020 155
Figura 70. Andamento trimestrale dei ricavi da sub-concessione – Anni 2019-2020 156
Figura 71. Volumi per concessionaria e per categoria di traffico (leggero e pesante) – Variazione 2020/2019 156
Figura 72. Ricavi da traffico (leggero e pesante) per concessionaria – Variazione 2020/2019 157

Figura 73. Estensione della rete ferroviaria dei principali paesi europei – Anno 2019 157
Figura 74. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non – Anno 2019 158
Figura 75. Densità della rete rispetto alla estensione geografica e alla popolazione – Anno 2019 159
Figura 76. Intensità di utilizzo della rete in treni-km al giorno per km di rete – Anno 2019 160
Figura 77. Numero di imprese ferroviarie nel settore passeggeri – Anno 2019 161
Figura 78. Numero di imprese ferroviarie nel settore merci – Anno 2019 162
Figura 79. Traffico totale in milioni di treni-km – Anno 2019 163
Figura 80. Composizione percentuale del traffico tra merci e passeggeri in treni-km – Anno 2019 164
Figura 81. Composizione percentuale del traffico passeggeri in termini di passeggeri-km – Anno 2019 165
Figura 82. Composizione percentuale del traffico merci in termini di tonnellate-km – Anno 2019 166
Figura 83. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana – Anno 2018 170
Figura 84. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale per zone geografiche – Anno 2018 171
Figura 85. Andamento indicizzato del traffico passeggeri – Anni 2004-2019 (Anno base 2004) 171
Figura 86. Andamento indicizzato del traffico merci – Anni 2004-2019 (Anno base 2004) 172
Figura 87. Ripartizione produzione RFI in treni-km per segmenti di mercato – Anno 2019 172
Figura 88. Livello medio di puntualità dei servizi ferroviari passeggeri – Anni 2018-2020 173
Figura 89. Livello medio di puntualità dei servizi ferroviari merci – Anni 2018-2020 173
Figura 90. Soppressioni (parziali e totali) del traffico ferroviario merci – Anni 2018-2020 174
Figura 91. Tipologia di impianti ferroviari raccordati alle reti RFI o interconnesse – Anno 2020 174
Figura 92. Tipologia di impianti ferroviari raccordati alla rete RFI per area geografica – Anno 2020 175
Figura 93. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI per segmenti di mercato – Anno 2019 175
Figura 94. Andamento ricavi e costi operativi RFI – Anni 2010-2019 176
Figura 95. Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia – Anni 2010-2019 177
Figura 96. Andamento ricavi e costi operativi NTV – Anni 2010-2019 178
Figura 97. Principali aspetti emersi dalle risposte ottenute dal campione di gestori di servizi ferroviari – Anno 2019 179
Figura 98. Informazioni contenute nella risposta a un reclamo – Anno 2019 180
Figura 99. Giorni con restrizioni di mobilità – Anno 2020 180
Figura 100. Treni-km del trasporto passeggeri nei singoli paesi europei – Variazione 2020/2019 181
Figura 101. Treni-km del trasporto merci nei singoli paesi europei – Variazione 2020/2019 182
Figura 102. Principali porti europei per traffico merci – Anno 2019 185
Figura 103. Indici LSCI e PLSCI: livello di integrazione nella rete del traffico marittimo di *container* – Anno 2020: Q4 186
Figura 104. Evoluzione dell'indice LSCI dei principali paesi dell'Europa continentale – Anni 2018-2020 (Trimestre base: Q4) 187
Figura 105. Variazione dell'indice LSCI dei principali paesi dell'Europa continentale – Anni 2018-2020 (Anno base: 2017) 187
Figura 106. Indice di rotazione portuale – Anno 2020 188
Figura 107. Traffico di container nei principali porti europei – Anni 2018-2020 189
Figura 108. Traffico di passeggeri nei principali porti europei – Anni 2018-2020 189
Figura 109. Navi approdate nei porti italiani – Anni 2014-2019 191
Figura 110. Andamento complessivo del traffico merci nei porti – Anni 2006-2020 191
Figura 111. Suddivisione del totale delle merci transitate nei porti – Anni 2006-2020 192
Figura 112. Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) 192
Figura 113. Merce movimentata nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020 193
Figura 114. Variazione del traffico merci nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020 193
Figura 115. *Container* movimentati nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020 194
Figura 116. Variazione del traffico *container* nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020 194
Figura 117. Movimenti di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020 195
Figura 118. Variazione del traffico di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020 195
Figura 119. Classifica delle AdSP per tipologia di merci movimentate – Anni 2019-2020 196
Figura 120. Classifica delle AdSP per passeggeri – Anni 2019-2020 196
Figura 121. Rendiconto generale dell'attività delle AdSP – Anno 2018 197

Figura 122. Ripartizione delle entrate totali delle AdSP – Anno 2018 197
Figura 123. Ripartizione delle uscite totali delle AdSP – Anno 2018 198
Figura 124. Rapporto fra entrate correnti proprie delle AdSP e quantità di merce movimentata – Anno 2018 198
Figura 125. Composizione delle tasse riscosse dalle AdSP – Anno 2018 199
Figura 126. Traffico marittimo nei porti gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia – Anni 2018-2020 (1/2) 199
Figura 127. Traffico marittimo nei porti gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia – Anni 2018-2020 (2/2) 200
Figura 128. Numero membri UIRR – Anno 2018 201
Figura 129. Membri UIRR con numero di consegne maggiori di 500 mila TEU – Anno 2018 201
Figura 130. Numero di consegne del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2020 202
Figura 131. Tonnellate-km del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2019 202
Figura 132. Numero di TEU del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2020 203
Figura 133. Caratteristiche TC: composizione delle consegne in termini di tipologia di trasporto – Anni 2019-2020 204
Figura 134. Caratteristiche TC: composizione delle consegne in termini di distanza media – Anni 2019-2020 204
Figura 135. Numero di imprese e addetti nella logistica in Italia – Anno 2020 205
Figura 136. La rete degli interporti e corridoi TEN-T – Anno 2020 206
Figura 137. Distribuzione geografica degli impianti interconnessi – Anno 2020 207
Figura 138. Afferenza degli impianti interconnessi ai corridoi merci europei – Anno 2021 208
Figura 139. Treni movimentati negli interporti e tasso di variazione – Anno 2020; variazione 2020/2019 209
Figura 140. Traffico intermodale negli interporti e tasso di variazione – Anno 2020; variazione 2020/2019 210
Figura 141. Domanda di trasporto pubblico locale in alcune città europee – Anno 2018 211
Figura 142. Offerta di trasporto pubblico locale in alcune città europee – Anno 2018 212
Figura 143. Prezzo del biglietto urbano di corsa singola in alcune città europee comparabili per numero di residenti – Anno 2018 213
Figura 144. Prezzo dell'abbonamento mensile urbano in alcune città europee comparabili per numero di residenti – Anno 2018 213
Figura 145. Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro – Anni 2019-2020 214
Figura 146. Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro – Anno 2019 215
Figura 147. Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana – Anno 2019 215
Figura 148. Ripartizione dei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana secondo classi di densità di motorizzazione – Anno 2019 216
Figura 149. Ripartizione degli spostamenti in funzione delle distanze – Anni 2017-2019 216
Figura 150. Evoluzione del tasso di mobilità sostenibile in ambito comunale – Anni 2017-2019 217
Figura 151. Ripartizione delle autovetture nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana per classi di vetustà dalla data di immatricolazione – Anni 2017-2019 217
Figura 152. Ripartizione delle autovetture nelle città metropolitane per tipologia di alimentazione – Anno 2019 218
Figura 153. Principali sistemi di infomobilità a supporto del trasporto pubblico locale – Anno 2019 218
Figura 154. Servizio informazioni sul trasporto pubblico via *sms* – Anno 2019 219
Figura 155. Paline elettroniche alle fermate del trasporto pubblico – Anno 2019 219
Figura 156. Pagamento elettronico con l'uso di *smart card* ricaricabili – Anno 2019 220
Figura 157. Acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili – Anno 2019 221
Figura 158. Vendita di titoli di viaggio *on-line* – Anno 2019 222
Figura 159. Domanda nazionale di TPL urbano – Anni 2016-2019 223
Figura 160. Offerta nazionale di TPL urbano – Anni 2016-2019 224
Figura 161. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee urbane – Anni 2014-2019 224
Figura 162. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee extraurbane – Anni 2014-2019 225
Figura 163. Composizione dei ricavi relativi ai servizi TPL – Anno 2017 225
Figura 164. Evoluzione dei conti economici della produzione di servizi di TPL autolinee – Anni 2010-2019 226

Figura 165. Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario – Anni 2016-2020 226
Figura 166. Suddivisione dei Comuni del campione per macroregione/regione – Anni 2018-2019 228
Figura 167. Numero di licenze taxi e autorizzazioni NCC: comuni del campione esaminato – Anno 2018 234
Figura 168. Rapporto fra taxi e popolazione residente dei comuni – Anno 2018 235
Figura 169. Rapporto fra taxi ed estensione territoriale dei comuni – Anno 2018 235
Figura 170. Numerosità dei taxi in funzione del numero di residenti, nei comuni del campione con un numero di taxi non superiore a 100 – Anno 2018 236
Figura 171. Numerosità dei taxi in funzione dell'estensione territoriale, nei comuni del campione con un numero di taxi non superiore a 100 – Anno 2018 236
Figura 172. Vetustà delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato – Anni 2018-2019 236
Figura 173. Motorizzazione delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato – Anni 2018-2019 237
Figura 174. Variabilità dei principali importi fissi del tariffario taxi tra i comuni del campione – Anni 2018-2019 237
Figura 175. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione inferiore a 30.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019 238
Figura 176. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione compresa tra 30.000 e 100.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019 239
Figura 177. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione superiore a 100.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019 240
Figura 178. Principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza – Anno 2020, secondo semestre 241
Figura 179. Indice di prezzo delle principali rotte per autolinee a media e lunga percorrenza – Anno 2020, secondo semestre 242
Figura 180. Indice di prezzo medio (ponderato) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza – Anni 2017-2020 243
Figura 181. Ubicazione della sede legale delle imprese di autolinee che hanno partecipato all'indagine – Anno 2020 244
Figura 182. Offerta e domanda di servizi per il campione di imprese di autolinee esaminato – Anno 2019 245
Figura 183. Ricavi da traffico del campione di imprese di autolinee esaminato – Anno 2019 245
Figura 184. Principali aspetti emersi dalle risposte ottenute dal campione di autolinee esaminato – Anno 2019 246
Figura 185. Informazioni contenute nella risposta a un reclamo – Anno 2019 246
Figura 186. Diffusione di sistemi di mobilità condivisa nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana – Anni 2019-2020 247
Figura 187. Evoluzione del numero autoveicoli in *sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019 250
Figura 188. Primi 10 comuni capoluogo per numero di veicoli autoveicoli in *sharing* – Anno 2019 250
Figura 189. Disponibilità di autoveicoli in *sharing* per servizi a postazione fissa – Anno 2019 251
Figura 190. Disponibilità di autoveicoli in *sharing* per servizi a flusso libero – Anno 2019 252
Figura 191. Evoluzione della percentuale di autoveicoli a basse emissioni in *sharing* – Anni 2013-2019 252
Figura 192. Evoluzione del numero di biciclette in *sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019 256
Figura 193. Primi 10 comuni capoluogo per numero di biciclette in *sharing* – Anno 2019 256
Figura 194. Piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana – Anno 2019 257
Figura 195. L'evoluzione della flotta dei monopattini in *sharing* – Anni 2019-2020 258
Figura 196. Evoluzione del numero di motocicli in *sharing* – Anni 2016-2019 259
Figura 197. Numero di motocicli in *sharing* per comune capoluogo di provincia/città metropolitana – Anno 2019 259
Figura 198. Delibere dell'Autorità – Anni 2014-2021 260
Figura 199. Oggetto delle delibere – Anni 2014-2021 260
Figura 200. Atti di regolazione – Anni 2014-2021 261
Figura 201. Attività di regolazione e sanzionatoria – Anni 2014-2021 261
Figura 202. Delibere dell'Autorità per ambito di attività – Gennaio 2020-luglio 2021 262
Figura 203. Distribuzione per ambito di attività – Anni 2020-2021 262

INDICE NUMERICO DELLE TABELLE

Tabella 1. Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali 39
Tabella 2. Istanze di esenzione dall'applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 51
Tabella 3. Adempimento degli oneri *ex* delibera 56/2018 da parte dei gestori di autostazione 64
Tabella 4. Contratti di servizio in vigore aventi ad oggetto servizi di trasporto ferroviario passeggeri 66
Tabella 5. Contratti di servizio in vigore aventi ad oggetto servizi di trasporto marittimo di interesse nazionale e regionale 67
Tabella 6. Esiti della verifica del mercato condotta dal MIMS per i collegamenti marittimi con le isole maggiori e le Tremiti 69
Tabella 7. Servizio di taxi: pareri adottati dall'Autorità dal 1° giugno 2020 al 31 luglio 2021 77
Tabella 8. I provvedimenti di regolazione ex *ante* del CMD 80
Tabella 9. Le fonti UE, nazionali e i regolamenti dell'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri 80
Tabella 10. Passeggeri trasportati per aeroporto – Anno 2020 127
Tabella 11. Analisi della variabilità delle componenti di costo – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017) 140
Tabella 12. Andamento degli incentivi all'attività volativa erogati dai gestori aeroportuali – Anni 2015-2017 141
Tabella 13. Correlazioni tra incentivi, passeggeri in partenza e ricavi commerciali – Anni 2015-2017 143
Tabella 14. Media degli incentivi erogati totali e ai primi due vettori aerei – Anno 2017 144
Tabella 15. Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei – Anno 2018 149
Tabella 16. Rete autostradale italiana a pedaggio – Anno 2019 151
Tabella 17. Rete stradale e autostradale gestita da ANAS – Anno 2021 151
Tabella 18. Traffico passeggeri-km e rapporto tra passeggeri-km e treni-km – Anno 2019 167
Tabella 19. Traffico merci in tonnellate-km e rapporto tra tonnellate-km e treni-km – Anno 2019 168
Tabella 20. Andamento della domanda di traffico passeggeri e merci nel settore ferroviario – Anni 2015-2019 (Anno base 2014) 169
Tabella 21. Ripartizione della rete RFI – Anno 2020 170
Tabella 22. Dati di traffico passeggeri – Anni 2016-2019 171
Tabella 23. Dati di traffico merci – Anni 2016-2019 172
Tabella 24. Risultati economico finanziari di RFI – Anni 2017-2019 176
Tabella 25. Dati di traffico passeggeri Trenitalia – Anni 2017-2019 176
Tabella 26. Risultati economico finanziari di Trenitalia – Anni 2017-2019 177
Tabella 27. Risultati economico finanziari di NTV – Anni 2017-2019 178
Tabella 28. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi ferroviari – Anno 2019 178
Tabella 29. Misure finanziarie adottate dagli stati o dai gestori d'infrastrutture – Anno 2020 183
Tabella 30. Treni-km mensili del trasporto passeggeri e merci – Variazione 2020/2019 184
Tabella 31. Puntualità dei servizi ferroviari merci e passeggeri: percentuale treni arrivati entro la soglia di 5 minuti – Variazione 2020/2019 184
Tabella 32. Andamento del traffico globale – Anno 2020 185
Tabella 33. *Benchmark* per tipologia di navi tra i paesi UE che si affacciano sul mar Mediterraneo – Anno 2020 188
Tabella 34. Dati riepilogativi dell'offerta nel settore portuale marittimo nazionale – Anni 2018-2020 190
Tabella 35. Volumi di traffico del trasporto marittimo nazionale – Anni 2018-2019 190
Tabella 36. Trasporto combinato in Europa – Variazione percentuale 2020/2019 203
Tabella 37. Caratteristiche dei servizi di TPL – Anno 2017 223
Tabella 38. Riparto del Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario – Anni 2018-2020 227
Tabella 39. Numero di licenze taxi attive nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana al 31 dicembre – Anni 2017-2019 229
Tabella 40. Numero di autorizzazioni NCC attive nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana al 31 dicembre – Anni 2007-2019 231

Tabella 41. Numero di licenze taxi ed autorizzazioni NCC attive negli altri comuni del campione al 31 dicembre 2018 234
Tabella 42. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi di autolinee – Anno 2019 245
Tabella 43. Presenza di servizi di *car sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019 248
Tabella 44. Presenza di servizi di *bike sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019 253
Tabella 45. Presenza di servizi di *scooter sharing* – Anni 2016-2020 258

INDICE NUMERICO DEI BOX

Box 1. Indagine dell'Autorità sulla mobilità dei cittadini 24
Box 2. Prima campagna di comunicazione ART sui diritti dei passeggeri: «Quando viaggi non sentirti piccolo, tutela i tuoi diritti: hai l'Autorità per farlo» 29
Box 3. Le iniziative in materia di TTR nell'ambito delle proposte di revisione della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) 913/2010 35
Box 4. Gli *step* del *test* di equilibrio economico 60
Box 5. Gli atti fondamentali della regolazione dei servizi 65
Box 6. Le finalità e le fasi ex delibera n. 22/2019 68
Box 7. Le finalità e le fasi *ex* delibera n. 48/2017 70
Box 8. La relazione di affidamento prevista dalla delibera n. 154/2019 72
Box 9. Le finalità e le fasi *ex* delibera n. 120/2018 73
Box 10. L'attività consultiva in materia di servizio taxi: principali prescrizioni e raccomandazioni 78
Box 11. La tematica dei rimborsi e dei *voucher* 81
Box 12. Il CMD nel trattamento dei reclami nel trasporto ferroviario e via autobus: la delibera n. 28/2021 83
Box 13. L'Autofinanziamento: le pronunce del Consiglio di Stato nel periodo di riferimento 113
Box 14. La digitalizzazione come strumento di continuità dell'azione amministrativa in tempi di pandemia 121
Box 15. Il nuovo portale *web*: "Dati e statistiche ART" 122
Box 16. L'Intelligenza artificiale, l'accessibilità *web* e l'inclusione 122
Box 17. Simboli adottati e precisazioni 124

INDICE TEMATICO DI FIGURE, TABELLE E BOX

Ambito aeroportuale

Figura 24. Traffico passeggeri nei paesi europei – Anno 2020, variazione percentuale rispetto al 2019
Figura 25. Principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati – Anni 2019-2020
Figura 26. Andamento traffico passeggeri – Anni 2016-2020
Figura 27. Andamento movimenti di aeromobili – Anni 2016-2020
Figura 28. Andamento traffico merci via aereo – Anni 2016-2020
Figura 29. Passeggeri, movimenti e cargo per area geografica – Anno 2020
Figura 30. Passeggeri per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020
Figura 31. Movimenti di aeromobili per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020
Figura 32. Traffico merci via aereo per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020
Figura 33. Principali aeroporti italiani per traffico passeggeri – Anni 2019-2020
Figura 34. Principali aeroporti italiani per movimenti di aeromobili – Anni 2019-2020
Figura 35. Principali aeroporti italiani per traffico merci – Anni 2019-2020
Figura 36. Passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione – Anni 2016-2020
Figura 37. Principali aeroporti italiani per passeggeri in transito nazionale – Anni 2019-2020
Figura 38. Principali aeroporti italiani per passeggeri in transito internazionale – Anni 2019-2020
Figura 39. Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e *low cost* – Anni 2019-2020
Figura 40. *Benchmark* nazionale sui diritti aeroportuali – Anno 2020
Figura 41. Composizione percentuale dei ricavi *aviation* e non *aviation* – Anni 2018-2019
Figura 42. Ammontare dei ricavi *aviation* e non *aviation* – Anno 2019
Figura 43. Totale di valore e costi della produzione – Anni 2018-2019
Figura 44. Valore della produzione – Anni 2019
Figura 45. Composizione delle principali voci di costo per il settore aeroportuale – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)
Figura 46. Composizione delle principali voci di costo per le attività regolate da ART nel settore aeroportuale – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)
Figura 47. Voci di costo relative alle attività regolate per movimento e passeggero – Anno 2017
Figura 48. Totale degli incentivi erogati dai gestori aeroportuali – Anno 2017
Figura 49. Percentuale di passeggeri incentivati per aeroporto – Anno 2017
Figura 50. Ammontare degli incentivi per passeggero – Anno 2017
Figura 51. Ammontare degli incentivi per specifiche rotte – Anno 2017
Figura 52. Percentuale di incentivi erogati dagli aeroporti italiani al primo e al secondo vettore – Anno 2017
Figura 53. Quota di traffico servito dei primi due vettori degli aeroporti italiani – Anno 2017
Figura 54. Andamento del traffico passeggeri per singoli paesi europei – Anni 2019-2020
Figura 55. Andamento dei movimenti (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto): confronto mensile – Anni 2019-2020
Figura 56. Andamento dei passeggeri: confronto mensile – Anni 2019-2020
Figura 57. Andamento del traffico merci via aereo al netto del servizio postale: confronto mensile – Anni 2019-2020
Figura 57. Andamento del traffico merci via aereo al netto del servizio postale: confronto mensile – Anni 2019-2020
Figura 58. Traffico passeggeri degli aeroporti nazionali con traffico 2019 superiore al milione di passeggeri annui – Variazione 2020/2019
Figura 59. Totale del valore della produzione suddiviso in attività *aviation* e non, dei costi della produzione e dell'utile dei gestori aeroportuali italiani – Anni 2019-2020
Figura 60. Totale del valore della produzione suddiviso in attività *aviation* e non, dei costi della produzione e dell'utile dei gestori aeroportuali italiani, dati per passeggero – Anni 2019-2020
Tabella 1. Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali
Tabella 2. Istanze di esenzione dall'applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177
Tabella 10. Passeggeri trasportati per aeroporto – Anno 2020
Tabella 11. Analisi della variabilità delle componenti di costo – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)
Tabella 12. Andamento degli incentivi all'attività volativa erogati dai gestori aeroportuali – Anni 2015-2017
Tabella 13. Correlazioni tra incentivi, passeggeri in partenza e ricavi commerciali – Anni 2015-2017
Tabella 14. Media degli incentivi erogati totali e ai primi due vettori aerei – Anno 2017

Ambito autostradale

Figura 61. Numero di veicoli al giorno sulle reti autostradali – Anno 2019
Figura 62. Il settore autostradale a pedaggio in cifre – Anno 2019
Figura 63. Dotazione di rete autostradale in termini di kilometri ogni 10.000 autovetture – Anno 2018
Figura 64. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio – Anni 2004-2020
Figura 65. Evoluzione del numero di caselli autostradali automatizzati – Anni 2008-2019
Figura 66. Evoluzione della pavimentazione drenante fonoassorbente – Anni 2008-2019
Figura 67. Suddivisione degli introiti da pedaggio delle società concessionarie autostradali italiane – Anno 2019
Figura 68. Andamento del traffico (in migliaia di veicoli-km): confronto mensile per categoria di traffico (leggero e pesante) – Anni 2019-2020
Figura 69. Andamento dei ricavi (in milioni di euro): confronto mensile, per categoria di traffico (leggero e pesante) – Anni 2019-2020
Figura 70. Andamento trimestrale dei ricavi da sub-concessione – Anni 2019-2020
Figura 71. Volumi per concessionaria e per categoria di traffico (leggero e pesante) – Variazione 2020/2019
Figura 72. Ricavi da traffico (leggero e pesante) per concessionaria – Variazione 2020/2019
Tabella 15. Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei – Anno 2018
Tabella 16. Rete autostradale italiana a pedaggio – Anno 2019
Tabella 17. Rete stradale e autostradale gestita da ANAS – Anno 2021

Ambito ferroviario

Figura 73. Estensione della rete ferroviaria dei principali paesi europei – Anno 2019
Figura 74. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non – Anno 2019
Figura 75. Densità della rete rispetto alla estensione geografica e alla popolazione – Anno 2019
Figura 76. Intensità di utilizzo della rete in treni-km al giorno per km di rete – Anno 2019
Figura 77. Numero di imprese ferroviarie nel settore passeggeri – Anno 2019
Figura 78. Numero di imprese ferroviarie nel settore merci – Anno 2019
Figura 79. Traffico totale in milioni di treni-km – Anno 2019
Figura 80. Composizione percentuale del traffico tra merci e passeggeri in treni-km – Anno 2019
Figura 81. Composizione percentuale del traffico passeggeri in termini di passeggeri-km – Anno 2019
Figura 82. Composizione percentuale del traffico merci in termini di tonnellate-km – Anno 2019
Figura 83. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana – Anno 2018
Figura 84. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale per zone geografiche – Anno 2018
Figura 85. Andamento indicizzato del traffico passeggeri – Anni 2004-2019 (Anno base 2004)
Figura 86. Andamento indicizzato del traffico merci – Anni 2004-2019 (Anno base 2004)
Figura 87. Ripartizione produzione RFI in treni-km per segmenti di mercato – Anno 2019
Figura 88. Livello medio di puntualità dei servizi ferroviari passeggeri – Anni 2018-2020
Figura 89. Livello medio di puntualità dei servizi ferroviari merci – Anni 2018-2020
Figura 90. Soppressioni (parziali e totali) del traffico ferroviario merci – Anni 2018-2020
Figura 91. Tipologia di impianti ferroviari raccordati alle reti RFI o interconnesse – Anno 2020
Figura 92. Tipologia di impianti ferroviari raccordati alla rete RFI per area geografica – Anno 2020
Figura 93. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI per segmenti di mercato – Anno 2019
Figura 94. Andamento ricavi e costi operativi RFI – Anni 2010-2019
Figura 95. Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia – Anni 2010-2019
Figura 96. Andamento ricavi e costi operativi NTV – Anni 2010-2019
Figura 97. Principali aspetti emersi dalle risposte ottenute dal campione di gestori di servizi ferroviari – Anno 2019
Figura 98. Informazioni contenute nella risposta a un reclamo – Anno 2019
Figura 99. Giorni con restrizioni di mobilità – Anno 2020
Figura 100. Treni-km del trasporto passeggeri nei singoli paesi europei – Variazione 2020/2019
Figura 101. Treni-km del trasporto merci nei singoli paesi europei – Variazione 2020/2019
Tabella 4. Contratti di servizio in vigore aventi ad oggetto servizi di trasporto ferroviario passeggeri
Tabella 18. Traffico passeggeri-km e rapporto tra passeggeri-km e treni-km – Anno 2019
Tabella 19. Traffico merci in tonnellate-km e rapporto tra tonnellate-km e treni-km – Anno 2019
Tabella 20. Andamento della domanda di traffico passeggeri e merci nel settore ferroviario – Anni 2015-2019 (Anno base 2014)
Tabella 21. Ripartizione della rete RFI – Anno 2020
Tabella 22. Dati di traffico passeggeri – Anni 2016-2019
Tabella 23. Dati di traffico merci – Anni 2016-2019
Tabella 24. Risultati economico finanziari di RFI – Anni 2017-2019

Tabella 25. Dati di traffico passeggeri Trenitalia – Anni 2017-2019
Tabella 26. Risultati economico finanziari di Trenitalia – Anni 2017-2019
Tabella 27. Risultati economico finanziari di NTV– Anni 2017-2019
Tabella 28. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi ferroviari – Anno 2019
Tabella 29. Misure finanziarie adottate dagli stati o dai gestori d'infrastrutture – Anno 2020
Tabella 30. Treni-km mensili del trasporto passeggeri e merci – Variazione 2020/2019
Tabella 31. Puntualità dei servizi ferroviari merci e passeggeri: percentuale treni arrivati entro la soglia di 5 minuti – Variazione 2020/2019
Box 3. Le iniziative in materia di TTR nell'ambito delle proposte di revisione della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) 913/2010
Box 4. Gli *step* del *test* di equilibrio economico
Box 7. Le finalità e le fasi *ex* del. ART 48/2017
Box 8. La relazione di affidamento prevista dalla del. ART 154/2019
Box 9. Le finalità e le fasi *ex* del. ART 120/2018

Ambito portuale e del trasporto marittimo

Figura 102. Principali porti europei per traffico merci – Anno 2019
Figura 103. Indici LSCI e PLSCI: livello di integrazione nella rete del traffico marittimo di container – Anno 2020: Q4
Figura 104. Evoluzione dell'indice LSCI dei principali paesi dell'Europa continentale – Anni 2018-2020 (Trimestre base: Q4)
Figura 105. Variazione dell'indice LSCI dei principali paesi dell'Europa continentale – Anni 2018-2020 (Anno base: 2017)
Figura 106. Indice di rotazione portuale – Anno 2020
Figura 107. Traffico di container nei principali porti europei – Anni 2018-2020
Figura 108. Traffico di passeggeri nei principali porti europei – Anni 2018-2020
Figura 109. Navi approdate nei porti italiani – Anni 2014-2019
Figura 110. Andamento complessivo del traffico merci nei porti – Anni 2006-2020
Figura 111. Suddivisione del totale delle merci transitate nei porti – Anni 2006-2020
Figura 112. Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP)
Figura 113. Merce movimentata nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020
Figura 114. Variazione del traffico merci nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020
Figura 115. Container movimentati nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020
Figura 116. Variazione del traffico container nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020
Figura 117. Movimenti di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020
Figura 118. Variazione del traffico di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020
Figura 119. Classifica delle AdSP per tipologia di merci movimentate – Anni 2019-2020
Figura 120. Classifica delle AdSP per passeggeri – Anni 2019-2020
Figura 121. Rendiconto generale dell'attività delle AdSP – Anno 2018
Figura 122. Ripartizione delle entrate totali delle AdSP – Anno 2018
Figura 123. Ripartizione delle uscite totali delle AdSP – Anno 2018
Figura 124. Rapporto fra entrate correnti proprie delle AdSP e quantità di merce movimentata – Anno 2018
Figura 125. Composizione delle tasse riscosse dalle AdSP – Anno 2018
Figura 126. Traffico marittimo nei porti gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia – Anni 2018-2020 (1/2)
Figura 127. Traffico marittimo nei porti gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia – Anni 2018-2020 (2/2)
Tabella 5. Contratti di servizio in vigore aventi ad oggetto servizi di trasporto marittimo di interesse nazionale e regionale
Tabella 6. Esiti della verifica del mercato condotta dal MIMS per i collegamenti marittimi con le isole maggiori e le Tremiti
Tabella 32. Andamento del traffico globale – Anno 2020
Tabella 33. Benchmark per tipologia di navi tra i paesi UE che si affacciano sul mar Mediterraneo – Anno 2020
Tabella 34. Dati riepilogativi dell'offerta nel settore portuale marittimo nazionale – Anni 2018-2020
Tabella 35. Volumi di traffico del trasporto marittimo nazionale – Anni 2018-2019
Box 6. Le finalità e le fasi ex del. ART 22/2019

Interporti e logistica delle merci

Figura 128. Numero membri UIRR – Anno 2018
Figura 129. Membri UIRR con numero di consegne maggiori di 500 mila TEU – Anno 2018
Figura 130. Numero di consegne del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2020
Figura 131. Tonnellate-km del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2019
Figura 132. Numero di TEU del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2020
Figura 133. Caratteristiche TC: composizione delle consegne in termini di tipologia di trasporto – Anni 2019-2020
Figura 134. Caratteristiche TC: composizione delle consegne in termini di distanza media – Anni 2019-2020
Figura 135. Numero di imprese e addetti nella logistica in Italia – Anno 2020
Figura 136. La rete degli interporti e corridoi TEN-T – Anno 2020
Figura 137. Distribuzione geografica degli impianti interconnessi – Anno 2020
Figura 138. Afferenza degli impianti interconnessi ai corridoi merci europei – Anno 2021
Figura 139. Treni movimentati negli interporti e tasso di variazione – Anno 2020; variazione 2020/2019
Figura 140. Traffico intermodale negli interporti e tasso di variazione – Anno 2020; variazione 2020/2019
Tabella 36. Trasporto combinato in Europa – Variazione percentuale 2020/2019

Trasporto pubblico locale di linea

Figura 141. Domanda di trasporto pubblico locale in alcune città europee – Anno 2018
Figura 142. Offerta di trasporto pubblico locale in alcune città europee – Anno 2018
Figura 143. Prezzo del biglietto urbano di corsa singola in alcune città europee comparabili per numero di residenti – Anno 2018
Figura 144. Prezzo dell'abbonamento mensile urbano in alcune città europee comparabili per numero di residenti – Anno 2018
Figura 145. Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro – Anni 2019-2020
Figura 146. Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro – Anno 2019
Figura 147. Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana – Anno 2019
Figura 148. Ripartizione dei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana secondo classi di densità di motorizzazione – Anno 2019
Figura 149. Ripartizione degli spostamenti in funzione delle distanze – Anni 2017-2019
Figura 150. Evoluzione del tasso di mobilità sostenibile in ambito comunale – Anni 2017-2019
Figura 151. Ripartizione delle autovetture nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana per classi di vetustà dalla data di immatricolazione – Anni 2017-2019
Figura 152. Ripartizione delle autovetture nelle città metropolitane per tipologia di alimentazione – Anno 2019
Figura 153. Principali sistemi di infomobilità a supporto del trasporto pubblico locale – Anno 2019
Figura 154. Servizio informazioni sul trasporto pubblico via *sms* – Anno 2019
Figura 155. Paline elettroniche alle fermate del trasporto pubblico – Anno 2019
Figura 156. Pagamento elettronico con l'uso di *smart card* ricaricabili – Anno 2019
Figura 157. Acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili – Anno 2019
Figura 158. Vendita di titoli di viaggio *on-line* – Anno 2019
Figura 159. Domanda nazionale di TPL urbano – Anni 2016-2019
Figura 160. Offerta nazionale di TPL urbano – Anni 2016-2019
Figura 161. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee urbane – Anni 2014-2019
Figura 162. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee extraurbane – Anni 2014-2019
Figura 163. Composizione dei ricavi relativi ai servizi TPL – Anno 2017
Figura 164. Evoluzione dei conti economici della produzione di servizi di TPL autolinee – Anni 2010-2019
Figura 165. Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario – Anni 2016-2020
Tabella 37. Caratteristiche dei servizi di TPL – Anno 2017
Tabella 38. Riparto del Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario – Anni 2018-2020
Box 7. Le finalità e le fasi *ex* del. ART 48/2017
Box 8. La relazione di affidamento prevista dalla del. ART 154/2019

Trasporto pubblico locale non di linea

Figura 166. Suddivisione dei Comuni del campione per macroregione/regione – Anni 2018-2019
Figura 167. Numero di licenze taxi e autorizzazioni NCC: comuni del campione esaminato – Anno 2018
Figura 168. Rapporto fra taxi e popolazione residente dei comuni – Anno 2018
Figura 169. Rapporto fra taxi ed estensione territoriale dei comuni – Anno 2018
Figura 170. Numerosità dei taxi in funzione del numero di residenti, nei comuni del campione con un numero di taxi non superiore a 100 – Anno 2018

Figura 171. Numerosità dei taxi in funzione dell'estensione territoriale, nei comuni del campione con un numero di taxi non superiore a 100 – Anno 2018
Figura 172. Vetustà delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato – Anni 2018-2019
Figura 173. Motorizzazione delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato – Anni 2018-2019
Figura 174. La variabilità dei principali importi fissi del tariffario taxi tra cui i comuni del campione – Anni 2018-2019
Figura 175. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione inferiore a 30.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019
Figura 176. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione compresa tra 30.000 e 100.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019
Figura 177. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione superiore a 100.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019
Tabella 7. Servizio di taxi: pareri adottati dall'Autorità dal 1° giugno 2020 al 31 luglio 2021
Tabella 39. Numero di licenze taxi attive nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana al 31 dicembre – Anni 2017-2019
Tabella 40. Numero di autorizzazioni NCC attive nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana al 31 dicembre – Anni 2007-2019
Tabella 41. Numero di licenze taxi ed autorizzazioni NCC attive negli altri comuni del campione al 31 dicembre 2018
Box 10. L'attività consultiva in materia di servizio taxi: principali prescrizioni e raccomandazioni

Autostazioni e autolinea di media lunga percorrenza

Figura 178. Principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza – Anno 2020, secondo semestre
Figura 179. Indice di prezzo delle principali rotte per autolinee a media e lunga percorrenza – Anno 2020, secondo semestre
Figura 180. Indice di prezzo medio (ponderato) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza – Anni 2017-2020
Figura 181. Ubicazione della sede legale delle imprese di autolinee che hanno partecipato all'indagine – Anno 2020
Figura 182. Offerta e domanda di servizi per il campione di imprese di autolinee esaminato – Anno 2019
Figura 183. Ricavi da traffico del campione di imprese di autolinee esaminato – Anno 2019
Figura 184. Principali aspetti emersi dalle risposte ottenute dal campione di autolinee esaminato – Anno 2019
Figura 185. Informazioni contenute nella risposta a un reclamo – Anno 2019
Tabella 3. Adempimento degli oneri *ex* delibera 56/2018 da parte dei gestori di autostazione
Tabella 42. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi di autolinee – Anno 2019

Micromobilità e mobilità condivisa

Figura 186. Diffusione di sistemi di mobilità condivisa nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana – Anni 2019-2020
Figura 187. Evoluzione del numero autoveicoli in *sharing per* tipo di servizio – Anni 2013-2019
Figura 188. Primi 10 comuni capoluogo per numero di veicoli di *car sharing* – Anno 2019
Figura 189. Disponibilità di autoveicoli in *sharing per* servizi a postazione fissa – Anno 2019
Figura 190. Disponibilità di autoveicoli in *sharing per* servizi a flusso libero – Anno 2019
Figura 191. Evoluzione della percentuale di autoveicoli a basse emissioni in *sharing – Anni 2013-2019*
Figura 192. Evoluzione del numero di biciclette in *sharing per* tipo di servizio – Anni 2013-2019
Figura 193. Primi 10 comuni capoluogo per numero di biciclette in *sharing – Anno* 2019
Figura 194. Piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana – Anno 2019
Figura 195. L'evoluzione della flotta dei monopattini in *sharing* – Anni 2019-2020
Figura 196. Evoluzione del numero di motocicli in *sharing* – Anni 2016-2019
Figura 197. Numero di motocicli di *scooter sharing* per comune capoluogo di provincia/città metropolitana – Anno 2019
Tabella 43. Presenza di servizi di *car sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019
Tabella 44. Presenza di servizi di *bike sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019
Tabella 45. Presenza di servizi di *scooter sharing* – Anni 2016-2020

Diritti degli utenti e dei passeggeri

Figura 1. Tutela dei diritti dei passeggeri nei settori di trasporto: reclami e segnalazioni – Anni 2014-2021
Figura 2. Andamento delle istanze per modalità di trasporto – Anni 2014-2021
Figura 3. Andamento delle istanze nel contesto della pandemia da Covid-19
Figura 4. Andamento delle sanzioni irrogate per modalità di trasporto – Anni 2015-2021
Figura 5. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021

Figura6. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021
Figura 7. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
Figura 8. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
Figura 9. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
Figura 10. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
Figura 11. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021
Figura 12. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021
Figura 13. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
Figura 14. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
Figura 15. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
Figura 16. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
Figura 17. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021
Figura 18. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021
Figura 19. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
Figura 20. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni
Figura 21. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
Figura 22. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
Box 2. Prima campagna di comunicazione ART sui diritti dei passeggeri: «Quando viaggi non sentirti piccolo, tutela i tuoi diritti: hai l'Autorità per farlo»
Tabella 42. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi di autolinee – Anno 2019
Tabella 8. I provvedimenti di regolazione ex *ante* del CMD
Tabella 9. Le fonti UE, nazionali e i regolamenti dell'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri
Box 11. La tematica dei rimborsi e dei *voucher*
Box 12. Il CMD nel trattamento dei reclami nel trasporto ferroviario e via autobus: la del. ART 28/2021

Organizzazione e attività dell'Autorità

Figura 23. L'organigramma dell'Autorità
Figura 198. Delibere dell'Autorità – Anni 2014-2021
Figura 199. Oggetto delle delibere – Anni 2014-2021
Figura 200. Atti di regolazione – Anni 2014-2021
Figura 201. Attività di regolazione e sanzionatoria – Anni 2014-2021
Figura 202. Delibere dell'Autorità per ambito di attività – Gennaio 2020-luglio 2021
Figura 203. Distribuzione per ambito di attività – Anni 2020-2021
Box 13. L'Autofinanziamento: le pronunce del Consiglio di Stato nel periodo di riferimento
Box 14. La digitalizzazione come strumento di continuità dell'azione amministrativa in tempi di pandemia
Box 15. Il nuovo portale *web*: "Dati e statistiche ART"
Box 16. L'Intelligenza artificiale e l'inclusione

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AdSP *Autorità di sistema portuale*
AGCM *Autorità garante della concorrenza e del mercato*
AGCOM *Autorità per le garanzie nelle comunicazioni*
AGID *Agenzia per l'Italia digitale*
ANAC *Autorità nazionale anticorruzione*
ANAS *Azienda nazionale autonoma delle strade S.p.A.*
ANSFISA *Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali*
ARERA *Autorità di regolazione per energia reti e ambiente*
ART *Autorità di regolazione dei trasporti*
AV/AC *Alta velocità/Alta capacità*
CAD *Codice dell'amministrazione digitale*
CIN *Capitale investito netto*
CIPE *Comitato interministeriale per la programmazione economica*
CMQ *Condizioni minime di qualità*
ENAC *Ente nazionale per l'aviazione civile*
ENRBB *European network of rail regulatory bodies*
ERA *European union agency for railways*
IRG-*Rail* *Independent regulators' group - Rail*
MEF *Ministero dell'Economia e delle finanze*
MIMS *Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili*
MIT *Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti*
NCC *Noleggio auto con conducente*
NEB *National enforcement body*
OCSE *Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico*
OSP *Obblighi di servizio pubblico*
PEF *Piano economico-finanziario*
PIA *Prospetto informativo dell'autostazione*
PIR *Prospetto Informativo della rete*
PMdA *Pacchetto minimo di accesso*
PMR *Persone a mobilità ridotta*
PRO *Piano di raggiungimento obiettivi regolatori*
RPCT *Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza*
TEN-T *Rete transeuropea dei trasporti*
TPL *Trasporto pubblico locale*
WACC *Weighted average cost of capital (costo medio ponderato del capitale)*

PREMESSA

Nel rispetto delle previsioni normative e delle connesse prerogative istituzionali, con questo documento l'Autorità riferisce al Parlamento sui risultati delle attività svolte, 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.

Questo VIII Rapporto annuale si riferisce a un quadro temporale quasi completamente coincidente con l'avvio del mandato del secondo Collegio dell'Autorità, insediatosi il 28 ottobre 2020. In considerazione di ciò, esso è rappresentativo dei primi indirizzi assunti dal nuovo Collegio per definire la regolazione economica indipendente del settore.

Riprendendo la struttura proposta in precedenti edizioni, il Rapporto si articola in quattro sezioni.

Nella prima, si delinea un bilancio iniziale degli effetti della pandemia da Covid-19 sui mercati di interesse nel periodo di lockdown e nei mesi seguenti al confinamento. Al protrarsi di questi effetti, per quanto in presenza di una prima ripresa, si presentano alcuni spunti di riflessione sulla persistente ragionevolezza e proporzionalità delle misure di regolazione economica che compete all'Autorità adottare e, allo stesso tempo, sulla centralità del suo ruolo, in particolare nella fase attuale di avvio del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che interessa, in modo rilevante, il settore dei trasporti.

Segue la descrizione delle attività svolte dall'Autorità nel periodo compreso tra il 1° giugno 2020 e il 5 agosto 2021. 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 si sofferma, per quanto ad oggi rilevanti, anche su profili inerenti alla previsione normativa di cui all'art. 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 sul tema della efficienza dei diversi gradi di separazione tra imprese ferroviarie 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 documento.

La terza parte del Rapporto contiene i dati economici inerenti alle diverse modalità di trasporto e relativi servizi e infrastrutture, che sono organizzati in considerazione della loro rilevanza per le finalità della regolazione. Essa comprende, per la prima volta in questa edizione, una sezione dedicata alla mobilità sostenibile.

La parte conclusiva elenca i provvedimenti adottati dall'Autorità. In particolare, delle delibere è riportato il titolo completo, mentre si rinvia al sito web www.autorita-trasporti.it per il testo integrale; per quanto concerne gli atti derivanti dall'esercizio di funzioni consultive, si riportano il testo integrale dei pareri adottati nel periodo di riferimento ed il titolo completo di quelli precedenti rinviando, anche per quest'ultimi, al sito web per la versione integrale.

PARTE PRIMA – LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEI TRASPORTI IN TEMPI DI PANDEMIA

1. Introduzione

La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto significativo sui livelli di domanda e offerta nel settore dei trasporti, sia a livello nazionale che a livello europeo ed internazionale. Gli effetti variano in relazione alle modalità e ai segmenti considerati e sono determinati, oltre che dalle misure di restrizione della mobilità e di limitazione allo svolgimento delle attività produttive, da una diffusa percezione del rischio di contagio associato alla mobilità collettiva, che ha indotto, almeno nelle fasi più acute della crisi, una marcata preferenza per la mobilità individuale rispetto al trasporto pubblico.

D'altra parte, le politiche messe in atto per far fronte alla crisi – in particolare, per quanto riguarda i Paesi dell'UE, nel quadro dei piani nazionali di ripresa e resilienza – potrebbero influire sulla struttura stessa dei mercati del settore dei trasporti. In questo contesto, si è avviata una riflessione sulla necessità e opportunità che la regolazione economica assecondi il processo di ricerca della nuova normalità, riorientando le proprie priorità, se non anche i principi, ai quali è ispirata la sua azione.

A questi temi sono dedicate le considerazioni introduttive dell'VIII Rapporto annuale dell'Autorità. Si presenta, dapprima, una rassegna dell'evoluzione dei mercati, la cui base informativa costituisce oggetto di una rappresentazione più dettagliata nella successiva parte terza del Rapporto. Seguono alcuni spunti per ulteriori approfondimenti dell'impatto della pandemia sul ruolo, le finalità e gli strumenti della regolazione economica indipendente.

2. L'evoluzione della domanda e dell'offerta

Come anticipato, la parte terza del Rapporto è dedicata alla presentazione di dati economici, oltre che di domanda e offerta, relativi al settore dei trasporti ed elaborati dall'Autorità sulla base di fonti interne ed esterne. Ad essa si rinvia, quindi, per una illustrazione articolata di tali dati. Si intende, invece, fornire di seguito una rappresentazione sintetica dell'evoluzione della domanda e offerta dei servizi di trasporto raffrontando, laddove disponibili, i dati relativi al 2019 (ultimo anno prima della pandemia) con quelli relativi al 2020 (ultimo anno al quale si possono ad oggi rapportare dati relativi ad un esercizio completo).

Con riferimento all'andamento del trasporto aereo nazionale nel 2020 rispetto al 2019, a fronte di un numero totale di movimenti di decollo e atterraggio degli aeromobili pari a 551 mila (-62%), si è registrato un numero di passeggeri trasportati di 52,8 milioni, in calo del 72,5%, con picco negativo pari al 99% rilevato nel mese di aprile. Al momento della redazione del presente Rapporto, non risultano disponibili dati completi relativi alla variazione del traffico passeggeri in ciascuno degli aeroporti europei. Si può, tuttavia, confrontare il dato nazionale con la riduzione rilevata sommando il traffico dei dieci principali aeroporti europei (-74%) e con la variazione media registrata in Regno Unito, Francia, Spagna e Germania (circa -75%), rispetto ai quali esso appare di poco inferiore. Minore l'impatto della pandemia sul trasporto aereo di merci, in calo nel 2020 rispetto al 2019 di circa il 24%, con volume un totale di merci trasportate di poco superiore alle 800 mila tonnellate (al netto del servizio postale).

Con riguardo al trasporto ferroviario di passeggeri a livello nazionale, secondo i dati presenti nel diciassettesimo Rapporto sulla mobilità degli italiani dell'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT), il trasporto regionale avrebbe perso circa 65 milioni di passeggeri (-46%), mentre quello ad alta velocità avrebbe subito, tra marzo e aprile 2020, riduzioni dei passeggeri trasportati vicine al 100%, registrando tuttavia una parziale ripresa nel mese di luglio (-64,5%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Quanto all'offerta di trasporto, sulla base dei dati a disposizione dell'Autorità, a livello nazionale, si è registrata, rispetto al 2019, una riduzione del 22%, con un picco del 74% nel mese di aprile, in termini di treni-km passeggeri, e pari al 4% per i treni-km merci, con picco negativo nel mese di aprile (-30%) e un aumento rilevato in tutti i mesi dell'ultimo quadrimestre.

A conferma della significatività dell'impatto dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 sul trasporto aereo e ferroviario di lunga percorrenza, recenti studi hanno rilevato una riduzione dei relativi spostamenti pari al 95% durante il periodo di *lockdown* e compresa tra il 70% e l'80% nei primi 2-3 mesi successivi al confinamento[1].

Sempre con riferimento al trasporto ferroviario, a livello europeo, si è registrata una riduzione della domanda nel 2020 rispetto al 2019 pari al 48% in termini di passeggeri-km e al 7% di tonnellate-km nel trasporto merci, a fronte di una riduzione dell'offerta, misurata in termini di partenze, pari al 7%. Con riferimento alle merci, d'altra parte, l'ultimo trimestre del 2020 ha registrato una variazione positiva rispetto allo stesso periodo precedente sia in termini di offerta, con una crescita delle partenze pari al 2%, che in termini di aumento delle tonnellate-km trasportate del 4%. Ciò a differenza di quanto rilevato relativamente al trasporto passeggeri là dove, a fronte di un recupero in termini di partenze (-1% rispetto al terzo trimestre 2019), si è registrato un ulteriore calo della domanda pari al 55%.

Con riferimento al trasporto marittimo, nel 2020 si è rilevata, rispetto al 2019, a livello nazionale, una riduzione dei passeggeri trasportati con traghetti di circa il 43%; assai più significativa la diminuzione dei passeggeri croceristici (-92%). L'andamento complessivo del traffico merci ha, come in altri ambiti, evidenziato un impatto minore, con una riduzione del 10% del totale di tonnellate trasportate, mentre il traffico di *container* è rimasto pressoché invariato con un numero totale di TEU trasportati pari a circa 11 milioni.

Relativamente al trasporto pubblico locale (di seguito TPL), al momento della redazione del presente Rapporto non sono disponibili dati puntuali aggiornati al 2020. Tuttavia, in base alle stime "Audimob" contenute nel già menzionato Rapporto ISFORT, la mobilità collettiva e intermodale avrebbe registrato una riduzione dei passeggeri trasportati vicina al 90% nel periodo di *lockdown,* e pari al 46% in quello successivo al confinamento. Le associazioni di settore forniscono analoghe stime (-90%) di calo dei passeggeri del TPL durante il *lockdown* (ad esclusione del servizio ferroviario regionale effettuato dall'operatore *incumbent* nazionale)[2]. Per l'ultimo quadrimestre del 2020, la variazione negativa del numero di passeggeri trasportati rispetto allo stesso periodo del 2019 è stimata intorno al 60%. Con riferimento al trasporto locale su gomma e su ferro, la riduzione della domanda è stimata in un *range* compreso tra l'85% e il 90% durante il *lockdown* e tra il 60% e l'80% nel periodo successivo al confinamento[3].

Con riferimento al settore autostradale, il periodo marzo-maggio 2020 ha registrato, rispetto allo stesso periodo del 2019, il picco negativo di variazione del traffico, sia per i mezzi pesanti che per quelli leggeri (rispettivamente -50% e -92%). Nei mesi successivi si è tuttavia registrata una ripresa dei volumi, seppure diversificata per le categorie di traffico; nel mese di luglio 2020, i flussi di mezzi pesanti hanno recuperato il divario rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre la riduzione del traffico dei mezzi leggeri si è attestata su un valore mediamente inferiore del 10% rispetto all'anno precedente.

In questo contesto, l'Autorità ha ritenuto di realizzare una specifica indagine con *focus* sugli aspetti comportamentali degli utenti dei servizi di trasporto pubblico, mettendo a confronto le abitudini dei cittadini nelle diverse fasi emergenziali con quelle relative al periodo precedente all'insorgenza della pandemia (Box 1). L'indagine aveva l'obiettivo di rilevare eventuali cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli individui anche al di fuori degli spostamenti "casa-lavoro", la percezione del rischio di contagio in relazione all'utilizzo dei mezzi di trasporto, la propensione degli utenti alla condivisione dei dati sugli spostamenti e sul proprio stato di salute, nonché il gradimento con riguardo a potenziali azioni incentivanti l'utilizzo futuro dei mezzi di trasporto.

A tal fine, sono stati confrontate tre fasi di evoluzione della pandemia corrispondenti rispettivamente: i) al periodo antecedente all'entrata in vigore del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6 recante "Misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 applicabili sull'intero territorio nazionale" (fase "*ante*"); ii) alla cosiddetta "fase 2" dell'emergenza, che ha preso avvio con l'entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (di seguito, d.p.c.m.) 26 aprile 2020, recante "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6" (fase "durante"); iii) ad un ipotetico

[1] Ved. PwC, "Competenze per riavviare il futuro - La Mobilità: Una nuova normalità per il sistema dei trasporti", 2021.
[2] ASSTRA, "Le *performance* delle imprese di trasporto pubblico locale. Dal miglioramento dei risultati gestionali alle sfide del futuro", 2020.
[3] Ved. PwC cit. *supra* nota 3.

periodo *post*-emergenziale caratterizzato da efficaci terapie e vaccini, nonché da spostamenti non condizionati da misure restrittive (fase "*post*").

Box 1. Indagine dell'Autorità sulla mobilità dei cittadini

Il confronto tra le diverse fasi ha consentito di rilevare significativi cambiamenti nelle abitudini di mobilità. Nel corso dell'emergenza, il 37% degli intervistati ha dichiarato di aver modificato le proprie abitudini, variando la frequenza di utilizzo dei mezzi di trasporto (20% delle risposte), la modalità di trasporto utilizzata (9%) e l'orario di utilizzo dei mezzi in relazione a mutati orari di lavoro (3%). Alla generale riduzione dell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico corrisponde il contestuale incremento del ricorso alla mobilità individuale, sia in forme a basso impatto ambientale, sia attraverso un uso più frequente dell'auto privata.

Con riferimento alla previsione per la fase *post*-emergenziale, la quota di intervistati che ha dichiarato di prevedere cambiamenti nelle proprie abitudini di mobilità rispetto alla fase precedente all'emergenza è invece del 33%, a conferma di una propensione alla ripresa degli spostamenti, in linea con la progressiva attenuazione delle limitazioni alla mobilità, variando la frequenza (15% delle risposte), la tipologia (13%) e l'orario (1%) di utilizzo di mezzi di trasporto. Queste previsioni potrebbero essere verificate ripetendo le interviste ad un anno di distanza.

In relazione alla variazione nell'utilizzo dei mezzi di trasporto tra le fasi precedenti e successive a quella dell'emergenza, si è rilevata una previsione di utilizzo "abituale" in aumento per mezzi individuali di proprietà e in diminuzione per mezzi in *sharing* e collettivi. Con riferimento all'utilizzo per una o due volte a settimana si è, invece, rilevata una previsione di aumento della frequenza, principalmente in relazione all'utilizzo di mezzi in *sharing* (trasporto pubblico non di linea) e, in misura ridotta, di treni ad alta velocità e voli internazionali. Contestualmente, gli intervistati hanno dichiarato una previsione di diminuzione della frequenza di utilizzo, *in primis*, di voli nazionali.

In generale, le fasi *ante*- e *post*-emergenza sono accomunate dalle due opzioni di mobilità più utilizzate: l'utilizzo dell'autovettura privata e lo spostamento a piedi. Nella fase "*post*", tuttavia, almeno stando alle intenzioni dichiarate dagli intervistati, lo spostamento a piedi diventa la prima opzione, mentre l'uso della bicicletta precede il ricorso al trasporto pubblico con autobus/tram, che risultava la terza opzione più utilizzata nella fase "*ante*"; ciò, anche a seguito degli incentivi all'acquisto delle biciclette che hanno contribuito a stimolare una maggiore diffusione della mobilità ciclabile.

Con riguardo alle motivazioni sottese ai cambiamenti di mobilità indicate dagli intervistati, per le fasi "durante" e "*post*" rileva la percezione di insicurezza nell'utilizzo degli abituali mezzi di trasporto in relazione al rischio di contagio. Avuto riguardo alla sicurezza percepita delle diverse modalità di trasporto, nella fase "durante", quelle ritenute meno sicure risultano essere quella aerea e il trasporto collettivo via terra. Per limitare il rischio di contagio, per lo scenario "durante", gli intervistati dichiarano di aver fatto ricorso all'utilizzo di guanti, maschere o altri dispositivi di protezione (72% delle risposte), al distanziamento fisico dagli altri passeggeri (69%), alla riduzione del numero di spostamenti (65%) e, in via residuale (28%), alla pulizia dell'ambiente di viaggio.

Nel corso dell'emergenza pandemica numerosi lavoratori normalmente impiegati in presenza hanno, inoltre, svolto prestazioni lavorative da remoto. Gli intervistati impiegati in *remote working* nello scenario "durante" hanno dichiarato nell'86% dei casi la propria disponibilità a proseguire con tale modalità anche nella fase *post*-pandemica. Tra gli intervistati che durante la fase pandemica hanno continuato a lavorare in presenza, il 40% si è dichiarato disponibile a sperimentare il lavoro da remoto nella fase "*post*".

Con riferimento alla propensione degli intervistati a condividere i propri dati, il 59% si dichiara disponibile, al fine di contribuire a salvaguardare la salute pubblica, a condividere informazioni su spostamenti e stato di salute proprio e dei soggetti con i quali è entrato in contatto e risultati poi contagiati (o ad alto rischio di contagio). Solo l'11%, invece, manifesta una indisponibilità alla condivisione dei dati, principalmente giustificata dal timore di un utilizzo improprio degli stessi.

In relazione alle azioni per incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto durante e dopo l'emergenza sanitaria, si rileva la predilezione degli intervistati per la presenza di personale addetto ad assicurare il distanziamento tra passeggeri a bordo e nelle aree di accesso ai mezzi. Riguardo alla fase emergenziale gli intervistati hanno indicato una forte preferenza per la presenza di segnaletica idonea a delimitare i percorsi di entrata/uscita dagli *hub* trasportistici e per la messa a disposizione di informazioni ai viaggiatori sul grado di affollamento dei mezzi di trasporto.

Tra le principali motivazioni del minor ricorso al trasporto pubblico in ambito urbano ed extra-urbano, vi sono l'accorciamento medio della lunghezza dei viaggi, la percezione di un maggiore rischio di contagio, una minore attrattività dei mezzi legata all'esigenza di distanziamento sociale e all'obbligo di utilizzare la mascherina, l'allungamento dei tempi di attesa alle fermate per effetto della riduzione dell'offerta, nonché una minore domanda per effetto della digitalizzazione delle attività economiche, educative e commerciali, con particolare riferimento allo svolgimento di prestazioni lavorative da remoto in luogo del lavoro in presenza, alla didattica offerta, anch'essa, a distanza e alla sempre maggiore diffusione del commercio via internet. Ciò anche a fronte dell'effettiva implementazione di misure per il contenimento del contagio adottate dalle imprese di trasporto quali, *inter alia*, la sanificazione periodica dei mezzi e la riduzione della capacità dei mezzi.

Come detto, l'evoluzione delle abitudini di mobilità rilevate dall'indagine dell'Autorità sopra descritte potrebbero essere verificate alla luce del consolidarsi di nuove evidenze. I dati appena presentati, d'altra parte, trovano riscontro in contemporanei approfondimenti[4].

3. L'impatto della pandemia su obiettivi e priorità della regolazione

L'emergenza pandemica presenta nuove sfide per tutte le autorità pubbliche, comprese le autorità di regolazione indipendenti. Di fronte agli effetti della crisi, il ruolo dei regolatori acquisisce importanza e influenza, come evidenziato, a livello europeo, dal costante riferimento agli stessi da parte di governi e loro agenzie al fine di garantire una base metodologicamente rigorosa per la valutazione delle dinamiche attuali e prospettiche del mercato. L'Autorità, nell'agire quale regolatore *ex ante* in un settore unico ma multi-industriale è il naturale referente nazionale per ricoprire tale ruolo.

Soprattutto in contesti emergenziali, nell'ambito di un intervento pubblico che condiziona in modo significativo la gestione operativa delle società, l'azione delle istituzioni deve essere percepita come equa e volta ad attenuare i costi e gli oneri straordinari della crisi che gravano sull'economia e sulla società in generale. In tale contesto, il ruolo delle autorità di regolazione rimane fondamentale nel garantire che le misure di sostegno al settore di competenza siano concesse in modo equo e non discriminatorio. Nel contempo, con riferimento al mondo delle concessioni, è altresì necessario garantire che il mantenimento degli equilibri economico-finanziari, pur pesantemente affetti dalla pandemia, sia perseguito in applicazione dei principi di trasparenza e non discriminatorietà e sulla base di metodi oggettivi e definiti, appunto, in posizione di terzietà.

Per poter esercitare il proprio ruolo in maniera efficace, è fondamentale che le autorità di regolazione mantengano la propria indipendenza. Nel rispetto del principio di equidistanza tra le parti, l'Autorità di regolazione dei trasporti deve acquisire la comprensione più accurata delle dinamiche attuali e prospettiche nei diversi ambiti di propria competenza, *in primis*, attraverso la raccolta dei dati, il consolidamento e il rafforzamento della capacità di ascolto degli *stakeholders*, mantenendo la trasparenza e l'indipendenza quali principi guida della propria azione, consolidando il ruolo di garante di una mobilità efficiente a vantaggio di tutti gli operatori, nonché incrementando le attività di valutazione degli effetti della regolazione.

Anche nell'ottica di ridare fiducia agli utenti ed ai passeggeri, le politiche di settore si intersecano inevitabilmente con la politica sanitaria e con le diverse azioni volte a contenere il contagio. A ciò sono direttamente correlate le modalità con cui la tecnologia e le soluzioni digitali troveranno sempre maggiore applicazione a problematiche comuni ai trasporti e alla sanità. In tal senso, il tracciamento dei contatti ha rappresentato una soluzione tecnologica dal duplice risvolto – trasportistico e sanitario – pur non avendo essa trovato, ad oggi, un'applicazione pienamente efficace.

Questa dimensione accresce la rilevanza degli interessi degli utenti finali anche quando la regolazione è, per sua stessa portata e finalità, principalmente indirizzata a imprese ed enti affidanti. Nell'ambito della regolazione economica, pertanto, assumono sempre maggior rilievo le scelte degli operatori del settore orientate al consumatore quali, ad esempio, l'inserimento di tali scelte tra i requisiti di qualità del servizio e la messa a disposizione degli utenti di informazioni complete prima, durante e dopo il viaggio. In questo contesto si colloca, fra l'altro, la campagna di comunicazione sui diritti dei passeggeri descritta *infra*, al Box 2.

[4] Ad esempio, uno studio condotto dall'ISFORT evidenzia un drastico abbattimento della domanda di mobilità nazionale durante il *lockdown* (11 marzo-3 maggio 2020) rispetto alla fase precedente, con una riduzione degli spostamenti medi giornalieri *pro capite* di oltre il 65% e di oltre l'80% in termini di passeggeri-km, nonché una riduzione seppur più contenuta della quota di popolazione che effettua almeno uno spostamento al giorno (tasso di mobilità), passato dall'85% del 2019 al 32% del periodo del primo confinamento. La differenziazione delle dinamiche è correlata all'età, alla condizione professionale e alla circoscrizione geografica di residenza. Le uniche categorie che hanno mantenuto un numero medio di spostamenti giornalieri superiore all'unità sono la fascia d'età compresa tra i 30 ed i 45 anni e i lavoratori autonomi, mentre quelle che hanno ridotto maggiormente gli spostamenti (-78%) risultano essere gli anziani e i pensionati. Rispetto alla media nazionale del -65%, la contrazione maggiore del numero di spostamenti si è rilevata nelle Regioni del Centro Italia (-72%), più accentuata nelle grandi città rispetto ai centri minori. Secondo lo stesso studio, a partire dal 4 maggio 2020, il tasso di mobilità è risalito dal 32% del periodo di *lockdown* al 75%, mentre si è registrata una riduzione del tasso di prossimità (spostamenti a piedi entro i 5 minuti), sceso dal 17% al 10%). A partire dal primo mese successivo alla decadenza delle restrizioni si è registrato, inoltre, rispetto al periodo di *lockdown*, un aumento del numero degli spostamenti del 144%, cresciuto ulteriormente nei mesi successivi, e una crescita dei passeggeri*km del 352%, riconducibile al sensibile aumento della lunghezza media degli spostamenti, pur rimanendo ancora significativo il differenziale rispetto al 2019.Ved. ISFORT, "L'impatto del *lockdown* sui comportamenti di mobilità degli italiani", 15 maggio 2020.

Inoltre, al fine di affrontare la situazione straordinaria determinata dalla pandemia, le autorità di regolazione dovranno considerare il ricorso a misure altrettanto straordinarie per far fronte a effetti specifici di settore ed ampliare il proprio *kit* di strumenti operativi per affrontare le emergenze.

A livello nazionale, l'Autorità ha finora testato la "resilienza" della regolazione esistente e limitato l'ambito di misure *ad hoc* per accompagnare e assecondare le politiche del governo, in particolare implementando le norme nazionali concernenti l'avvio e il completamento dei procedimenti, nonché per definire adeguate misure organizzative interne, quali il ricorso generalizzato a forme di lavoro agile per il proprio personale. Tuttavia, con il perdurare del periodo di crisi, la necessità di introdurre misure *ad hoc* appare sempre più sentita e invocata. In ambito UE ciò ha portato, ad esempio, all'adozione del regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 ottobre 2020, che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia da Covid-19, che ha comportato la sospensione di alcune disposizioni relative alla regolamentazione economica dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie attualmente in vigore, per lasciare spazio a misure determinate per far fronte all'emergenza.

In base agli esiti dell'indagine dell'Autorità (*supra* Box 1) e degli studi sugli effetti della pandemia sul settore dei trasporti è emersa una riduzione del ricorso al trasporto collettivo a favore della mobilità individuale, sia in forme maggiormente sostenibili, sia attraverso un maggiore utilizzo dell'autovettura privata.

Conformemente alle strategie delineate nello *European Green Deal* ed agli investimenti previsti per il settore dal PNRR, nell'ambito del processo di definizione della "nuova mobilità, anche la regolazione dovrà risultare orientata alla sostenibilità, non solo ambientale ma anche sociale e, soprattutto, economica[5]. La promozione della multimodalità e la riacquisizione da parte dei cittadini della fiducia verso il trasporto collettivo quale forma di mobilità sicura sono parte di questo processo.

In relazione agli effetti attesi dagli investimenti previsti dal PNRR, d'altra parte, l'Autorità è il candidato naturale per valutarne l'impatto e vigilare sull'impiego di tali risorse nel settore dei trasporti, coerentemente con alcune competenze ad essa già attribuite ed esercitate in materia di valutazione dei piani economico-finanziari (PEF), validazione degli investimenti e approvazione di piani strategici.

Non da ultimo, la cooperazione internazionale assumerà un ruolo di sempre maggiore rilevanza, continuando a costituire opportunità e sede di confronto anche con riferimento alla ridefinizione delle priorità del regolatore. Al riguardo, prendendo le mosse da alcune esperienze nazionali, in sede OCSE si è sviluppato il dibattito sulla "regolazione agile". Il tema, pur emerso in un contesto diverso da quello dell'attuale emergenza pandemica, è promosso dal governo italiano nel quadro della presidenza del G20 per il 2021 ed alimenta utilmente il potenziale orientamento delle politiche pubbliche, anche con riferimento alla regolazione[6].

4. Oltre la pandemia: gli obiettivi strategici della nuova Consiliatura

La nuova Consiliatura dell'Autorità, tra i primi atti dopo l'insediamento, ha definito gli obiettivi strategici pluriennali, che costituiranno la *roadmap* di riferimento per il futuro, nei diversi settori di competenza e aree di intervento.

Oltre al consolidamento delle attività avviate dalla precedente Consiliatura, sono stati delineati nuovi indirizzi programmatici volti a rafforzare quelle competenze che potranno consentire all'Autorità di giocare un ruolo cardine nel supporto al rilancio del settore; essi potranno, altresì, consentire di proporre la stessa Autorità quale soggetto terzo ed indipendente nella valutazione, sulla base di criteri oggettivi e predeterminati, della rispondenza degli investimenti previsti dal PNRR a principi di equità e non discriminazione, sia nella fase attuale di avvio, sia nei prossimi anni, durante l'effettiva realizzazione dei progetti e delle opere.

Si è inoltre cercato di guardare "oltre la pandemia" prospettando i ruoli futuri che l'Autorità sarà chiamata a ricoprire anche nel gettare le basi per l'evoluzione dei *framework* regolatori in tematiche oggi considerate "di frontiera".

[5] Il riferimento è, in particolare, alla "Missione n. 3: le infrastrutture per la mobilità sostenibile" del PNRR, che si pone l'obiettivo di sviluppare un sistema infrastrutturale moderno, digitale e intermodale, anche al fine di garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni.
[6] Da ultimo, OECD, "Public consultation on the draft OECD Recommendation on Agile Regulatory Governance to Harness Innovation", 2021 disponibile all'indirizzo internet https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/regulation-and-emerging-technologies.htm

Le misure e priorità individuate dagli obiettivi strategici riguardano il settore portuale e i trasporti marittimi, prestando massima attenzione a non creare sovrapposizioni con le competenze delle Autorità di Sistema portuale e del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) e il TPL, con particolare enfasi sulle nuove soluzioni di mobilità, quali, ad esempio, *smart mobility* e *Mobility as a Service* (*MaaS*), che utilizzano tecnologie innovative incentrate sul *web* e su nuovi modelli economici volti ad accrescere l'integrazione tra modi di trasporto. Inoltre, massima centralità verrà attribuita alla tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri, tema cardine della nuova Consiliatura, sul quale si investiranno molte energie nei prossimi anni. Infine, sarà cruciale lo sviluppo di metodologie che declinino nuove misure per una regolazione di natura sempre più *data driven*.

La regolazione dei trasporti sarà in ogni caso maggiormente orientata all'attuazione di una mobilità *green*, attraverso strumenti che promuovano la sostenibilità ambientale. A questo proposito, uno degli obiettivi più sfidanti è costituito dal raggiungimento di una reale integrazione di più mezzi di trasporto, multimodale per gli utenti ed intermodale per le merci, nella quale siano fortemente incentivati *driver* di sostenibilità.

La digitalizzazione dei servizi sarà ancor più radicalmente presente nel mondo dei trasporti; sistemi digitali per l'utilizzo di mezzi convenzionali o di *smart mobility*, ma anche incentivazione per i gestori all'utilizzo di tecnologie digitali quali, ad esempio, quelle per il rilevamento delle presenze a bordo dei mezzi e per tracciare l'effettiva e puntuale domanda di mobilità, saranno al centro dell'azione dell'Autorità per il futuro.

Peraltro, l'Autorità sta già approfondendo i temi della regolazione delle piattaforme digitali e dei servizi tecnologici innovativi, compresi sistemi di tariffazione integrata che saranno sempre più oggetto di meccanismi incentivanti, al fine di favorire il ricorso ad una mobilità multimodale, quanto più possibile "plasmata" sulle reali esigenze dell'utenza e sulla necessità di perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale.

5. Considerazioni conclusive

Al momento della redazione del presente Rapporto, pur in presenza di un'accelerazione della campagna vaccinale e di una significativa riduzione dei contagi, la pandemia non può ritenersi superata; gli effetti del fenomeno e delle misure di contenimento dei contagi adottate a livello nazionale e internazionale continueranno a manifestarsi anche nel medio e lungo periodo.

In questo quadro appare ragionevole assumere che, anche quando la pandemia potrà considerarsi superata, con la conseguente attenuazione degli attuali vincoli di accesso e di capacità di trasporto dei mezzi, la "nuova normalità" della mobilità collettiva non coinciderà con un ritorno allo *status quo ante*.

Si può ritenere che i volumi precedenti saranno gradualmente recuperati con differenze riguardo alle modalità e ai motivi degli spostamenti, con una ripresa verosimilmente più sostenuta della mobilità collettiva per attività di lavoro e studio e più contenuta per i viaggi di media-lunga percorrenza non sistematici. Nel caso degli spostamenti per studio e lavoro, il recupero nel medio-lungo termine dei livelli di utilizzo dei servizi di TPL precedenti alla pandemia dipenderà dall'assestamento e dal consolidamento degli *standard* di digitalizzazione delle attività produttive e dall'evoluzione delle esigenze di mobilità, che dovranno essere monitorate nel tempo al fine di assicurare un adattamento flessibile e dinamico dell'offerta di servizi di trasporto. A titolo di esempio, la digitalizzazione delle attività e le conseguenti modalità organizzative potrebbero migliorare l'attrattività delle zone meno centrali delle città, favorendo cambiamenti nelle scelte localizzative degli individui motivate da standard abitativi più elevati o da esigenze di risparmio, a causa dei mutamenti degli stili di vita indotti dalla pandemia.

Considerata la diffusa percezione di rischio da parte degli utenti nella condivisione dell'esperienza di viaggio, la cui significatività è emersa anche nell'ambito dell'indagine dell'Autorità sopra descritta, la ripresa del trasporto pubblico, sarà, inoltre, condizionata dalla riacquisizione da parte dei cittadini della fiducia, ridottasi nel corso della pandemia, verso il trasporto collettivo quale forma di mobilità sicura, sia per gli spostamenti a livello locale, sia per quelli nelle distanze medio-lunghe.

Anche al fine di poter implementare azioni finalizzate a favorire la ripresa del settore rileva la necessità di indirizzare i fattori che hanno determinato la disaffezione verso la mobilità collettiva. Tra quelli emersi nell'ambito dell'indagine vi sono la messa a disposizione di informazioni in tempo reale sui livelli di

affollamento dei mezzi, la possibilità di prenotare il posto a bordo tramite sistemi digitali per evitare il sovraffollamento, la pianificazione dinamica dell'offerta volta a rispondere ai picchi di domanda, anche in previsione della rimozione delle limitazioni all'occupazione dei mezzi. Superata la pandemia, i dispositivi di comunicazione *real time* potrebbero essere utilizzati per fornire informazioni, ad esempio, sul consumo di carburante o sulla produzione di CO_2 associata a una specifica modalità al fine di incentivarne o disincentivarne l'uso anche in relazione al suo impatto sull'ambiente.

Tale obiettivo risulterà perseguibile anche attraverso lo sviluppo della multimodalità, con l'integrazione tra mobilità collettiva e forme di mobilità individuale non motorizzata e/o in *sharing*, favorita dalla digitalizzazione dei servizi e dalla diffusione di biglietti dematerializzati, incluse forme di pagamento *contactless*, di servizi di infomobilità, nonché di piattaforme *MaaS.* Rilevano in tal senso le scelte effettuate dagli individui nella fase emergenziale con riguardo all'uso di modalità di trasporto alternative, anche multimodali, e la propensione, manifestata anche nell'ambito dell'indagine condotta dall'Autorità, a consolidare tali scelte nella fase *post*-emergenziale. È questo un legato della pandemia sul settore dei trasporti da valorizzare per favorire una maggiore sostenibilità e da incentivare anche attraverso interventi di "spinta gentile" teorizzati nell'ambito delle scienze comportamentali.
Concludendo, pur nell'impossibilità, allo stato attuale, di effettuare previsioni sul futuro della mobilità, si è ritenuto di evidenziare alcuni elementi e tendenze che ne influenzeranno verosimilmente l'evoluzione. In questo quadro, si accresce il ruolo del regolatore di garantire l'equità e la non discriminazione degli interventi sul settore.

Ciò incide in misura significativa sulle priorità della regolazione e richiede l'ampliamento degli strumenti operativi utili per far fronte alle emergenze, nonché una sempre maggiore conoscenza delle dinamiche, anche prospettiche, del settore sulla base dei quali orientare la propria azione in previsione della definizione di una "nuova normalità" della mobilità collettiva, sempre più orientata alla sostenibilità e alla multimodalità.

Costituendo il presente il primo Rapporto annuale per la nuova Consiliatura dell'Autorità, si sono voluti brevemente richiamare, nel paragrafo precedente, gli obiettivi programmatici e strategici pluriennali definiti tra le primissime attività avviate all'insediamento, che guardano al ruolo dell'Autorità di Regolazione dei trasporti "oltre la pandemia".

Trasversali a tutte le aree di intervento, saranno tematiche legate alla sostenibilità – ambientale, ma anche, come indicato nel PNRR, sociale ed economica – che vedranno l'Autorità impegnata nella definizione di misure elaborate per assecondare politiche pubbliche che incentivino nuovi sistemi di mobilità coerenti con il *Green Deal* europeo.

Infine, si ritiene utile sottolineare ulteriormente uno dei compiti primari dell'Autorità che, nel ribadire la sua piena indipendenza e terzietà, si pone come garante dei mercati dei trasporti per una regolazione sempre più efficiente, equa e non discriminatoria.

PARTE SECONDA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI

1. IL CONTESTO

1.1 Introduzione

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, che decorre dal 1° giugno 2020, il contesto operativo dell'Autorità è rimasto caratterizzato, in continuità con la precedente edizione, dal perdurare dell'emergenza epidemiologica causata dalla diffusione del Covid-19 alla quale è stato dedicato l'approfondimento introduttivo del Rapporto. Così, all'emergenza sono improntati i provvedimenti legislativi e le politiche pubbliche nelle materie di interesse; di emergenza si tratta nei contesti internazionali ed in ambito UE; l'impatto della pandemia sul settore è oggetto di sistematica considerazione nell'ambito delle attività di regolazione. Significativamente, sul piano normativo, anche là dove gli interventi emergenziali richiamano le funzioni esercitate dall'Autorità, essi ne mantengono inalterato l'assetto delle competenze e dei poteri.

A fine ottobre 2020 si è insediato il nuovo Consiglio, segnando il primo avvicendamento di Consiliatura dalla costituzione dell'Autorità, avvenuta nel 2013 (*infra,* capitolo 5). Nel periodo intercorso tra il suo insediamento e la redazione del presente Rapporto, il nuovo Consiglio ha fissato i propri obiettivi programmatici e strategici pluriennali, ponendo fra i temi centrali quello del diritto degli utenti dei servizi e delle infrastrutture di trasporto. In particolare, si è voluto fin da subito dare impulso ad azioni volte a rafforzare il rapporto con i cittadini e i passeggeri e a consolidare il dialogo con gli operatori dei settori regolati.

Tra le iniziative del piano di comunicazione esterna realizzato per queste finalità, si segnala la prima campagna televisiva e radiofonica dell'Autorità, dedicata alla tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto collettivo, di cui si tratterà nel seguito (*infra*, capitolo 4). Promossa in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei ministri, la campagna si pone l'obiettivo di accrescere nei passeggeri di treni, autobus e navi la consapevolezza dei propri diritti e del ruolo dell'Autorità a tutela degli stessi, come descritto nel successivo Box 2.

Box 2. Prima campagna di comunicazione ART sui diritti dei passeggeri: «Quando viaggi non sentirti piccolo, tutela i tuoi diritti: hai l'Autorità per farlo»

Il 17 luglio 2021, nell'ambito delle iniziative di comunicazione di pubblico interesse della Presidenza del Consiglio dei ministri, è stata lanciata la prima campagna di comunicazione radiotelevisiva dell'Autorità, dedicata ai diritti dei passeggeri che viaggiano in treno, autobus e nave, i tre ambiti in cui l'Autorità esercita compiti di organismo di sorveglianza sull'esecuzione di regolamenti dell'Unione europea sulla tutela dei diritti dei passeggeri.

La campagna si articola in uno *spot* TV e in tre *spot* Radio e si rivolge ai cittadini e ai passeggeri dei servizi di trasporto collettivo terrestre e marittimo, con una particolare attenzione ai passeggeri a mobilità ridotta. La programmazione radiotelevisiva, sulle reti RAI, è stata collocata a ridosso delle vacanze estive 2021, per un totale di due settimane, dal 17 al 31 luglio.

Obiettivo della campagna è quello di informare i viaggiatori in merito ai loro diritti, promuovere la conoscenza delle tutele previste dalla normativa e, contestualmente, far conoscere il ruolo e l'attività che l'Autorità svolge per garantire la tutela di tali diritti.

Il *claim* della campagna, «Quando viaggi, non sentirti *piccolo*. Tutela i tuoi diritti: hai l'*Autorità* per farlo», sottolinea che l'Autorità tutela i cittadini e li aiuta a diventare passeggeri informati e consapevoli.

Per questo, lo *spot* TV, attraverso la rappresentazione di un mondo allegorico in cui i passeggeri sono bambini, poco consapevoli dei propri diritti in caso di situazioni di viaggio problematiche, intende spiegare che chi viaggia ha l'«Autorità» per tutelarsi ed essere tutelato. In caso di disservizi, infatti, gli utenti che intendono presentare reclamo devono rivolgersi innanzitutto alla compagnia di trasporto. Se la compagnia non risponde, o lo fa in modo insoddisfacente, i viaggiatori possono inoltrare il proprio reclamo all'Autorità. I tre *spot* radiofonici informano anch'essi i cittadini in merito ai loro specifici diritti, attraverso esempi di reali problematiche di viaggio comunemente riscontrate dai passeggeri che viaggiano in treno, autobus e nave.

A settembre, la campagna di comunicazione è stata arricchita con tre *video-tutorial*, uno per ogni modalità di trasporto, al fine di fornire informazioni di maggior dettaglio sulle specifiche tutele previste dalla normativa e sulle modalità per chiedere le verifiche e l'eventuale intervento dell'Autorità. I *video-tutorial* sono resi disponibili attraverso il sito *web* e i canali *social* dell'Autorità.

1.2 Novità normative e provvedimenti rilevanti per le competenze dell'Autorità

Analogamente a quanto riferito nella precedente edizione e come anticipato in apertura, anche dal punto di vista delle novità normative il periodo di riferimento è stato caratterizzato, oltre che dall'adozione di misure di sostegno di carattere generale applicate a tutti i settori economici (i cosiddetti ammortizzatori sociali), dall'approvazione di provvedimenti specifici per il settore dei trasporti.

Partendo dalla legislazione europea, si segnala l'intervenuta adozione del citato regolamento (UE) 2020/1429 che ha previsto – per il periodo compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 – la possibilità di introdurre deroghe temporanee ad alcune disposizioni della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), che autorizzino i gestori dell'infrastruttura a rinviare il pagamento del canone per il pacchetto minimo di accesso, ridurne l'ammontare o rinunciarvi, riesaminare i coefficienti di maggiorazione e non applicare i c.d. canoni di prenotazione della capacità, modificando in conseguenza di tali azioni i relativi prospetti informativi della rete (PIR). Inoltre, gli Stati membri possono disporre compensazioni per le perdite economiche subite dai gestori dell'infrastruttura in conseguenza delle riduzioni dei canoni, fermo restando l'obbligo di assicurare agli stessi l'equilibrio economico della gestione nell'arco di un periodo non superiore a cinque anni.

In secondo luogo, al termine di un lungo *iter,* che ha visto la partecipazione attiva dell'Autorità, è stato approvato il regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione), in vigore a partire dal 7 giugno 2023 ~~e~~ della cui applicazione l'Autorità è organismo nazionale responsabile. Una descrizione delle principali novità contenute nel regolamento è fornita nel seguito (*infra* § 4.2.1.1).

Con riferimento all'attuazione delle previsioni di cui al regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, entrato in vigore il 24 marzo 2019, la Struttura di missione per le procedure di infrazione del Dipartimento per le Politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri ha recentemente dato notizia dell'avvenuta investitura dell'Autorità delle funzioni di organismo competente per la trattazione dei reclami, come peraltro indicato anche nella sezione del sito istituzionale della Commissione europea che raccoglie le notifiche in relazione all'applicazione degli artt. 16 e 17 del citato regolamento (UE) 2017/352[7].

In ambito aeroportuale, il legislatore è intervenuto con due insiemi di norme. Il primo è contenuto nell'articolo 202, comma 1*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" (c.d. "decreto rilancio") e prevede, a compensazione dei danni economici subiti dai gestori aeroportuali per effetto del Covid-19, l'estensione di due anni della durata delle concessioni aeroportuali. Il secondo è contenuto nell'art. 1, commi da 714 a 720, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" e prevede l'estensione dei trattamenti di integrazione salariale al personale delle compagnie aeree, ai gestori delle infrastrutture aeroportuali, alle società ad esse collegate ed alle imprese del sistema aeroportuale e prevede, altresì, l'istituzione di un fondo di 500 milioni di euro destinato a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali (450 milioni) e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra (50 milioni). Detto fondo è stato ulteriormente incrementato di 300 milioni di euro per l'anno 2021 (di cui 285 milioni destinati a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali e 15 milioni ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra), con l'art. 73 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da Covid-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" (c.d. "decreto sostegni-bis"), al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Su altro fronte, con specifico riferimento ai vettori aerei, in conseguenza del diffondersi dell'epidemia da Covid-19 e delle relative restrizioni governative, con l'art. 79 del decreto-legge del 17 marzo 2020, n. 18 recante "Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie,

[7] https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/port-services-regulation-notifications-articles-16-17.pdf

lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" (c.d. "decreto cura-Italia") è stata prevista l'istituzione di un fondo di 350 milioni di euro per ristorare i danni subiti direttamente dalle compagnie aeree a causa dell'imposizione di restrizioni di viaggio e di altre misure di contenimento legate all'epidemia da Covid-19. Per poter beneficiare del ristoro nell'ambito del fondo, gli interessati dovevano (i) detenere una licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e (ii) essere affidatari, alla data di adozione del citato d.l. 18/2020 (il 17 marzo 2020), di obblighi di servizio pubblico (OSP) ai sensi del regolamento (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione).

Soddisfacendo la società Alitalia S.p.A. le condizioni di ammissibilità per beneficiare dell'indennizzo *de quo*, il 20 luglio 2020, il governo italiano ha notificato alla Commissione europea un aiuto alla citata compagnia aerea sotto forma di sovvenzione di 199,45 milioni di euro nell'ambito del suddetto fondo, in conformità all'art. 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)[8]. Successivamente, il 14 agosto 2020, è stato adottato il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 recante "Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia" (c.d. "decreto agosto") che consentiva al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (oggi MIMS) di concedere aiuti sotto forma di sovvenzione diretta fino a 250 milioni di euro alle imprese in possesso dei requisiti di cui al già menzionato d.l. 18/2020. Il decreto mirava a preservare la continuità dei servizi aerei nell'ambito dell'epidemia da Covid-19, in attesa dell'esito della procedura di notifica dinanzi alla Commissione europea[9].

Per quanto concerne il settore ferroviario, a norma dell'articolo 196 del citato d.l. 34/2020, il gestore dell'infrastruttura nazionale, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), ha disposto alcune riduzioni dei canoni a carico delle imprese ferroviarie e, in compenso, beneficiato di stanziamenti di risorse compensative per i minori introiti secondo le seguenti modalità:

- per il periodo compreso tra il 10 marzo ed il 30 giugno 2020 (più o meno corrispondente a quello del *lockdown*), a compensazione dei minori introiti relativi alla riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, è stata autorizzata una spesa di 115 milioni di euro a fronte di una riduzione del canone stesso da parte di RFI per i servizi ferroviari di trasporto di passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico pari all'intera quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (c.d. "componente B" del canone, come determinata in base ai criteri di cui alla delibera dell'Autorità del 18 novembre 2015, n. 96, avente ad oggetto "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria");
- per il successivo periodo, compreso tra il 1° luglio e il 31 dicembre 2020, allo scopo di promuovere la ripresa del traffico ferroviario, è stata autorizzata un'ulteriore spesa di 155 milioni di euro a favore di RFI per compensare riduzioni della citata componente B del canone pari, rispettivamente, al 60%, per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico, e al 40% della stessa, per i servizi ferroviari di trasporto merci[10].

Tali disposizioni hanno temporalmente preceduto e sono state confermate da quelle del regolamento (UE) 2020/1429 citato (vedi *supra*) sia per la parte relativa all'erogazione di stanziamenti straordinari, sia per quanto attiene alla composizione dei canoni. Il medesimo regolamento ha inoltre previsto la conseguente modifica dei prospetti informativi della rete (art. 3) ed ha esteso i poteri dell'organismo di regolamentazione di cui all'art. 56 della già menzionata direttiva 2012/34/UE alle disposizioni di cui agli articoli 2 e 3.

[8] Con la decisione SA.58114 (2020/N) — Italia — *Covid-19 aid to Alitalia* la Commissione europea il 4 settembre 2020, ha approvato l'aiuto finanziario dell'Italia a favore di Alitalia nel contesto della pandemia da Covid-19. Avverso tale decisione ha proposto ricorso al Tribunale dell'UE la compagnia Ryanair, chiedendone l'annullamento. Nell'ambito della vertenza in oggetto il Ministero degli Affari esteri ha richiesto anche all'Autorità di esprimere il proprio parere circa l'opportunità, da parte del Governo italiano, di intervenire o meno a sostegno della Commissione europea, nel giudizio instaurato dalla Ryanair, valutando eventuali profili di discriminatorietà degli aiuti erogati in relazione sia ad attività sottoposte a obblighi di servizio pubblico (OSP) e a mercato (ambito oggettivo), sia in relazione ai singoli vettori destinatari delle forme di aiuto introdotte (ambito soggettivo).

[9] Sempre con riferimento al settore aeroportuale, si veda anche l'art. 25*bis* della legge 23 luglio 2021, n. 106 di conversione del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (c.d. "Sostegni-bis"), recante "Misure di sostegno del settore aeroportuale", che prevede l'esenzione dall'applicazione dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili nei confronti dei passeggeri in partenza dagli scali aeroportuali nazionali che hanno registrato nell'anno 2019 un traffico di passeggeri in partenza pari o inferiore a un milione di unità.

[10] Successivamente, con l'art. 73, coma 4 del d.l. 73/2021 è stato autorizzato l'ulteriore stanziamento di 150 milioni di euro a favore di RFI al fine di disporre la riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021.

Con riferimento al settore autostradale, l'articolo 13, comma 5, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183 recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea", convertito con modificazioni dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, nel modificare l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 recante "Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica", ha disposto il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2021 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze" (c.d. "decreto Genova"), da perfezionarsi entro e non oltre il 31 dicembre 2021.

Inoltre, al fine di accelerare la realizzazione di infrastrutture autostradali relative a una o più regioni, l'eventuale affidamento *in house* delle relative concessioni può avvenire anche in favore di società integralmente partecipate da altre pubbliche amministrazioni. In questi casi, il Ministero procedente esercita sulla società il controllo analogo di cui all'articolo 5, comma 1, lett. a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 recante il codice dei contratti.

Con riguardo al settore del TPL, al fine di sostenere economicamente le imprese affidatarie dei relativi servizi, il legislatore ha adottato, nel corso del periodo di riferimento una serie di provvedimenti ad esso specificamente destinati negli ambiti che di seguito si riportano partitamente.

Un primo insieme di norme è stato adottato per garantire l'invarianza delle compensazioni erogate ai soggetti titolari di detti contratti e il ristoro per i ricavi tariffari non incassati. In particolare, nella prima fase dell'emergenza, con il d.l. 18/2020 è stata disposta l'inapplicabilità delle decurtazioni di corrispettivo, delle sanzioni e delle penali, anche se contrattualmente previste, nel caso di minori corse o percorrenze effettuate. Il termine di scadenza di queste previsioni coincide, a seguito di successive modifiche normative, con la conclusione dello stato di emergenza, allora prevista per il 31 luglio 2021[11]. È stata, altresì, introdotta la facoltà per gli enti affidanti di sospendere le procedure di affidamento in corso alla data del 23 febbraio 2020 e, contestualmente, disposta la proroga degli affidamenti in atto alla medesima data fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza.

Il citato d.l. 34/2020, ha inoltre istituito un apposito fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e la cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e comunque non oltre il 31 luglio 2021, rispetto alla media dei ricavi del medesimo periodo del precedente biennio, nonché ad assicurare il prolungamento della validità degli abbonamenti annuali, ordinari e integrati, a decorrere dal termine delle misure di contenimento. Con il citato d.l. 104/2020, il fondo è stato incrementato con ulteriori 400 milioni di euro per l'anno 2020, destinati, nel limite di 300 milioni di euro, anche al finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico regionale e locale (relativo anche a studenti) a tal fine ricorrendo, mediante apposite convenzioni e imposizione di OSP, anche a operatori che svolgono attività di trasporto mediante noleggio di autobus con conducente e ai titolari di licenze taxi ed autorizzazioni NCC[12]. Gli stanziamenti del fondo sono stati ulteriormente incrementati per l'anno 2021 dal decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137 recante "Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" (c.d. "decreto ristori") (art. 22*ter*) di 390 milioni di euro, di cui 190 per servizi aggiuntivi e, nel limite di 90 milioni di euro, provvedendosi anche a questo riguardo con convenzioni e previsione di OSP a carico degli operatori e dei titolari dei provvedimenti di licenza e autorizzazione citati, nonché dal decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41 (c.d. "decreto sostegni") per 800 milioni di euro.

[11] Il termine era originariamente fissato al 31 dicembre 2020; esso è stato prorogato dal d.l. 183/2020 e successivamente dall'art. 29 del d.l. 41/2020. Lo stato di emergenza è stato prorogato al 31 dicembre 2021 dal decreto-legge 23 luglio 2021, n. 105 recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e per l'esercizio in sicurezza di attività sociali ed economiche".

[12] Innovazione introdotta dalla l. 178/2020, comma 817.

Con riferimento agli investimenti finalizzati al rinnovo del materiale rotabile, il d.l. "rilancio" ha previsto la sospensione sino al 31 dicembre 2024 delle previsioni che stabiliscono l'obbligo di cofinanziamento a carico delle imprese di TPL beneficiarie, sospendendo, inoltre, sino al 30 giugno 2021, l'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi, nonché l'acquisto di materiale rotabile anche in *leasing*.

Oltre alle citate misure di sostegno economico, la già menzionata legge di bilancio 2021 (l. 178/2020) ha previsto, all'art. 1, comma 816, il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle regioni e nelle province autonome di Trento e Bolzano, mediante l'istituzione di un fondo con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021. Inoltre, al fine di assicurare il rispetto delle disposizioni di contrasto alla diffusione del contagio, si è previsto che possano essere conferite funzioni di controllo e di accertamento agli ausiliari del traffico e della sosta, nonché al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico locale di cui all'art. 12*bis*, commi 1 e 3 del Codice della strada (art. 1, comma 818).

Infine, riguardo alle procedure di affidamento in appalto, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 recante "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" (c.d. "decreto semplificazioni 2020"), al fine di far fronte alle ricadute economiche negative conseguenti alle misure di contenimento e dell'emergenza sanitaria globale da Covid-19, ha introdotto una serie di disposizioni, in gran parte con efficacia limitata nel tempo, finalizzate a semplificare e ridurre i tempi delle procedure di affidamento dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture[13].

1.3 La collaborazione istituzionale e la cooperazione europea e internazionale

1.3.1 I protocolli di collaborazione e la cooperazione istituzionale a livello nazionale

Sul piano della collaborazione istituzionale, si segnala la conclusione di protocolli d'intesa oltre che, a gennaio 2021, con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), con la quale era già in essere un accordo per l'utilizzo dei locali che attualmente ospitano la sede secondaria dell'Autorità a Roma, anche con l'ENAC. Quest'ultimo protocollo, sottoscritto ad aprile 2021, definisce il quadro di reciproca collaborazione tra l'Autorità, investita dei compiti di regolazione economica dell'accesso alle infrastrutture aeroportuali e l'Ente, preposto alla regolazione tecnica degli aeroporti. Non ultimo, l'8 giugno 2021 è stato sottoscritto il protocollo d'intesa con l'Arma dei Carabinieri afferente al Ministero della Difesa, finalizzato a rafforzare l'esercizio delle competenze delle parti avuto riguardo, in particolare, alle attività inerenti alla tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti.

Gli accordi conclusi nel periodo di riferimento si aggiungono a quelli già in vigore sottoscritti con l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA, già ANSF), del quale sono stati avviati, nel 2021, la revisione e l'aggiornamento, la regione Piemonte, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il Servizio di Polizia ferroviaria (Polfer), la Guardia di finanza e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM). Tutti i protocolli di intesa sono pubblicati alla pagina *internet* dell'Autorità[14].

La cooperazione strutturata attraverso accordi si aggiunge a quella che ha normalmente luogo nelle sedi di confronto periodico e di elaborazione congiunta con altre amministrazioni dello Stato, nelle quali l'Autorità è coinvolta. In proposito, anche nel periodo di riferimento, è proseguita la partecipazione dell'Autorità ai lavori dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL istituito presso il MIMS. È proseguita, altresì, la proficua interazione con la Struttura di missione per le procedure di infrazione del Dipartimento per le Politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri per la trattazione, ove occorrente, di procedure di infrazione e EU *Pilot* della Commissione europea che, nel periodo di riferimento hanno avuto ad oggetto principalmente la questione, più ampiamente trattata in prosieguo, del rimborso di servizi non goduti con *voucher* anziché in denaro. L'Autorità è anche regolarmente consultata in ordine al contenzioso dinanzi alla

[13] Ulteriori misure per la velocizzazione delle procedure sono state introdotte con il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante "*Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", in particolare per la realizzazione di alcuni progetti inseriti nel PNRR.

[14] Il testo integrale dei protocolli d'intesa è disponibile all'indirizzo internet https://www.autorita-trasporti.it/protocolli-dintesa/

Corte di giustizia dell'Unione europea avente ad oggetto la trattazione di cause pregiudiziali, nonché al contenzioso diretto in materie di sua competenza[15].

1.3.2 La cooperazione in ambito internazionale, UE e plurilaterale

Nel periodo di riferimento sono proseguite le attività dell'Autorità nelle sedi internazionali, europee e plurilaterali nelle quali essa è, sin dalla costituzione, impegnata con finalità di condivisione di esperienze, prassi e metodologie della regolazione.

1.3.2.1 In ambito OCSE

L'Autorità ha continuato ad assicurare la propria partecipazione attiva ai lavori del *network* dei regolatori economici dell'OCSE (NER), in cui sono rappresentati in misura crescente autorità indipendenti e agenzie che operano del settore dei trasporti. Anche nella fase di gestione dell'emergenza epidemiologica, l'Autorità è stata chiamata, insieme ad altri regolatori, a condividere esperienze e riflessioni sulle azioni di competenza ed ha contribuito, in alcuni casi anche attraverso la presentazione di casi pratici relativi all'applicazione della regolazione dell'Autorità, alla elaborazione di documenti di sintesi predisposti dal segretariato dell'organizzazione[16]. Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, l'Autorità ha inoltre partecipato al III e IV *webinar* del NER dedicato al Covid-19 tenutisi, rispettivamente, nei mesi di giugno 2020 e gennaio 2021. Nel gennaio 2021, inoltre, l'Autorità ha partecipato all'indagine relativa alle risorse dei regolatori economici, i cui risultati verranno presentati nel corso del prossimo incontro previsto per novembre 2021.

1.3.2.2 In ambito UE

Con riferimento ai *network* operanti in ambito UE, è proseguita la partecipazione attiva dell'Autorità nello *European Network of Rail Regulatory Bodies* (ENRRB), la rete europea degli organismi di regolazione nel settore ferroviario, e nel Foro di Salonicco, che riunisce gli organismi di sorveglianza indipendenti della regolazione dei diritti aeroportuali. Nello stesso ambito è, altresì, proseguita la partecipazione alle riunioni periodiche dei *national enforcement bodies* (NEB) e, in particolare, a quelle degli organismi responsabili dell'applicazione dei regolamenti relativi ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto effettuato con autobus e nel trasporto via mare e per vie navigabili interne. In proposito, come già riferito in precedenti rapporti e come meglio specificato nel prosieguo, su invito del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT, oggi MIMS) e della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea, l'Autorità ha proseguito anche nel periodo di riferimento, la partecipazione ai lavori del gruppo del Consiglio dei ministri dell'UE sul trasporto terrestre, nel cui ambito si è realizzata la revisione del regolamento in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario di cui si è detto.

Sempre su invito del MIMS, l'Autorità ha preso parte, ai lavori del gruppo di esperti che la Commissione europea consulta ai fini dell'elaborazione del rapporto periodico sul monitoraggio del mercato ferroviario (RMMS), nonché a quelli del gruppo denominato SERAC (*Single European Rail Area Committee*): un comitato normalmente composto di rappresentanti dei governi dei Paesi membri nel quale vengono, tuttavia, trattati anche temi attinenti alla regolazione. Lo stesso comitato si riunisce periodicamente per discutere del funzionamento dei corridoi ferroviari merci UE istituiti dal regolamento (UE) 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, occasione nella quale l'Autorità è intervenuta, nel periodo di riferimento, su invito della Commissione. Sempre in materia di corridoi ferroviari, inoltre, l'Autorità ha partecipato ai lavori degli organismi di gestione di quelli di cui è parte l'Italia.

Ancora, su richiesta del MIMS l'Autorità partecipa al gruppo di lavoro della Commissione europea sulla revisione del processo di definizione dell'orario di servizio e allocazione della capacità dell'infrastruttura (c.d. TTR *process*) (Box 3).

[15] Si veda da ultimo, la richiesta, nella primavera del 2021, di fornire elementi di competenza in ordine al ricorso avanzato dalla compagnia aerea Ryanair avverso la decisione con la quale la Commissione europea ha autorizzato gli aiuti di Stato a favore di Alitalia (*supra*).

[16] Si veda a tale proposito OCSE, "*When the going gets tough, the tough get going: how economic regulators bolster the resilience of network industries in response to the COVID-19 crisis*", luglio 2020 e "*Shaping the Future of Regulators: the impact of emerging technologies on economic regulators*", novembre 2020.

Box 3. Le iniziative in materia di TTR nell'ambito delle proposte di revisione della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) 913/2010

Il progetto TTR (*Timetable and capacity redesign*) nasce nel 2014 da un'iniziativa delle associazioni *Rail net Europe* (RNE), che riunisce i gestori europei delle infrastrutture ferroviarie, *Forum train Europe* (FTE) ed *European rail freight association* (ERFA), che rappresentano le imprese ferroviarie del trasporto, rispettivamente, di passeggeri e di merci. Il progetto ha lo scopo di implementare un nuovo processo di allocazione della capacità, armonizzato in tutta Europa, che consenta di incrementare la quota di mercato del settore ferroviario sia in ambito passeggeri, attraverso un anticipo della definizione degli orari annuali (operativi da dicembre di ogni anno) e l'apertura dei canali di vendita dei biglietti anche sei mesi prima della circolazione del treno, sia in ambito merci, con la messa a disposizione di capacità che può essere richiesta anche pochi giorni prima dell'effettuazione del trasporto. Alcuni strumenti innovativi contemplati dal progetto non trovano una chiara definizione nell'attuale quadro giuridico; si tratta, ad esempio, del"*rolling planning*" che sarebbe previsto, in particolare, per il trasporto merci, o del "*capacity model*" e "*capacity partitioning*", che consentono di tener conto, prima dell'avvio del processo di allocazione, delle esigenze, in termini di capacità, di varie componenti del sistema ferroviario (servizi passeggeri e merci; indisponibilità infrastrutturali per interventi sull'infrastruttura programmati dai gestori, etc.). Gli elementi di novità che caratterizzano il TTR hanno fatto emergere l'esigenza di rivedere alcune disposizioni della direttiva 2012/34/UE. Nella stessa fase, è altresì prevista la revisione del regolamento (UE) 913/2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, nel cui ambito, con riferimento all'allocazione di capacità del trasporto internazionale di merci, il TTR potrebbe prevedere sviluppi significativi per i corridoi ferroviari. Con riferimento al progetto TTR, la Commissione europea ha raccolto gli input dei portatori di interesse rispetto alle esigenze sopra richiamate, ed avviato, ad inizio 2021, un approfondimento tematico con esperti degli Stati membri, rappresentati sia dalle amministrazioni centrali di settore che, in alcuni casi, come quello italiano, dai regolatori, per esaminare le revisioni da apportare alle disposizioni della direttiva 2012/34/UE collegate al progetto TTR e sottoporre le relative proposte al gruppo SERAC in vista della loro formalizzazione. Allo stato dei lavori, si ritiene che le modifiche non riguarderanno solo l'Allegato VII della direttiva, che tratta nello specifico il processo di allocazione della capacità, ma interesseranno anche alcuni articoli della direttiva medesima. L'obiettivo è di disporre di un quadro normativo adeguato all'implementazione del progetto prima dell'entrata in servizio del nuovo processo, prevista per dicembre 2024 (orario di servizio 2025), almeno per un primo gruppo di dieci paesi europei, tra i quali anche l'Italia. Si ritiene che le proposte di revisione della direttiva 2012/34/UE attinenti al TTR possano confluire in un più ampio progetto di aggiornamento della direttiva medesima, già annunciato dalla Commissione. Il tema è anche oggetto di un approfondimento multilaterale in sede IRG-*Rail*, da parte del gruppo di lavoro denominato *Access*.

1.3.2.3 In ambito IRG-*Rail*

Sul piano della cooperazione con organismi di regolazione di natura settoriale, come noto, l'Autorità aderisce al *network* multilaterale *Independent regulators' group - Rail* (IRG-*Rail*), che attualmente riunisce 31 regolatori del settore ferroviario appartenenti a Paesi dell'Europa geografica, ed ha come finalità lo scambio di esperienze e informazioni e il dialogo congiunto con le istituzioni europee e gli *stakeholders* del settore. In tale contesto, l'Autorità esprime due dei *co-Chair* dei gruppi di lavoro dedicati all'accesso alle infrastrutture ferroviarie e agli impianti di servizio e partecipa attivamente ai lavori di tutti gli altri *working groups*. Un rappresentante dell'Autorità è altresì co-coordinatore, con un rappresentante del regolatore britannico ORR, del *team* incaricato di predisporre la revisione dei documenti statutari del *network* e, insieme ad un rappresentante del regolatore portoghese AMT, della *task force* sui profili regolatori della multimodalità, costituita su impulso dell'Autorità a Torino, nel maggio 2018.

Nel periodo di riferimento, il *network* ha approvato, tra l'altro, il documento strategico 2021-2024 e, nel quadro dell'iniziativa denominata "*Improvement of IRG-Rail*", promosso la revisione dei documenti statutari dell'organizzazione, cui si è fatto cenno. Nella primavera del 2021, inoltre, è stato pubblicato il Rapporto annuale sul monitoraggio del mercato, divenuto oggi un importante riferimento sull'andamento del settore. In questa edizione, il Rapporto presenta, fra l'altro, un'apposita sezione contenente i dati relativi all'impatto del Covid-19 sul settore ferroviario nel primo semestre 2020[17].

1.4 Il regolamento di disciplina dell'analisi di impatto della regolazione e della verifica di impatto della regolazione

Prima di concludere questa sezione introduttiva ed addentrarsi nella disamina puntuale delle attività svolte nel periodo di riferimento e relative a singoli ambiti di competenza dell'Autorità, si fa riferimento all'intervenuta adozione, all'esito di una apposita consultazione, di un provvedimento di portata trasversale. Si tratta dell'aggiornamento del regolamento di disciplina dell'analisi di impatto della regolazione e della

[17] https://www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/. Il rapporto è stato successivamente integrato con uno specifico *Short outlook,* pubblicato nel mese di luglio 2021 e contenente i dati relativi al secondo semestre 2020.

previsione *ex novo* di misure concernenti la verifica di impatto della regolazione (delibera n. 54/2021 del 22 aprile 2021, di seguito "metodologia AIR/VIR")[18].

Alla luce dell'esperienza maturata in esito alla fase di prima attuazione della metodologia AIR (approvata con delibera n. 136/2016) del 25 novembre 2016, si è ritenuto, in particolare, di disciplinare formalmente anche la verifica *ex post* degli effetti della regolazione attraverso lo strumento della VIR, così fornendo un supporto informativo in merito alla perdurante utilità, efficacia ed efficienza delle misure di regolazione già in vigore, al fine di confermare o correggerne, ove necessario, i contenuti.

AIR e VIR costituiscono strumenti di valutazione utili, fra l'altro, ad assicurare la dovuta proporzionalità degli atti di regolazione anche al fine di rendere il meno gravosi possibile gli oneri informativi, economici o finanziari ad essa ascrivibili e ricadenti su operatori economici, utenti dei servizi di trasporto e altri destinatari, incluse le pubbliche amministrazioni. Conseguentemente, AIR e VIR si applicano agli atti dell'Autorità per i quali si rilevi l'esigenza di valutare l'impatto della regolazione sul mercato interessato e sul sistema trasportistico; la Misura 3.3 della richiamata delibera 136/2016 indica specifici casi di esclusione. Riguardo alla VIR, in particolare, salvo che risulti incompatibile con esigenze di urgenza, essa si applica in ogni caso ad interventi volti ad introdurre innovazioni in ambiti già oggetto di regolazione dell'Autorità, anche se non preventivamente sottoposti ad AIR.

Il regolamento si compone di 8 articoli e 3 annessi, contenenti gli elementi necessari per lo svolgimento delle valutazioni AIR e VIR e la struttura dei relativi testi.

[18] Hanno partecipato alla consultazione 32 *stakeholders* tra università, associazioni di categoria, gestori di infrastruttura e imprese ferroviarie, i cui contributi sono disponibili sul sito web istituzionale dell'Autorità.

2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

2.1 L'ambito dell'attività

Con riferimento all'accesso alle infrastrutture, l'attività svolta dall'Autorità nel periodo di riferimento è stata in buona parte incentrata sul consolidamento e la verifica della corretta esecuzione delle misure di regolazione adottate negli anni precedenti. Si è, altresì, dato corso all'implementazione di provvedimenti di regolazione già in vigore e, in coerenza con le modifiche apportate negli anni precedenti alle norme istitutive dell'Autorità, è stata estesa la platea dei soggetti destinatari della regolazione, contribuendo al progressivo riassetto di un settore a lungo caratterizzato da un quadro regolatorio frammentato e disorganico.

Come detto, nel periodo di riferimento, l'emergenza epidemiologica ha colpito particolarmente le imprese operanti in alcuni ambiti e segmenti del settore tra i quali, in particolare, quello aeroportuale. Tuttavia, pur in presenza di misure restrittive della mobilità e della drastica riduzione del traffico di passeggeri, la maggior parte degli scali ha continuato ad operare per garantire l'approvvigionamento di materiale sanitario, il traffico delle merci, l'arrivo dei voli di rimpatrio e un livello minimo di connessione nazionale e continentale. In proposito, nel quadro dell'applicazione dei modelli tariffari definiti dall'Autorità e dell'esercizio delle funzioni di vigilanza sugli esiti dei processi di aggiornamento tariffario condotti dai gestori aeroportuali, sono emersi dati e informazioni sull'impatto della crisi che hanno indotto l'Autorità a differire, in larga parte, l'applicazione dei nuovi modelli tariffari adottati nel 2020 (delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020), della cui imminente finalizzazione si era dato conto nel VII Rapporto.

In ambito ferroviario, sono state implementate le misure di regolazione rivolte ai gestori degli impianti connessi all'infrastruttura ferroviaria nazionale, dei quali è stato effettuato un ampio censimento e per i quali sono state stabilite condizioni operative di trasparenza delle caratteristiche e delle condizioni di accesso ai servizi offerti. Sono state, altresì, adottate misure di regolazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse con quella nazionale (con l'esclusione di quelle che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario), così provvedendo a definire criteri omogenei per la determinazione, da parte dei gestori, dei relativi canoni di accesso e a rendere trasparenti i costi di gestione e gli strumenti di finanziamento di tali infrastrutture, che le amministrazioni regionali traggono da risorse pubbliche. Parallelamente, è stato avviato l'aggiornamento del quadro regolatorio del trasporto ferroviario adottato nel 2015 tenendo conto dell'esigenza di dare esecuzione ad alcune pronunce giurisprudenziali nel frattempo intervenute e di accompagnare l'evoluzione dei servizi offerti, nonché dell'intensificarsi del grado di utilizzo dell'infrastruttura, in alcune tratte prossimo alla saturazione.

Non da ultimo, in ambito autostradale, la previsione normativa dell'obbligo dei concessionari il cui periodo regolatorio è scaduto, di aggiornare i propri PEF nel rispetto dei provvedimenti adottati dall'Autorità entro il termine da ultimo fissato al 31 luglio 2021 (art. 13, comma 5 del d.l. 183/2020 sopra citato), ha consolidato la regolazione tariffaria delle concessioni vigenti adottata a partire dal 2019. In questo contesto, come si vedrà più oltre, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha svolto, su richiesta del concedente, una consistente attività di analisi e valutazione dei PEF da aggiornare predisposti dalle concessionarie, verificando, con riferimento a ciascuno di essi, la corretta applicazione dei principi e criteri contenuti nei propri atti di regolazione.

2.2 L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

2.2.1 La sospensione dei nuovi modelli aeroportuali

Rispetto ai precedenti modelli aeroportuali, adottati nel 2014 e sottoposti ad una *mid-term review* nel 2017, l'atto di regolazione di cui alla del. ART 136/2020 articola le misure relative alla determinazione dei diritti in sezioni comuni a tutti gli scali, ed altre più specifiche, differenziate in funzione della tipologia dell'aeroporto o dell'insieme di aeroporti (reti o sistemi) oggetto di regolazione. Per effetto dell'art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018", che ha novellato l'art. 73 del d.l. 1/2012 estendendo l'ambito

della regolazione economica dell'Autorità agli aeroporti con contratti c.d. "in deroga", i nuovi modelli sono suscettibili di applicazione anche a tali aeroporti attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi ai contratti di programma (CdP) o altro accordo tra le parti[19]. Essi contemplano la possibilità di attivare procedure di revisione tariffaria di natura straordinaria per tenere conto di eventuali condizioni emergenziali formalmente dichiarate dalle autorità competenti (misure 2.2 del modello A e 31.1 del modello B).

L'Autorità, anche in considerazione dell'attuale contesto pandemico da Covid-19, caratterizzato da un elevato grado di instabilità e di incertezza sulle prospettive di ripresa, ha ritenuto, mediante l'adozione della delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 (recante "Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all'entrata in vigore della del. ART 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19") di posticipare dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei modelli di cui alla delibera n. 136/2020 ed applicare in tale lasso temporale i modelli di cui alla delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 come consolidati nella del. ART 92/2017 con l'integrazione di disposizioni applicative finalizzate a:

- estendere l'ambito soggettivo di applicazione anche agli aeroporti titolari di contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34*bis*, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78 recante "Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali";
- applicare criteri chiari ed espliciti per la realizzazione di sistemi di tariffazione comune e trasparente per le reti ed i sistemi aeroportuali.

Con la medesima delibera, inoltre, in considerazione della oggettiva difficoltà per i gestori aeroportuali di poter formulare delle stime di traffico sufficientemente attendibili, si è ritenuto opportuno fornire la possibilità di proroga delle tariffe applicate a valere sulle annualità successive, per il biennio 2021-2022.

Di conseguenza, i gestori, previa motivata istanza all'Autorità e adempiendo agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti, di cui all'articolo 80 del già menzionato d.l. 1/2012, possono proporre la proroga delle tariffe a valere sull'annualità immediatamente successiva; sulla base degli esiti della procedura di consultazione degli utenti e nel rispetto del principio di partecipazione a tutela di tutte le parti coinvolte, gli Uffici dell'Autorità provvedono ad effettuare le valutazioni di competenza e ad esprimersi in merito alle istanze di proroga presentate dai gestori aeroportuali.

A làtere del quadro regolatorio di riferimento così delineato, si inseriscono i ricorsi presentati al TAR Piemonte da 13 gestori aeroportuali e dall'associazione dei vettori *Italian board airline representatives*, (IBAR) avverso i modelli di regolazione di cui alla del. ART 136/2020. La discussione dei ricorsi, originariamente fissata all'udienza del 9 giugno u.s., a seguito del differimento dell'entrata in vigore dei modelli dal 1° luglio 2020 al 1° gennaio 2023 di cui alla del. ART 68/2021, è stata rinviata *sine die*. Da ultimo, alcuni dei gestori ricorrenti hanno impugnato con ricorsi per motivi aggiunti la citata del. ART 68/2021.

2.2.2 La revisione dei diritti aeroportuali sulla base dei modelli vigenti

Avendo ripercorso le vicende che hanno da ultimo caratterizzato la regolazione aeroportuale, si riassumono di seguito le attività svolte nel periodo di riferimento sulla base dei modelli in vigore. Come riferito nei precedenti Rapporti annuali, con riferimento alla revisione periodica dei diritti aeroportuali, nell'ambito dei propri procedimenti, l'Autorità verifica che le proposte tariffarie presentate dai gestori agli utenti siano conformi alle misure di regolazione da essa adottate e vigila sul corretto svolgimento della procedura di consultazione, partecipando alle relative audizioni in qualità di uditore.

A conclusione della propria istruttoria, l'Autorità adotta delibere di conformità che sono, nella maggior parte dei casi, condizionate all'applicazione di correttivi e prescrizioni; la dichiarazione di conformità definitiva consegue, in questi casi, solo all'esito positivo dell'esame della proposta del gestore emendata secondo tali correttivi e prescrizioni.

[19] La norma attribuisce all'Autorità funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali anche con riferimento ai CdP c.d. "in deroga" stipulati ai sensi dell'articolo 17, comma 34-bis del d.l. 78/2009, e quindi anche per gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma-Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Venezia, per i quali sono stati stipulati i contratti di programma tra ENAC ed i rispettivi gestori aeroportuali (Aeroporti di Roma S.p.A., AdR; Società Esercizi aeroportuali S.p.A., SEA; e Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A., SAVE).

I correttivi prescritti dall'Autorità possono essere ricondotti, in larga misura, alle seguenti tematiche:

- erronea identificazione dei parametri posti a base della determinazione del tasso di remunerazione del capitale (beta, premio al debito, *risk-free rate*);
- metodologia applicata per la determinazione del saldo crediti/debiti non coerente con i modelli;
- allocazione (nell'ambito dei costi operativi, anziché nel parametro tariffario v) degli oneri sostenuti ma non ancora effettivamente versati dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della legge 17 dicembre 2006, n. 296 (servizio antincendio);
- criticità nella riconciliazione dei dati di contabilità regolatoria all'anno base con il bilancio di esercizio di competenza;
- criticità nell'allocazione dei costi operativi generali tra i diversi prodotti aeroportuali e presenza di costi di natura straordinaria a fini tariffari;
- criticità nella corretta allocazione dei costi di capitale tra i vari prodotti aeroportuali;
- adozione, nella determinazione dei costi ammissibili all'anno base, di un tasso d'inflazione differente da quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
- criticità nel computo degli oneri di progettazione attraverso il parametro tariffario *k*.

Con riferimento alle prescrizioni, ed in particolare a quelle inerenti agli incentivi all'attività volativa, in diversi casi l'Autorità ha richiesto ai gestori di presentare le risultanze del test relativo al rispetto dei principi comportamentali dell'operatore economico privato (*Market economy operator*, c.d. *test* MEO), come previsto dai modelli di regolazione. La seguente tabella reca gli estremi dei procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali condotti nel periodo di riferimento.

Ad eccezione della rete degli aeroporti di Puglia, costituita dagli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, tutti i procedimenti sopra riportati afferiscono ad aeroporti per i quali si è già concluso un primo periodo tariffario in cui i corrispettivi sono stati determinati sulla base dei modelli predisposti dall'Autorità, e per i quali si è, quindi, dato corso al secondo periodo tariffario.

Complessivamente, al momento della redazione del presente Rapporto, 20 dei 45 aeroporti nazionali aperti al traffico di aviazione commerciale applicano tariffe elaborate, nella fase della loro revisione, sulla base dei modelli approvati dall'Autorità. Dei 25 restanti, 5 aeroporti sono oggetto di CdP c.d. "in deroga" non ancora sottoposti a revisione dei diritti dopo l'entrata in vigore della citata l. 37/2019.

Tabella 1. Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali

Aeroporti	Periodo tariffario	N° delibera di avvio	N° delibera di conformità condizionata	N° delibera di conformità definitiva
Rete degli aeroporti di Puglia	2019-2022	120/2019	58/2020	103/2020
Palermo	2020-2023	3/2020	80/2020	6/2021
Cagliari	2020-2023	13/2020	207/2020	25/2021
Genova	2020-2023	14/2020	97/2020	157/2020
Verona	2020-2023	15/2020	107/2020	163/2020
Olbia	2019-2022	31/2020	146/2020 e 164/2020	183/2020

Inoltre, a causa dell'emergenza sanitaria connessa alla pandemia, i gestori del sistema aeroportuale milanese e degli aeroporti di Bergamo, Napoli e Catania, che avrebbero dovuto avviare la procedura di consultazione per la revisione di periodo dei diritti aeroportuali a conclusione di un primo periodo tariffario in cui i corrispettivi sono stati determinati sulla base dei modelli predisposti dall'Autorità, hanno presentato istanza di proroga dell'applicazione dei diritti aeroportuali vigenti all'anno 2020 per l'annualità 2021. Sulla base della documentazione acquisita in istruttoria ed in assenza di obiezioni da parte degli utenti nel corso delle consultazioni, l'Autorità ha ritenuto di accogliere le citate istanze.

2.2.2.1 L'aeroporto di Parma

Del procedimento avviato nei confronti dell'Aeroporto di Parma, per assicurare la corretta applicazione del pertinente modello tariffario si è dato conto nel precedente Rapporto annuale, illustrando i contenuti della delibera n. 117/2019 del 1° agosto 2019. Tale procedimento è proseguito con la delibera n. 143/2019 del 21 novembre 2019, di rigetto degli impegni presentati e si è concluso nel corso del 2020 con l'accertamento della condotta omissiva della Società Aeroporto di Parma, Società per la Gestione S.p.A. (SOGEAP), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Parma.

Si è contestato, in particolare, alla SOGEAP di non aver attivato entro il termine prescritto una nuova procedura di revisione dei diritti aeroportuali che prevedesse un periodo tariffario pluriennale e l'elaborazione di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro il termine del periodo tariffario medesimo, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario del gestore.

Nel calcolare la sanzione da comminare a SOGEAP, poi irrogata con delibera n. 134/2020 del 17 luglio 2020, l'Autorità ha tenuto conto delle azioni intraprese dal gestore per attenuare le conseguenze del proprio inadempimento notificando, sia pur tardivamente, l'avvio della procedura di consultazione degli utenti sulla proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2020-2021.

Infine, la SOGEAP, dopo la proposizione del ricorso contro la del. ART 143/2019, ha interamente corrisposto la somma oggetto della sanzione irrogata e domandato la cessazione della materia del contendere, che è stata dichiarata, dal TAR Piemonte, con la sentenza n. 233 del 4 marzo 2021.

2.2.3 L'attività di vigilanza sulla base dei modelli vigenti

Una volta adottato il sistema tariffario pluriennale, in attuazione dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 80, comma 1, del citato d.l. 1/2012, l'Autorità verifica che gli aggiornamenti tariffari annuali presentati dai gestori aeroportuali siano elaborati in conformità ai modelli di regolazione vigenti. La presentazione degli aggiornamenti deve avvenire, al più tardi, 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e, quindi, di norma, entro il 1° ottobre di ciascun anno.

Per queste finalità, il gestore trasmette all'Autorità il documento informativo annuale, i verbali dell'audizione con gli utenti e gli esiti delle valutazioni svolte dall'ENAC nell'esercizio delle proprie funzioni di regolazione tecnica in merito agli investimenti previsti, agli indicatori di qualità, agli standard di salvaguardia ambientale ed alle previsioni di traffico. Valutata tale documentazione, l'Autorità verifica la correttezza del ricalcolo dei parametri rilevanti a fini tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori/minori ricavi percepiti dal gestore che hanno impatto sulle tariffe dell'anno successivo.

In proposito, nel periodo di riferimento, non sono emerse incongruenze di rilievo per la maggior parte degli aeroporti monitorati; solo in alcuni casi si è reso necessario prescrivere ai gestori opportuni adeguamenti dei diritti aeroportuali 2021. Al momento della redazione del presente Rapporto, l'Autorità sta completando l'attività di monitoraggio relativa a due gestori aeroportuali, per i quali si è in attesa di alcune informazioni dai gestori stessi o dall'ENAC.

2.2.3.1 Il trattamento a fini regolatori degli oneri connessi all'emergenza sanitaria

Si osservi, peraltro, che per garantire la prosecuzione delle attività in condizioni di sicurezza, i gestori aeroportuali si sono dotati di strumenti utili a contenere la diffusione del virus, sostenendo costi che sono oggetto di monitoraggio e vigilanza da parte dell'Autorità, in particolare in relazione al rispetto dei principi di pertinenza ed ammissibilità, trasparenza e non discriminazione degli utenti. Nel dare seguito all'ordinanza del Comitato operativo della Protezione civile del 3 febbraio 2020, n. 630, l'Autorità ha fornito indicazioni ai gestori in ordine alle modalità di rendicontazione dei costi afferenti alle dotazioni di *termoscanner.*

Nell'ambito del monitoraggio delle tariffe aeroportuali del 2021, l'Autorità ha effettuato una ricognizione del trattamento dei costi connessi all'emergenza sanitaria da Covid-19 sia da parte degli aeroporti regolati con i modelli ART che da parte di quelli c.d. "in deroga"; tale ricognizione sarà posta a base delle valutazioni di competenza con l'obiettivo di pervenire ad un approccio uniforme dei gestori, assicurando il rispetto delle

misure previste dai modelli, nonché, in generale, dei principi di correlazione ai costi pertinenti e ammissibili effettivamente sostenuti, di trasparenza e non discriminazione degli utenti.

2.2.4 L'attività di vigilanza degli aeroporti con contratti di programma "in deroga"

Con riferimento ai gestori aeroportuali titolari di CdP "in deroga", di cui si è detto, l'Autorità ha svolto l'attività di vigilanza sulla base di quanto previsto dalle rilevanti previsioni convenzionali.

Al riguardo, nell'ambito del monitoraggio dei diritti aeroportuali 2020, non sono state rilevate incongruenze significative per quanto concerne il sistema aeroportuale milanese (Malpensa, Linate e Orio al Serio) ed il sistema aeroportuale della Capitale (Fiumicino e Ciampino). Diversamente, per quanto attiene al gestore dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, l'Autorità ha ritenuto non conformi né ai principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettera a) del citato d.l. 1/2012, né alle rilevanti previsioni del CdP e conseguentemente non ammissibili in tariffa, taluni importi dei diritti relativi all'anno 2020, disponendone la sospensione (delibera n. 26/2021 del 25 febbraio 2021). Il gestore aeroportuale ha successivamente impugnato il provvedimento dell'Autorità dinanzi al competente giudice amministrativo, chiedendone la sospensione dell'efficacia; a fronte del diniego del provvedimento cautelare (ordinanza del TAR Piemonte del 25 marzo 2021, n. 135), la società ricorrente vi ha poi rinunciato. Il giudizio di merito è tuttora pendente.

Venendo al monitoraggio dei diritti aeroportuali 2021, anche in questo caso, l'Autorità non ha rilevato incongruenze significative per quanto concerne il sistema aeroportuale milanese ed il sistema aeroportuale della capitale. In particolare, il gestore del sistema aeroportuale milanese ha presentato istanza di proroga dei diritti aeroportuali in vigore per l'annualità 2020 a valere sull'annualità 2021, in considerazione degli effetti sul settore della pandemia da Covid-19. In proposito, all'esito positivo della consultazione annuale in cui il gestore ha presentato tale proposta agli utenti aeroportuali, l'Autorità ha comunicato al gestore l'assenza di motivi ostativi a quanto da esso proposto. Per quanto attiene al gestore dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, l'attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali 2021 è tuttora in corso.

2.2.5 La risoluzione delle controversie sui diritti aeroportuali

Con la delibera n. 115/2020 del 10 luglio 2020, ha preso avvio il procedimento per la risoluzione della controversia relativamente alle istanze di ricorso pervenute all'Autorità dalla compagnia aerea EasyJet e dall'associazione IBAR, avverso la proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2023 per l'aeroporto di Cagliari Elmas, presentata dal gestore aeroportuale Società Gestione Aeroporto S.p.A. (SOGAER). A seguito dell'istruttoria, l'Autorità ha dichiarato tali istanze non accoglibili (delibera n. 207/2020 del 17 dicembre 2020).

2.2.6 L'analisi dei piani di risanamento delle società con partecipazioni pubbliche

In attuazione di quanto disposto all'art. 14, comma 5, del decreto legislativo del 19 agosto 2016, n. 175, recante "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica", l'Autorità esamina i profili economico-regolatori dei piani di risanamento delle società con partecipazioni pubbliche avuto riguardo, in particolare, alla completezza dei rilievi storici e delle stime prospettiche di costi, ricavi e investimenti, alla valorizzazione degli *asset* societari esistenti, alle ragioni della crisi dalla quale origina il piano ed alle conseguenti strategie di sviluppo e risanamento individuate.

In proposito, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha esaminato i piani di risanamento predisposti dai gestori degli aeroporti di Trapani e di Cuneo, come aggiornati in considerazione delle variazioni degli scenari operativi e previsionali di settore intervenute a causa del permanere dell'emergenza epidemiologica. Al riguardo, è stata comunicata per entrambi gli scali, la non valutabilità dei piani di risanamento sotto l'aspetto regolatorio, in quanto dall'istruttoria è emerso che gli stessi si basano sulla previsione di diritti aeroportuali determinati con modalità non conformi ai modelli di regolazione in vigore, esulando pertanto dai profili che involgono funzioni di specifica competenza dell'Autorità.

2.2.7 L'impatto della *Brexit* sui corrispettivi di imbarco passeggeri per i voli verso il Regno Unito

Avuto riguardo ai diritti aeroportuali, l'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'Unione europea ed il Regno Unito del 24 dicembre 2020 (Art. 15, commi 2 e 3) dispone che essi debbano essere orientati ai costi (comprensivi della remunerazione del capitale) ed essere equi, ragionevoli e non discriminatori; inoltre, esso prevede che la procedura di approvazione contempli la consultazione degli utenti e che i nuovi diritti entrino in vigore previo congruo preavviso.

In proposito, il Consiglio di partenariato Unione Europea-Regno Unito ha deciso, su richiesta della UE, di prorogare l'applicazione provvisoria dell'accordo fino al 30 aprile 2021, per consentire di completare la revisione giuridico-linguistica dei testi rilevanti in tutte le lingue dell'Unione. Inoltre, nel mese di marzo 2021, il MIMS ha richiesto all'Autorità valutazioni in merito all'opportunità di adottare un provvedimento legislativo volto ad equiparare i diritti aeroportuali dovuti sui voli Italia-Regno Unito a quelli applicati ai voli *intra*-UE.

In riscontro alla predetta richiesta, l'Autorità ha rappresentato l'opportunità di interessare le competenti istituzioni europee, in quanto iniziative non coordinate di singoli Stati membri, mirate alla rimodulazione/conferma dei diritti aeroportuali a seguito del perfezionamento del citato accordo, non possono che vanificare il quadro comune di disciplina degli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali che la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, ha inteso assicurare.

2.2.8 L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi

Con delibera n. 40/2021 del 23 marzo 2021, sono stati approvati i valori dell'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi calcolati con riferimento all'anno base 2020. L'indice, determinato annualmente dall'Autorità, è utilizzato per determinare il capitale investito netto (CIN) dei gestori aeroportuali e l'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate ed è stato definito sulla base della metodologia utilizzata in precedenza. Sono tenuti ad applicare l'indice determinato dall'Autorità anche le società SEA, ADR e SAVE, gestori rispettivamente degli aeroporti di Milano (Linate e Malpensa), di Roma (Ciampino e Fiumicino) nonché di Venezia, titolari – come detto – di contratti di programma c.d. "in deroga".

2.3 L'accesso alle infrastrutture autostradali

2.3.1 Le concessioni vigenti

2.3.1.1 Il sistema tariffario di pedaggio CAL-Pedemontana Lombarda, CAL-Bre.Be.Mi e CAS

Completata, nel 2019, l'approvazione dei sistemi tariffari di pedaggio delle concessioni vigenti, a partire dal 2021, la stessa attività ha riguardato tre concessioni il cui concedente non è, come nei casi precedenti, il MIMS, bensì la società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL), partecipata da ANAS S.p.A. (ANAS) e dalla regione Lombardia, concessionaria di Autostrade Bre.Be.Mi. Pedemontana Lombarda e della Tangenziale est esterna di Milano[20].

Del sistema tariffario di pedaggio della Tangenziale est esterna di Milano, approvato con delibera n. 29/2020 del 12 febbraio 2020, si è dato conto nello scorso Rapporto annuale. Successivamente, con delibere n. 106/2020 del 18 giugno 2020 e n. 87/2021 del 17 giugno 2021, sono stati approvati i sistemi tariffari di pedaggio delle concessioni relative alle autostrade Pedemontana Lombarda e Bre.Be.Mi[21]. In tutti questi casi,

[20] Si fa riferimento alle delibere da n. 64/2019 a n. 79/2019 del 19 giugno 2019 conclusive del procedimento avviato con delibera 16/2019 del 18 febbraio 2009, avente ad oggetto "Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Avvio del procedimento".

[21] Con la sentenza n. 384/2021 del 13 aprile 2021 il TAR Piemonte ha parzialmente accolto il ricorso di Pedemontana Lombarda avverso la del. ART 106/2020. Per effetto di tale sentenza, l'Autorità dovrà nuovamente provvedere in merito ad alcuni specifici aspetti del sistema tariffario di pedaggio relativo alla convenzione tra Concessioni Autostradali Lombarde e Autostrada Pedemontana Lombarda. L'Autorità ha presentato ricorso in appello al Consiglio di Stato avverso le parti di soccombenza della sentenza e il concessionario ha presentato ricorso incidentale.

i principi di regolazione economica applicati sono gli stessi di quelli contenuti nelle delibere del 2019, sia pure con alcuni adattamenti connessi alle specificità delle concessioni di cui trattasi.

Diversa è la fattispecie che attiene alle tratte autostradali gestite dal Consorzio per le Autostrade Siciliane, nella quale la specificità è data dalla natura giuridica del concessionario, ente pubblico regionale non economico sottoposto al controllo della regione siciliana. In ragione di tale specificità, al momento della redazione del presente Rapporto, sono in corso interlocuzioni con il MIMS ed il concessionario ai fini della definizione del pertinente sistema tariffario di pedaggio sulla base dei dati tecnico-economici solo di recente resi disponibili nelle pertinenti banche dati.

2.3.1.2 I pareri sugli aggiornamenti dei piani economico-finanziari

Come illustrato nelle precedenti edizioni, con riferimento alle concessioni vigenti, le funzioni dell'Autorità non si esauriscono in quelle di regolazione del sistema tariffario, bensì si estendono all'esercizio di compiti consultivi esercitati attraverso l'espressione di un parere sul PEF e sul piano finanziario-regolatorio relativi alle medesime concessioni, da rendere entro trenta giorni dalla richiesta da parte del concedente.

Al riguardo, nel periodo di riferimento sono pervenute, da parte della competente direzione del MIMS le richieste di parere *ex* articolo 43 del d.l. 201/2011 di seguito enunciate, alcune delle quali relative ai sistemi tariffari richiamati nei paragrafi precedenti.

Alcune difformità applicative sono evidenziate in tutti i pareri di seguito illustrati, con maggiori similitudini tra i PEF presentati dalle concessionarie controllate dal gruppo ASTM (Società Autostrade Valdostane S.p.A. e Autostrada dei Fiori S.p.A.), per le tratte A6 e A10.

2.3.1.2.1 Tangenziale esterna S.p.A.

In relazione al PEF di questa concessione l'Autorità, con parere n. 7/2020 del 28 settembre 2020, ha ritenuto che, sebbene dichiaratamente orientato all'applicazione del sistema tariffario di pedaggio di cui alla del. ART 29/2020 del 12 febbraio 2020, il piano presenti alcune significative difformità applicative potenzialmente idonee a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all'utenza. In particolare, è stata segnalata la necessità che lo sviluppo del PEF nel periodo dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2020 si conformi all'applicazione del sistema tariffario previgente e, conseguentemente, si rifletta nella determinazione del tasso interno di rendimento (TIR) di cui al punto 17 (Meccanismo di salvaguardia per le opere realizzate o in corso di realizzazione). Sono stati anche formulati alcuni rilievi sulla quantificazione del CIN e dei costi operativi all'anno base, sulla determinazione della componente tariffaria di gestione e sulla sua evoluzione nel periodo tariffario, con riguardo sia al recupero di efficienza che al trattamento degli oneri incrementali.

2.3.1.2.2 Autostrade per l'Italia S.p.A.

Anche in questo caso, in relazione al sistema tariffario approvato con del. ART 71/2019, l'Autorità ha espresso l'avviso che il PEF di cui trattasi, sebbene asseritamente orientato all'applicazione del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, presenta alcune significative difformità applicative, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza (parere n. 8/2020 del 14 ottobre 2020). In particolare, sono stati formulati rilievi sui seguenti profili: quantificazione della variazione tariffaria media annua di cui alle intese negoziali richiamate nella proposta tariffaria; ammissibilità tariffaria del CIN; effetti economici derivanti dalla pandemia da Covid-19; oneri incrementali derivanti da manutenzioni aggiuntive; metodologia di calcolo del tasso interno di rendimento relativo al sistema tariffario previgente; recupero di produttività di cui al punto 20.3 del sistema tariffario dell'Autorità; mancata esplicitazione dei valori degli indici di sostenibilità economico-finanziaria[22].

Si è rilevata la necessità che il complesso degli impegni assunti dal concessionario per la definizione consensuale del procedimento di contestazione per grave inadempimento da parte del concedente sia oggetto di una più approfondita analisi circa i suoi effetti, nonché di un'adeguata evidenza informativa

[22] In merito all'attività consultiva dell'Autorità sul PEF relativa alla concessione in essere con la società Autostrade per l'Italia S.p.A., si veda da ultimo la sentenza della V Sezione del Consiglio di Stato n. 5585 pubblicata il 27 luglio 2021. La sentenza si sofferma, fra l'altro, sulla decorrenza delle previsioni che attengono ai poteri dell'Autorità.

(sempre da parte del concessionario nei confronti del concedente), fornendo particolare risalto agli sconti tariffari a beneficio dell'utenza.

2.3.1.2.3 Società Autostrade Valdostane S.p.A.

In relazione al sistema tariffario approvato con delibera n. 77/2019 del 19 giugno 2019, con parere n. 9/2021 del 27 maggio 2021 l'Autorità ha ritenuto che il PEF, sebbene orientato al recepimento del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, di cui alla citata del. ART 77/2019, in conformità con le disposizioni di cui all'articolo 13, comma 3, del d.l. 162/2019, deve essere soggetto a revisione per ovviare a criticità finanziarie nonché ad alcune difformità applicative potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza, con riferimento ai seguenti profili: periodo regolatorio e applicazione del Sistema tariffario dell'autorità, effetti economici derivanti dalla pandemia da Covid-19; costi attinenti a manutenzioni incrementali; determinazione della tariffa unitaria media di riferimento; dinamica della componente tariffaria di gestione.

2.3.1.2.4 Autostrada dei Fiori S.p.A. – Tronco A6

Con parere n. 10/2021 del 17 giugno 2021, l'Autorità ha ritenuto che il PEF proposto dal concessionario e trasmesso da parte della competente direzione del MIMS, sebbene orientato al recepimento del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, di cui alla del. ART 75/2019 del 19 giugno 2019, in conformità con le disposizioni di cui all'articolo 13, comma 3, del d.l. 162/2019, deve essere soggetto a revisione per ovviare a criticità finanziarie nonché ad alcune difformità applicative, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza, con riferimento ai seguenti profili: periodo regolatorio e applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità; effetti economici derivanti dalla pandemia da Covid-19; costi attinenti a manutenzioni incrementali; determinazione della tariffa unitaria media di riferimento; dinamica della componente tariffaria di gestione; dinamica tariffaria complessiva.

Quanto alla dinamica tariffaria complessiva, in un'ottica di contenimento del rilevante incremento tariffario previsto dal concessionario nel periodo 2022-2026, si è ritenuto di invitare il MIMS a valutare l'opportunità di stabilire, compatibilmente con l'esigenza di assicurare adeguati flussi di cassa a copertura degli investimenti in beni reversibili, la quantificazione di un ragionevole e proporzionato valore di subentro al termine della concessione attraverso la previsione di quote di ammortamento specifiche a tal fine destinate, in applicazione della metodologia di cui al punto 15.2, lettera a), alinea ii, del sistema tariffario ART.

2.3.1.2.5 Autostrada dei Fiori S.p.A. – Tronco A10

Con parere n. 11/2021 del 17 giugno 2021, in merito all'esame del PEF proposto dal concessionario e trasmesso da parte della competente direzione del MIMS (il cui orizzonte temporale di riferimento, peraltro in gran parte decorso, è limitato alle sole due annualità 2020 e 2021), nel rinviare a quanto riportato nella relativa Sezione dello schema di parere allegato, l'Autorità ha rilevato che lo stesso, sebbene orientato al recepimento del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, di cui alla citata del. ART 75/2019, in conformità con le disposizioni di cui all'articolo 13, comma 3, del d.l. 162/2019, deve essere soggetto a revisione per ovviare a criticità di natura finanziaria nonché ad alcune difformità applicative, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza, con riferimento ai seguenti profili: periodo regolatorio e applicazione del Sistema tariffario dell'Autorità; effetti economici derivanti dalla pandemia da Covid-19; costi attinenti a manutenzioni incrementali; determinazione della tariffa unitaria media di riferimento; dinamica della componente tariffaria di gestione; dinamica della componente tariffaria di costruzione. Con specifico riferimento alla costruzione tariffaria proposta dal concessionario, si è evidenziata inoltre la previsione, da parte di quest'ultimo, di un incremento del valore di subentro da riconoscere al concessionario uscente a cura di quello subentrante in forza della procedura di affidamento aggiudicata con apposito decreto del MIMS.

2.3.1.3 Istruttorie in corso

Alla data del 31 luglio 2021, risultano ancora in corso le istruttorie relative al rilascio dei pareri per i PEF relativi alle seguenti concessioni autostradali:

- Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (Sistema tariffario approvato con del. ART 64/2019) 2019);

- Tangenziale di Napoli S.p.A. (Sistema tariffario approvato con del. ART 79/2019);
- Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A. - Tronco Autocisa (Sistema tariffario approvato con del. ART 73/2019);
- Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (Sistema tariffario approvato con del. ART 106/2020)[23];
- Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. (Sistema tariffario approvato con del. ART 69/2019);
- Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A. (Sistema tariffario approvato con del. ART 70/2019);
- Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (Sistema tariffario approvato con del. ART 67/2019)[24];
- Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. - tratta A32 (Sistema tariffario approvato con del. ART 78/2019).

In relazione a tutti i casi precedenti, l'Autorità ha richiesto puntuali integrazioni e chiarimenti che attendono riscontro. In quello della Tangenziale di Napoli, il concessionario ha ritenuto di ritirare la proposta tariffaria.

2.3.1.4 I criteri per la quantificazione e il recupero degli effetti economici da Covid-19

L'emergenza epidemiologica ha fatto emergere l'esigenza che i sistemi tariffari dei pedaggi prevedano in misure di compensazione attivabili al verificarsi di fatti non riconducibili al concessionario qualora tali fatti, al di fuori di condizioni normali, incidano sull'equilibrio del PEF.

A tal riguardo l'Autorità, in riscontro alla richiesta del MIMS di fornire un'ipotesi metodologica di quantificazione degli effetti economici derivanti dall'emergenza Covid-19 nell'ambito del periodo regolatorio delle concessioni autostradali, ha rappresentato la disponibilità ad adottare specifiche misure. Si è peraltro precisato che detto intervento dovrebbe estendersi a tutti i settori regolati ed essere adottato in osservanza del regolamento che disciplina i procedimenti per la formazione delle decisioni di propria competenza, nel rispetto della più ampia partecipazione degli interessati e della trasparenza delle procedure, nonché a valle di una raccolta a consuntivo dei dati economico-contabili necessari per ciascun concessionario.

Sono stati altresì forniti principi e criteri univoci volti a considerare gli impatti economici direttamente riconducibili alla durata dello stato di emergenza dichiarato dalle competenti autorità al fine di garantire il ripristino delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione e consentire, in termini ragionevoli, il recupero dell'impatto economico della crisi epidemiologica, garantendo oggettività, efficacia ed efficienza. In particolare, l'Autorità, tenuto conto della necessità di assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche per evitare squilibri di sistema, ha evidenziato che il citato ripristino potrà avvenire mediante ricorso allo strumento delle poste figurative nell'ambito di uno o più periodi regolatori, assicurando il mantenimento del meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante *revenue sharing*.

Il meccanismo elaborato dall'Autorità si applica ai concessionari autostradali che abbiano:

(i) proceduto alla revisione del PEF ai sensi del citato articolo 13, comma 3, del d.l. 162/2019, elaborato nel rispetto del pertinente sistema tariffario stabilito dall'Autorità;
(ii) ottenuto l'approvazione degli aggiornamenti o revisioni delle convenzioni autostradali, in esito al previsto parere reso dall'Autorità ai sensi dell'articolo 43 del d.l. 201/2011.

Per quanto concerne il calcolo degli effetti negativi registrati a seguito della riduzione dei volumi di traffico rispetto alle annualità interessate dall'inizio e termine dello stato di emergenza dichiarato dalle autorità

[23] In relazione al ricorso in appello promosso dall'Autorità dinanzi al Consiglio di Stato con richiesta di sospensiva (*supra* nota 21), si potrà procedere all'espressione del parere di competenza solo all'esito delle decisioni che il Consiglio di Stato assumerà anche in sede cautelare.

[24] La delibera in questione è stata oggetto di impugnazione da parte di CAV e di regione Veneto di fronte al Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto. Con le sentenze gemelle nn. 1127 e 1128 del 25 novembre 2020 il TAR Veneto ha affermato come l'Autorità sia il soggetto a cui è specificamente attribuita la funzione di stabilire i sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore X, sia in relazione alle nuove concessioni che in relazione alle concessioni già in essere, nell'ambito del procedimento di aggiornamento-revisione delle stesse. Nello specifico, l'applicazione del metodo del *price cap* è stata giudicata idonea a contemperare efficienza allocativa e incentivi all'efficienza produttiva, in modo da garantire l'efficientamento in un settore sostanzialmente monopolistico, nel presupposto che i benefici in termini di minori costi possano tradursi in tariffe più basse per i consumatori. Il giudice veneto ha accolto un unico motivo di ricorso ritenendo che "*ART – dopo avere determinato sulla base della metodologia già applicata ai costi efficienti (il benchmark di riferimento) e sulla base di essi il coefficiente di produttività X della ricorrente – avrebbe dovuto prendere in considerazione i vincoli giuridici ed economici in essere, operando una personalizzazione ulteriore successiva, in modo da verificare in concreto, sulla base di un'analisi singolare – caso per caso – l'effettiva sostenibilità dell'importante obiettivo imposto*". L'Autorità ha presentato appello in riferimento all'unico motivo di ricorso accolto dal TAR Veneto. Analogamente, CAV e regione Veneto hanno presentato appelli in riferimento ai motivi di ricorso rigettati dal giudice di prima istanza.

competenti, lo stesso dovrà essere definito, previa asseverazione da parte del soggetto incaricato della revisione legale dei conti ai sensi dell'articolo 2409*bis* del Codice civile, con esclusivo riferimento alle attività regolate ai sensi del pertinente Sistema tariffario dell'Autorità, in termini di:

a) minori ricavi, derivanti dall'applicazione della tariffa unitaria media del sistema tariffario ART rettificata a seguito delle riduzioni da apportare alla remunerazione del capitale proprio, tenuto conto dei parametri resi disponibili dall'Autorità per l'annualità di riferimento;
b) maggiori costi direttamente connessi all'emergenza epidemiologica;
c) minori costi;
d) eventuali rimborsi a qualunque titolo percepiti a ristoro del medesimo danno; con riferimento, quanto ai ricavi, rispetto alla media dei volumi di traffico consuntivati nel quinquennio 2015-2019, e, quanto ai costi, rispetto ai valori medi delle corrispondenti componenti economiche riferibili al medesimo periodo.

Gli importi a tal fine dichiarati dal concessionario dovranno essere trasmessi all'Autorità al fine di consentire alla stessa, entro 120 giorni dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, di pronunciarsi sulla relativa conformità alle previsioni normative e regolatorie, nonché sulle condizioni di riequilibrio del piano economico finanziario.

2.4 L'accesso alle infrastrutture ferroviarie

2.4.1 I canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

Come noto, sulla base delle norme eurounitarie e di quelle nazionali di recepimento, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ha l'obbligo di garantire l'accesso e l'utilizzo equo e non discriminatorio alla stessa da parte delle imprese ferroviarie che ne facciano richiesta, a fronte della corresponsione di un canone la cui determinazione spetta al gestore medesimo definire, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità[25]. Tale canone è finalizzato a remunerare la fornitura sia dei servizi costituenti il c.d. Pacchetto minimo di accesso (PMdA) da erogare a favore di tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie (art. 13, comma 1, lettere da a) a f) 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)", sia degli ulteriori servizi non compresi nel PMdA (art. 13, commi 2, 9 e 11 d. lgs. 112/2015). Insieme ad altre entrate, il canone concorre ad assicurare che i conti del gestore dell'infrastruttura presentino un costante ed inderogabile equilibrio economico-finanziario: quell'equilibrio che, con l'insorgenza dell'emergenza epidemiologica, il legislatore nazionale e quello eurounitario hanno ritenuto di indirizzare con le misure straordinarie di sostegno descritte in apertura.

Avuto riguardo alla tariffazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, l'Autorità ha adottato, dapprima misure di regolazione transitorie inerenti ai principi per la determinazione del canone di accesso sulle tratte alta velocità/alta capacità (AV/AC) (delibera n. 70/2014 del 5 novembre 2014) e, successivamente, principi e criteri per la definizione di un sistema tariffario riferito a tutti i segmenti (delibere n. 96/2015 del 18 novembre 2015 e n. 72/2016 del 27 giugno 2016). Il primo insieme di misure ha esaurito la propria efficacia; anche per il secondo, tuttora vigente, si approssima la scadenza del primo periodo regolatorio (2016-2021). Entrambi sono stati oggetto di importanti pronunce giurisprudenziali di cui si ripercorrono di seguito gli sviluppi intervenuti nel periodo di riferimento del presente Rapporto. Tale disamina è preceduta dall'illustrazione delle attività in corso in relazione alla definizione del periodo regolatorio 2022-2026.

2.4.1.1 Il sistema tariffario del pedaggio per il periodo regolatorio 2022-2026

In osservanza a quanto previsto dalla misura 4 contenuta nell'allegato A della del. ART 96/2015, con note del 31 maggio 2021 e del 18 giugno 2021, RFI ha trasmesso all'Autorità le proposte tariffarie relative, rispettivamente, ai canoni PMdA ed extra-PMdA per il periodo regolatorio 2022-2026.

[25] Sul tema delle funzioni e competenze attribuite all'Autorità dalla normativa nazionale e sovranazionale si segnala come, sulla base del parere reso dall'Autorità, il Governo italiano abbia autorizzato la proposizione di un intervento *ad adiuvandum* dell'organismo di regolazione lettone nell'ambito della causa C-144-20 vertente sulla domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'UE, proposta dal giudice amministrativo lettone (*'Administratīvā rajona tiesa*) il 27 marzo 2020 sull'interpretazione di alcune previsioni della Direttiva 2012/34/UE.

All'esito dell'istruttoria, il Consiglio dell'Autorità ha disposto l'acquisizione di una nuova proposta (delibera n. 114/2021 del 5 agosto 2021).

2.4.1.2 Il sistema tariffario del pedaggio per il periodo regolatorio 2016-2021 nella recente giurisprudenza

Nel tempo, i provvedimenti con i quali l'Autorità ha dichiarato la conformità delle determinazioni del gestore dell'infrastruttura nazionale ai principi da essa adottati per definire il sistema tariffario applicabile nel periodo regolatorio 2016-2021 (rispettivamente, le delibere ART 75/2016 del 1 luglio 2016 per il PMdA e 80/2016 del 15 luglio 2016 per i servizi diversi dal PMdA) sono state impugnate dinanzi al competente giudice amministrativo, con ricorsi separati, da due imprese ferroviarie operanti nel settore. Nel periodo di riferimento, in particolare, il sistema è stato oggetto di importanti pronunce giurisprudenziali che hanno sostanzialmente confermato, con le eccezioni specifiche esaminate in seguito, la legittimità dei provvedimenti di regolazione adottati dall'Autorità.

In particolare, con le sentenze n. 4215 e n. 4216 del 1° luglio 2020 (relativamente ai servizi di cui al PMdA) e n. 354 e n. 371 pubblicate l'11 gennaio 2021 (relativamente ai servizi diversi dal PMdA), il Consiglio di Stato ha definitivamente rigettato i numerosi e articolati motivi di ricorso proposti dalle imprese ferroviarie, alcuni dei quali incentrati anche su profili procedimentali. Più specificamente, le sentenze hanno confermato la legittimità dell'approccio graduale adottato dall'Autorità che, pur avendo rilevato, nella fase di verifica della conformità, alcuni profili di non corrispondenza del sistema tariffario proposto dal gestore (fondato su costi operativi interamente fissi) ai criteri di cui alla del. ART 96/2015, lo ha giudicato comunque giustificabile in fase di prima attuazione, precisando che, in caso di revisione del sistema tariffario, la modellazione dei costi avrebbe dovuto essere riformulata distinguendo la componente variabile da quella fissa.

Il Consiglio di Stato ha altresì respinto il motivo di ricorso inerente al livello asseritamente sproporzionato e irragionevole degli incrementi dei canoni osservando che le tariffe dei servizi di interesse economico generale devono assicurare l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento e della connessa gestione e affermando, inoltre, che le tariffe relative al periodo regolatorio 2016-2021, adottate sulla base dei criteri stabiliti dalla regolazione dell'Autorità, sono innanzitutto orientate a compensare i costi (pertinenti ed efficienti) sostenuti dal gestore.

2.4.1.3 L'ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte relative ai canoni applicati al trasporto internazionale di passeggeri

Come riferito nel precedente Rapporto annuale, con le sentenze nn. 19, 23 e 25 del 7 e 11 gennaio 2020, il TAR Piemonte ha accolto uno dei motivi di ricorso avanzati da alcune imprese ferroviarie con riferimento all'applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura di un *mark-up* sul canone relativo ai servizi di trasporto internazionale di passeggeri[26].

Al riguardo, l'Autorità ha dato esecuzione alla sentenza avviando un procedimento di acquisizione presso i ricorrenti dei dati e degli elementi necessari a sostanziare l'applicazione di tale sovracanone (delibera n. 28/2020 del 30 gennaio 2020). Dopo avere subito diversi rallentamenti nelle fasi più acute dell'emergenza epidemiologica e aver dato riscontro alle richieste di chiarimenti da parte degli *stakeholders* in merito alle informazioni richieste, la raccolta è stata completata nel mese di novembre 2020.

Al momento, il procedimento è in corso. Il termine di conclusione del procedimento è attualmente fissato al 16 dicembre 2021.

[26] In particolare, con la del. ART 75/2016, l'Autorità aveva verificato la conformità del sistema di canoni proposto da RFI al modello regolatorio precedentemente approvato con del. ART 96/2015, e le cui modalità applicative erano state successivamente specificate con del. ART 72/2016. Il sistema prevede che il canone sia composto da due componenti, la prima (componente A) finalizzata al recupero dei costi direttamente attribuibili alla prestazione del servizio, e la seconda (componente B) principalmente correlata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato e costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A, il recupero dei costi netti totali efficientati, imputabili al cosiddetto Pacchetto minimo di accesso (d.lgs. 112/2015 art. 13 comma 1). Nel rispetto di quanto previsto dalle misure 24 e 29 della del. ART 96/2015, RFI ha differenziato la componente B sulla base di una serie di "binomi", tra i quali, nell'ambito del trasporto passeggeri *open access*, il binomio servizi internazionali/nazionali, ritenendo che il segmento dei servizi internazionali fosse caratterizzato da una maggiore *ability to pay* rispetto a quello dei servizi nazionali.

2.4.1.4 L'ottemperanza alla sentenza del TAR Piemonte relativa ai canoni applicati ai servizi di trasporto merci sulla direttrice Verona-Brennero

Un altro aspetto puntuale di censura riguardo all'applicazione delle delibere ART 75/2015 e 96/2016, è quello riguardante le conseguenze tariffarie lamentate da una compagnia ferroviaria in relazione alla difficoltà di fruire, nella fascia oraria notturna, della direttrice ferroviaria Verona-Brennero a causa dei frequenti lavori di manutenzione programmati dal gestore dell'infrastruttura e dei vincoli strutturali del percorso. In proposito, il TAR Piemonte, con sentenza n. 835/2020 del 13 dicembre 2020 ha accolto parzialmente il ricorso dell'impresa reclamante riaffermando, tuttavia, la potestà dell'Autorità di adottare misure adeguate a "*correggere l'effetto di oggettiva vanificazione del quadro regolatorio che si è venuta a creare nella situazione di specie*".

In proposito, attesa l'intervenuta conferma della validità del quadro regolatorio di cui alla del. ART 96/2015, che la sentenza ha reso esplicita, con delibera n. 23/2021 del 25 febbraio 2021 l'Autorità ha ritenuto di avviare uno specifico procedimento finalizzato ad estendere proporzionalmente la fascia oraria in cui è possibile fruire della tariffazione per l'esercizio notturno dei servizi di trasporto merci sulla direttrice interessata tenendo conto di quella in cui è previsto lo svolgimento di operazioni di manutenzione.

Il procedimento si è concluso con la delibera n. 58/2021 del 6 maggio 2021, in cui si è provveduto inoltre a prescrivere a RFI di:

- ricomputare il canone relativo al PMdA per i citati servizi a partire dal 20 novembre 2019 e provvedere ai conseguenti conguagli in favore dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti dell'indicata sentenza del TAR Piemonte, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative;
- definire, al fine di assicurare l'equilibrio dei conti del gestore dell'infrastruttura per le annualità 2019-2021, una specifica posta figurativa da distribuire sulla componente B del canone unitario che verrà applicata ai servizi di trasporto merci sull'intera rete ferroviaria nazionale nel corso del nuovo periodo regolatorio 2022-2026, sulla base dei volumi di traffico ivi previsti.

2.4.1.5 L'esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 relativa ai canoni temporanei di accesso alla rete AV/AC per il periodo dal 6 giugno 2014 al 31 dicembre 2015

Venendo ora alle vicende del sistema temporaneo di determinazione dei canoni sulle tratte AV/AC adottato con del. ART 70/2014, come riferito nel VII Rapporto annuale, con la sentenza n. 6108/2019 del 9 settembre 2019, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso di RFI avverso l'asserita erroneità della temporanea riduzione di tale canone ad 8,2 euro/treno-km per via della parziale e non adeguata considerazione della remunerazione del capitale investito. In relazione alla retroattività della sentenza di annullamento nonostante l'intervenuto esaurimento dell'efficacia del provvedimento impugnato, il Consiglio di Stato ha disposto che "*L'Autorità di regolazione, nel rinnovare il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015, dovrà compiere un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza, consentendo la partecipazione di tutti gli operatori interessati*".

Come pure riferito nella precedente edizione del Rapporto, avverso tale sentenza, la società Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori (Italo) ha esperito ricorso per revocazione, nel cui ambito l'Avvocatura generale dello Stato, su impulso dell'Autorità, ha proposto ricorso incidentale. Nel merito, l'Autorità ha prospettato che il giudice d'appello avrebbe affermato e posto alla base della propria decisione l'inesistenza di fatti la cui esistenza era invece pacifica tra le parti in causa ed avrebbe altresì travisato il contenuto delle domande effettivamente proposte da RFI. Anche l'operatore ferroviario *incumbent*, la società Trenitalia S.p.A. (Trenitalia), ha promosso un autonomo ricorso per revocazione nei confronti della medesima sentenza. Riunite tutte le impugnazioni per revocazione, con sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021, il Consiglio di Stato le ha dichiarate inammissibili.

L'Autorità ha, conseguentemente dato esecuzione al giudicato avviando un procedimento per l'individuazione dei criteri per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC nel periodo sopra indicato e secondo le indicazioni contenute nella sentenza n. 6108/2019, indicendo contestualmente una consultazione delle parti interessate. Contestualmente, l'Autorità ha dichiarato che l'esecuzione non costituisce acquiescenza alla pronuncia del giudice essendo ancora pendenti dinanzi alla

Corte di Cassazione sia il ricorso intentato dall'Autorità avverso la sentenza n. 6108/2019 ai sensi degli articoli 111, ultimo comma, della Costituzione e 110 c.p.a. (R.G. n. 915/2020) sia i connessi controricorsi proposti dai due operatori ferroviari interessati, le società Trenitalia e Italo e dal gestore dell'infrastrutture RFI.

Entro il prescritto termine del 30 aprile 2021, sono pervenute all'Autorità i contributi degli operatori Italo e Trenitalia e quello di RFI. Il procedimento si è concluso lo scorso 17 giugno 2021 con l'adozione della del. ART 88/2021, nella quale sono stati individuati criteri per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria AV/AC per il periodo 6 novembre 2014-31 dicembre 2015, relativi, in particolare, all'accertamento dell'ammontare dei costi di infrastruttura per il periodo 6 novembre 2014-31 dicembre 2015, al calcolo dell'eventuale conguaglio dovuto al gestore dalle imprese ferroviarie utenti della rete e alle modalità di recupero di tale conguaglio.

2.4.1.6 La riduzione dei canoni attraverso l'applicazione delle tariffe "PROMO" per gli orari di servizio 2021-2022 e 2022-2023

Riprendendo quanto previsto dall'art. 18 del d.lgs. 112/15, la misura 34 della del. ART 96/2015 dispone la possibilità che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale applichi delle riduzioni limitate nel tempo sui canoni di accesso all'infrastruttura, al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o di incentivare l'uso di linee notevolmente sottoutilizzate ("tariffe PROMO"). La stessa misura subordina tale possibilità al preventivo parere favorevole dell'Autorità. Già in passato, nell'ambito dell'aggiornamento annuale del PIR svoltosi nel corso del 2017, RFI ha proposto l'applicazione di un regime tariffario di favore, denominato "PROMO", da applicare alle tracce orarie inserite in uno specifico catalogo. Tale regime è stato poi effettivamente introdotto da RFI per il biennio 2019-2020 nel rispetto delle condizioni indicate dall'Autorità nel parere da essa reso con delibera n. 17/2018 del 22 febbraio 2018 con riferimento ai treni merci operanti sulla direttrice nord-sud che utilizzano durante le ore notturne, per una porzione del percorso, la linea AV/AC Bologna-Firenze.

A gennaio 2020, RFI ha proposto all'Autorità un nuovo catalogo di tracce cui concedere la riduzione del canone per il biennio 2021-2022, riguardante, oltre a nuovi servizi merci, anche alcune tipologie di servizi del trasporto passeggeri regionale e *open access premium*. L'Autorità ha rilevato l'esigenza, prima di formulare il proprio parere, di sottoporre la proposta di RFI all'ANSFISA, chiedendo a quest'ultima di esprimere le proprie eventuali raccomandazioni in merito a questioni che possano pregiudicare la sicurezza del trasporto ferroviario.

Con delibera n. 111/2020 del 2 luglio 2020 l'Autorità ha espresso, per quanto strettamente attinente ai profili della regolazione economica e ferma restando l'adozione dei provvedimenti di competenza dell'ANSFISA, parere favorevole - con specifiche condizioni - sulla proposta di catalogo di tracce correlate all'applicazione di tariffe "PROMO", presentata da RFI e interessante tre differenti segmenti di mercato (merci, passeggeri, OSP regionali, passeggeri *Open Access Premium*) per ciascuno dei quali sono previsti diversi schemi di incentivazione. Con riferimento allo schema di incentivazione relativo al segmento passeggeri *open access Premium*, l'Autorità ha successivamente fornito a RFI, su specifica richiesta, alcune indicazioni generali per l'individuazione delle tracce cui applicare la tariffazione agevolata, in presenza di richieste di capacità in numero superiore alle tracce inserite nel catalogo.

A gennaio 2021 RFI ha proposto nuovi schemi di incentivazione, da applicarsi per gli orari di servizio 2021/2022 e 2022/2023. A fronte di una richiesta di chiarimenti finalizzata a evidenziare la correlazione tra detti schemi di incentivazione e gli esiti delle analisi di competenza sulla domanda di trasporto, osservata e prospettica, il gestore ha successivamente ritenuto di ritirare la propria proposta.

2.4.1.7 La pronuncia del Consiglio di Stato sulla questione dell'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 Km/h.

Nelle precedenti edizioni del Rapporto annuale si è dato conto della sentenza con la quale il giudice amministrativo aveva respinto il ricorso del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale volto ad ottenere l'annullamento della delibera n. 78/2018 del 26 marzo 2020 con cui è stata irrogata, nei confronti del gestore medesimo, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 620.000,00 per aver violato l'obbligo di garantire

condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, in particolare non avendo reso le informazioni relative all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h anche alle imprese diverse dall'*incumbent* (TAR Piemonte sentenza n. 264/2019 dell'11 marzo 2019).

Con la sentenza n. 3390/21 del 27 aprile 2021, il Consiglio di Stato, in riforma della sentenza di primo grado, ha accolto il ricorso in appello presentato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Il giudice d'appello non ha esaminato il merito della vicenda, ritenendo assorbente e fondata l'allegazione della decadenza dei poteri di contestazione dell'addebito per decorso del termine di 90 giorni di cui all'art. 14 della legge 11 novembre 1981, n. 689. Tale termine, che il Consiglio di Stato aveva sino alla fine del 2020 ritenuto ordinatorio, è stato dichiarato perentorio con la sola eccezione della ricorrenza di fattispecie regolate da norme speciali.

Al riguardo, non si può non evidenziare la problematicità legata al termine di 90 giorni previsto per le contestazioni della generalità degli illeciti amministrativi (dalle violazioni dei regolamenti comunali a quelle del Codice della Strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285). I procedimenti sanzionatori delle Autorità amministrative indipendenti si caratterizzano, infatti, per la complessità dei relativi accertamenti tecnico-specialistici che mal si adatta alla previsione di un termine rigido per la contestazione degli illeciti, posto che quest'ultimi vanno assunti quanto meno in forma sommaria per potere avviare il procedimento. Il termine di 90 giorni, previsto dall'articolo 14 della legge 11 novembre 1981, n. 689, nasceva infatti in un contesto normativo nel quale non operavano le Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità.

2.4.2 L'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari

2.4.2.1 Il monitoraggio sull'applicazione della del. ART 130/2019

Come riferito nel precedente Rapporto annuale, le misure di regolazione dell'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ferroviari che presso tali impianti vengono erogati, approvate con delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019, rispondono ad una duplice finalità: da un lato, dare compiuta attuazione al regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, di implementazione dell'articolo 13 paragrafo 9 della direttiva *Recast*; dall'altro, aggiornare e consolidare in un unico testo le misure già adottate dall'Autorità nella stessa materia con precedenti provvedimenti. Al momento della redazione del presente Rapporto, oltre 320 gestori di oltre 510 impianti di servizio e siti interconnessi hanno notificato all'Autorità la propria dichiarazione di appartenenza (o meno) all'ambito di applicazione definito alla misura 3.3 della delibera. All'esito della notifica, oltre 170 gestori di oltre 300 impianti risultano tenuti agli obblighi ivi previsti, mentre sono in corso le verifiche delle dichiarazioni in vista della pubblicazione degli elenchi dei gestori di impianti di servizio sul sito *web* dell'Autorità.

Con riferimento alle società che non hanno notificato la dichiarazione, al momento della redazione del presente Rapporto, l'Autorità ha avviato 75 istruttorie e 5 procedimenti sanzionatori nei confronti di gestori di impianti che, pur essendo tenuti ad assolvere a tale prescrizione, non risultavano avervi dato corso (delibere nn. 41 del 25 marzo 2021, 49 dell'8 aprile 2021, 55 del 22 aprile 2021, 70 del 20 maggio 2021, 89 del 17 giugno 2021, 103 e 104/2021 del 15 luglio 2021). Allo stato, uno dei richiamati procedimenti si è concluso con l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria nei confronti dei gestori inadempienti (cfr. del. ART 106/2021, nei confronti di Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A.), mentre i rimanenti procedimenti sono tuttora in corso.

Alcune misure della delibera sono state oggetto di impugnazione presso il TAR Piemonte da parte di imprese ferroviarie ed operatori di impianto. In proposito, con la sentenza n. 87/2021 del 28 gennaio 2021 il TAR ha respinto il ricorso di un'impresa ferroviaria, altresì qualificata come operatore di impianto di servizio, che contestava le misure di cui trattasi lamentando la conseguente privazione della libertà dell'impresa di consentire o negare l'accesso ai centri di manutenzione dedicati all'alta velocità e la conseguente necessità di ridefinire le modalità di gestione dei centri di servizi[27]. Il TAR ha altresì respinto il ricorso con il quale diversi

[27] In particolare, il TAR ha ritenuto infondata la censura secondo la quale con la delibera si sarebbe imposto agli operatori degli impianti di servizio di svolgere attività di manutenzione leggera presso centri dedicati all'alta velocità, limitando la loro operatività, incidendo sulla loro autonomia

operatori di impianto e talune imprese ferroviarie attive nel comparto del trasporto di merci contestavano, fra l'altro, il regime di autodeterminazione del sistema delle garanzie e delle penali da parte del gestore dell'impianto, i criteri adottati dall'Autorità per l'applicazione delle esenzioni (in particolare, per la valutazione della "*mancanza di importanza strategica*"), nonché gli obblighi di monitoraggio della qualità e della trasparenza delle tariffe ed il relativo ambito soggettivo di applicazione, con particolare riferimento alla delimitazione di tali obblighi ai soli operatori di servizi di manovra che svolgono le proprie attività in impianti di servizio con volumi di traffico superiori a determinate soglie e nelle stazioni di confine. Tutte le doglianze sono state giudicate infondate dal giudice amministrativo (si veda sentenza TAR Piemonte n. 12/2021 del 5 gennaio 2021)[28].

Con riferimento alla del. ART 130/2019, è stato, altresì, avviato uno specifico monitoraggio della pubblicazione, da parte dei gestori di impianti di servizio (e, ove necessario, dei gestori delle infrastrutture ferroviarie nazionale e regionali) delle descrizioni degli impianti e dei servizi ivi forniti, secondo quanto disposto dall'articolo 4 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla misura 6 dell'allegato A alla delibera medesima. Tali descrizioni devono essere presenti sia tra gli allegati del PIR dei gestori delle infrastrutture ferroviarie alle quali gli impianti sono interconnessi, sia sul *Rail Facilities Portal* europeo[29]. Alla data di redazione del presente Rapporto, oltre 70 gestori di oltre 160 impianti di servizio hanno comunicato all'Autorità di aver pubblicato le citate descrizioni. Sono inoltre in corso di svolgimento le attività di monitoraggio dell'ottemperanza alle misure da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviarie nazionale e regionali, rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015.

2.4.2.2 Le richieste di esenzione ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, l'Autorità ha accolto alcune istanze di esenzione dall'applicazione delle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 (*infra*, Tabella 2), ad eccezione dell'obbligo di pubblicazione delle informazioni principali della descrizione dell'impianto di servizio (elenco impianti, relativa ubicazione e orari di apertura, dati di contatto, caratteristiche tecniche, servizi prestati, informazioni sui canoni per l'accesso e la fruizione di ciascun servizio prestato), nonché di alcune misure allegate alla del. ART 130/2019 (limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso, regolazione della gestione ed allocazione della capacità e degli impianti non utilizzati).

Tali esenzioni hanno una durata di tre anni a decorrere dalla data di comunicazione al gestore, fatta salva la possibilità di revoca o modifica qualora l'Autorità verifichi, a seguito di immotivata richiesta o segnalazione, o sulla base di informazioni comunque reperite dall'Autorità stessa, rispettivamente, il venir meno delle condizioni per la concessione dell'esenzione o la necessità di una diversa individuazione delle disposizioni del regolamento per le quali l'esenzione è stata concessa (allegato A alla del. ART 130/2019, misura 5.5).

Tabella 2. Istanze di esenzione dall'applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177

Gestore impianto di servizio – Terminale merci	Località	Linea	Gestore	Conclusione del procedimento
Cargofer S.r.l.	Bondeno (FE)	Ferrara-Suzzara	FER	del. ART 112/2020
Sodele S.r.l.	S. Ilario d'Enza (RE)	Milano-Bologna	RFI	del. ART 24/2021
Mi.Gra. S.r.l.	Minucciano (LU)	Lucca-Aulla	RFI	del. ART 46/2021
Attilio Carmagnani "AC" S.p.A.	Genova (GE)	Genova-Ventimiglia	RFI	del. ART 47/2021

organizzativo-imprenditoriale e ledendo il loro diritto di proprietà. Anche le censure relative all'asserito contrasto tra l'assetto regolatorio delineato dall'ART e la normativa comunitaria di riferimento ed alla mancata consultazione dei portatori di interesse non ha trovato accoglimento.

[28] In questo giudizio, i ricorrenti hanno altresì contestato la mancata applicazione del criterio consensualistico nella determinazione dei tempi massimi di ritardo non soggetti a penali. In proposito, il TAR ha osservato come non appaia irragionevole che l'Autorità abbia predeterminato in via generale i margini di tolleranza dei ritardi e previsto importi delle penali minimi e inderogabili *in pejus* a maggior tutela delle imprese ferroviarie. Ulteriori censure riguardavano le misure inerenti all'organizzazione del servizio di manovra nelle stazioni di confine (al cui riguardo il giudice ha affermato che "*la scelta regolatoria dell'Autorità […] costituisce espressione di discrezionalità tecnica che non si palesa irragionevole o illogica essendo orientata ad una imposizione ponderata di obblighi coerenti e proporzionati con i benefici stimabili, ragionevolmente correlati con le dimensioni dell'impianto")* e la regolazione congiunta dell'autoproduzione e della prestazione in proprio (al cui riguardo il giudice ha rilevato un travisamento ritenendo che il provvedimento "*nulla aggiunge circa l'autoproduzione, che deve intendersi sempre legittimata in via generale dalla disposizione di rango primario di cui all'art. 9 legge n. 287/1990*"). Il TAR ha altresì respinto le censure concernenti la disciplina regolatoria della gestione unica per comprensori ferroviari ritenendo, tra l'altro, conforme al canone di proporzionalità la scelta di aver graduato le opzioni regolatorie tenendo conto della natura e della rilevanza comprensoriale degli impianti di servizio.

[29] https://railfacilitiesportal.eu/

Un'ulteriore istanza pervenuta è stata ritenuta improcedibile in quanto presentata da un soggetto gestore di impianto interconnesso a porzioni d'infrastruttura ferroviaria appartenente alla rete di corridoi ferroviari merci definita dal regolamento (UE) 913/2010 (Misura 5.3 di cui all'Allegato A alla del. ART 130/2019).

2.4.2.3 L'accesso agli spazi nelle stazioni passeggeri

Delle novità introdotte con la del. ART 130/2019 in materia di regolazione dell'accesso agli spazi nelle stazioni passeggeri, si è reso conto nel precedente Rapporto annuale. In proposito, nel periodo di riferimento, con riguardo alle più significative pronunce giurisprudenziali connesse all'attività di regolazione svolta dell'Autorità, il TAR Piemonte ha respinto il ricorso proposto da un'impresa ferroviaria operante nel segmento del trasporto di passeggeri AV che contestava i criteri di assegnazione alle imprese ferroviarie di spazi in stazione per l'offerta di servizi accessori, quali quelli di biglietteria (automatica e non), accoglienza, assistenza ai passeggeri e per l'ubicazione di *desk* informativi, ritenendo detti criteri lesivi dei principi di pari e adeguata visibilità e non discriminazione tra i diversi operatori del settore, come stabiliti dalla misura 11 di cui all'Allegato A alla delibera in questione (sentenza n. 901/2020 del 28 dicembre 2020) [30].

Da ultimo è intervenuta la sentenza n. 646/2021 del 23 giugno 2021 con la quale il TAR Piemonte, sebbene abbia accolto il ricorso proposto dalla medesima impresa ferroviaria attiva nel trasporto passeggeri AV limitatamente ai profili dell'istruttoria e della motivazione del provvedimento impugnato, fa salva e valorizza l'attività di regolazione espletata dall'Autorità.

Con specifico riferimento all'assegnazione di spazi destinati a servizi di biglietteria (automatica e tradizionale) - afferenti direttamente alla gestione del servizio ferroviario e, in quanto tali, da garantire a tutte le imprese ferroviarie "*a condizioni, eque, non discriminatorie e trasparenti*" - l'Autorità, nel corso del 2020, è più volte intervenuta, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, al fine di adottare "*misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati*". In particolare, nel valutare il reclamo con cui l'operatore ferroviario Italo ha lamentato una serie di doglianze relative ad un'asserita condotta discriminatoria che RFI e Grandi Stazioni. *Rail* S.p.A.[31] (GS), ciascuna per le parti di rispettiva competenza, avrebbero attuato nella ripartizione degli spazi nell'ambito delle anzidette stazioni, l'Autorità ha ritenuto di:

i) non dare ulteriore corso al predetto reclamo di Italo nella parte in cui lamentava una discriminazione, da parte dei gestori, nell'assegnazione degli spazi all'interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova, a causa dell'applicazione del criterio di mera proporzionalità, nonché nella parte in cui lamentava, sempre a carico degli stessi gestori, diverse puntuali pratiche discriminatorie consumate con riferimento alle stazioni di Venezia Santa Lucia e Milano Centrale (delibera n. 142/2020 del 31 luglio 2020, misura 1);
ii) prescrivere a RFI di riesaminare, entro il termine di sessantacinque giorni, il diniego apposto all'istanza di maggiori spazi presentata da Italo con riguardo alla stazione di Udine. E ciò, sia alla luce del principio di pari e adeguata visibilità (come declinato nella delibera n. 130/2019 del 1 ottobre 2019 *medio tempore* intervenuta), sia dell'esigenza di massimizzare ed efficientare la capacità disponibile negli impianti di

[30] In particolare, il TAR ha ritenuto infondata la doglianza appuntata sul rapporto tra la disciplina sostanziale dell'assegnazione degli spazi e quella concernente la risoluzione dei conflitti che dovessero insorgere all'esito dell'assegnazione medesima. In proposito il giudice ha chiarito che quest'ultima *non ha alcuna attinenza con l'individuazione dei criteri di accesso ai servizi, disciplinando, ben diversamente, l'esercizio della funzione giustiziale assegnata all'ART dall'articolo 13, comma 7, del D.lgs. 112/2015. La Misura, in sostanza, individua ulteriori elementi […] che, se pertinenti rispetto al singolo caso esaminato, potranno essere utilizzati dall'Autorità nella decisione dei reclami presentati da imprese ferroviarie che si vedano respingere dal Gestore di stazione passeggeri una richiesta di specifici spazi per la collocazione dei propri servizi accessori* […]". Inoltre, il ricorrente lamentava che la ripartizione degli spazi in stazione tra le imprese ferroviarie dovesse avvenire sulla base di un criterio di proporzionalità direttamente rapportato al segmento di traffico (settore di mercato) nel quale opera ciascuna di esse e non al numero totale di tutti i passeggeri in tutti i segmenti del servizio ferroviario; a suo avviso, la mancata adozione di tale criterio determinerebbe un insanabile squilibrio concorrenziale a proprio danno, in quanto operatore attivo su un unico segmento di mercato, mentre garantirebbe un esclusivo vantaggio all'*incumbent* che opera in una posizione dominante su più segmenti di mercato. Il TAR ha respinto anche questa doglianza, chiarendo come essa "[…] *non tiene conto che ad oggi non esiste, in generale, nelle stazioni alcuna suddivisione degli spazi attribuibili alle imprese ferroviarie in relazione allo specifico servizio offerto – e, dunque, al correlato segmento di mercato – per cui risulta impossibile individuare settori o aree separate specificamente dedicate al servizio alta velocità in cui è attiva la ricorrente, nell'ambito delle quali diversificare l'accesso ai servizi in base al criterio di proporzionalità direttamente rapportato al predetto segmento di traffico. Come correttamente evidenziato dalla difesa dell'ART, se si accogliesse la richiesta della ricorrente nell'ambito dell'attuale organizzazione indifferenziata degli spazi in stazione, si avrebbe l'effetto paradossale di assicurare maggiore visibilità proprio all'incumbent, che è operativo non solo del settore dell'alta velocità, ma anche nell'erogazione del servizio pubblico di trasposto ferroviario*".

[31] In qualità di gestore delle stazioni di Roma Termini, Verona Porta Nuova, Firenze Santa Maria Novella, Venezia Santa Lucia e Milano Centrale.

stazione, e fatta salva la necessità di acquisire eventuali, ulteriori elementi (delibera n. 216/2020 del 17 dicembre 2020), RFI, nel rispetto dei termini previsti, ha comunicato all'Autorità di voler dare ottemperanza alla predetta prescrizione istituendo un nuovo locale destinato ad ospitare gli spazi di tutte le imprese ferroviarie presenti in stazione;

iii) prescrivere a Trenitalia - anche tenuto conto della crescente tendenza dei passeggeri ad avvalersi dei servizi di vendita automatica di biglietti, a scapito delle biglietterie tradizionali - di restituire a GS gli spazi delle stazioni di Roma Termini e Firenze Santa Maria Novella originariamente destinati a biglietterie tradizionali e successivamente adibiti, in mancanza di previa autorizzazione del gestore di stazione, a biglietterie automatiche, affinché il predetto gestore di stazione provvedesse, nell'esercizio delle proprie competenze, che rimandano all'esigenza di "ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto", a destinarli, previo aggiornamento del PIR *web* e del Piano di stazione, ad uno o più dei servizi specifici di cui alla misura n. 11 della del. ART 130/2019 (delibera n. 35/2021 del 12 marzo 2021).

Con riferimento a tale decisione, è intervenuta l'ordinanza n. 236/2021, del 10 giugno 2021, con cui il TAR Piemonte – ravvisata la necessità di operare maggiori approfondimenti "*con particolare riguardo alla ricostruzione dell'impianto regolatorio relativo ai vincoli di destinazione degli spazi di biglietteria assegnati agli operatori"* – ha ritenuto opportuno "*preservare la res ad hoc integra nelle more della definizione del giudizio di merito*".

Con riguardo, ancora, all'accesso agli spazi di stazione, l'Autorità ha proseguito il procedimento, di cui si è dato conto nel precedente Rapporto, relativo all'assegnazione di uno spazio collocato nell'atrio della Stazione di Napoli centrale in uso esclusivo dell'impresa *incumbent*, in assenza di preventiva, adeguata informazione alle altre imprese ferroviarie, da diffondere tramite PIR *web*. Nell'ambito di detto procedimento, l'Autorità preso atto della prassi generalizzata dei gestori di provvedere, qualunque fosse il richiedente, all'assegnazione di spazi di stazione prescindendo da una adeguata e preventiva informazione al mercato tramite il PIR *web* (prassi che è risultata priva sia di profili discriminatori, sia della lamentata strategia "*sistematica*" ed "*escludente*" da parte di GS, in concorso con Trenitalia e RFI), ha riqualificato i fatti contestati con la citata del. ART 127/2019 e disposto, da un lato, l'archiviazione, nei confronti di Trenitalia, del procedimento avviato con la stessa del. ART 127/2019 e, dall'altro lato, la prosecuzione del procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI e GS. In particolare, al gestore dell'infrastruttura è stato contestato di aver omesso di pubblicare nel PIR *web* lo spazio che il gestore della stazione aveva segnalato come disponibile a seguito di espressa richiesta di una impresa ferroviaria. In aggiunta, è stato contestato al gestore della stazione di Napoli Centrale, in concorso con il gestore dell'infrastruttura, di aver concesso, in via esclusiva, all'impresa ferroviaria dominante uno spazio per l'installazione di un'isola *customer care* nell'atrio della stazione di cui trattasi, pur nella consapevolezza che di esso non fosse stata data preventiva pubblicità sul PIR *web* (delibera n. 203/2020 del 3 dicembre 2020). A seguito della predetta riqualificazione dei fatti contestati, i gestori hanno presentato, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del regolamento sanzionatorio dell'Autorità, una proposta d'impegni volta a ottenere la chiusura del procedimento in oggetto senza l'accertamento dell'infrazione e si sono resi disponibili a realizzare un aggiornamento della procedura di assegnazione degli spazi in stazione in modo tale da regolamentare i casi di richiesta di spazi, anche temporanei, non preventivamente individuati e pubblicati nella planimetria PIR *web* delle singole stazioni e nel Piano di utilizzo della stazione (PUDS), ovvero di una Biglietteria *Self Service* (BSS)/*desk* informativo avente caratteristiche strutturali e dimensionali differenti rispetto a quelli già presenti in stazione. In proposito, l'Autorità ha ritenuto la proposta di impegni potenzialmente idonea al più efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle disposizioni che si assumono violate dichiarandola ammissibile ed ha avviato il sub-procedimento di *market-test* (delibera n. 34/2021 del 12 marzo 2021).

Nel corso del periodo di riferimento, l'Autorità ha valutato un ulteriore reclamo presentato da Italo, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, con il quale la predetta impresa ferroviaria ha lamentato che GS - in qualità di gestore delle aree destinate ai servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri, ricadenti all'interno di talune stazioni ferroviarie (Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze S. M. Novella, Genova Brignole, Genova Piazza Principe, Milano Centrale, Napoli Centrale-Piazza Garibaldi, Palermo Centrale, Roma Termini, Roma Tiburtina, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia S. Lucia e Verona Porta Nuova) – avrebbe adottato, con riferimento alle annualità 2020-2021, tariffe degli spazi destinati ai predetti servizi di accoglienza e assistenza disallineate rispetto al principio, posto dal vigente quadro normativo e regolatorio,

dell'orientamento delle tariffe ai costi (pertinenti ed efficienti), più un utile ragionevole. Il gestore avrebbe, altresì, omesso di rendere note la struttura dei costi ritenuti ammissibili a fini tariffari e le modalità di calcolo dei nuovi corrispettivi. Verificata la sussistenza di un *fumus*, con delibera n. 97/2021 del 1 luglio 2021, l'Autorità ha avviato un procedimento ai sensi del summenzionato articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, finalizzato a prescrivere a GS di adottare, con riferimento agli spazi destinati a servizi di accoglienza ed assistenza passeggeri ricadenti all'interno delle stazioni dalla stessa gestite ed in relazione agli anni 2020 e 2021, tariffe non superiori al costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità ai criteri e alle modalità di cui alla delibera n. 96/2015 (del. ART 97/2021). Al momento della redazione del presente Rapporto, è in corso di svolgimento l'istruttoria del predetto procedimento.

2.4.3 Le indicazioni e le prescrizioni sui Prospetti informativi delle reti

2.4.3.1 Il PIR di RFI

2.4.3.1.1 Il PIR 2022

Nel mese di luglio 2020, RFI ha sottoposto a consultazione l'aggiornamento del PIR per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale riferito all'orario di servizio 2021-2022 e predisposto utilizzando il nuovo formato definito da *Rail Net Europe* (RNE), l'associazione europea dei gestori nazionali delle infrastrutture ferroviarie. L'aggiornamento è stato poi approvato dall'Autorità con indicazioni e prescrizioni (delibera n. 187/2020 del 26 novembre 2020) e la versione definitiva del documento è stata pubblicata l'11 dicembre 2020. Le indicazioni e prescrizioni dell'Autorità hanno riguardato, in particolare, i seguenti obblighi e oneri aggiuntivi a carico del gestore, da inserire nel PIR:

- Informare, nel corso del tavolo annuale di ascolto per lo sviluppo dell'infrastruttura, le imprese riguardo agli impianti che esso intenda dismettere o che siano in disuso da più di due anni al fine di consentire alle parti interessate di avanzare richiesta per la gestione di tali impianti;
- inserire in un'apposita tabella del PIR i parametri di capacità adottati per le tratte sature per le quali abbia eseguito un'apposita "analisi di capacità" dalla quale si desuma un valore differente di capacità commerciale rispetto allo standard predefinito;
- fornire evidenza delle restrizioni al trasporto di merci pericolose e dell'eventuale rimozione di tali restrizioni sulla base delle disposizioni dell'ANSFISA secondo le indicazioni della Commissione europea ed in adesione a quanto sollecitato dalle richieste delle parti interessate in considerazione del rilevante effetto di tali restrizioni sulla capacità effettivamente disponibile;
- mettere a disposizione di tutte le imprese ferroviarie di trasporto di passeggeri ed in tempo reale le informazioni di traffico ai fini dell'eventuale ripetizione delle stesse a bordo treno in esecuzione di quanto previsto dal 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;
- applicare direttamente le penali per il superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di confine anche alle imprese ferroviarie (estere) che utilizzino esclusivamente tali stazioni senza proseguire sulla rete ferroviaria nazionale, ovviando così all'onere di rivalersi su di esse che precedentemente gravava sulle imprese ferroviarie esercenti il servizio su territorio italiano.

È stato inoltre prescritto di inserire nel PIR 2022 un riferimento esplicito agli obblighi di coordinamento tra impresa ferroviaria e gestore nel garantire l'accesso al treno da parte di passeggeri a mobilità ridotta e ai disabili nel rispetto delle specifiche tecniche di interoperabilità PMR.

2.4.3.1.2 L'attività di vigilanza sul processo di applicazione dei PIR

L'esercizio della vigilanza sull'esecuzione delle indicazioni e prescrizioni contenute nei provvedimenti inerenti all'approvazione dei PIR per gli anni precedenti ha dato luogo, nel periodo di riferimento, all'avvio di procedimenti sanzionatori che, al momento della redazione del presente Rapporto sono tuttora in corso. Essi hanno riguardato, in particolare, l'avvio del nuovo *performance regime* e la condivisione delle informazioni concernenti la richiesta di tracce orario per servizi di trasporto di passeggeri gravati da OSP. Quanto al primo procedimento, con le delibere n. 118/2018 del 29 novembre 2018 e n. 150/2019 del 21 novembre 2019 l'Autorità ha adottato misure per l'entrata in vigore, dapprima provvisoria e sperimentale e poi definitiva, a

partire dall'orario di servizio 2020/2021, del *performance regime* per la rilevazione e attribuzione delle cause di ritardo. In questo caso, l'Autorità ha rilevato il mancato adempimento di tali prescrizioni da parte del gestore dell'infrastruttura nazionale e proceduto all'avvio del procedimento sanzionatorio con delibera n. 18/2021 dell'11 febbraio 2021. Nel corso del procedimento RFI ha presentato una proposta di impegni, che è stata approvata con delibera n. 101/2021 del 15 luglio 2021. RFI si è impegnata, in particolare, ad eliminare l'applicazione delle penali per la soppressione di servizi di trasporto riconducibili a responsabilità delle imprese a partire dal 12 dicembre 2020 e, contestualmente, ad integrare il nuovo sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, a partire dal 1° gennaio 2022, con un algoritmo di calcolo che premia maggiormente le imprese ferroviarie più virtuose, favorendo così un uso più efficiente dell'infrastruttura. L'Autorità, nell'esercizio delle proprie competenze istituzionali, vigilerà sull'effettiva attuazione degli impegni assunti da RFI.

Quanto al secondo procedimento, avviato con delibera n. 42/2021 del 25 marzo 2021, l'Autorità ha rilevato l'inadempimento del gestore nazionale dell'infrastruttura in relazione all'obbligo di rendere fruibili nei sistemi informativi ASTRO-IF e PIC-*Web* e, tramite appositi filtri *query*, le informazioni complete che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie che offrono servizi OSP in ordine al contratto di servizio cui sono correlate le tracce alle quali esse chiedono di avere accesso. In proposito, nel corso dell'istruttoria è emersa la parziale inottemperanza di RFI per aver omesso la condivisione di informazioni complete in ordine ad elementi quali gli straordinari effettuati, la totalità dei servizi regionali (con omissione, ad esempio, di quelli resi nella regione Lombardia), l'effettivo circolato, i treni a lunga percorrenza gravati da OSP.

Con specifico riferimento all'allocazione della capacità ferroviaria AV – che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a ripartire equamente, in modo trasparente e non discriminatorio, nonché nel rispetto delle norme rilevanti di fonte UE, osservando i criteri stabiliti dall'organismo di regolazione e riportati nel prospetto informativo della rete – l'Autorità ha ricevuto, da parte di Trenitalia, un reclamo ai sensi dell'art. 37, comma 9, del d. lgs. 112/2015, con il quale la predetta impresa ferroviaria ha lamentato: i) di aver subito, da parte di RFI, effetti discriminatori derivanti dal procedimento di allocazione delle tracce ferroviarie a valere sull'orario di servizio in vigore dal 15 dicembre 2019, in violazione sia della normativa europea e nazionale in tema di accesso all'infrastruttura ferroviaria, sia degli specifici impegni contrattuali assunti con la sottoscrizione del V atto modificativo all'accordo quadro; ii) la violazione, da parte di RFI, dei principi di ottimizzazione ed efficienza nella ripartizione della capacità. Con delibera n. 60/2021 del 6 maggio 2021, l'Autorità ha stabilito di: a) non dare ulteriore corso al reclamo di Trenitalia nelle parti in cui veniva lamentata una discriminazione operata dal gestore dell'infrastruttura, a beneficio dell'impresa concorrente, nell'allocazione della capacità ferroviaria, nonché un utilizzo non efficace ed ottimale della stessa, in quanto, in tal caso, le asserite asimmetrie lamentate dalla reclamante in merito alle condizioni di produzione, commercializzazione e manutenzione dei propri servizi ferroviari rimandavano, in buona sostanza, a processi di razionalizzazione e compatibilizzazione della capacità infrastrutturale, posti in essere da RFI per garantire – in un contesto caratterizzato da stringenti vincoli infrastrutturali sia sulla rete nazionale che sugli impianti di servizio oggetto di reclamo – un equo bilanciamento delle esigenze del mercato; b) avviare un procedimento ai sensi del summenzionato articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, finalizzato a prescrivere a RFI di sottoporre all'approvazione preliminare del MIMS, previa consultazione dell'utenza interessata, un piano recante le misure di potenziamento delle porzioni dell'infrastruttura di Milano Centrale dichiarate sature, comprensivo del cronoprogramma dei relativi interventi realizzativi. Al momento della redazione del presente Rapporto, il procedimento risulta in corso di svolgimento.

2.4.3.1.3 I PIR delle reti regionali interconnesse all'esito dell'attività di vigilanza

Con riguardo all'attività di vigilanza svolta in relazione all'attuazione delle prescrizioni e delle indicazioni fornite dall'Autorità in relazione alla elaborazione dei PIR regionali per gli anni 2021 e 2022, nel corso del periodo di riferimento sono stati portati a conclusione i procedimenti sanzionatori avviati con le delibere n. 71/2020 e n. 72/2020 del 26 marzo 2020, nei confronti, rispettivamente, di due gestori dell'infrastruttura. Nei confronti del primo, con la citata del. ART 71/2020, era stata contestata, in particolare, la tardiva pubblicazione del PIR 2021, nonché l'inottemperanza ad alcune delle prescrizioni di cui all'Allegato A alla delibera n. 140/2019 dell'8 novembre 2019, recante "Prospetto informativo della rete 2021 Linee suburbane: Cancello-Benevento, Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese presentato da Ente Autonomo Volturno S.r.l. (EAV) – Indicazioni e

prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022". Nei confronti della seconda, invece, con la citata deli. ART 72/2020, era stata contestata la mancata pubblicazione del PIR 2021 entro il termine previsto dall'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015 (14 dicembre 2019). Con delibera n. 179/2020 del 30 ottobre 2020, relativamente al primo gestore, e con delibera n. 3/2021 del 14 gennaio 2021, relativamente al secondo, è stata accertata la sussistenza delle violazioni contestate. Tenuto conto della gravità delle infrazioni nonché della circostanza attenuante dell'avvenuta, seppur tardiva, pubblicazione del PIR, al primo gestore è stata irrogata una sanzione pecuniaria pari a 16.000 euro e, al secondo, una sanzione pecuniaria pari a 2.500 euro[32].

Nel periodo di riferimento sono venuti, inoltre, a conclusione i procedimenti sanzionatori avviati nei confronti dei nove gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse di cui al decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016 recante "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione", che erano risultati non in regola con l'obbligo di elaborare e pubblicare il PIR 2020 e/o il PIR 2021. L'esito di detti procedimenti è stato, in due casi, la conclusione senza accertamento dell'infrazione: nel primo, l'Autorità ha approvato la proposta di impegni formulata dal gestore (delibera n. 148/2020 del 7 agosto 2020); nel secondo, invece, ad esito dell'istruttoria si è ritenuto che sussistessero le condizioni per l'archiviazione (delibera n. 138 del 31 luglio 2020). Gli altri sette procedimenti, di contro, si sono conclusi con l'accertamento dell'omessa pubblicazione del PIR 2020 e/o del PIR 2021 e, quindi, con l'irrogazione di sanzioni pecuniarie, il cui importo è stato stabilito, in importi compresi tra i 2.500 e i 7.000 euro (delibere nn. 184 e 185/2020 del 19 novembre 2020, n. 199/2020 del 3 dicembre 2020, nn. 213, 214 e 215/2020 del 17 dicembre 2020 e n. 2/2021 del 14 gennaio 2021). In detti casi, in sede di quantificazione dell'ammenda si è tenuto conto della ridotta estensione territoriale della condotta, e quindi della limitata offensività della stessa, nonché – in tutti i casi in cui i gestori si sono attivati, nelle more del procedimento sanzionatorio, trasmettendo all'Autorità e pubblicando il PIR oggetto di contestazione – della circostanza attenuante del ravvedimento operoso.

In esito alle attività di vigilanza e sanzionatorie svolte dall'Autorità è stato conseguito un netto avanzamento nel percorso di consolidamento del quadro regolatorio, con particolare riferimento alla pubblicazione, da parte dei gestori di reti regionali interconnesse ricomprese nell'elenco di cui al citato decreto ministeriale del 5 agosto 2016, delle informazioni sulla rete e delle regole relative alle condizioni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria ed ai servizi ad essa connessi, nonché alle regole relative alla gestione della circolazione.

Quale effetto dei menzionati procedimenti sanzionatori, tutti i gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse (tranne uno) si sono dotati di un PIR, con riferimento ai quali l'Autorità, nell'ottica del progressivo consolidamento e dell'armonizzazione dei contenuti minimi dei PIR, ha potuto esercitare le competenze di cui all'art. 1, comma 4, e 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015, fornendo indicazioni e prescrizioni propedeutiche alla successiva pubblicazione dei prospetti.

Nel corso del 2020 - aggiungendosi ai gestori dell'infrastruttura che già nel precedente mese di dicembre 2019, rispettando le scadenze previste, avevano sottoposto all'Autorità, per l'esame preventivo, la bozza finale del PIR 2021, su cui sono state emanate indicazioni e prescrizioni riferite all'adeguamento dei contenuti dei documenti – altri sei gestori hanno per la prima volta sottoposto a consultazione il PIR relativo alle reti da esse gestite e trasmesso all'autorità la bozza finale del documento per le valutazioni di competenza.

Nell'ottica di perseguire un progressivo consolidamento del quadro regolatorio relativo all'accesso a dette infrastrutture, con le delibere nn. da 116/2020 a 121/2020, sono state emanate indicazioni e prescrizioni sulle bozze finali dei suddetti PIR 2021, ispirandosi a criteri di ragionevolezza e proporzionalità, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche specifiche delle singole reti. Solo un gestore, a tutt'oggi, risulta non aver mai emanato un PIR relativo all'infrastruttura dallo stesso gestita. Detto inadempimento è stato contestato con delibera n. 50/2021 dell'8 aprile 2021, con la quale è stato avviato nei confronti di detto gestore un procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a)

[32] Con riguardo al secondo gestore, con delibera n. 113/2020 del 2 luglio 2020, è stata rigettata la proposta di impegni presentati dalla Società ai sensi dell'art. 8 del Regolamento sanzionatorio.

e d), del d. lgs. n. 112/2015, per non aver provveduto nei termini di legge ad elaborare e pubblicare il PIR 2021, contenente le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi connessi valevoli nel corso dell'orario 2020-2021, da portare a conoscenza delle imprese ferroviarie e dei richiedenti capacità.

Va evidenziato come la costruzione del quadro regolatorio relativo all'accesso alle infrastrutture regionali presenta particolari caratteristiche di complessità e delicatezza, atteso che, per le suddette reti appartenenti ai demani regionali e su cui vengono effettuati prevalentemente servizi di trasporto passeggeri svolti in regime di OSP e in forza di contratti di servizio affidati dalle regioni nell'ambito della programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale, sussiste un consolidato e risalente legame, in termini di finanziamenti, determinazione dei servizi da effettuare e politiche di adeguamento tecnologico tra il gestore dell'infrastruttura e l'operatore ferroviario (spesso verticalmente integrati) e la regione di appartenenza.

In considerazione della condizione di interconnessione di dette reti regionali all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché degli obblighi incombenti sui gestori regionali di garantire l'accesso anche a potenziali richiedenti capacità che intendessero svolgere servizi a mercato all'interno del bacino regionale, l'orientamento dell'Autorità, nel rispetto di quanto disposto in materia dal d.lgs. 112/2015 è di assicurare le condizioni per consentire un accesso equo e non discriminatorio alle dette infrastrutture e rendere l'attività del gestore regionale maggiormente autonoma rispetto al rapporto che storicamente ha caratterizzato la *governance* di dette reti, di distinguendo i compiti di programmazione del servizio di trasporto pubblico, posto in capo alle regioni, dall'obiettivo di assicurare che il gestore possa mettere a disposizione l'infrastruttura~~,~~ in un quadro di garanzia dell'equilibrio finanziario della propria gestione.

Particolarmente rilevante risulta, quindi, l'orientamento dell'azione regolatoria volto ad assicurare che a fronte dell'utilizzo dell'infrastruttura sia prevista, anche per i servizi svolti in regime di OSP e sulla base di un contratto di servizio, l'imposizione e la riscossione di un canone d'accesso alla rete e di corrispettivi per l'accesso ai servizi, determinati nel rispetto del principio di loro correlazione ai costi sostenuti dal gestore.

In quest'ottica, sempre nel corso del 2020, in esito all'esame delle bozze finali dei PIR 2022, l'Autorità ha emanato le proprie indicazioni e prescrizioni per undici dei dodici gestori facenti parte dell'elenco di cui al citato decreto ministeriale del 5 agosto 2016 (delibere nn. da 188/2020 a 198/2020 del 4 dicembre 2020), facendo riferimento anche per i gestori che solo nel 2020 hanno pubblicato per la prima volta un PIR, ai principi e criteri declinati da quelli già in vigore per l'infrastruttura ferroviaria nazionale, sulla base dei quali formulare una proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi, che troverà applicazione a partire dall'orario di servizio 2021-2022.

Diversi gestori sono risultati inottemperanti all'obbligo, previsto nelle citate delibere di regolazione, di trasmettere all'Autorità, per le valutazioni di competenza, entro il termine del 31 marzo 2021, la proposta tariffaria relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2021-2022, funzionale alla pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2022 da effettuarsi entro il 30 giugno 2021. La mancata trasmissione della citata documentazione, quale onere di carattere sostanziale, non ha, infatti, consentito all'Autorità di svolgere le proprie funzioni in rapporto al PIR, così come disposto dall'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015. Per detta ragione, con le delibere nn. 80-83/2021, sono stati avviati quattro procedimenti sanzionatori nei confronti dei gestori risultati inadempienti – Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT), Infrastrutture Venete S.r.l. (IV), Ferrotramviaria S.p.A. (Ferrotramviaria), Ferrovie del Gargano S.r.l. (FdG).

Per i gestori che già avevano provveduto a seguire correttamente il principio di formazione del PIR nel corso del 2019 e per i quali tali principi e criteri erano stati già specificati nelle relative delibere emananti indicazioni e prescrizioni – Ferrovienord S.p.A. (FN) ed EAV – con le delibere n. 31/2021 e 32/2021, è stata dichiarata la conformità della proposta tariffaria formulata e riferita al suddetto orario di servizio 2021-2022, i cui elementi economici trovano esplicitazione nell'aggiornamento straordinario di marzo 2021 del PIR 2022.

Dei restanti gestori, solo Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. (FSE) e Ferrovie Emilia-Romagna S.p.A. (FER), hanno provveduto a formulare, entro i termini previsti dalle rispettive delibere sui PIR 2022 le proposte tariffarie. In un'ottica di accompagnamento, rilevate alcune incompletezze documentali nella formulazione delle suddette proposte, l'Autorità ha inoltrato richieste successive di integrazioni e

chiarimenti, al fine di pervenire al perfezionamento delle proposte la cui conformità si ritiene potrà essere asseverata nel corso del mese di settembre.

Oltre al significativo tema tariffario, le indicazioni e prescrizioni che l'Autorità ha emanato tanto sui PIR 2021, quanto sui PIR 2022 sono naturalmente tese ad assicurare che i gestori prevedano, nell'ambito delle informazioni da rendere al mercato, a contemperare e rendere espliciti gli obblighi discendenti, oltre che dalla norma primaria di riferimento (il d.lgs. 112/2015), anche dalle norme e dai regolamenti di fonte nazionale o comunitaria in materia di accesso, informazioni al pubblico ed alle imprese ferroviarie, diritti degli utenti, servizi di assistenza alle PMR, implementazione dei sistemi di monitoraggio della circolazione e di controllo delle prestazioni, cercando, inoltre, ove compatibile, di armonizzare le scadenze previste nell'ambito del processo di allocazione della capacità e di costruzione dell'orario di servizio con quelle oramai di prassi fissate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Fatta eccezione per la Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. (TUA) e per alcune problematiche ancora correlate alla determinazione dei canoni e delle tariffe per l'accesso all'infrastruttura ed ai servizi ad essa connessi, va rilevato come la pressoché totalità delle prescrizioni emanate sui PIR 2022 siano state recepite dai gestori e come quindi, per la prima volta l'azione dell'Autorità abbia conseguito il consolidamento di un *set* omogeneo e completo dei documenti che descrivono le condizioni di accesso alle infrastrutture regionali di cui trattasi. Nella prosecuzione di detto percorso, entro il previsto termine di giugno, fatta sempre eccezione per la sopracitata TUA, tutti i gestori di cui al citato decreto ministeriale del 5 agosto 2016 hanno provveduto a pubblicare, ai fini della consultazione del mercato, la prima bozza del PIR 2023. In esito della suddetta consultazione e previo esame istruttorio da parte dell'Autorità sulle bozze finali di detti PIR, riferiti all'orario di servizio 2022-2023, che potrà prevedere, in un'ottica di ulteriore consolidamento, l'emanazione di indicazioni e prescrizioni tramite apposite delibere dell'Autorità, gli stessi saranno ufficialmente pubblicati entro il secondo sabato di dicembre del corrente anno.

2.4.4 L'attuazione delle disposizioni in materia di *governance* delle reti regionali interconnesse

In passato, nella gran parte dei casi, le società di gestione delle reti ferroviarie regionali interconnesse svolgevano anche il ruolo di impresa di trasporto, spesso in regime di esclusiva. In proposito, già il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 recante "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria" aveva previsto che, le funzioni di gestione della rete dovessero essere attribuite ad una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo patrimoniale e contabile, da quelle incaricate dei servizi di trasporto. Successivamente, al fine di garantire e rendere effettiva l'indipendenza del gestore dalle imprese ferroviarie - uno dei principi cardine della direttiva *recast* - il d.lgs. 112/2015 di recepimento della direttiva ha previsto espressamente che, nel caso in cui gestore ed impresa ferroviaria non siano distinti sul piano giuridico o decisionale, le c.d. "funzioni essenziali" (assegnazione della capacità, determinazione e riscossione dei canoni) siano svolte "da *un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione di capacità di infrastruttura, individuati in ambito regionale o locale ed indipendenti sul piano giuridico e decisionale dalle imprese nel settore ferroviario*" (art. 11, comma 6). Ad oggi, tale organizzazione interna resta parzialmente incompiuta sia a causa della persistente interdipendenza tra società di gestione e regione a cui appartengono gli *asset* gestiti, sia perché i meccanismi di finanziamento spesso prevedono un contributo forfettario che copre tanto le attività di gestione dell'infrastruttura quanto l'effettuazione dei servizi di trasporto. Così, stante l'indeterminatezza dei requisiti d'indipendenza richiesti affinché l'obbligo di individuare soggetti a cui affidare le funzioni essenziali possa ritenersi non vincolante, esso non è stato, di fatto, adempiuto.

Più di recente, con l'emanazione del IV pacchetto ferroviario la cui direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, è stata recepita con il decreto legislativo 23 novembre 2018 n. 139, che ha modificato il d.lgs. 112/2015, il legislatore ha reso più chiaro e definito l'obbligo sopra descritto, prevedendo che "*I gestori di infrastrutture ferroviarie regionali [….] nel caso in cui entro trecentosessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, procedono, entro i successivi novanta giorni, ad affidare le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies), ad un*

soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie" (art. 11, comma 11). Il termine per optare per una eventuale separazione societaria cadeva il 18 dicembre 2019 ed il termine per l'individuazione eventuale del soggetto terzo indipendente il 18 marzo 2020.

Al momento della redazione del presente Rapporto annuale, si registra ancora un ritardo nell'esecuzione della legge, nonostante alcune regioni abbiano avviato alcune iniziative al riguardo.

Così, ad esempio, la regione Puglia ha stipulato un *memorandum* di intesa con i gestori delle proprie reti regionali e con RFI per l'affidamento a quest'ultima dei compiti di svolgimento delle funzioni essenziali per tutte le reti ricadenti in ambito regionale, i cui atti conseguenti non sono stati tuttavia ancora tutti perfezionati. Conseguentemente, l'impresa FSE ha conferito a RFI i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali; diversamente, nelle more del perfezionamento di quanto previsto nel citato *memorandum*, le imprese Ferrotramviaria e FDG hanno affidato i suddetti compiti al Consorzio Ferrovie Pugliesi. Il consorzio, tuttavia, come fatto rilevare dall'Autorità alla regione Puglia, oltre ad essere partecipato da entrambi i gestori, i quali non hanno optato per la separazione societaria dalle imprese di trasporto – sul piano decisionale – non è risultato idoneo a garantire l'indipendenza necessaria per lo svolgimento delle già menzionate funzioni essenziali. Per detta ragione, con delibera n. 71/2021 del 20 maggio 2021, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del suddetto d. lgs. 112/2015 nei confronti delle citate società, per non aver adempiuto all'obbligo disciplinato dal citato articolo 11, comma 11, del medesimo d.lgs. 112/2015.

Analogo procedimento sanzionatorio è stato avviato nei confronti della società Ferrovie Udine Cividale S.r.l (FUC) (delibera n. 63/2021 del 6 maggio 2021), nelle more del subentro di RFI nel ruolo di gestore dell'infrastruttura nel quadro delle possibilità delineate dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con legge 21 giugno 2017, n. 96 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".

Le disposizioni in materia sono risultate inattuate anche da parte dell'impresa La Ferroviaria Italiana S.p.A. (LFI), che controlla l'operatore ferroviario Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.) che effettua il servizio di trasporto sull'infrastruttura toscana gestita dalla stessa LFI. Nei confronti di LFI è stato, pertanto, avviato un procedimento sanzionatorio (delibera n. 72/2021 del 20 maggio 2021), ai sensi dell'articolo 2, comma 1, nonché dell'articolo 11, commi 4, 9 e 11 del d.lgs. 112/2015, per non aver svolto le funzioni essenziali conformemente ai principi di "indipendenza" e "terzietà" rispetto all'impresa ferroviaria che svolge i servizi di trasporto sulla rete locale, avendo omesso di affidare i relativi compiti ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale tanto dal gestore quanto dalle imprese ferroviarie.

Allo stato, i predetti procedimenti sanzionatori risultano in corso di svolgimento.

Per quanto attiene, invece, alla rete campana, l'obbligo risulta assolto, in forza dell'individuazione del soggetto terzo in parola, da parte di EAV nell'Agenzia campana mobilità, infrastrutture e reti (ACaMIR). Anche per quanto attiene la regione Piemonte, GTT ha formalizzato l'affidamento dei compiti di svolgimento delle funzioni essenziali a RFI, che peraltro potrebbe subentrare a breve nella stessa gestione dell'infrastruttura in luogo dell'attuale gestore. Fermo restando il quadro sopra delineato, per i casi in cui le società non hanno optato, entro i termini previsti, per la separazione societaria, nell'ambito delle indicazioni e prescrizioni sui PIR 2022, l'Autorità ha adottato misure per regolare i compiti che devono essere svolti, rispettivamente, dal gestore dell'infrastruttura e dall'organismo terzo a cui sono affidati i compiti di attuazione delle funzioni essenziali, sul cui svolgimento si continuerà ad esercitare la necessaria vigilanza.

2.4.5 La notifica di nuovi servizi ferroviari e il *test* di equilibrio economico

In occasione della presentazione del VII Rapporto annuale si è riferito dell'avvio di un procedimento per la definizione della metodologia di esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico (di seguito EET, acronimo dell'espressione inglese *Economic Equilibrium Test*) di attuazione dell'art. 12 della direttiva *Recast* e del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione, del 20 novembre 2018 che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. All'esito della consultazione pubblica

e tenendo conto del parere reso dal Ministero dell'Economia e delle finanze (MEF), il procedimento si è concluso con l'adozione della delibera n. 156/2020 del 16 settembre 2020 (di seguito metodologia EET).

Box 4. Gli *step* del *test* di equilibrio economico

Al momento della ricezione di una richiesta, l'Autorità procederà come segue. In primo luogo, essa **verificherà la ricevibilità dell'istanza** sulla base dei riscontri forniti dal gestore dell'infrastruttura e tenuto conto della compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio. Il ricorrere di condizioni di non profittabilità o la imminente scadenza del contratto OSP (anche per mancato esercizio della eventuale facoltà di proroga prima della notifica all'Autorità del nuovo servizio) è sufficiente ad **escludere l'ammissibilità** della richiesta dell'EET.

L'Autorità verifica poi la **reale sostituibilità** tra i servizi esistente e nuovo tenendo conto dell'ambito di effettuazione del servizio, delle relazioni origine/destinazione servite, della capacità del nuovo servizio di generare nuova domanda di spostamenti, della presenza di servizi ferroviari a mercato operati da parte del gestore dei servizi ferroviari OSP, dei tempi di percorrenza, di orari e fasce orarie, delle frequenze giornaliere e settimanali, del numero e prossimità delle fermate e delle coincidenze, del livello di capacità teorica dell'offerta, delle tariffe e dei titoli di viaggio offerti per tipologia di utenza. L'Autorità ha identificato, inoltre, le caratteristiche che potrebbero consentire di escludere un sufficiente grado di sostituibilità tra i servizi OSP e il nuovo servizio, qualificato come ad alto valore, riservandosene tuttavia l'applicazione. In particolare, un nuovo servizio si intende ad alto valore se, anche disgiuntamente, si verificano alcune condizioni specificate nella metodologia, tra le quali l'integrazione del nuovo servizio in un pacchetto commerciale (anche in un unico biglietto o abbonamento) di più modalità e tipologie (di linea e non di linea) di trasporto e di servizi diversi, nonché se sussistono elevate condizioni di qualità tecnica e/o commerciale offerte all'utenza (in termini di condizioni di comfort, servizi di bordo, assistenza clienti, condizioni di indennizzo, maggiore velocità commerciale, riduzione dei tempi di percorrenza).

Per verificare l'**incidenza finanziaria netta** del nuovo servizio sul contratto di servizio pubblico in essere e l'eventuale ricorrenza di effetti positivi a favore degli utenti, l'Autorità valuta il traffico che si stima sottratto al contratto OSP in ragione del nuovo servizio, la matrice dei rischi del contratto di servizio, lo scostamento tra i ricavi totali previsti nel PEF dell'impresa *incumbent* e quelli stimati in seguito all'entrata in esercizio del nuovo servizio, il grado effettivo di efficientamento dei servizi ed il conseguimento di KPI predeterminati ed ulteriori variazioni dei costi e dei ricavi derivanti da possibili modifiche del livello di produzione del servizio, del *turnover* del personale e degli investimenti per il materiale rotabile, nonché dalle possibili reazioni concorrenziali e dalla modifica degli altri investimenti previsti dal contratto di servizio, effetti di rete derivanti dall'introduzione del nuovo servizio, anche in relazione all'eventuale introduzione di bigliettazione integrata, inclusa quella multimodale, che favorisca la possibilità di sfruttare le coincidenze tra i servizi esercitati da differenti operatori, e all'aumento delle frequenze su una relazione origine/destinazione che viene a determinarsi grazie all'introduzione del nuovo servizio.

L'Autorità valuta poi gli **impatti sui clienti** sia dei nuovi servizi (in termini di fruizione di condizioni di qualità tecnica e commerciale, riduzione del sovraffollamento, possibilità di usufruire di tariffe integrate e differenziate, minor tempo di percorrenza, maggior scelta in termini di orari) che dei servizi esistenti (in termini di prestazioni e qualità). Coerentemente con il disposto del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795, ai fini della valutazione rileva inoltre l'incidenza del nuovo servizio ferroviario sulla **pianificazione dell'orario del gestore dell'infrastruttura interessata** dal nuovo servizio, sulle prestazioni e sulla qualità del servizio, con particolare riferimento a nuove relazioni origine/destinazione generate grazie al nuovo servizio oppure in ragione delle corrispondenze tra nuovo servizio e servizi esistenti, miglioramento dei tempi di percorrenza e delle frequenze nelle relazioni servite dal nuovo servizio. Rilevano, infine, **effetti di portata più generale** sul sistema trasportistico, come eventuali esternalità positive, rappresentate, ad esempio, dalla riduzione della congestione stradale, degli incidenti e delle emissioni inquinanti in ragione della quota di domanda sottratta alla mobilità privata, con positivi effetti di ampliamento della mobilità collettiva del territorio di riferimento.

Più specificamente, si tratta della metodologia con la quale l'organismo di regolazione valuta, a valle delle azioni descritte nel precedente Box 4, l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio in essere in ragione della sovrapposizione sullo stesso percorso o su un percorso alternativo di un nuovo servizio ferroviario, con onere a carico del relativo proponente di notificare la proposta all'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario ferroviario in cui è prevista l'operatività del nuovo servizio stesso. L'organismo di regolazione, a sua volta, è tenuto a darne notizia entro i successivi 10 giorni dalla notifica ricevuta, informando gli enti affidanti dei servizi in potenziale sovrapposizione con quelli oggetto della richiesta, le imprese ferroviarie titolari di contratti OSP e i gestori dell'infrastruttura interessati. L'istanza di richiesta di EET può essere presentata da uno di tali soggetti entro un mese dal ricevimento della notifica dell'Autorità sul previsto nuovo servizio.

Se, all'esito della propria analisi, l'Autorità perviene alla conclusione che il nuovo servizio compromette l'equilibrio economico del contratto in essere, essa può prescrivere restrizioni all'esercizio e, persino, il divieto di avvio del nuovo servizio. Essa può, altresì, prescrivere obblighi informativi ai fini del monitoraggio dell'impatto determinato dal nuovo servizio e formulare raccomandazioni all'ente affidante in merito a soluzioni ulteriori o alternative che ritenga idonee a garantire le condizioni per la concessione del diritto di accesso, ivi inclusa l'applicazione di eventuali diritti di compensazione. Tenuto conto del carattere di novità

della metodologia, l'Autorità si è riservata di aggiornarla a due anni dall'entrata in vigore della del. ART 156/2020.

Come è evidente, la potestà conferita ai soggetti interessati alla preservazione del contratto in essere di richiedere all'Autorità di svolgere il test di equilibrio economico è indicativa della potenziale tensione tra le finalità di apertura dei mercati di tutti i servizi ferroviari, che è al centro del IV pacchetto ferroviario, e gli interessi delle imprese *incumbent* a veder tutelato il mantenimento delle condizioni di operatività previste dal contratto di cui sono titolari per l'intera durata dello stesso e per l'insieme delle relazioni di trasporto interessate. Alla data di redazione del presente Rapporto non risultano pervenute all'Autorità richieste di esame dell'equilibrio economico di contratti di servizio pubblico.

2.5 L'accesso alle infrastrutture portuali

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, oltre al monitoraggio sull'attuazione della delibera n. 57/2018 del 31 maggio 2018 recante "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione", anche in esito alla ricezione di specifiche segnalazioni, sono state condotte attività di reperimento di informazioni in relazione alle concessioni demaniali marittime, nonché approfondimenti in materia di tasse portuali, sui quali si riferisce di seguito[33].

2.5.1 Il monitoraggio sull'attuazione delle misure di regolazione dell'Autorità

Dopo un primo ciclo conclusosi nel 2019, un secondo ciclo di monitoraggio sull'attuazione della del. ART 57/2018 è stato avviato nel giugno 2020 con invio alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) di un questionario in merito al grado di ottemperanza alle disposizioni regolatorie dell'Autorità ricadenti nei seguenti ambiti:

- individuazione e destinazione delle aree e banchine portuali;
- affidamento delle concessioni di aree e banchine portuali;
- individuazione delle attività soggette al rilascio di autorizzazioni;
- criteri e modalità per il rilascio delle autorizzazioni;
- determinazione di canoni e tariffe;
- verifica sui meccanismi incentivanti e criteri di contabilità regolatoria.

Delle 16 AdSP destinatarie della richiesta, 10 hanno fatto pervenire il proprio riscontro contenente, in molti casi, ampi riferimenti a quello dell'anno precedente, talvolta riproposto integralmente o con limitati aggiornamenti specifici su alcuni aspetti specifici.

In linea generale, si conferma lo scarso livello di ottemperanza evidenziato in relazione agli esiti del monitoraggio dell'anno precedente. Pochi i dati acquisiti in merito alle concessioni di aree e banchine rilasciate nel periodo di riferimento ed alle relative modalità di adempimento delle misure regolatorie previste dall'Autorità. Anche le disposizioni in materia di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi portuali non risultano ancora completamente recepite in tutti i regolamenti di procedura approvati dalle AdSP. Alcune di esse hanno ribadito di non riconoscere nei propri ambiti l'esistenza di infrastrutture essenziali e di non ritenersi, pertanto, soggette alle misure ad esse applicabili. Risultano ancora in larga parte non adottati i previsti meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, né predisposti gli opportuni strumenti di contabilità regolatoria per il controllo delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali.

2.5.2 La raccolta dati in merito alle concessioni di aree e banchine portuali

Grazie alla collaborazione con la competente struttura del MIMS, nel periodo di riferimento l'Autorità ha ottenuto accesso ai dati del Sistema Informativo del Demanio (SID) contenente dati puntuali sulle concessioni

[33] Si consideri ad esempio il caso di un comune che, nel mese di marzo 2021, ha sollevato dubbi circa l'*iter* procedimentale di affidamento di una concessione demaniale all'interno del porto della città e chiesto all'Autorità un parere. A seguito dei relativi accertamenti presso la competente AdSP l'Autorità ha accertato trattarsi di una concessione che non rientra nel suo ambito di competenza e provveduto a segnalare la questione all'ANAC per i profili di sua competenza.

di aree e banchine portuali all'interno dei porti nazionali aggiornati a cura degli enti territorialmente responsabili, tra i quali le AdSP.

Sebbene il SID sia stato sviluppato con finalità di gestione del demanio, diverse da quelle di interesse per l'Autorità, esso può costituire un'utile (per quanto non esaustiva) base per l'esercizio delle competenze in materia di concessioni portuali.

Nel corso del 2021, anche in seguito alla presentazione degli obiettivi strategici dell'Autorità per il biennio 2021-2022, è maturato l'intendimento di realizzare, mediante collaborazione con il Ministero competente e le AdSP, una specifica base-dati funzionale all'individuazione di principi e criteri per regolare l'affidamento delle nuove concessioni e il monitoraggio di quelle esistenti.

Allo scopo, gli Uffici hanno costituito un gruppo di lavoro finalizzato all'individuazione e ingegnerizzazione del contenuto informativo e alla modellazione dei dati, mettendo a disposizione delle AdSP uno strumento telematico per l'inserimento, all'interno della banca dati dei trasporti dell'Autorità, delle informazioni necessarie al monitoraggio delle concessioni demaniali di aree e banchine portuali; sono state quindi fornite alle AdSP, anche attraverso uno specifico seminario informativo tenutosi in videoconferenza, le istruzioni per il trasferimento delle informazioni richieste mediante l'utilizzo del "Sistema di monitoraggio dati dei trasporti - SiMoT" dell'Autorità, accessibile attraverso il portale dei servizi *on-line*. Il completamento dell'inserimento dei dati di interesse da parte delle AdSP è previsto per il mese di settembre 2021.

2.5.3 Il regime di applicazione delle tasse portuali: approfondimenti

Nei primi mesi del 2021, anche a seguito della ricezione di una segnalazione da parte di un operatore terminalista del porto di Genova, è stato avviato un approfondimento in materia di potenziali profili discriminatori che possano derivare dall'applicazione del sistema vigente di tassazione delle merci in ambito portuale. In particolare, è stata analizzata la tematica del regime di esenzione dal pagamento delle tasse portuali, attualmente vigente nei porti italiani, a favore del trasporto via container e Roll on/roll-off (Ro-Ro) in ambito nazionale e UE, e non prevista per il trasporto effettuato con altre modalità (rinfusa, etc.).

In particolare, l'Autorità ha condotto, accanto all'analisi del contesto giuridico nazionale, un confronto con la situazione internazionale, con un *focus* sui porti del Mediterraneo ed europei. La comparazione ha evidenziato, da un lato, un elevato livello di differenziazione dei regimi applicati negli Stati considerati, sia in termini di natura giuridica degli enti di gestione dei porti che dei corrispettivi equivalenti alle tasse portuali in oggetto e, dall'altro, la presenza ricorrente di un'articolazione di detti corrispettivi in base alla natura delle merci ed alle tipologie di carico.

Sono emersi casi di azzeramento della tassa sulle merci imbarcate e trasbordate e di esenzione generale per i servizi containerizzati e Ro-Ro, nonché di riduzione delle aliquote in base a tipo e quantità della merce, tipologia di operazione (imbarco, sbarco), specifici soggetti/aree, tipo di carico (traghetti e cargo Ro-Ro), tipologia di destinazioni (servizi a corto raggio, traffici verso le isole e all'interno dello stesso arcipelago), e modalità ferroviaria di accesso/egresso della merce al porto.

Nell'ambito dell'approfondimento, sono state tenute nella dovuta considerazione le informazioni riferite nella segnalazione dell'operatore terminalista, del quale si è anche accolta la richiesta di convocazione in audizione. In tale occasione, i rappresentanti dell'operatore istante, nell'argomentare le proprie osservazioni, hanno tra l'altro riferito che nel porto di Genova l'esenzione in oggetto si applicherebbe non soltanto alle tasse portuali, ma anche ad altre sovrattasse previste nello scalo e legate ad aspetti specifici quali sicurezza ed informatizzazione.

Ritenendo che gli elementi riportati dai rappresentanti della società potessero rilevare ai fini delle valutazioni sui profili afferenti alle competenze dell'Autorità in materia di accesso alle infrastrutture portuali, sono stati richiesti alla competente AdSP del Mar Ligure occidentale una serie di chiarimenti sui regimi di tassazione portuale attualmente applicati negli scali di competenza, al fine di acquisire ulteriori elementi da tenere in considerazione per i successivi approfondimenti.

2.6 L'accesso alle autostazioni

Come riportato nelle precedenti edizioni, l'Autorità ha sin qui adottato misure di regolazione dell'accesso alle autostazioni, in particolare a quelle ubicate nei pressi di stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e metropolitane e maggiormente significative in relazione alle caratteristiche delle reti locali dei trasporti (delibera n. 56/2018 del 31 maggio 2018). Il provvedimento prevede, fra l'altro, che ogni gestore di autostazione predisponga e invii all'Autorità un apposito *set* informativo minimo (SI), pubblicato in una dedicata sezione del sito istituzionale dell'Autorità, nonché il Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA), contenente le indicazioni operative rilevanti per assicurare l'accesso equo e non discriminatorio degli operatori interessati (condizioni contrattuali di utilizzo, servizi principali e complementari offerti, modalità di vendita dei titoli di viaggio, adempimenti e obblighi informativi). In proposito, si presentano di seguito le principali attività di monitoraggio e vigilanza svolte nel periodo di riferimento.

2.6.1 L'attività di monitoraggio

Avuto riguardo alle attività di monitoraggio dell'esecuzione della del. ART 56/2018, come in precedenza, esse sono state svolte con il coinvolgimento degli enti interessati (in particolare, regioni e comuni) e dei gestori delle autostazioni. In particolare, è stata implementata una procedura di verifica per singoli siti, appositamente identificati, presso i quali si è ritenuto di acquisire le informazioni (ad esempio, circa l'effettiva prestazione, presso detti siti, di servizi a media-lunga percorrenza e l'eventuale asservimento a soli servizi di TPL) e la documentazione gestionale previste dal provvedimento di regolazione dell'Autorità.

All'esito del monitoraggio, si è ampliato il numero delle autostazioni interessate dalla citata del. ART 56/2018 (attualmente 33), in relazione ad alcune delle quali, al momento della stesura del presente Rapporto, si è in attesa di ricevere la relativa documentazione. La Tabella 3 ne riporta l'elenco e gli adempimenti che, allo stato, risultano assolti.

L'applicazione della del. ART 56/2018 ha comportato l'introduzione di nuove regole di gestione delle autostazioni interessate, i cui benefici attesi, sia per operatori che per utenti e passeggeri, sono di disporre, attraverso i PIA, di informazioni omogenee a livello nazionale in ordine all'accesso alle autostazioni, e definire un quadro di condizioni tecniche ed economiche concernenti l'operatività dell'autostazione, finalizzato a garantire agli operatori condizioni di accesso eque e non discriminatorie ed eliminare le barriere all'ingresso.

2.6.2 L'attività di vigilanza

Nel periodo di riferimento si è concluso il procedimento avviato nei confronti del gestore dell'autostazione di Milano-Lampugnano, del cui avvio si è riferito nel precedente Rapporto (delibera n. 212/2020 del 17 dicembre 2020). In particolare, l'Autorità ha accertato la violazione da parte del gestore delle misure di regolazione che prevedono l'obbligo a suo carico di fornire nel PIA una descrizione completa degli spazi presenti all'interno dell'autostazione, degli schemi di contratto da stipulare tra il gestore e i singoli vettori, delle condizioni tecnico-economiche per l'utilizzo degli spazi e per la fruizione dei servizi, ivi inclusi quelli destinati all'assistenza passeggeri e ad usi pubblicitari ed informativi, delle condizioni di utilizzo dei locali tecnici per il personale di servizio, nonché delle condizioni di accessibilità fisica dell'autostazione, in particolare per le PMR. Nel determinare la misura della sanzione, si è tenuto conto delle azioni attuate dal gestore per eliminare o attenuare le conseguenze delle proprie violazioni, ed in particolare, dell'intervenuta adozione, dopo l'avvio del procedimento, di un PIA conforme alla predetta del. ART 56/2018.

Nel Rapporto dello scorso anno si era anche dato conto dell'avvio, nei confronti del medesimo gestore, di un procedimento sanzionatorio per non aver fornito ai passeggeri che acquistino il titolo di viaggio presso la biglietteria di Autostazioni di Milano S.r.l., informazioni appropriate e comprensibili sui diritti ad essi conferiti dal regolamento (UE) 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 . Anche a tale riguardo, nel periodo di riferimento, il procedimento si è concluso con l'accertamento della violazione contestata e l'irrogazione di una sanzione pecuniaria (delibera n. 200/2020 del 3 dicembre 2020).

Tabella 3. Adempimento degli oneri *ex* delibera 56/2018 da parte dei gestori di autostazione

Autostazioni	SI (pubblicazione)	PIA (trasmissione)
Alba	X	
Aosta	X	X
Avezzano	X	
Bari	X	
Bologna	X	X
Bolzano	X	
Bergamo	X	X
Brescia	X	
Cagliari	X	X
Campobasso	X	
Castrovillari	X	X
Cosenza	X	X
Crotone	X	X
Eboli	X	X
Firenze (S. Caterina)	X	X
Firenze (Villa Costanza)	X	X
Lecce	X	X
Milano (Lampugnano)	X	X
Napoli	X	X
Padova	X	X
Palermo	X	X
Penne	X	
Perugia	X	X
Polla	X	X
Pordenone	X	
Roma (Tiburtina)	X	X
Sanremo	X	X
Termoli	X	
Tortona	X	
Trento	X	X
Treviso	X	X
Trieste	X	X
Trieste Airport	X	X
Udine	X	X

Fonte: ART

3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI

Concluso l'esame delle attività svolte in materia di regolazione dell'accesso alle infrastrutture, il Rapporto prosegue, come nelle precedenti edizioni, con un resoconto di quelle relative alla regolazione dei servizi. In proposito, si segnala l'avvio delle procedure per assicurare i servizi di cabotaggio marittimo da parte del MIMS e della regione siciliana in merito ai collegamenti con isole maggiori e minori e sullo Stretto di Messina in esecuzione della delibera n. 22/2019 del 14 marzo 2019.

Nel periodo di riferimento hanno inoltre trovato prima applicazione le misure di regolazione di cui alla delibera n. 154/2019 del 29 novembre 2019 avente ad oggetto la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di TPL di passeggeri svolti su strada e per ferrovia, la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché la predisposizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente, eserciti da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica. In proposito, di seguito si riferisce in ordine alle procedure di affidamento monitorate ed esaminate alla luce della citata del. ART 154/19 e della delibera n. 49/2015 del 22 giugno 2015, che essa ha sostituito, mentre si rinvia alle precedenti edizioni del Rapporto per una disamina puntuale dei contenuti di detti provvedimenti.

In relazione al servizio di taxi, è proseguita l'attività consultiva dell'Autorità, che ha reso nuovi pareri ai Comuni richiedenti.

Non da ultimo, avuto riguardo agli effetti della diffusione del Covid-19 sul settore del TPL, si è resa necessaria, per l'Autorità, una riflessione sulla gestione economica dei contratti di servizio vigenti durante la pandemia e sulle modalità di applicazione nel contesto emergenziale delle proprie disposizioni regolatorie. In tale contesto si inserisce anche l'avvio del procedimento inerente alla revisione della misura 12 dell'Allegato A della già menzionata del. ART 154/2019. Al riguardo, con delibera n. 59/2021 del 6 maggio 2021, è stata indetta la consultazione pubblica sul testo modificato della misura 12, conclusasi il 14 giugno 2021, e con delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021 si è concluso il relativo procedimento.

Le tematiche sopra sinteticamente introdotte sono trattate partitamente nei paragrafi che seguono.

3.1 Il monitoraggio sull'applicazione della regolazione in materia di servizi di trasporto pubblico nazionale, regionale e locale

Si è detto nelle precedenti edizioni del Rapporto annuale che le attività dell'Autorità attinenti alla regolazione dei servizi di trasporto pubblico poggiano su quattro atti di regolazione i cui contenuti sono sintetizzati di seguito (Box 5).

Box 5. Gli atti fondamentali della regolazione dei servizi

1. **Definizione degli ambiti di servizio pubblico**. Attività che precede l'affidamento dei servizi, a partire dalla stima della domanda effettiva, potenziale e debole, e dall'analisi dell'offerta di trasporto attuale e programmata, all'individuazione degli OSP e dei relativi mezzi di copertura finanziaria, nonché del sistema tariffario, fino ad arrivare al dimensionamento ottimale dei lotti da affidare (delibera n. 48/2017 del 3 aprile 2017).
2. **Preparazione e svolgimento degli affidamenti**. Attività attinenti all'avvio delle procedure di affidamento (ad es. individuazione dei beni strumentali e delle caratteristiche del servizio da affidare), al loro svolgimento (ad es. messa a disposizione di un set minimo di informazioni; in caso di gara, condizioni di partecipazione e clausola sociale) ed all'esecuzione del contratto di servizio (es. modalità di monitoraggio e rendicontazione del servizio) (dell. ART 154/2019 e 22/2019 citate).
3. **Efficienza della gestione dei contratti di servizio (CdS) in ambito ferroviario**. Individuazione dei criteri per la predisposizione dei PEF e, in caso di affidamento diretto o *in house*, del piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (PRO); previsione degli obblighi di rendicontazione da inserire nei contratti di servizio e di quelli di separazione contabile e contabilità regolatoria che gravano in capo alle imprese affidatarie (delibera n. 120/2018 del 5 dicembre 2018).
4. **Condizioni minime di qualità dei servizi connotati da OSP** da inserire nei CdS tra ente affidante e impresa affidataria. Nei contratti devono essere previsti appositi indicatori di misurazione in relazione agli obiettivi da conseguire, livelli di qualità e conseguenti penali in caso di inadempimento, con riferimento all'offerta di posti, alla regolarità e puntualità del servizio, all'informazione all'utenza, all'accessibilità commerciale, alla pulizia e al comfort dei mezzi di trasporto, all'accessibilità e alla sicurezza del viaggio (per l'ambito ferroviario, delibera n. 16/2018 del 9 2 febbraio 2018 e per quello marittimo, delibera n. 96/2018 del 4 ottobre 2018).

In relazione alla corretta applicazione di tali misure, nel periodo di riferimento l'Autorità ha condotto un'attività di monitoraggio i cui esiti sono descritti di seguito.

Propedeutica all'attività di monitoraggio è la ricognizione degli atti o delle procedure che rientrano nell'ambito delle delibere da monitorare, che è stata svolta in riferimento alle diverse modalità di trasporto. Le tabelle che seguono presentano una sintesi dei contratti di servizio vigenti negli ambiti ferroviario (Tabella 4) e marittimo (Tabella 5).

Tabella 4. Contratti di servizio in vigore aventi ad oggetto servizi di trasporto ferroviario passeggeri

Ente Affidante	Impresa Ferroviaria	Scadenza
Regione Abruzzo	Trenitalia	31.12.2023
	TUA - Società Unica Abruzzese di Trasporto	31.12.2027
Regione Basilicata	Trenitalia	31.12.2023
	FAL - Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2023
Provincia Bolzano	Trenitalia	31.12.2024
	SAD - Trasporto Locale	31.12.2024
Regione Calabria	Trenitalia	31.12.2032
	FdC - Ferrovie della Calabria	31.12.2020 (1)
Regione Campania	Trenitalia	31.12.2033
	EAV - Ente Autonomo Volturno	31.12.2025
Regione Emilia-Romagna	TrenitaliaTPER	31.12.2041
Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia	Trenitalia	31.12.2020 (2)
	FUC - Ferrovie Udine Cividale	31.12.2020 (2)
Regione Lazio	Trenitalia	31.12.2032
	ATAC	25.05.2019 (2)
Regione Liguria	Trenitalia	31.12.2032
	AMT (Genova-Casella)	15.04.2025
Regione Lombardia	ATI ATM-Trenord (Linea S5)	31.12.2020 (1)
	Trenord	31.12.2020 (1)
Regione Marche	Trenitalia	31.12.2033
Regione Molise	Trenitalia	31.12.2023
Regione Piemonte	Trenitalia (servizi regionali)	31.12.2020 (2)
	Trenitalia (SFM)	31.12.2035
	BLS	10.12.2022
Regione Puglia	Trenitalia	31.12.2032
	FdG - Ferrovie del Gargano	31.12.2021
	Ferrotramviaria	31.12.2021
	FSE - Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici	31.12.2021
	FAL - Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2021
Regione Autonoma della Sardegna	Trenitalia	31.12.2025
	ARST	31.12.2021 (2)
Regione Siciliana	Trenitalia	31.12.2026
Regione Toscana	Trenitalia	30.11.2034
	TFT - Trasporto Ferroviario Toscano	31.12.2023
Provincia Autonoma di Trento	Trenitalia	31.12.2024
	Trentino Trasporti	30.06.2024
Regione Umbria	Trenitalia	31.12.2032
	Busitalia	30.06.2020 (1)
Regione Autonoma Valle D'Aosta	Trenitalia	13.12.2025
MIMS (ex MIT)	Trenitalia (Media-Lunga Percorrenza)	31.12.2026
Regione del Veneto	Trenitalia	31.12.2032
	Sistemi Territoriali	31.12.2022

Fonte: ART. Note: (1) contratti oggetto di proroga al 31.12.2021 ai sensi dell'art. 92 comma 4-ter del d.l. 18/2020 come modificato dalla legge di conversione; (2) contratti oggetto di prosecuzione in continuità nelle more dell'avvio del nuovo servizio.

Tabella 5. Contratti di servizio in vigore aventi ad oggetto servizi di trasporto marittimo di interesse nazionale e regionale

Ente Affidante	Ambito territoriale	Impresa di Navigazione	Scadenza
Regione Campania	Procida, Ischia, Capri	Caremar S.p.A.	15.07.2024
	Ischia, Procida, Pozzuoli (notturno)	Medmar Navi S.p.A.	31.03.2022
Regione Lazio	Pontine	Laziomar S.p.A.	15.01.2024
Regione Autonoma della Sardegna	Asinara	Delcomar S.r.l.	22.11.2021
	San Pietro, La Maddalena	Delcomar S.r.l.	31.03.2022
	La Maddalena (notturno)	Delcomar S.r.l.	31.03.2022
	San Pietro (notturno)	Ensamar S.r.l.	31.03.2022
Regione Siciliana	Eolie	Caronte & Tourist Isole Minori S.p.A.	31.12.2020(1)
	Egadi	Caronte & Tourist Isole Minori S.p.A.	31.12.2020(1)
	Ustica	Caronte & Tourist Isole Minori S.p.A.	31.12.2020(1)
	Ustica	Liberty Lines S.p.A.	31.12.2020(1)
	Pantelleria	Liberty Lines S.p.A.	31.12.2020(1)
	Pelagie	Liberty Lines S.p.A.	31.12.2020(1)
	Pelagie	Liberty Lines S.p.A.	31.12.2020(1)
	Eolie	Liberty Lines S.p.A.	31.12.2020(1)
	Egadi	Liberty Lines S.p.A.	31.12.2020(1)
	Pantelleria	Traghetti delle Isole S.p.A.	31.12.2020(1)
	Pelagie	Traghetti delle Isole S.p.A.	31.12.2020(1)
regione Toscana	Arcipelago toscano	Toremar S.p.A.	31.12.2023
MIMS (ex MIT)	Sardegna, Sicilia, Tremiti	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.	17.07.2020(2)
	Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria	Società di Navigazione Siciliana S.p.A.	10.04.2028

Fonte: ART. Note: (1) proroga in via di definizione ai sensi del comma 4-ter, art. 92, legge 27/2019; (2) contratti oggetto di proroga sino all'avvio dei nuovi servizi.

Per quanto attiene al trasporto su strada, la ricognizione dei contratti di servizio è stata effettuata presso tutte le città metropolitane e i capoluoghi di regione al fine di verificare lo stato degli affidamenti che risultano attualmente in proroga.

3.1.1 Le verifiche del mercato nel settore marittimo

Conformemente al regolamento (CEE) 3577/1992 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), a differenza di quanto avviene con riferimento ad altre modalità (ad es. il trasporto su strada), l'affidamento con gara costituisce un'ipotesi residuale ed è sempre necessario svolgere una "verifica di mercato" in ordine all'eventuale interesse da parte degli operatori ad offrire, in regime di libero mercato e senza compensazioni, un servizio pubblico tale da garantire il soddisfacimento delle esigenze definite dal soggetto competente[34]. Le relative attività sono oggetto della misura 2 della del. ART 22/2019 citata, recante la rubrica "procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara".

In particolare, la misura 2 della del. ART 22/19 prevede che la consultazione degli operatori sia preceduta dalla notifica all'Autorità dei tempi della procedura, corredata dalla documentazione che sarà messa a disposizione in merito alle esigenze di servizio pubblico rilevate *"tenendo conto della necessità di garantire, al tempo stesso, un uso efficiente delle risorse pubbliche e la libertà degli scambi nel settore marittimo; nella*

[34] Comunicazione della Commissione europea sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) [COM(2014) 232 *fin* del 22 aprile 2014]. Punto 5.3.1: "*Gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico e concludere contratti di servizio pubblico solo se hanno appurato, per ognuna delle rotte in questione, che i servizi di trasporto regolare risulterebbero inadeguati (cioè non sarebbero prestati nella misura o alle condizioni definite appropriate dalle autorità pubbliche) qualora la loro fornitura fosse lasciata alle sole forze di mercato*".

relazione è data altresì evidenza della disponibilità degli approdi per i diversi operatori coinvolti nella procedura di verifica di mercato e di eventuali vincoli di capacità".

Box 6. Le finalità e le fasi *ex* del. ART 22/2019

Le misure regolatorie contenute nella del. ART 22/2019 disciplinano lo svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale, sia di interesse regionale e locale, anche esercito unitamente al trasporto merci. Esse trovano applicazione, salvo ove diversamente disposto e con opportune differenziazioni, per gli affidamenti sia in concessione sia in appalto. Le misure sono riconducibili a tre fasi distinte:

1. **fase propedeutica all'avvio delle procedure**: definizione delle esigenze di servizio pubblico attraverso analisi *on desk* della domanda attuale e potenziale; indagini e/o simulazioni, sentiti gli utenti dei servizi di trasporto anche attraverso le associazioni dei consumatori, per individuare una o più relazioni origine-destinazione che richiedono servizi di trasporto marittimo; consultazione degli operatori di mercato finalizzata a verificare la disponibilità allo svolgimento del servizio in libero mercato (verifica del mercato); individuazione dello strumento di intervento tra quelli previsti dalla normativa vigente che risulti meno restrittivo della libertà di scambi nel settore; obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile;
2. **fase di affidamento**: informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara, requisiti di partecipazione, criteri di aggiudicazione, criteri di calcolo del corrispettivo a base d'asta e redazione del PEF dell'ente affidante, criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione, determinazione del margine di utile ragionevole, PEF dei concorrenti, termine per la presentazione delle offerte, criteri di nomina delle commissioni giudicatrici e condizioni di trasferimento del personale;
3. **fase esecutiva del contratto**: definizione dello schema e della durata del contratto di servizio; monitoraggio delle prestazioni contrattuali e relativa rendicontazione; meccanismi e condizioni di verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario.

Nel caso in cui dalla consultazione emerga l'impossibilità di coprire per intero il servizio in assenza di compensazione, l'ente affidante è tenuto a pubblicare un avviso recante la richiesta agli armatori di manifestare il proprio eventuale interesse all'esercizio del servizio in regime di OSP c.d. "orizzontali". L'Autorità è, a sua volta, tenuta ad esprimersi in merito alla conformità della procedura a quanto previsto dalla del. ART 22/19 entro 45 giorni dal ricevimento della relazione sugli esiti della stessa e salvo sospensione dei termini.

3.1.1.1 I servizi di cabotaggio marittimo per la continuità territoriale con le isole maggiori

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha valutato positivamente la verifica di mercato svolta dal MIMS in relazione al servizio di cabotaggio marittimo misto passeggeri-merci con le isole maggiori e le isole Tremiti, affidato con la convenzione n. 54 del 18 luglio 2012 tra l'allora MIT e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (parere n. 1/2021 dell'8 gennaio 2021)[35].

Più specificamente, sulla base del contributo fornito dagli operatori il MIMS ha individuato gli strumenti atti a garantire la continuità territoriale, che sono descritti nella relazione sugli esiti della verifica e rappresentati sinteticamente nella Tabella 6 con riferimento a ciascuno dei collegamenti originariamente oggetto della convenzione di cui sopra. Per tali collegamenti, la presenza consolidata di operatori in concorrenza e il loro dichiarato interesse ad assicurare adeguati livelli di servizio anche per il futuro, ha consentito di pervenire ad una liberalizzazione di 4 delle 10 linee precedentemente sovvenzionate dallo Stato (Napoli-Palermo, Ravenna-Brindisi-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia-Arbatax) potendosi, per esse, ritenere esaurite le condizioni di fallimento di mercato sulla base delle quali gli enti interessati avevano precedentemente erogato compensazioni a copertura degli OSP[36].

[35] Alla scadenza, nel luglio 2020, l'efficacia della Convenzione era stata prorogata, da ultimo, con il decreto-legge 1 aprile 2021, n. 45, recante "*Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia*", che ne ha previsto l'applicazione per il tempo strettamente necessario a consentire la conclusione delle procedure bandite per l'imposizione di OSP e per l'aggiudicazione dei contratti di servizio, e comunque non oltre la data del 31 maggio 2021. Allo scadere del termine, la convenzione può essere prorogata di trenta giorni con decreto adottato d'intesa tra MIMS e MEF.

[36] Si è invece optato per l'affidamento mediante gara per le tratte Cagliari-Napoli, Cagliari-Palermo, Genova-Porto Torres (solo nel periodo invernale), Civitavecchia-Cagliari-Arbatax e Termoli-Tremiti. Per il collegamento Civitavecchia-Olbia è stata infine prevista l'imposizione di OSP orizzontali.

Tabella 6. Esiti della verifica del mercato condotta dal MIMS per i collegamenti marittimi con le isole maggiori e le Tremiti

Collegamenti		Convenzione MIT-CIN 2012-2020		Esiti verifica del mercato	
		Stagionalità	Regime	Stagionalità	Regime
1	Napoli-Palermo (Ro-Pax)	Ottobre-maggio	Convenzione	Annuale	**Libero mercato** (dal 1° dicembre 2020)
		Giugno-settembre	Libero mercato		
2	Ravenna-Brindisi-Catania (Ro-Ro)	Annuale	Convenzione	Annuale	**Libero mercato** (dal 1° dicembre 2020)
3	Livorno-Cagliari (Ro-Ro)	Annuale	Convenzione	Annuale	**Libero mercato** (dal 1° dicembre 2020)
4	Genova-Olbia-Arbatax (Ro-Pax)	Annuale	Convenzione	Annuale	**Libero mercato** (dal 21 dicembre 2020)
5	Civitavecchia-Olbia (Ro-Pax)	Ottobre-maggio	Convenzione	Annuale	**OSP orizzontali**
		Giugno-settembre	Libero mercato		
6	Napoli-Cagliari (Ro-Pax)	Annuale	Convenzione	Annuale	**Contratto di servizio**
7	Palermo-Cagliari (Ro-Pax)	Annuale	Convenzione	Annuale	**Contratto di servizio**
8	Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	Ottobre-maggio	Convenzione	Invernale	**Contratto di servizio**
		Giugno-settembre	Libero mercato	Estiva	**Libero mercato**
9	Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	Annuale	Convenzione	Annuale	**Contratto di servizio**
10	Termoli-Tremiti (Ro-Pax)	Annuale	Convenzione	Annuale	**Contratto di servizio**

Fonte: ART

3.1.1.2 I servizi di cabotaggio marittimo di interesse regionale e locale

Nel periodo di riferimento sono state, altresì, monitorate le attività di verifica del mercato avviate per servizi di collegamento marittimo con mezzi veloci sulla tratta Messina-Reggio Calabria, di competenza del MIMS, e per quelli di collegamento con le isole minori siciliane con mezzi navali Ro-Ro e/o unità veloci, di competenza della regione Sicilia. In entrambi i casi i soggetti competenti hanno comunicato all'Autorità i termini di avvio e conclusione della consultazione e trasmesso contestualmente la documentazione da mettere a disposizione degli operatori. Essi hanno quindi pubblicato la documentazione consistente, in entrambi i casi, in una relazione contenente le informazioni in merito alle esigenze di servizio pubblico rilevate e in un questionario. Il ministero e la regione hanno, d'altra parte, ritenuto di unificare le fasi di verifica del mercato e di richiesta di manifestazione di interesse per OSP orizzontali.

Sia la regione Sicilia sia il MIMS hanno trasmesso le relazioni sugli esiti delle verifiche del mercato. In entrambi i casi non sono emerse evidenze tali da consentire ai soggetti competenti di aprire il mercato; pertanto, sia la regione che il ministero hanno individuato l'affidamento tramite gara con stipula di contratti di servizio quale strumento per la soddisfazione delle esigenze di domanda rilevate. L'Autorità ha espresso i relativi pareri di conformità, accompagnati da raccomandazioni attinenti, in entrambi i casi, a quanto segue:

i) nei contratti di prossima stipula, prevedere obblighi in capo alle imprese di navigazione aggiudicatarie di rilevare e trasmettere periodicamente i dati che possano supportare le future analisi e scelte del soggetto competente (ad esempio, dati di frequentazione dei servizi), e utili ad aggiornare le stime della domanda e a valutare le esigenze degli utenti anche a seguito dell'evoluzione dell'emergenza pandemica, nonché dati puntuali sui ricavi da traffico, per raccogliere elementi idonei a individuare la curva di redditività nei diversi periodi dell'anno e fasce orarie della giornata;
ii) monitorare l'evoluzione delle esigenze di mobilità degli utenti, con particolare riferimento ai cambiamenti nelle abitudini di mobilità che potrebbero emergere nello scenario *post*-pandemico, anche tramite l'effettuazione di indagini trasportistiche che rilevino le preferenze degli utenti, tra le quali la disponibilità a pagare: elementi tutti ritenuti utili in caso di revisione del sistema tariffario e di progettazione di eventuali integrazioni con altre modalità di trasporto, nonché in caso di valutazioni in merito all'imposizione di un regime di OSP orizzontali e all'adozione di sussidi diretti alla domanda (rispettivamente, pareri n. 12/2021 del 17 giugno 2021 e 13/2021 del 15 luglio 2021).

3.1.2 Gli ambiti, i lotti di affidamento, il finanziamento degli OSP e le tariffe

Come detto, le attività riconducibili all'applicazione della del. ART 48/2017, si collocano nella fase di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto e non si riferiscono al singolo affidamento, bensì all'insieme dei servizi ricadenti nel bacino di mobilità di competenza dell'ente. In proposito, l'Autorità ha individuato una metodologia che, muovendo dalle analisi della domanda e dalla progettazione dell'offerta di trasporto, consente di pervenire alla definizione degli OSP e delle relative modalità di finanziamento, nonché al disegno dei lotti di affidamento. Il parere rilasciato dall'Autorità, che riguarda principalmente gli OSP e la perimetrazione dei lotti di affidamento, discende da un'istruttoria che tiene in considerazione la metodologia applicata dal soggetto competente per valutare la solidità delle conclusioni dell'ente ed è correlata anche ad analisi basate su evidenze quantitative.

Box 7. Le finalità e le fasi *ex* del. ART 48/2017

Come riferito nelle precedenti edizioni del Rapporto annuale, le misure di regolazione contenute nella del. ART 48/2017 disciplinano la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento. Il soggetto competente suddivide il bacino di mobilità in uno o più ambiti di servizio pubblico, individuando infine i lotti per le procedure di affidamento. Lo sviluppo di tale procedura si basa su fasi successive di analisi della domanda (anche potenziale) e dell'offerta, di determinazione dei servizi da assoggettare a OSP, e di individuazione delle relative forme di copertura finanziaria, di definizione delle tariffe e delle modalità di aggiornamento attraverso il metodo del *price cap*, nonché di perimetrazione dei lotti di affidamento sulla base di criteri trasportistici e di economicità, contendibilità ed efficienza dell'azione amministrativa.

L'applicazione della metodologia disciplinata dalla del. ART 48/2017 consente di pervenire a configurazioni di lotti diverse dai perimetri storici di affidamento e di esplorare alternative di finanziamento dei servizi OSP, attraverso un approccio basato sui dati e le evidenze.

Si osservi che la del. ART 48/2017 prevede un ambito di applicazione diverso a seconda della modalità di servizio di trasporto: per i servizi diversi da quelli ferroviari "*le Misure 1, 2, 3 (escluso il punto 3.2), e 4 costituiscono un supporto metodologico che l'Autorità mette a disposizione delle amministrazioni pubbliche competenti ai fini della individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli. Tali Misure riguardano attività di programmazione successive all'entrata in vigore delle stesse*". Invece, "*i criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe (Misura 5) e per la determinazione dei lotti di gara (Misura 6) si applicano a tutte le modalità di trasporto*". Inoltre, le misure 4.11 e 6.2 prevedono che i soggetti competenti producano una relazione nella quale illustrano e motivano "*le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico […] ed i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare*". La relazione deve essere "*preventivamente trasmessa all'Autorità per l'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni dal ricevimento della medesima, decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter*".

Nel periodo di riferimento, coincidente con la gestione emergenziale dei servizi in conseguenza della pandemia da Covid-19, le procedure per nuovi affidamenti hanno subito rallentamenti.

Sono tuttavia, proseguite le attività di definizione degli ambiti da parte degli enti interessati e l'Autorità ha avviato le relative istruttorie, delle quali tre si sono concluse con rilascio dei rispettivi pareri, mentre altre sono in corso al momento della redazione del presente Rapporto. Un primo parere favorevole ha riguardato la suddivisione del bacino regionale di mobilità della regione Friuli-Venezia Giulia in tre lotti dei quali uno automobilistico e affidato con gara nel 2019, e due ferroviari da affidare direttamente. Di quest'ultimi, uno è relativo ai servizi su rete interconnessa, mentre l'altro ha ad oggetto il trasporto ferroviario regionale su rete nazionale e comprende servizi indivisi dei quali è previsto il passaggio di competenze dal MIMS alla regione (parere n. 3/2021 del 27 gennaio 2021).

Un secondo parere favorevole è stato espresso in riferimento alla scelta della regione Basilicata di individuare, per i servizi di trasporto automobilistico urbani ed extraurbani, cinque lotti di gara di varie dimensioni, alcuni dei quali comprendenti servizi sia urbani che extraurbani (parere n. 6/2021 del 25 marzo 2021).

Un terzo parere favorevole è stato espresso in relazione alla scelta della provincia di Lecce di individuare due lotti di affidamento: l'uno comprendente la totalità dei servizi di TPL extraurbano e i servizi urbani c.d. "minori", da affidare con procedura aperta, e l'altro comprendente i servizi di TPL urbano del comune di Lecce da affidare ad una società *in house* (parere n. 7/2021 del 6 maggio 2021).

I pareri hanno tenuto conto della capacità delle amministrazioni di riconfigurare gli assetti delle reti e la perimetrazione dei lotti in funzione di apposite evidenze relative alla domanda e offerta dei servizi, anche in discontinuità con scelte del passato.

Allo stesso tempo, considerando l'evoluzione in corso dei fabbisogni e dei comportamenti di mobilità, che seguirà anche alla pandemia da Covid-19, sono state fornite indicazioni volte a:

i) impegnare le amministrazioni ad effettuare rilevazioni sistematiche dei dati di domanda effettiva e potenziale attraverso appositi studi trasportistici e indagini, anche di tipo *stated preferences,* al fine di rivedere nel tempo la configurazione dei servizi;
ii) monitorare gli effetti delle scelte di programmazione dei servizi e di configurazione dei lotti attraverso la rilevazione di appositi indicatori, quali la quota modale di ciascun servizio, la variazione dei passeggeri trasportati, il *load factor* e il coefficiente di redditività delle linee (o tasso di copertura dei costi);
iii) valutare l'evoluzione delle forme di mobilità, anche concorrenti con i servizi di trasporto pubblico, per verificare nel tempo l'efficacia delle scelte di assetto dei servizi adottati;
iv) verificare nel tempo l'adeguatezza dei sistemi tariffari, anche in relazione alla disponibilità a pagare dell'utenza e l'applicazione di meccanismi di aggiornamento del tipo *price-cap*, correlati al raggiungimento di predefiniti obiettivi di qualità del servizio.

Non è stato possibile esprimere un parere nei casi in cui le scelte di perimetrazione dei lotti sono risultate precedenti alla adozione della delibera n. 48/2017; gli elementi di informazione riguardanti i lotti e i processi di pianificazione e programmazione forniti dagli enti territoriali sono stati (o saranno), tuttavia, utilizzati nel corso delle successive istruttorie relative all'applicazione delle delibere in materia di affidamento dei servizi e, per il settore ferroviario, di efficienza delle gestioni (v. *infra*). In particolare:

- la provincia autonoma di Bolzano ha individuato dieci lotti di servizio di trasporto extraurbano da affidare tramite procedura competitiva, ed un ulteriore lotto, relativo alla rete principale c.d. "ecosostenibile", anch'esso relativo a servizi extraurbani (in particolare nei territori dei comuni di Bolzano, Merano e Laives), da affidare *in house*;
- la regione Puglia ha individuato cinque lotti per il trasporto via ferrovia: uno per ciascuna delle reti presenti sul territorio ed uno relativo ai servizi ferroviari su rete nazionale, affidato direttamente a Trenitalia (2018-2032).

Infine, è attualmente in corso l'istruttoria relativa all'individuazione dei lotti relativi al servizio ferroviario della regione Lombardia, e sono state oggetto di prime analisi la perimetrazione dei lotti per i servizi di TPL della provincia di Taranto e della regione Piemonte.

Il monitoraggio dell'applicazione della delibera n. 48/2017 ha consentito di rilevare altresì alcune criticità relativamente alle fasi di pianificazione e programmazione dei servizi propedeutiche all'affidamento degli stessi. Così, la configurazione non sempre ottimale delle reti e degli ambiti territoriali di gestione dei servizi risulta più in continuità con scelte passate e e/o con le risorse finanziarie disponibili che – come previsto dal provvedimento dell'Autorità – determinata in funzione dei fabbisogni di mobilità effettivi e potenziali della popolazione di riferimento. Inoltre, i dati e le indagini di mobilità sottostanti agli atti di pianificazione e programmazione spesso non sono aggiornati, e in alcuni casi assai risalenti. Prevale, infine, tra le opzioni di finanziamento dei servizi, quella della contribuzione pubblica con una forte dipendenza dal Fondo Nazionale Trasporti, mentre i ricavi da tariffa hanno un peso ancora modesto nella copertura dei costi dei servizi.

3.1.3 Gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri

Si è accennato che i contratti di servizio in scadenza sono stati oggetto, nella maggior parte dei casi, di proroghe emergenziali. Ciononostante, sono state avviate di recente talune procedure di affidamento, previa perimetrazione dei relativi lotti, già richiamate nella sezione precedente. In particolare, in relazione ai servizi di trasporto su strada, l'Autorità ha formulato osservazioni su tre relazioni di affidamento trasmesse dagli enti interessati nei termini di cui alla delibera n. 154/2019 riguardanti, rispettivamente, i servizi di competenza della provincia autonoma di Bolzano, della regione Basilicata e della provincia di Lecce. L'analisi delle richiamate relazioni di affidamento ha interessato, in particolare, i seguenti temi che si sono rilevati come i più critici:

- la disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, con specifico riferimento alle condizioni quali-quantitative di messa a disposizione del materiale rotabile, dei beni immobili (autostazioni, depositi, officine, aree di interscambio) e degli apparati *software/hardware* funzionali allo svolgimento dei servizi;
- le modalità di identificazione del personale da trasferire dal gestore uscente al nuovo affidatario e le relative condizioni di subentro, nel rispetto delle disposizioni normative vigenti;
- i requisiti, di natura economico-finanziaria e tecnica, definiti ai fini dell'ammissione alla procedura di affidamento degli operatori economici interessati, anche in relazione ai diversi regimi di aggregazione previsti dalla disciplina;
- gli aspetti qualitativi del servizio da affidare e i contenuti del Piano di Accesso al Dato;
- i criteri adottati per definire il PEF simulato, predisposto dall'ente affidante al fine di individuare il corrispettivo da porre a base d'asta nell'ambito della procedura di aggiudicazione dei servizi interessati.

Le analisi hanno portato l'Autorità a formulare osservazioni sulle singole procedure volte a superare le criticità rilevate e, ove necessario ed opportuno, a richiedere un'adeguata integrazione della relazione di affidamento nonché, eventualmente, della correlata documentazione di gara.

Infine, nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi su strada ancora in corso al momento della redazione del presente Rapporto, risultano avviate nel mese di gennaio 2021 le consultazioni, prodromiche alle procedure di cui alla misura 4 della delibera n. 154/2019, dei servizi di TPL extraurbani e comunali nei comuni diversi da Roma Capitale della regione Lazio. Risultano, inoltre, in corso l'analisi delle relazioni di affidamento dei servizi di TPL di competenza della provincia della Spezia da affidare *in house* all'attuale *incumbent* ATC Esercizio S.p.A. e dei servizi extraurbani relativi al cosiddetto "lotto ecosostenibile" della provincia autonoma di Bolzano da affidare *in house* a SASA S.p.A.

Box 8. La relazione di affidamento prevista dalla del. ART 154/2019

La relazione di affidamento consente all'Autorità di verificare la corretta applicazione delle misure regolatorie previste dalla del. ART 154/2019 ed è funzionale a garantire la trasparenza delle scelte operate dall'ente affidante. Allo stesso tempo, essa può costituire per i destinatari uno strumento per migliorare la gestione dei contratti di servizio e ridurre le asimmetrie informative tra enti affidanti, gestori uscenti e (nuove) imprese affidatarie, che possono compromettere l'effettiva contendibilità delle procedure di gara. I contenuti specifici della relazione dipendono in larga misura dagli esiti della procedura di consultazione degli *stakeholders* (misura 4) e dalle modalità di affidamento scelte dall'ente preposto, presentandosi più articolati nel caso di procedure competitive rispetto a quelli dell'affidamento diretto o *in house*: in quest'ultimo caso, i contenuti sono ulteriormente semplificati ove risulti affidatario il gestore uscente, in particolare avuto riguardo alla disciplina dei beni strumentali ed al trasferimento del personale.

Per quanto attiene agli affidamenti dei servizi ferroviari, rileva, nel periodo di riferimento, la procedura di affidamento *in house* del servizio di trasporto pubblico su rete regionale della Campania, avvenuto a fine 2020 a favore della società EAV. Si tratta di una procedura avviata anteriormente all'adozione della del. ART 154/2019 e, pertanto, rientrante nel perimetro regolatorio della del. ART 49/2015.

Sulle restanti procedure di affidamento del trasporto ferroviario ancora in corso al momento della redazione del presente Rapporto, e ricadenti nell'ambito applicativo della del. 154/2019, rilevano la procedura di affidamento tramite gara dei servizi su rete regionale di competenza di Infrastrutture Venete s.r.l., l'affidamento *in house* dei servizi sulle reti isolate Roma-Lido e Roma-Viterbo della regione Lazio la cui consultazione è stata condotta nel mese di luglio 2021, l'affidamento diretto a FSE. per i servizi della regione Puglia, e l'affidamento diretto a Trenord S.r.l. relativamente al servizio regionale lombardo. Per questi ultimi tre affidamenti, anche in considerazione dello stato di avanzamento delle relative procedure, non risultano ancora predisposte le relative relazioni di affidamento.

Infine, in tema di affidamenti, l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) ha consultato l'Autorità sullo schema di linee guida recante "Indicazioni in materia di affidamenti *in house* di contratti aventi ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza ai sensi dell'articolo 192, comma 2, del citato d.l.gs 50/2016. Nel dare riscontro ai singoli quesiti posti dall'ANAC ci si è soffermati, in particolare, sulla compatibilità con la regolazione adottata dall'Autorità degli obblighi di motivazione della scelta di affidamento *in house* (parere n. 14/2021 del 15 luglio 2021).

3.1.4 L'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale

Il terzo dei pilastri sopra richiamati è quello che attiene alla determinazione dei parametri per il perseguimento da parte degli enti affidanti di obiettivi di efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, regolato con la del. ART 120/2018 che definisce i relativi criteri, procedure e metodologie. Le misure prevedono altresì l'applicazione di misure di contabilità regolatoria e separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività.

Box 9. Le finalità e le fasi *ex* del. ART 120/2018

La del. ART 120/2018 è finalizzata all'efficienza delle gestioni, alla trasparenza, all'assenza di sussidi incrociati e all'accessibilità alle informazioni pertinenti, anche al fine di assicurare un'adeguata commisurazione dei corrispettivi e delle compensazioni, introducendo specifici strumenti finalizzati al perseguimento del progressivo efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale quali il PRO, da redigere in caso di affidamenti diretti/*in house*, il *set* minimo di indicatori di efficienza ed efficacia (KPI), nonché gli schemi di contabilità regolatoria. Con riferimento a tali strumenti, la del. ART 120/2018 prevede, in particolare, le seguenti fasi:

1. al fine di redigere PRO e PEF, l'ente affidante richiede all'Autorità i parametri di efficienza pertinenti al contratto di servizio;

2. l'Autorità provvede a trasmettere i parametri richiesti entro quindici giorni dal ricevimento della richiesta (salvo sospensioni sino a un massimo di sessanta giorni);

3. l'ente affidante, prima della stipula del contratto di servizio (e in caso di aggiornamento, revisione o atto aggiuntivo) trasmette all'Autorità, in caso di affidamento diretto/*in house* di servizi ferroviari regionali eserciti su rete interconnessa, il PRO e il PEF o il solo PEF simulato qualora opti per l'affidamento con procedura concorsuale, in un tempo utile a consentire all'Autorità di formulare eventuali osservazioni entro 45 giorni dal relativo ricevimento;

4. l'impresa ferroviaria, operante sia su rete interconnessa sia su rete isolata, predispone, entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, la contabilità regolatoria utilizzando i *format* resi disponibili dall'Autorità con modalità telematiche.

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, l'Autorità ha elaborato i parametri di efficienza a favore delle richiedenti regioni Friuli-Venezia Giulia, Lombardia, Veneto, Puglia (FSE) e Agenzia della Mobilità Piemontese. Tra gli enti affidanti che avevano richiesto in precedenza i parametri di efficienza, due di essi (regione Campania per EAV e regione Puglia per FdG e Ferrotramviaria) hanno predisposto e trasmesso all'Autorità il PEF e il Piano di Raggiungimento degli Obiettivi regolatori (PRO); tra questi, al momento della redazione del presente Rapporto, la Campania ha provveduto a stipulare il contratto di servizio.

3.1.5 La qualità dei servizi di trasporto

3.1.5.1 Il trasporto passeggeri via ferrovia

Venendo all'ultimo dei quattro principali atti sui quali poggia l'attività di regolazione dell'Autorità, si è detto che la del. ART 16/2018 – il primo dei due provvedimenti sin qui adottati in materia di definizione delle condizioni minime di qualità dei servizi (di seguito CMQ) – definisce quali siano le specifiche CMQ da prevedere nei contratti di servizio relativi agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico ferroviario. Tali misure rendono omogenei i profili qualitativi delle prestazioni e delle forniture da inserire nei contratti di servizio, la relativa struttura delle penali ed i caratteri del sistema di monitoraggio da parte dell'ente affidante. D'altra parte, essendo strutturate come livelli minimi, nella definizione dei valori da attribuire a indici e KPI, le CMQ possono essere adeguate alle specificità ed esigenze del sistema di TPL interessato. Inoltre, è possibile introdurre indicatori ulteriori rispetto a quelli già individuati o, pur mantenendo i medesimi indicatori, con *target* maggiormente sfidanti.

Come più dettagliatamente illustrato nelle precedenti edizioni del Rapporto, le CMQ si riferiscono all'esperienza di viaggio degli utenti nel suo complesso e tutti gli aspetti della produzione e del servizio, nonché tutti i soggetti coinvolti (enti affidanti, imprese ferroviarie, gestori delle infrastrutture e delle stazioni). Oltre ad indicatori e standard, la del. ART 16/2018 prevede specifiche relazioni o piani che l'impresa affidataria e/o l'ente affidante sono, a seconda della fattispecie, tenuti a redigere e mantenere aggiornati per tutta la durata del contratto (ad es. piano operativo per l'accessibilità, piano di intervento servizi sostitutivi, piano di intervento per la vendita e l'informazione, ecc.). Tali documenti espongono informazioni operative e/o di programmazione rilevanti sia in relazione agli obiettivi di qualità definiti nel contratto di servizio, sia per il rispetto dei requisiti di trasparenza previsti dalle misure di regolazione. Il monitoraggio degli

adempimenti previsti dalle misure di regolazione consiste non solo in un'analisi ex *post* dei contratti di servizio, ma anche in una verifica *in itinere* del rispetto dei canoni di trasparenza sottesi all'aggiornamento dei dati periodici (ad esempio la consuntivazione delle performance annuali).

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, dieci sono i contratti di servizio oggetto di monitoraggio relativamente all'applicazione della del. ART 16/2018. In alcuni casi, il monitoraggio è proseguito dall'esercizio precedente (in particolare, con riferimento ai contratti stipulati nel 2018 dalle regioni Lazio, Umbria, Puglia e Sicilia e nel 2019 dalle regioni Calabria, Campania e Marche); in altri, esso è stato avviato più di recente, come è avvenuto per il contratto stipulato dalla Toscana nel 2019 e dalle regioni Piemonte (servizio SFM) e Campania (EAV) nel 2020. Quest'ultimo caso, in particolare, è relativo al primo contratto inerente ai servizi esercitati su un'infrastruttura ferroviaria regionale e rientrante nell'ambito applicativo della citata delibera.

Anche nel periodo di riferimento, nel complesso, l'analisi effettuata ha evidenziato un elevato livello di conformità generale a quanto previsto dalla del. ART 16/2018. Peraltro, il presidio sull'ottemperanza delle misure di trasparenza ha portato ad un allineamento e ad una maggior completezza delle informazioni rese disponibili sui siti internet sia da parte degli enti affidanti che da parte delle imprese ferroviarie, risultando marginali i casi nei quali si sono osservati ritardi negli aggiornamenti, per lo più in relazione a connessi ritardi procedimentali (ad es. ritardi nell'approvazione dei bilanci, eventuali approvazioni del Comitato tecnico di controllo del contratto di servizio, ecc.).

3.1.5.2 Il trasporto passeggeri via mare

Avuto riguardo ai servizi di trasporto marittimo, invece, come riferito nei paragrafi precedenti, nel periodo di riferimento del Rapporto risultano solo avviate le procedure aperte per l'affidamento in concessione dei servizi di cabotaggio con obblighi di servizio pubblico relativamente ai collegamenti Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, Termoli-Tremiti, Napoli-Cagliari-Palermo e Genova-Porto Torres. I documenti acclusi ai bandi di gara pubblicati dall'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa per conto del MIMS, richiamano l'applicazione della del. ART 96/2018, provvedimento che, come anticipato nel Box 5, reca misure in materia di condizioni di qualità da inserire nei contratti di servizio per il trasporto di passeggeri via mare.

3.2 La revisione della misura 12 della del. ART 154/2019

La misura 12 dell'Allegato A alla del. ART 154/2019 disciplina gli *"[o]bblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS di trasporto pubblico locale passeggeri su strada*".

Nel corso del 2020 l'Autorità ha avviato un procedimento per la revisione della misura 12 con riferimento ai contenuti e alle modalità di rendicontazione degli schemi di contabilità regolatoria ivi previsti, in particolare da parte delle imprese affidatarie plurisoggettive (c.d. "aggregate").

Tale procedimento si è reso necessario al fine di tenere conto del protrarsi degli effetti della pandemia sull'operatività del settore, stanti le esigenze manifestate sia dalle imprese affidatarie – alla luce dei mutamenti organizzativi e delle criticità amministrative del settore nel periodo emergenziale – sia dagli enti affidanti – in considerazione della necessità di garantire la messa a disposizione di adeguati dati contabili anche ai fini dell'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio – nel rispetto dei principi di proporzionalità e adeguatezza della regolazione in materia di separazione contabile.

Nell'ambito del suddetto procedimento, l'Autorità ha tenuto specifiche audizioni dei principali portatori d'interesse e indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione all'esito dei quali la revisione del testo della misura e delle correlate voci degli schemi e delle sezioni dell'Annesso 3 alla del. ART 154/2019 sono stati definitivamente approvati (del. ART 113/21). Gli aspetti modificati del riguardano in particolare:

- l'ambito applicativo, con riferimento a specifici *cluster* di perimetrazione delle imprese di TPL (anche aggregate) su cui ricadono gli obblighi di rendicontazione dei diversi schemi di contabilità regolatoria previsti;

- i contenuti degli schemi e delle sezioni di rendicontazione dei dati proposti in relazione a opportuni livelli di aggregazione/disaggregazione delle voci da prevedere (Annesso 3);
- le modalità di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali "indirette" e "generali" tramite appositi *driver*;
- le modalità e termini di trasmissione e "certificazione" degli schemi di contabilità regolatoria all'Autorità, ivi comprese le responsabilità poste in capo ai "soggetti aggreganti", ove presenti.

L'intervento regolatorio risponde alle esigenze manifestate dalle imprese affidatarie e dagli enti affidanti, adeguando i criteri di rendicontazione e i relativi schemi di contabilità attraverso la semplificazione e una maggiore rispondenza degli stessi alle caratteristiche del mercato, tenuto conto del perdurare degli effetti della pandemia sul settore interessato.

Per favorire la corretta applicazione degli schemi da parte delle imprese interessate, è stata prevista una fase di sperimentazione della nuova misura attraverso l'attivazione, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 ed il 30 giugno 2023, di un'apposita sezione del sito *web* istituzionale dell'Autorità, denominata "*Q&A – applicazione Misura 12*". Con le stesse finalità, saranno successivamente messe a disposizione sul sito *web* apposite "maschere" di imputazione e acquisizione diretta dei dati, supportate da una guida alla compilazione *on-line* e predisposto un apposito manuale di contabilità regolatoria per illustrare, a beneficio delle imprese interessate, le procedure operative per la predisposizione dei relativi schemi. Allo stesso fine, è stato predisposto un apposito allegato.

3.3 La gestione dei contratti di servizio in fase emergenziale e l'applicazione delle delibere nel nuovo contesto

Con riferimento alla gestione economica dei contratti di servizio vigenti e alle modalità di applicazione delle delibere in materia di trasporto pubblico passeggeri nel contesto della pandemia, il Coordinamento interregionale tecnico della Commissione Infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle regioni e province autonome ha chiesto specifiche indicazioni all'Autorità che sono state riscontrate all'esito delle relative indicazioni consiliari. In particolare, con l'obiettivo di evitare sovra-compensazioni, si è richiamata la necessità di implementare un procedimento di verifica dell'equilibrio tra contributi aggiuntivi ottenuti a vario titolo (ristoro per i mancati ricavi, CIG, compensazione per servizi aggiuntivi, ecc.) e costi effettivamente sostenuti (al netto dei c.d. costi cessanti) per l'adempimento degli OSP, segnalando che la verifica può essere realizzata in sede di consuntivazione annuale (e pluriennale) dei contratti di servizio, non appena disponibili i dati dei bilanci delle imprese affidatarie e del servizio erogato, in linea con quanto disposto dalla Commissione europea.

A tale fine, si è evidenziata l'opportunità dell'adozione di un conto economico consuntivo, contenente specifiche voci di dettaglio riferite all'emergenza Covid-19, che le imprese affidatarie devono predisporre e rendere disponibile agli enti affidanti. In particolare, in caso di imprese esercenti servizi sia a mercato che soggetti a OSP, o titolari di una pluralità di contratti di servizio, le poste economiche relative a ciascuna tipologia di attività dovranno essere rilevate separatamente, prevedendosi un'allocazione dei costi comuni ai diversi servizi in base a specifici *driver*, che nell'occasione dovranno essere opportunamente concertati e condivisi tra l'impresa affidataria e l'ente affidante interessati, con adeguata attestazione dei parametri di riferimento utilizzati.

In riferimento all'applicazione della regolazione vigente nel nuovo contesto emergenziale, sono state distinte le seguenti possibili casistiche:

- contratti di servizio direttamente interessati dall'applicazione delle delibere in quanto *ab origine* rientranti nel relativo ambito oggettivo/temporale di applicazione. In questa prima casistica rientrano i contratti oggetto di nuovo affidamento che dovranno tenere conto dell'evoluzione del settore e degli scenari *post*-pandemici, individuandone gli effetti di natura economica (variazione dei costi e dei ricavi) e operativa (riprogrammazione dei servizi), al fine di prevedere adeguati strumenti e adempimenti, sia nella documentazione inerente alla procedura di affidamento, sia nel contratto di servizio da stipulare;

- contratti di servizio che non rientrano esplicitamente nel campo di applicazione delle delibere, ma per i quali l'adozione di misure regolatorie potrebbe rappresentare un'opportunità per migliorare la gestione contrattuale proprio nel contesto emergenziale in termini, ad esempio, di monitoraggio delle prestazioni, disponibilità di informazioni, verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto. In questa seconda categoria rientrano i contratti di servizio oggetto di proroga emergenziale concessa nel corso del periodo pandemico, nonché di revisione contrattuale.
- Più specificamente, in relazione ad alcune delle delibere interessate, sono state fornite le seguenti indicazioni.

Con riferimento alla del. ART 16/2018 (CMQ nei servizi ferroviari), l'ente affidante, a fronte delle modifiche del programma di esercizio adottate, potrà adattare le condizioni contrattuali di svolgimento del servizio, garantendo in ogni caso la qualità dei servizi erogati e le relative penali per inosservanza delle CMQ riferibili a pulizia, puntualità, ecc. Simmetricamente, le migliori prestazioni di un contratto di servizio in fase emergenziale potrebbero non essere espressione di uno sforzo organizzativo gestionale dell'impresa, bensì conseguenza di condizioni contestuali, in alcuni casi, più favorevoli (ad esempio per minor traffico, tempi d'imbarco, esigenze di manutenzione, ecc.) e pertanto non possono essere riconosciute eventuali premialità previste nel contratto di servizio originario. Nessuna deroga potrà invece essere applicata sugli obblighi di messa a disposizione dei dati da parte dell'impresa affidataria, anche ai fini di trasparenza e accessibilità da parte di terzi: tale indicazione, peraltro, assume valenza generale per la totalità dei contratti di servizio.

Con riferimento alla del. ART 120/2018 (efficienza delle gestioni nel trasporto ferroviario regionale), i parametri di efficientamento determinati dall'Autorità sono stati individuati in relazione a periodi di gestione ordinaria e non anche per fasi emergenziali imprevedibili e protratte quali quella determinata dalla pandemia da Covid-19. Pertanto, gli enti affidanti potranno rimodulare negli anni i *target* di efficienza contrattualmente previsti, fermo restando l'obiettivo di efficientamento da raggiungere entro il termine del periodo regolatorio o, in alternativa, rivedere il PEF sottoponendo all'Autorità il relativo aggiornamento del PRO.

In coerenza con quanto precede, l'applicazione degli istituti previsti dalla del. ART 154/2019 risulterebbe particolarmente utile agli enti affidanti per garantire un'adeguata gestione contrattuale anche nel periodo emergenziale e anche nelle fattispecie in cui essa non sarebbe prevista: dalla predisposizione degli schemi di PEF, ai fini della verifica dell'equilibrio economico-finanziario dei contratto di servizio, alla matrice dei rischi, al fine di perimetrarne le differenti fattispecie emerse durante l'attuale gestione pandemica e individuare le correlate misure di mitigazione, al *set* informativo di dati, da acquisire tramite un adeguato sistema di monitoraggio, utile anche ai fini dei successivi affidamenti. I nuovi affidamenti dovranno, inoltre, tenere conto delle modifiche dell'offerta intervenute per far fronte all'evoluzione della domanda ed implementare servizi c.d. "a chiamata" (o "a prenotazione"), soprattutto nelle aree caratterizzate da domanda debole, anche con l'ausilio di adeguati supporti tecnologici per favorirne la diffusione.

In relazione, infine, alla delibera n. 65/2020 del 12 marzo 2020, con la quale sono stati determinati i valori del WACC per l'anno 2020, i parametri ivi definiti tengono conto di condizioni macroeconomiche e di rischio ordinarie e non possono essere modificati per adattarli a casi specifici senza che la metodologia seguita per definirli perda di rigore. Tuttavia, nell'ottica di una condivisione degli effetti della pandemia riconducibili a rischi non considerati in fase di affidamento dei servizi, e di conseguenza non identificati nell'ambito del processo di allocazione, e comunque nel rispetto delle già richiamate osservazioni della Commissione europea, si prefigura una riduzione dell'utile ragionevole da riconoscere all'impresa affidataria nel periodo emergenziale nel caso in cui il margine contrattualmente previsto contempli una quota correlata all'allocazione a carico dell'impresa del rischio della domanda. In tale ambito, la misura dell'eventuale riduzione dovrà comunque tenere conto del valore del tasso privo di rischio (pari a 1,95%), che rappresenta la soglia minima al di sotto della quale il valore della remunerazione del CIN non potrà in ogni caso scendere al fine di non pregiudicare gli impegni dell'impresa affidataria nei confronti del sistema finanziario. Diversamente, nel caso in cui l'utile ragionevole risulti determinato sulla base di parametri diversi (e.g. percentuale dei costi totali o dei ricavi), tale riduzione non parrebbe altrettanto giustificata, ferme restando autonome e difformi pattuizioni contrattuali.

3.4 Il servizio di taxi e il trasporto pubblico locale non di linea

Si è riferito nelle edizioni precedenti che le norme istitutive attribuiscono all'Autorità funzioni specifiche in materia di regolazione del servizio di taxi affidandole, in particolare, il compito di monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta e delle tariffe dei servizi alle esigenze dei diversi contesti urbani, nonché la qualità delle prestazioni "*secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti*" (art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011). In particolare, regioni e comuni che intendano procedere all'adeguamento dei servizi di taxi sono tenuti ad acquisire il preventivo parere dell'Autorità. Pur non definendo il parere come vincolante, in caso di inottemperanza da parte degli enti interessati, l'Autorità può esercitare poteri di legittimazione processuale attiva ed impugnare dinanzi al TAR del Lazio gli atti adottati dal comune o dalla regione in violazione di quanto ivi prescritto. L'eventuale accoglimento del ricorso dell'Autorità conferisce al parere natura cogente.

Come più dettagliatamente illustrato nel prosieguo, l'attività consultiva svolta dall'Autorità in questo ambito è stata significativa. Nello stesso periodo si è ritenuto, altresì, di elaborare una sintesi degli avvisi resi e dei principali orientamenti assunti nel corso del tempo che è stata trasmessa all'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI), alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, alla Conferenza Stato-città e autonomie locali, al MIMS e al Ministero dello Sviluppo economico. Tra i temi principali affrontati nella nota, vi sono la necessità di rimuovere eventuali norme regionali e regolamenti comunali che possano limitare la libertà dei tassisti di avvalersi dei vari servizi disponibili di interconnessione tra domanda e offerta, di promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi al fine di aumentare l'efficienza e la qualità del servizio e di vigilare affinché le società che gestiscono i tradizionali sistemi di radiotaxi non precludano, attraverso clausole di esclusiva, la possibilità per i tassisti di rivolgersi anche ad altri servizi di intermediazione, generalmente operati mediante applicazioni per *smartphone*: aspetti, peraltro, già segnalati al Parlamento e al Governo con precedenti atti dell'Autorità[37].

3.4.1 L'attività consultiva dell'Autorità

In relazione all'attività svolta a favore delle amministrazioni locali, nel periodo di riferimento del presente Rapporto, l'Autorità ha rilasciato quattro pareri preventivi ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), della legge istitutiva.

Richiedenti ed estremi sono presentati di seguito in forma sintetica. Di seguito sono, altresì, riportati in forma sintetica, come nella precedente edizione le principali categorie di prescrizioni e raccomandazioni contenute nei pareri.

Tabella 7. Servizio di taxi: pareri adottati dall'Autorità dal 1° giugno 2020 al 31 luglio 2021

Comune richiedente	Oggetto	N. Parere	Data emissione
Civitavecchia	schema di delibera aggiornamento tariffe	6/2020	17 settembre 2020
Lucca	schema di regolamento comunale	9/2020	19 novembre 2020
Ravenna	ampliamento dell'organico - bando per l'assegnazione di nuove licenze - schema di regolamento comunale	10/2020	17 dicembre 2020
Parma	ampliamento dell'organico - bando per l'assegnazione di nuove licenze	5/2021	25 marzo 2021

[37] Si rinvia, in proposito, al Box 9 del VII Rapporto annuale al Parlamento, p. 61. Sul punto si segnala la sentenza della Corte di Giustizia UE del 3 dicembre 2020 resa nella causa C-62/19 e relativa alla domanda di rinvio pregiudiziale proposta dalla Romania riguardo all'interpretazione delle direttive in materia di società dell'informazione (Direttiva 98/34/CE, Direttiva 2000/31/CE, Direttiva (UE) 2015/1535) e della Direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno, nel cui ambito la Corte ha affermato, *inter alia*, che: "*Gli articoli 9 e 10 della direttiva 2006/123 devono essere interpretati nel senso che ostano a una normativa di uno Stato membro che subordina la fornitura di un servizio di intermediazione, avente come oggetto, mediante un'applicazione per smartphone, quello di mettere in contatto, dietro retribuzione, persone che intendono effettuare uno spostamento nell'area urbana con tassisti autorizzati, all'ottenimento di un'autorizzazione preventiva all'esercizio della loro attività, qualora le condizioni per ottenere tale autorizzazione non soddisfino i requisiti previsti da tali articoli, in quanto impongono segnatamente requisiti tecnici inadeguati al servizio interessato, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare*".

3.4.2 L'esercizio dei poteri di legittimazione processuale attiva

Si è riferito nelle edizioni precedenti del Rapporto annuale che l'articolo 37, comma 2, lettera n), del d.l. 201/2011, attribuisce all'Autorità la legittimazione processuale attiva all'impugnazione, presso il TAR Lazio, dei provvedimenti adottati dagli enti territoriali in violazione ovvero in caso di omessa richiesta dei pareri espressi nell'esercizio delle competenze aventi ad oggetto la disciplina del servizio di taxi. Conseguentemente, nel caso in cui gli enti territoriali non procedano a interpellare preventivamente l'Autorità oppure non si adeguino al parere da essa espresso, quest'ultima può rivolgersi al giudice amministrativo al fine di richiedere la verifica di legittimità degli atti adottati in materia dal comune o dalla regione. Ove tale legittimità non venga confermata, il rimedio processuale assicura la cogenza del parere e costituisce strumento di *enforcement* dei compiti prioritariamente collaborativi attribuiti all'Autorità in questo ambito.

Box 10. L'attività consultiva in materia di servizio taxi: principali prescrizioni e raccomandazioni

Contingente/incremento del numero di licenze taxi

- stima del contingente in funzione del numero di veicoli necessari a soddisfare la domanda di spostamento (per fascia oraria), considerando il sistema dei trasporti dell'area di riferimento e i suoi assetti futuri, anche con riguardo alle forme di mobilità innovativa, e l'organizzazione stessa del servizio;
- previsione di una percentuale minima di veicoli attrezzati per il trasporto di disabili incarrozzati;
- definizione di bacini sovracomunali, anche sedi di *hub* trasportistici, al fine di assicurare una gestione uniforme e coordinata dei servizi non di linea;
- previsione di licenze temporanee nelle località a spiccata vocazione turistica per meglio rispondere alle variazioni temporali della domanda (picchi di domanda).

Organizzazione del servizio

- previsione di soluzioni offerte da piattaforme tecnologiche (mediante *App*) per l'acquisizione di chiamate;
- monitoraggio sistematico del servizio, con cadenza ad es. biennale, indispensabile sia ai fini dell'aggiornamento del contingente, sia per la programmazione a breve-medio termine (organizzazione turni);
- utilizzo di dati acquisiti anche mediante tecnologie innovative e sistemi digitali di interconnessione utenti/operatori, nonché indagini di *customer satisfaction*, per il calcolo di specifici indicatori di offerta e di domanda;
- divieto di clausole di esclusiva negli atti che disciplinano i rapporti fra tassisti e radiotaxi;
- incentivazione del taxi *sharing* per venire incontro alle esigenze degli utenti che richiedono spostamenti, a costi agevolati, verso la medesima destinazione o verso destinazioni diverse collocate lungo la stessa direttrice, con l'impiego del "tassametro multiutente" che consente di calcolare il costo del viaggio per ogni singolo passeggero.

Sistema tariffario

- presenza di indicatori di prestazione qualitativa risultanti dal monitoraggio;
- introduzione di tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, comprensive di supplementi, prevedendo sia l'andata sia il ritorno;
- indicazione della frequenza di aggiornamento delle tariffe e commisurazione rispetto a variabili specifiche (andamento dei costi di erogazione del servizio, variazione del costo della vita e qualità del servizio erogato), nel rispetto della normativa vigente;
- pubblicizzazione delle tariffe mediante apposito tariffario, tradotto in diverse lingue straniere, da rendere disponibile in modo ben visibile a bordo, sul sito *web* istituzionale del comune, presso *hub* trasportistici, siti di attrazione turistica e poli fieristici.
- introduzione di sconti per particolari fasce di utenti, in particolare per gli utenti disabili;
- attivazione di un sistema di monitoraggio per la valutazione degli effetti di un nuovo sistema tariffario sull'utenza, valutando anche gli impatti dell'emergenza epidemiologica sulla domanda, da condividere con l'Autorità dopo un periodo sperimentale;

Qualità del servizio

- definizione di principi, criteri e modalità di erogazione del servizio;
- promozione di veicoli a basso impatto ambientale e dotati di impianto di condizionamento;
- utilizzo di tecnologie innovative per l'accesso attraverso dispositivi mobili ai servizi di chiamata, prenotazione e pagamento, con la possibilità per l'utenza di valutazione del servizio reso (*feedback*);
- sviluppo di sistemi di pagamento che consentano il pagamento della corsa *on-line,* con bancomat e carta di credito*,* mediante l'installazione a bordo di terminali di pagamento POS o tramite *App*;
- adozione della Carta della qualità del servizio taxi contenente *standard* di qualità verificabili in relazione al servizio erogato, riguardanti sia veicoli che conducenti;
- effettuazione di indagini periodiche di *customer satisfaction*;
- attivazione di un ufficio (indirizzo, telefono, posta elettronica) per l'acquisizione dei reclami da parte degli utenti da pubblicizzare nell'ambito del "tariffario", da tenere a bordo dei veicoli, tradotto in lingua inglese.
- previsione per i taxisti di un concorso pubblico per titoli ed esami, con l'elencazione di materie d'esame e la definizione dei criteri di valutazione dei titoli.

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, a seguito dell'attività di monitoraggio successiva al rilascio dei pareri, l'Autorità non ha mai ritenuto di dover adire il TAR Lazio. Negli anni precedenti, invece, l'Autorità in tre occasioni aveva riscontrato la necessità di ricorrere al giudice amministrativo.

In due di questi tre casi – il primo, relativo al parere n. 1/2019 del 17 gennaio 2019 reso al comune di Imperia – l'ente ha rivisto il proprio regolamento conformandosi alle indicazioni dell'Autorità che, conseguentemente, ha chiesto all'Avvocatura dello Stato di ritirare il relativo ricorso. In data 9 aprile 2021 il TAR Lazio ha quindi pubblicato la sentenza n. 4188/2021 con la quale ha dichiarato la cessazione della materia del contendere.

Un secondo ricorso al TAR Lazio era stato presentato con riferimento al parere n. 7/2018 del 27 settembre 2018 rilasciato al comune di Lucca, rilevando nel bando di concorso pubblico per l'assegnazione di 8 licenze e nell'articolo 24 del regolamento comunale per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea il perdurare delle criticità già evidenziate dall'Autorità relativamente ai profili organizzativi e di qualità del servizio. In particolare, l'Autorità riteneva che il bando non garantisse agli esercenti la piena libertà nell'organizzazione del servizio e che le relative disposizioni risultassero "fortemente limitative dell'innovazione e dell'efficienza del servizio". Anche in questo caso, il comune rivedeva il proprio regolamento conformandosi alle indicazioni dell'Autorità. Il nuovo testo veniva nuovamente sottoposto all'Autorità che condizionava il proprio parere favorevole all'adempimento di una prescrizione e invitava il comune a dare seguito alle valutazioni espresse per migliorare ulteriormente l'efficacia e la qualità del servizio (parere n. 9/2020 del 19 novembre 2020). In conseguenza dell'approvazione del nuovo Regolamento da parte del Consiglio comunale in ossequio alla prescrizione e alle indicazioni fornite dall'Autorità, quest'ultima, per il tramite dell'Avvocatura di Stato, ha formulato istanza di ritiro del ricorso per cessazione della materia del contendere che è stata dichiarata dal TAR Lazio con sentenza n. 8174/2021 del 9 luglio 2021.

Da ultimo, con riferimento allo schema di bando di selezione per titoli per l'assegnazione di 10 licenze per il servizio di taxi, la cui procedura era stata avviata dal comune di Salerno e poi sospesa dallo stesso a seguito di una segnalazione circa la mancata preventiva consultazione di cui al citato art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, con il parere n. 11/2019 dell'8 novembre 2019 l'Autorità aveva evidenziato alcune criticità del bando e del vigente regolamento comunale, approvato anch'esso senza la preventiva acquisizione del parere dell'Autorità da parte del Consiglio comunale. Il successivo monitoraggio evidenziava il mancato recepimento di quanto prescritto, sia in ordine alla predeterminazione della percentuale di licenze da assentire ai titolari di veicoli attrezzati con apposite pedane per utenti disabili, sia con riferimento all'organizzazione del servizio che alla qualità dello stesso. In mancanza di riscontro alla richiesta di adeguamento, l'Autorità ha proposto ricorso dinanzi al TAR Lazio per l'annullamento degli atti comunali, il cui giudizio è invece tuttora pendente.

3.5 L'analisi dei piani di risanamento ai sensi dell'articolo 14 del d.lgs. 175/2016

Al momento della redazione del presente Rapporto sono in corso le procedure di approvazione dei piani di risanamento afferenti alle istanze presentate dal comune di Molfetta, con riferimento alla società Mobilità e Trasporti Molfetta S.r.l., che gestisce i relativi servizi di TPL urbano, dalla Città metropolitana di Napoli, con riferimento alla Compagnia Trasporti Pubblici S.p.A., concessionaria di servizi di TPL urbano ed extraurbano nelle province di Napoli e Caserta, e dalla città di Novi Ligure, con riferimento al Consorzio Intercomunale Trasporti S.p.A., concessionaria dei servizi di TPL extraurbano ed urbano di vari comuni della provincia di Alessandria.

In tali casi non si è pervenuti alla conclusione dei procedimenti avviati dal momento che i piani di risanamento in oggetto non presentano elementi esaustivi, in conformità alle consolidate prassi aziendali e contabili, tali da consentire, allo stato attuale, l'esercizio delle competenze di cui alla norma richiamata.

4. I DIRITTI DEGLI UTENTI E DEI PASSEGGERI

Come rappresentato nelle precedenti edizioni, in materia di tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri, l'Autorità svolge sia funzioni di regolazione *ex ante,* secondo istituti e procedure analoghi a quelli applicati in altri ambiti di sua competenza, sia compiti di organismo nazionale responsabile della corretta applicazione dei regolamenti UE aventi ad oggetto, appunto, la tutela dei passeggeri.

Nell'esercizio della regolazione *ex ante*, la base giuridica è data dall'art. 37, comma 2, lett. e) del d.l. 201/2011, che conferisce all'Autorità il compito di definire il contenuto minimo degli specifici diritti (CMD), anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto[38].

La regolazione *ex ante* del CMD ha sin qui avuto come destinatari della tutela i titolari di abbonamenti nel servizio di trasporto AV, gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario gravati da OSP, quelli che presentano reclami nel trasporto via mare e per vie navigabili interne e, nel periodo di riferimento del presente Rapporto, anche il trattamento di quelli che presentano reclami relativi al trasporto ferroviario e con autobus ed alle relative infrastrutture. I relativi provvedimenti sono richiamati di seguito (Tabella 8).

Tabella 8. I provvedimenti di regolazione ex *ante* del CMD

Oggetto del provvedimento	Delibera di riferimento
Passeggeri in possesso di abbonamenti su linee AV	del. n. 54/2016 del 12.05.2016
Utenti dei servizi di trasporto via ferrovia gravati da OSP	del. n. 106/2018 del 9.11.2018
Utenti dei servizi di trasporto via mare con riguardo al trattamento dei reclami	del. n. 83/2019 del 4.07.2019
Utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus con riguardo al trattamento dei reclami	del. n. 28/2021 del 25.02.2021

In qualità di organismo nazionale responsabile della corretta esecuzione dei regolamenti UE aventi ad oggetto la tutela dei diritti dei passeggeri, invece, l'Autorità applica le norme eurounitarie di riferimento, quelle nazionali che la investono di tale ruolo e danno esecuzione al regime sanzionatorio previsto dai regolamenti UE, nonché le disposizioni regolamentari adottate dall'Autorità in ciascuno degli ambiti del trasporto – ferrovia, autobus e mare e vie navigabili interne – affidati alla sua competenza (Tabella 9).

Tabella 9. Le fonti UE, nazionali e i regolamenti dell'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri

Modalità[39]	Regolamento CE/UE del Parlamento e del Consiglio	Norma nazionale di esecuzione	Regolamento ART sul procedimento sanzionatorio
Ferroviario	n. 1371/2007 del 23.10.2007	d. lgs.17.04.2014, n. 70	del. n. 52/2014 del 4.07.2014
Autobus	n. 181/2011 del 16.02.2011	d. lgs. 4.11.2014, n. 169	del. n. 4/2015 del 20.01.2015
Mare & vie navigabili interne	n. 1177/2010 del 24.11.2010	d.lgs. 29.07.2015, n. 129	del. n. 86/2015 del 15.10.2015

Nel periodo di riferimento, l'Autorità è stata impegnata in un'intensa attività istruttoria, di monitoraggio ed *enforcement* a partire, come meglio illustrato più oltre, dall'elevato numero di istanze dei passeggeri che hanno lamentato problematiche connesse al rimborso dei titoli di viaggio inutilizzati per cause connesse all'epidemia da Covid-19 e, in particolare, alla sospensione del diritto – riconosciuto dai regolamenti UE in materia di tutela dei diritti dei passeggeri – di non aderire alla proposta del vettore di sostituire il rimborso in denaro con *voucher* (Box 11).

Con riferimento alla tutela dei diritti degli utenti, l'Autorità è chiamata ad esprimersi con proprio parere in ordine alle allegazioni concernenti pratiche commerciali scorrette nel settore dei trasporti delle quali, ai sensi

[38] In virtù della stessa norma, l'Autorità "valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze" e "favorisce l'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti" (articolo 37, co.3, lett. g) e h) del d.l. 201/2011).

[39] Per quanto attiene alla tutela dei diritti dei passeggeri del settore aereo, si richiama il regolamento (CE) n. 261/2004, 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, al quale è stata data esecuzione con il decreto legislativo del 27 gennaio 2006, n. 69. In tale ambito, il ruolo di organismo nazionale responsabile dell'esecuzione delle norme eurounitarie è affidato all'ENAC.

del Codice del Consumo, è primariamente responsabile l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) (art. 27, comma 1, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206)[40].

Prima di esaminare partitamente le attività svolte in relazione agli ambiti di cui sopra, si richiama ulteriormente l'avvio, il 17 luglio 2021, della campagna di comunicazione istituzionale dedicata alla tutela dei diritti dei passeggeri realizzata in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei ministri, della cui prima progettazione si è data notizia nella precedente edizione ed in apertura del presente Rapporto (*supra* Box 2).

Box 11. La tematica dei rimborsi e dei *voucher*

Rilevano al riguardo le disposizioni di cui all'articolo 88*bis* del d.l. 18/2020, convertito con legge 24 aprile 2020, n. 27, come modificate dall'articolo 182 del d.l. 34/2020, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e, più recentemente dall'articolo 30, comma 4*bis,* del d.l. 41/2021, convertito con modificazioni dalla legge 21 maggio 2021, n. 69.

La procedura di infrazione n. 2020/2252

Le disposizioni sopra richiamate avevano, dapprima, esentato il vettore che avesse esercitato il recesso dal contratto di trasporto per impossibilità sopravvenuta dall'onere di ottenere preventivamente l'accettazione del passeggero all'esercizio, da parte del medesimo vettore, dell'alternativa di emettere un *voucher* in luogo del rimborso. La facoltà attribuita al solo vettore di scegliere la modalità di rimborso, che si poneva in contrasto con i regolamenti UE sopra richiamati, è stata oggetto di una segnalazione al Parlamento e al Governo da parte dell'AGCM del 28 maggio 2020 e di una procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea il 2 luglio 2020 u.s. (n. 2020/2252). Sul tema, il 17 luglio 2020 l'Autorità ha inviato al Ministro degli Affari europei le proprie proposte di revisione delle norme nazionali anticipando la possibile disapplicazione di quelle manifestamente in contrasto con la tutela dei diritti dei passeggeri di cui ai regolamenti europei. I contenuti di tale segnalazione sono stati evidenziati anche in occasione della presentazione del VII Rapporto annuale al Parlamento e nelle relative attività di comunicazione. Le modifiche normative intervenute successivamente hanno esteso a 24 mesi il periodo di utilizzo del *voucher*, previsto la possibilità, in caso di mancata utilizzazione del *voucher* stesso, di richiederne il rimborso decorsi 12 mesi dall'emissione e ridotto i termini di sospensione del diritto del passeggero di rifiutare la sostituzione del rimborso, fissando la data massima del recesso da parte del vettore al 31 luglio 2020. Essendosi, nel frattempo, sostanzialmente esauriti gli effetti formali della disposizione contestata, pur in assenza di una sostanziale revisione della stessa, la Commissione ha ritenuto di chiudere la procedura di infrazione il 30 ottobre 2020.

L'EU Pilot n. 9696/20

Nel frattempo, il 12 agosto 2020 la DG Move della Commissione europea ha avviato una procedura di pre-infrazione rivolta a più Stati membri (EU *Pilot* n. 9696/20) avente ad oggetto la richiesta, da rivolgere agli organismi di sorveglianza all'uopo incaricati, di informazioni dettagliate sulle iniziative da essi intraprese per informare adeguatamente i passeggeri dei diritti che essi avrebbero potuto rivendicare in relazione alla mancata possibilità di optare tra rimborso e *voucher* sulla base dei regolamenti europei di cui si è detto. In proposito, l'Autorità ha fornito le informazioni richieste dalla Struttura di missione per le procedure di infrazione del Dipartimento per le Politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri (Struttura di Missione) sia il 28 settembre 2020 sia, a seguito di un'ulteriore comunicazione da parte dell'esecutivo UE, l'8 marzo 2021. Al riguardo, l'Autorità ha, fra l'altro, riferito di aver tempestivamente pubblicato sul proprio sito *web* istituzionale gli Orientamenti interpretativi e la Raccomandazione adottati dalla Commissione europea sull'applicazione di alcune disposizioni dei regolamenti sui diritti dei passeggeri in relazione all'epidemia da Covid-19[41]. Sono state, altresì, pubblicate specifiche FAQ; il 9 novembre 2020 è stato pubblicato un comunicato per rammentare ai passeggeri e alle imprese di trasporto che, anche nel contesto delle nuove misure per il contrasto e il contenimento dell'emergenza da Covid-19, nell'ipotesi in cui uno o più servizi di trasporto vengano cancellati su iniziativa del vettore o dell'autorità pubblica, sono previste tutele *ad hoc* a favore degli utenti; con apposita nota, le imprese di trasporto sono state sollecitate ad approntare idonee modalità organizzative e procedurali al fine di facilitare l'eventuale richiesta di rimborso e la relativa trattazione; al momento della redazione del presente Rapporto è in corso la messa a punto di ulteriori iniziative per verificare lo stato attuale dei rimborsi, tra le quali la trasmissione agli operatori di questionari di monitoraggio. Inoltre, i comportamenti di alcune imprese sono stati oggetto di procedimenti (e assunzioni di impegni da parte dei vettori, di cui si tratterà in seguito)[42]. Da ultimo, l'Autorità ha ritenuto di fornire alla Struttura di missione ulteriori aggiornamenti in ordine alle azioni da essa intraprese.

[40] In tale contesto rileva il Protocollo d'intesa in essere tra ART e AGCM che, nel quadro della cooperazione tra le due amministrazioni, evidenzia specificamente le disposizioni relative all'attività consultiva in materia di pratiche commerciali scorrette.

[41] Comunicazione della Commissione recante "Orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19", COM (2020) 1830 fin del 12 maggio 2020 e Raccomandazione (UE) 2020/648 del 13 maggio 2020 relativa ai buoni offerti a passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia da Covid-19.

[42] Un procedimento è stato avviato e successivamente archiviato dall'Autorità. Altri procedimenti sono stati avviati dall'AGCM (in alcuni casi, anche sulla base di segnalazioni ART); nell'ambito di tali procedimenti, non ricorrendo fattispecie idonee ad attivare istituti di tutela dei diritti dei passeggeri sulla base dei pertinenti regolamenti UE, l'Autorità ha fornito il proprio parere di competenza ai sensi del Codice del consumo (*infra*).

4.1 La regolazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti

Si è riferito nelle precedenti edizioni del Rapporto in ordine alla specificità della funzione attribuita all'Autorità di regolare *ex ante* il contenuto minimo dei diritti che gli utenti – cittadini e imprese – possono esigere nei confronti dei prestatori di servizi e dei gestori di infrastrutture di trasporto. Come previsto dalle norme istitutive dell'Autorità, i provvedimenti concernenti il contenuto minimo dei diritti (CMD) fanno 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. Come gli atti di regolazione *ex ante*, anche quelli inerenti al CMD sono adottati all'esito di un procedimento partecipativo e di consultazione delle parti interessate e sottoposti ad AIR. Negli esercizi precedenti, le misure adottate in questo ambito hanno riguardato anche materie al tempo del tutto prive di tutela quali, in particolare, i diritti dei titolari di abbonamenti per servizi di trasporto ferroviario ad alta velocità. La corretta applicazione di queste misure rimane oggetto di monitoraggio.

Più di recente, le misure di regolazione del CMD hanno avuto ad oggetto l'ampliamento delle garanzie già previste dai richiamati regolamenti UE, ovvero la declinazione del loro contenuto.

Il Collegio insediatosi ad ottobre 2020 intende dedicare attenzione crescente all'esercizio di questa funzione, come indicato anche dalla modifica della struttura organizzativa dell'Autorità, adottata a giugno 2021, con la quale essa è stata attribuita ad un centro di responsabilità dedicato (*infra* § 5.6.2).

Le attività rilevanti svolte nel periodo di riferimento sono di seguito richiamate in ordine cronologico inverso rispetto all'adozione delle relative misure di regolazione, a partire, quindi, da quelle oggetto del più recente provvedimento adottato dall'Autorità.

4.1.1 Il CMD nel trattamento dei reclami nel trasporto ferroviario e con autobus

Il più recente atto di regolazione *ex ante* del CMD è quello che ha ad oggetto il trattamento dei reclami presentati ai sensi dei regolamenti concernenti rispettivamente i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario e con autobus oggetto dei regolamenti UE, rispettivamente, nn. 1371/2007 e 181/2011 citati (del. ART 28/2021 citata).

Dall'analisi di reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità dagli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus, nonché dall'attività di monitoraggio svolta dagli Uffici, sono infatti emerse alcune criticità in merito ai sistemi per il trattamento dei reclami da parte dei gestori di tali servizi e delle relative infrastrutture, in particolare per quanto concerne la corretta individuazione dei canali per l'invio dei reclami di prima istanza, la concreta possibilità di esporre le proprie lamentele con riguardo a tutti i diritti sanciti dai citati regolamenti europei, nonché l'effettività del diritto degli utenti ad ottenere, nei tempi previsti, una risposta motivata e circostanziata, in relazione alle proprie doglianze.

L'ambito territoriale di applicazione del provvedimento comprende servizi e infrastrutture transfrontaliere, nazionali, regionali e locali e riguarda tutti i servizi, indipendentemente dalla loro natura (OSP o a mercato), nonché servizi di informazione e/o biglietteria offerti da gestori di piattaforme digitali, stante la diffusione di tali piattaforme ed il carattere di accessorietà dei servizi che esse offrono.

Riguardo ai contenuti, salvaguardando il principio di proporzionalità, le misure individuano un *set* minimo di garanzie relative all'accessibilità del meccanismo per il trattamento dei reclami dei gestori dei servizi di stazione e del gestore di piattaforma digitale, ai canali di inoltro degli stessi e alle lingue di lavoro, agli elementi essenziali del reclamo, ad informazioni sui termini entro i quali gli stessi gestori sono tenuti a riscontrare l'istanza e sui rimedi che l'utente può attivare in caso di risposta tardiva (Box 12).

Per riferire in ordine all'applicazione delle misure di cui trattasi occorrerà attendere l'entrata in vigore del provvedimento, prevista il 1° gennaio 2022.

4.1.2 Il CMD nel trasporto ferroviario connotato da OSP: l'attività di vigilanza

Come indicato nella precedente edizione, nel corso del 2019 sono entrate in vigore le misure concernenti il CMD 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 (deli. ART 106/2018)[43].

Box 12. Il CMD nel trattamento dei reclami nel trasporto ferroviario e via autobus: la del. ART 28/2021

L'espressione "trattamento dei reclami" indica il complesso delle procedure organizzate dal gestore del servizio (di stazione o di una piattaforma digitale, di seguito anche "gestore") per raccogliere i reclami di prima istanza dei passeggeri e assicurare una risposta tempestiva e motivata. Al riguardo, le misure declinano il diritto del passeggero a disporre di procedure di reclamo accessibili, facilmente individuabili e semplici, che consentano di utilizzare una pluralità di canali, tra i quali, almeno, il sito *web*, la trasmissione via e-mail o mediante posta raccomandata; vengono previsti, altresì, la possibilità di utilizzare, oltre alla lingua italiana, anche quella inglese e il diritto di ottenere, in quest'ultimo caso, una risposta anch'essa in lingua inglese. Benché sia stata elaborata un'apposita modulistica, che i gestori sono tenuti a rendere disponibili, la doglianza del passeggero deve poter essere presentata anche in forma libera e deve essere esaminata dal ricevente purché in presenza di elementi minimi quali: identità del passeggero, codice di prenotazione o numero del biglietto e descrizione della fattispecie che si assume essere in contrasto con la normativa UE o nazionale, con le condizioni generali di trasporto o la carta dei servizi, qualora ne sia prevista l'adozione.

Di tutto quanto precede, nonché dei termini per la presentazione del reclamo e di quelli entro i quali la risposta deve essere resa, dei rimedi attivabili in caso di mancato riscontro e della possibilità di indennizzo automatico in caso di omessa o tardiva risposta, il gestore del servizio di trasporto deve assicurare piena informazione agli utenti attraverso una apposita sezione "Reclami" accessibile dalla *home page* del proprio sito *web*, l'inserimento di tali diritti nelle condizioni generali di trasporto e, qualora prevista, nella carta dei servizi e, infine, un'adeguata rappresentazione nelle stazioni e a bordo dei treni e degli autobus. Inoltre, il titolo di viaggio deve indicare chiaramente gli estremi del gestore al quale inoltrare un eventuale reclamo: una misura che si applica anche nel caso in cui l'utente stipuli un contratto di trasporto attraverso intermediari (venditore di biglietti, agente di viaggio, operatore turistico). Nel caso di titolo di viaggio cumulativo, il passeggero può presentare reclamo presso uno dei gestori dei servizi coinvolti, i quali sono tenuti a cooperare per il relativo esame[44].

Le misure prevedono, altresì, la necessità di un'esatta corrispondenza tra oggetto del reclamo e risposta da parte del gestore. Quest'ultimo è tenuto, in particolare, ad indicare chiaramente se il reclamo è accolto o respinto e, nel caso in cui il passeggero ne abbia diritto, quali siano i tempi e le modalità dell'eventuale rimborso o indennizzo; in particolare, deve essere indicato il diritto a specificare sin da subito che si intende ricevere il rimborso in denaro. Devono, inoltre, essere specificate misure e tempi previsti per eliminare il disservizio segnalato, oltre ai rimedi attivabili dall'utente in caso di risposta non soddisfacente. Nel caso in cui il reclamo venga respinto in quanto afferente a profili di competenza di altri soggetti, l'atto introduce l'obbligo del gestore di trasmettere tale reclamo al soggetto competente, informandone contestualmente l'utente. Nei confronti del soggetto competente, il passeggero resta titolare del diritto a ricevere una risposta con modalità ed entro termini specificatamente definiti. Nel caso di mancata o tardiva risposta, l'utente ha diritto a ricevere un indennizzo specifico, commisurato al prezzo complessivo del titolo di viaggio e proporzionale al ritardo, che il gestore è tenuto ad erogare automaticamente al verificarsi del ritardo stesso salvo il ricorrere di condizioni definite *ex ante*[45]: L'indennizzo automatico non implica una duplicazione della sanzione per condotta illecita in quanto esso è corrisposto direttamente dai gestori agli utenti per compensare il disagio derivante dalla mancata o tardiva conoscenza dell'esito del proprio reclamo. I gestori sono, infine, tenuti ad assicurare, per ciascun reclamo e nel rispetto delle norme in materia di trattamento dei dati personali, la registrazione dei dati identificativi dell'utente e del viaggio, della tipologia del servizio, della data di ricevimento e dei motivi del reclamo e della relativa risposta da conservare per un periodo di tempo comunque non inferiore a 24 mesi a decorrere dalla data del servizio di trasporto in oggetto, anche in relazione alle eventuali richieste di informazioni formulate dall'Autorità[46].

Con tale provvedimento l'Autorità ha inteso affrontare criticità che presentano una significativa rilevanza per quanto attiene ai servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico, emerse, tra l'altro, nel corso del procedimento relativo alla individuazione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, avviato dall'Autorità ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d) del d.l. 201/2011 (conclusosi con la delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018).

[43] Nella parte in cui le misure di cui alla del. ART 106/2018 sono anche oggetto della del. ART 28/2019 di cui si è trattato in precedenza, esse cesseranno di avere vigore a partire dal 1° gennaio 2022. È il caso, in particolare, della misura 9 della del. ART 106/2018 avente ad oggetto i diritti connessi alla presentazione del reclamo.

[44] Il biglietto cumulativo è così definito: "uno o più titoli di viaggio che abilitano all'utilizzo di servizi di trasporto ferroviario consecutivi o di servizi di trasporto con autobus consecutivi operati da uno o più gestori, nell'ambito di un unico contratto di trasporto" (del. ART 28/2021, misura 2.1, lett. f).

[45] In particolare, il rimborso automatico non è dovuto se esso ammonta a meno di 4 euro, se il reclamo sia mancante degli elementi essenziali o non sia stato presentato nel rispetto dei termini previsti e se all'utente sia già stato corrisposto un indennizzo a seguito di presentazione di un reclamo avente ad oggetto il medesimo viaggio.

[46] Ciò in linea anche con la disciplina introdotta dal nuovo regolamento UE in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto via ferrovia, di seguito meglio illustrata, che prevede esplicitamente (articolo 28, paragrafo 2) che le imprese ferroviarie e i gestori di stazione debbano conservare i dati necessari al trattamento dei reclami per l'intera durata della procedura, inclusa l'eventuale fase di esame da parte dell'Organismo nazionale responsabile.

L'ambito di applicazione riguarda servizi forniti sulla rete o in stazione su base nazionale, regionale e locale, e operati su rete nazionale o interconnessa, anche isolata; il provvedimento definisce le modalità con cui sono rese ai passeggeri le informazioni inerenti il viaggio, il diritto all'accessibilità e fruibilità dei servizi, con specifico riguardo agli utenti con disabilità o a mobilità ridotta, il diritto all'indennizzo per ritardi singoli e per i titolari di abbonamenti e la modalità di richiesta di erogazione di rimborsi e indennizzi.

A questo proposito, nel periodo di riferimento si sono conclusi i quindici procedimenti avviati dall'Autorità di cui si è riferito nel precedente Rapporto e aventi ad oggetto le contestazioni avanzate nei confronti delle società di gestione di servizi ferroviari e di stazioni che sono risultate, *prima facie*, non ottemperanti alle disposizioni di cui alla del. ART 106/2018 non avendo provveduto ad adeguare le proprie carte dei servizi e condizioni generali di trasporto in coerenza con quanto previsto dalla delibera, entro sei mesi dall'entrata in vigore della stessa[47]. Oggetto di contestazione è stato, in particolare, il mancato adempimento delle misure volte a garantire l'accessibilità e la fruibilità di servizi e stazioni per gli utenti con disabilità o a mobilità ridotta[48]. Specifiche contestazioni hanno inoltre riguardato il mancato rispetto delle misure che individuano il diritto dei titolari di abbonamento all'indennizzo nel caso di ritardi o soppressioni ripetuti (misura 7).

Al riguardo, quattordici delle quindici imprese interessate hanno fatto ricorso all'istituto degli impegni che, come noto, consente di rimediare alla violazione commessa assumendo obblighi idonei a garantire un grado di tutela superiore a quello normalmente offerto dalla misura violata. In tredici casi, le proposte sono state dichiarate ammissibili, con contestuale pubblicazione degli impegni sul sito *web* istituzionale ai fini del *market test*[49]. Le imprese si sono, in particolare, vincolate ad incrementare la tutela a favore dei passeggeri rispetto a quanto previsto dalla del. ART 106/2018 assumendo, ad esempio, l'impegno di aumentare il *quantum* dell'indennizzo e di effettuare adeguamenti del servizio e infrastrutturali delle stazioni. Concluso il *market test*, gli impegni sono stati resi vincolanti con provvedimento dell'Autorità ed il procedimento sanzionatorio si è chiuso senza accertamento dell'infrazione[50]. In un caso, invece, l'Autorità ha ritenuto gli impegni inammissibili in quanto inidonei a rimuovere le contestazioni mosse in sede di avvio, con conseguente prosecuzione del procedimento sanzionatorio, poi conclusosi con l'irrogazione di una sanzione determinata tenendo conto dell'ottemperanza alle disposizioni violate da parte della società, quantunque tardivamente intervenuta (delibera n. 30/2021 del 12 febbraio 2021).

In un ulteriore caso non sono stati presentati impegni e il procedimento sanzionatorio ha seguito il suo *iter* ordinario concludendosi con l'irrogazione di una sanzione di 30.000 euro (delibera n. 204/2020 del 3 dicembre 2020). Ad esito dell'istruttoria, infatti, è stata accertata l'inottemperanza da parte del vettore per non aver previsto uno specifico indennizzo nel caso di servizio non accessibile o inidoneo per il trasporto di utenti con disabilità o a mobilità ridotta che abbiano già acquistato il titolo di viaggio e per non aver introdotto specifiche modalità di calcolo dell'indennizzo per i titolari di abbonamento. D'altra parte, in sede di quantificazione della sanzione si è tenuto conto dell'avvenuta cessazione della condotta per quanto attiene alla prima delle contestazioni avendo la società adeguato la propria carta della mobilità e le proprie condizioni generali di trasporto a quanto richiesto a tutela delle persone a mobilità ridotta.

È stata, invece, accertata la permanenza delle ulteriori violazioni contestate, relative, in particolare, alla mancata adozione di un sistema di indennizzi da ritardo per i titolari di abbonamenti, monomodali ed integrati. Con riguardo a queste ultime fattispecie, pertanto, è stato contestualmente disposto l'avvio nei confronti dell'impresa interessata di un procedimento individuale per l'eventuale adozione dell'ordine di cessazione e di predisposizione di eventuali misure di ripristino (delibera n. 205/2020 del 3 dicembre 2020). Nel corso del procedimento, oltre all'impresa ferroviaria, è stata sentita in audizione anche la regione titolare del contratto di servizio. Al momento della redazione del presente Rapporto, detto procedimento è in corso di svolgimento.

[47] Cfr. le delibere dalla n. 156 alla n. 170/2019 del 5 dicembre 2019.

[48] Ci si riferisce agli obblighi che gravano sul gestore di stazione o del servizio di corrispondere appositi indennizzi nel caso in cui, in caso di disguidi, le infrastrutture e le dotazioni che garantiscono l'accessibilità alle stazioni e la fruibilità dei servizi non vengano ripristinate entro i termini previsti, nonché di determinare specifici indennizzi in aggiunta al rimborso del biglietto nel caso in cui il servizio, precedentemente indicato come fruibile, risulti inaccessibile o non idoneo per il trasporto di utenti con disabilità o a mobilità ridotta che abbiano già acquistato il titolo di viaggio (misura 5).

[49] Cfr. le delibere dalla n. 40 alla n. 52/2020 del 27 febbraio 2020.

[50] Cfr. le delibere nn. 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133 e 137/2020, adottate il 16 e il 30 luglio 2020.

4.2 La tutela dei diritti dei passeggeri previsti dai regolamenti europei

Come illustrato nei rapporti degli anni precedenti, in qualità di organismo nazionale responsabile dell'applicazione dei regolamenti UE relativi alla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato per ferrovia, con autobus e via mare e per vie navigabili interne, l'Autorità esamina "in seconda istanza" i reclami presentati dai passeggeri nei confronti dell'impresa di trasporto. Solo in caso di risposta insoddisfacente o di mancato riscontro, il passeggero può, infatti, inoltrare all'Autorità, anche mediante altri soggetti espressamente delegati, il proprio reclamo ai fini dell'accertamento di una eventuale violazione dei regolamenti UE sui diritti dei passeggeri.

Per la gestione delle doglianze dei passeggeri, si applica una distinzione tra il reclamo, correttamente inoltrato all'Autorità e contenente gli elementi essenziali per una compiuta valutazione della fattispecie rappresentata dal passeggero, e la segnalazione, che consiste in un'istanza non formulata con le prescritte modalità (ad esempio, senza attendere i tempi prescritti dal regolamento dalla presentazione del reclamo all'impresa o con una generica prospettazione delle contestazioni dei passeggeri). Le segnalazioni, d'altro canto, possono contenere elementi utili ad arricchire l'evidenza sulla base della quale l'Autorità può assumere iniziative *ex officio*.

I reclami possono essere trasmessi attraverso diversi canali; tra quelli previsti, risulta prevalente l'utilizzo della via telematica, attraverso il sistema SiTe *on line*, operativo dal 1° gennaio 2016 e accessibile, dal 23 settembre 2020, anche tramite il Sistema Pubblico d'Identità Digitale (SPID). La procedura guidata, inoltre, rende possibile la presentazione di reclami completi di tutte le informazioni e della documentazione necessaria ad esaminare compiutamente il caso.

Come pure ricordato nelle precedenti edizioni del Rapporto, le norme nazionali di esecuzione dei regolamenti europei hanno, altresì, previsto che l'organismo nazionale possa presentare al Parlamento e al Governo proposte di modifica della disciplina, anche con riferimento alla misura delle sanzioni irrogate. In proposito, alla luce dell'esperienza maturata ed avendo ravvisato alcune criticità nella disciplina sanzionatoria nazionale in tutti e tre gli ambiti attribuiti alla sua competenza, il 5 dicembre 2018, l'Autorità ha trasmesso un apposito atto di segnalazione a Governo e Parlamento[51].

Venendo ora alla rappresentazione delle attività svolte in materia dall'Autorità, esse sono di seguito descritte in maggior dettaglio, anche attraverso rappresentazioni grafiche, che saranno accessibili in modalità interattiva sul sito *web* dell'Autorità.

In primo luogo, si descrive il dato aggregato di tutti i reclami ed istanze ricevuti con riferimento a tutte le modalità di trasporto a partire da quando, nel 2014, l'Autorità ha assunto le funzioni di organismo preposto all'esecuzione dei regolamenti UE, dapprima avuto riguardo al solo trasporto per ferrovia (2014) e, successivamente, con riferimento anche a quello con autobus e via mare e per vie navigabili interne (2015)[52]. In proposito, con l'ampliamento incrementale delle competenze dell'Autorità, si osserva un costante aumento delle istanze ricevute, che è indice della crescente consapevolezza, da parte dei passeggeri, degli strumenti a disposizione per la tutela dei propri diritti.

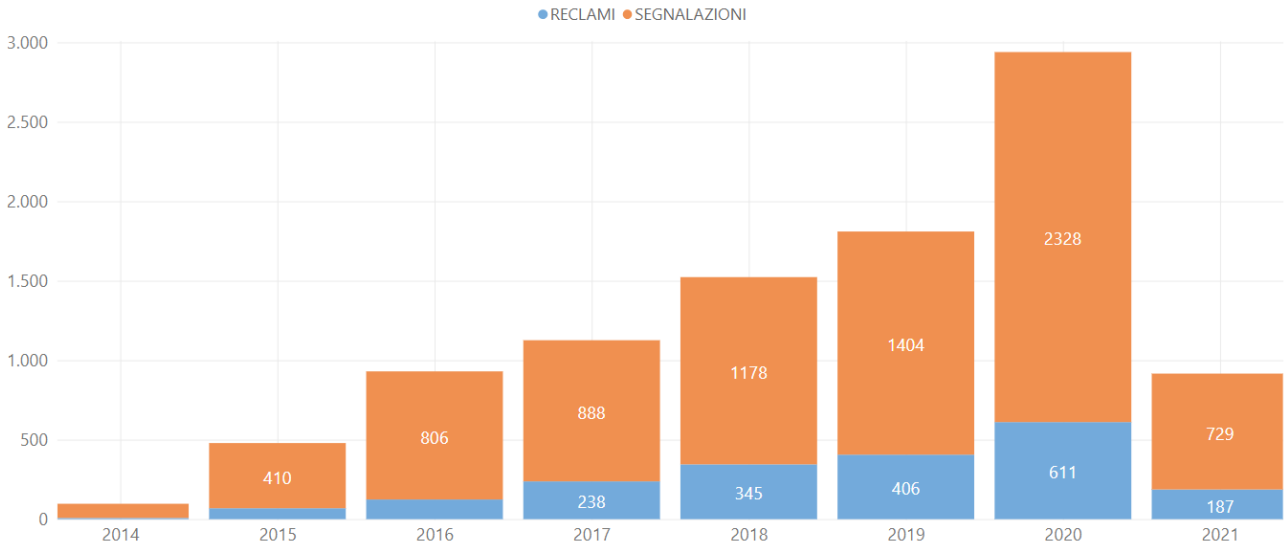
Il dato che emerge con evidenza riguarda l'incremento delle istanze nel corso del 2020 ed il ritorno ai livelli precedenti nel primo semestre del 2021. Tale andamento, come meglio illustrato in seguito, è riconducibile all'emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del virus Covid-19 ed alle conseguenti contrazioni degli spostamenti e delle relative esigenze di tutela. Avuto riguardo all'oggetto dei reclami, a partire dal mese di marzo 2020 ed ancora nel primo trimestre 2021, l'Autorità ha ricevuto prevalentemente richieste di rimborso di titoli di viaggio inutilizzati. In questo contesto, al fine di favorire la concreta soluzione delle criticità evidenziate dai passeggeri, l'Autorità ha rivolto alle imprese di trasporto specifiche richieste di intervento anche nel caso di segnalazioni e di istanze relative a richieste di rimborso per rinuncia al viaggio, nonostante

[51] Atto di segnalazione disponibile all'indirizzo internet http://www.autorita-trasporti.it/atti-di-segnalazione/atto-di-segnalazione-art-sulla-tutela-dei-diritti-dei-passeggeri-nel-trasporto-ferroviario-nel-trasporto-via-mare-e-per-vie-navigabili-interne-e-nel-trasporto-effettuato-con-autobus-disciplina-sanzi/.

[52] Si precisa che il grafico contiene anche le istanze relative a modalità di trasporto per le quali non è prevista una specifica tutela a livello europeo oppure, se tale tutela sussiste, riguarda settori nei quali l'Autorità non svolge le funzioni di organismo responsabile. In tali casi, l'Autorità ha provveduto alla trasmissione delle istanze agli organi competenti.

tale fattispecie (diversa da quella della cancellazione del viaggio da parte del vettore) esuli dalle competenze sanzionatorie ad essa attribuite.

Figura 1. Tutela dei diritti dei passeggeri nei settori di trasporto: reclami e segnalazioni – Anni 2014-2021



Fonte: ART

La successiva Figura 2 illustra l'andamento delle istanze pervenute all'Autorità rappresentato per modalità di trasporto. Da essa emerge che reclami e segnalazioni dei passeggeri riguardano prevalentemente l'ambito del trasporto ferroviario, interessato, negli anni, da una tendenziale crescita. Il dato riflette, altresì, la diffusione di tale modalità di trasporto sull'intero territorio nazionale, nonché l'ampiezza della tutela garantita dal regolamento (CE) 1371/2007. La categoria "Altro" riguarda, *inter alia*, il trasporto aereo e autostradale, ambiti nei quali l'Autorità è titolare di poteri di regolazione *ex ante* dei diritti degli utenti di cui si è detto, mentre non è responsabile della corretta esecuzione di norme di tutela di fonte eurounitaria.

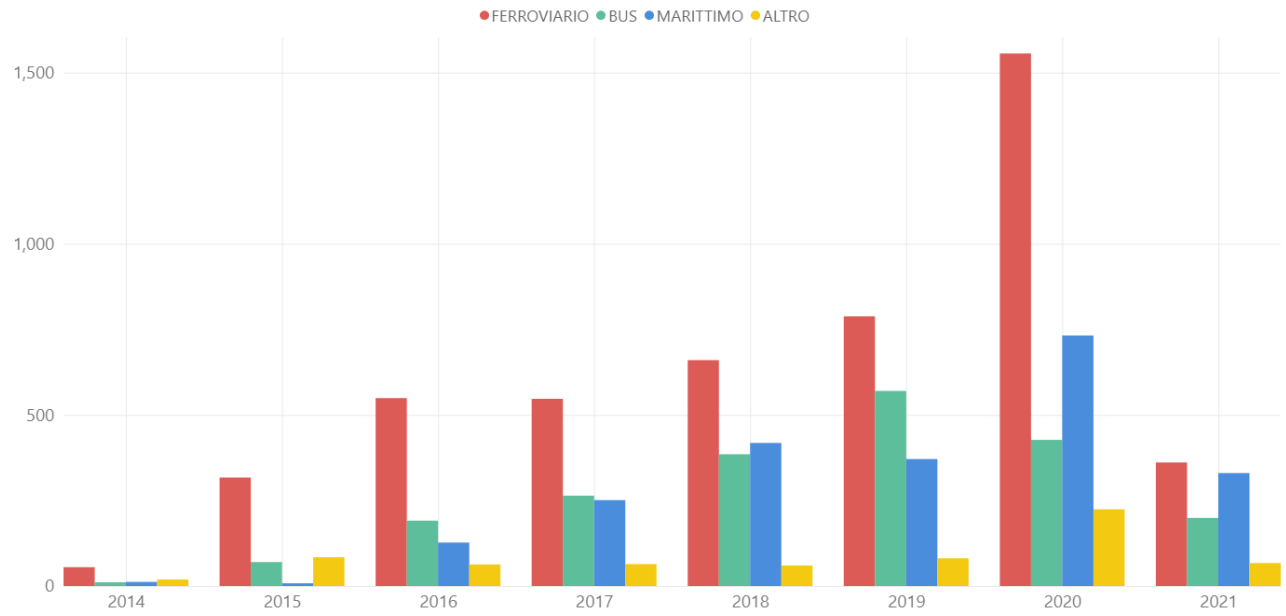
Più specificamente, per effetto delle problematiche connesse alla situazione emergenziale, nel corso del 2020 l'Autorità ha registrato un incremento delle istanze relative al settore ferroviario e marittimo[53] di oltre il 95% rispetto all'anno precedente. Esse hanno riguardato, tra l'altro, richieste di rimborso di:

i) biglietti per rinuncia al viaggio da parte dell'utente, connesse anche ai ritardi nell'erogazione dei rimborsi e alle modalità di fruizione dei *voucher*;
ii) biglietti a seguito di cancellazioni dei servizi da parte dei vettori, nonché lamentele sulle tempistiche di rimborso e sulla modalità di rimborso a mezzo *voucher* anziché in denaro;
iii) abbonamenti non utilizzati da parte di utenti pendolari, inviate da utenti singoli o tramite comitati o associazioni rappresentative.

Molte sono state, infine, le istanze con le quali sono state segnalate problematiche connesse alla sicurezza dei passeggeri (affollamento dei mezzi che impediva il necessario distanziamento), che l'Autorità ha provveduto ad inoltrare ai soggetti competenti.

[53] Si segnala che per quanto riguarda il trasporto per le vie navigabili interne non sono pervenute istanze.

Figura 2. Andamento delle istanze per modalità di trasporto – Anni 2014-2021



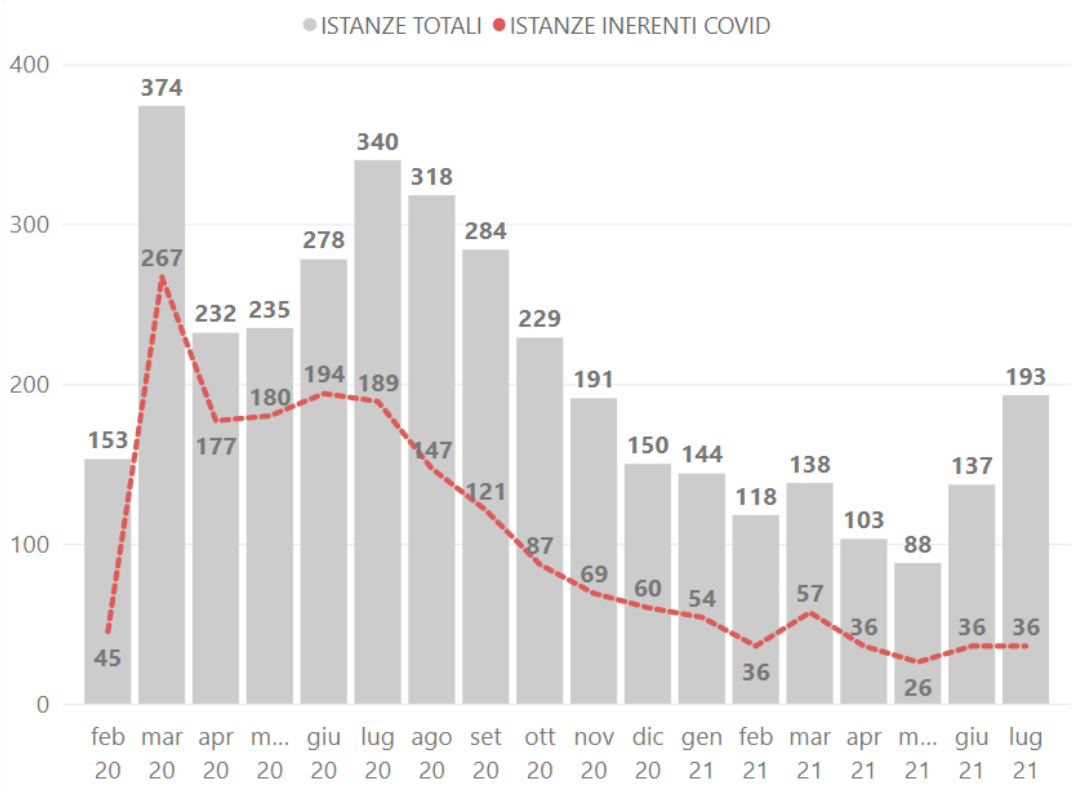
Fonte: ART

In maggior dettaglio, la figura sottostante mette in evidenza l'incidenza dell'emergenza sanitaria sulle istanze dei passeggeri nei tre ambiti del trasporto oggetto della presente disamina. L'istogramma rappresenta il picco dei reclami e delle segnalazioni pervenuti all'Autorità in coincidenza degli esordi del fenomeno pandemico e dei primi provvedimenti governativi di restrizione della circolazione; la curva deflette, in modo più o meno costante, nei mesi successivi, verosimilmente, per effetto di più fattori: in prevalenza la prevedibile riduzione degli spostamenti dei passeggeri, in ragione delle misure di contenimento del virus, ma anche, sia pure in misura minore, una condotta gradualmente più proattiva da parte dei vettori nel soddisfare le richieste dei passeggeri, anche alla luce degli interventi dell'Autorità nei confronti delle imprese di trasporto. Soprattutto agli esordi della pandemia, infatti, quest'ultime sono state interessate da un cospicuo numero di richieste di rimborso del titolo di viaggio, che ha inciso sui tempi delle loro rispose dando luogo, altresì, ad un maggior numero di segnalazioni "in seconda istanza".

Rileva al riguardo la circostanza, alla quale si è fatto riferimento, che i regolamenti UE tutelano i diritti dei passeggeri soltanto in caso di cancellazioni del viaggio disposte dal vettore e non anche in caso di rinuncia da parte del passeggero. In caso di cancellazione, poi, il passeggero ha la potestà di scegliere se accogliere la proposta del vettore di proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo verso la destinazione finale non appena possibile e a condizioni di trasporto simili, o, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, a discrezione del passeggero, in data successiva, oppure ottenere il rimborso del prezzo pagato per il biglietto. Tale rimborso deve essere effettuato, sempre a scelta del passeggero, in denaro o mediante *voucher*.

In relazione alle istanze dei passeggeri connesse a tali profili, l'Autorità ha richiamato le imprese di trasporto a tenere comportamenti coerenti con la normativa eurounitaria di tutela dei passeggeri, salvaguardando il diritto degli stessi ad ottenere, a fronte di cancellazioni dei servizi per iniziativa del vettore o per ordine delle autorità competenti, il rimborso in denaro del prezzo dei biglietti, pur in presenza della normativa nazionale relativa ai *voucher*.

Figura 3. Andamento delle istanze nel contesto della pandemia da Covid-19



Fonte: ART

Quanto all'impianto sanzionatorio, le sanzioni che l'Autorità può irrogare sono stabilite, ai sensi dei decreti legislativi attuativi dei regolamenti, in funzione dell'infrazione accertata e sono commisurate non solo alla gravità, alla reiterazione della violazione e alle azioni intraprese per attenuare o eliminarne gli effetti, ma anche al rapporto percentuale tra il numero di passeggeri coinvolti nella violazione e quelli trasportati[54]. Inoltre, qualora la violazione accertata sia ancora in atto al momento della contestazione, il relativo atto reca altresì l'intimazione a porvi fine. L'ottemperanza o, viceversa, l'inosservanza dell'intimazione, sono valutate a norma di legge anche ai fini del trattamento sanzionatorio.

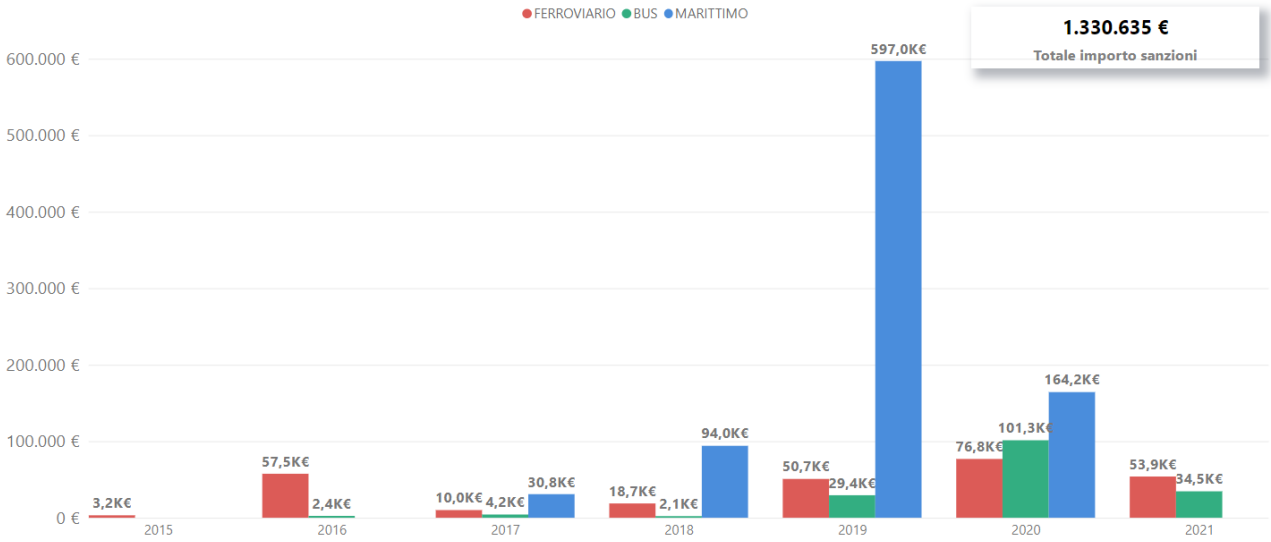
Riguardo all'andamento dei valori delle sanzioni, la Figura 4 illustra che l'entità delle sanzioni è significativamente più elevata nel trasporto via mare e vie navigabili interne, malgrado la prevalente stagionalità del servizio[55]. Ciò è riconducibile alla presenza di alcune disposizioni sanzionatorie, peraltro oggetto di contenzioso che, in base al d.lgs. 129/2015, sono applicate "*per ciascun passeggero*" [56]. Il criterio del "moltiplicatore-passeggero" è previsto anche nel trasporto effettuato con autobus dal d.lgs. 169/2014 citato, nel quale, tuttavia, l'impatto risulta più limitato, mentre non è previsto in quello ferroviario.

[54] Sul tema della commisurazione della gravità della sanzione anche in funzione della reiterazione della violazione, si vedano da ultimo le pronunce del TAR Piemonte, nn. 22 e 24 del 14 gennaio 2021. Con queste sentenze, il giudice di primo grado ha derivato la possibilità di accedere al pagamento in misura ridotta anche in caso di reiterazione dall'assenza di questa fattispecie nell'elenco delle condizioni per accedere al pagamento in forma ridotta di cui all'art. 16 della l. 689/1981. Questa criticità, che incide sul pieno dispiegarsi delle funzioni dissuasive delle sanzioni, è stata rilevata nell'atto di segnalazione del 17 ottobre 2018 (*supra*).

[55] Si precisa che il grafico riporta l'importo delle sanzioni come quantificate in sede di conclusione dei procedimenti sanzionatori avviati nei settori in cui l'Autorità svolge le funzioni di organismo responsabile dell'applicazione dei regolamenti sui diritti dei passeggeri, suscettibili di essere ridotte o annullate in sede pretoria.

[56] Al riguardo, il TAR Piemonte ha affermato che "*la politica legislativa perseguita dall'Autorità si muove nella condivisibile ottica di assicurare l'effettività, la proporzionalità e la dissuasività dell'apparato sanzionatorio e non appare affatto irragionevole che si ancori al numero dei passeggeri la commisurazione del quantum sanzionatorio complessivo secondo il meccanismo del "moltiplicatore-passeggero* (…). Sentenza n. 788/2020 del 30 novembre 2020. Sul tema si segnalano altresì le recenti pronunce del TAR Piemonte n. 476/2021, n. 477/2021, n. 478/2021 e n. 479/2021 del 12 maggio 2021.

Figura 4. Andamento delle sanzioni irrogate per modalità di trasporto – Anni 2015-2021



Fonte: ART

Le somme rivenienti dal pagamento delle sanzioni sono versate in un fondo ed inserite nello stato di previsione del MIMS per essere destinate, a norma del decreto ministeriale del 19 febbraio 2019 adottato su proposta dell'Autorità e d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni, a campagne di sensibilizzazione e di informazione sui diritti dei passeggeri promosse anche avvalendosi della collaborazione dei gestori dei servizi e delle infrastrutture interessati al finanziamento di progetti a vantaggio dei passeggeri[57].

In particolare, le somme derivanti dalle sanzioni applicate ai trasporti di interesse nazionale vengono assegnate al MIMS, mentre quelle rivenienti dalle sanzioni applicate ai servizi pubblici di interesse regionale e locale vengono assegnate a ciascuna regione in misura proporzionale rispetto alle sanzioni pagate riferibili ai rispettivi territori. I relativi dati sono trasmessi dall'Autorità al MIMS entro il primo trimestre di ogni anno.

4.2.1 I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

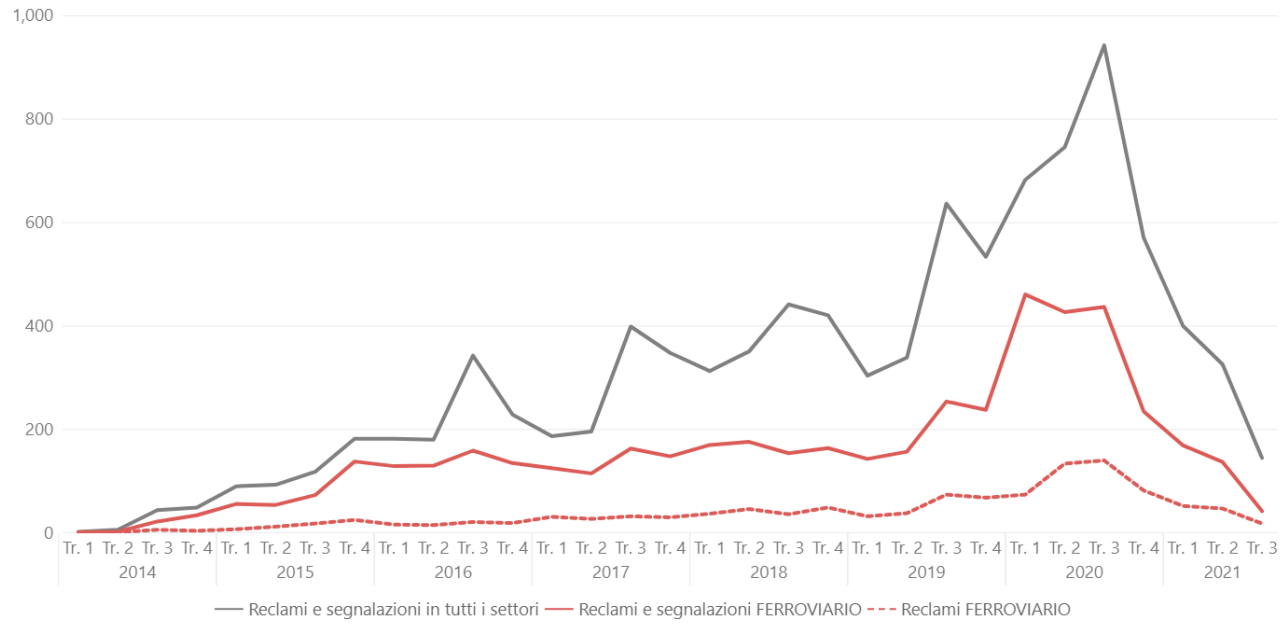
Venendo ora alle singole modalità di trasporto ed avuto riguardo, in particolare, all'applicazione del regolamento (CE) 1371/2007, nel periodo di riferimento del presente Rapporto sono pervenuti n. 396 reclami e n. 774 segnalazioni, ciascuno dei quali può avere ad oggetto uno o più motivi di doglianza.

Come già detto, nel periodo di riferimento si è registrato un significativo aumento dei reclami e delle segnalazioni, con un picco nel mese di luglio 2020 ed una costante diminuzione in quelli successivi in relazione alla contrazione degli spostamenti in conseguenza dei provvedimenti di limitazione della circolazione emanati per il contenimento del virus (Figura 5).

La successiva Figura 6 specifica in quali percentuali le diverse tipologie di servizi ferroviari – media-lunga percorrenza (comprensivi dei servizi alta velocità, *open access* e PSO nazionali), regionali e interregionali e internazionali – sono state interessate dai reclami e dalle segnalazioni pervenuti all'Autorità. Il maggior numero di istanze ha interessato i servizi ferroviari di media-lunga percorrenza, per i quali i biglietti vengono generalmente acquistati con largo anticipo, circostanza che ha influito sul numero di istanze di rimborso avanzate dai passeggeri.

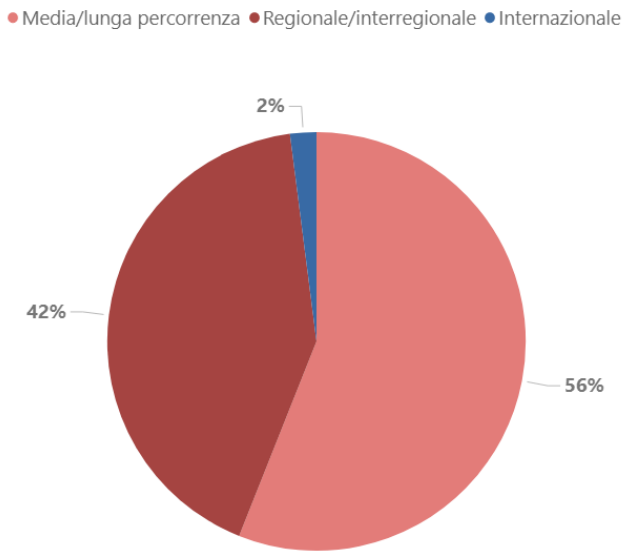
[57] Pubblicato in G.U., Serie generale, n. 83 dell'8 aprile 2019.

Figura 5. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Figura 6. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021



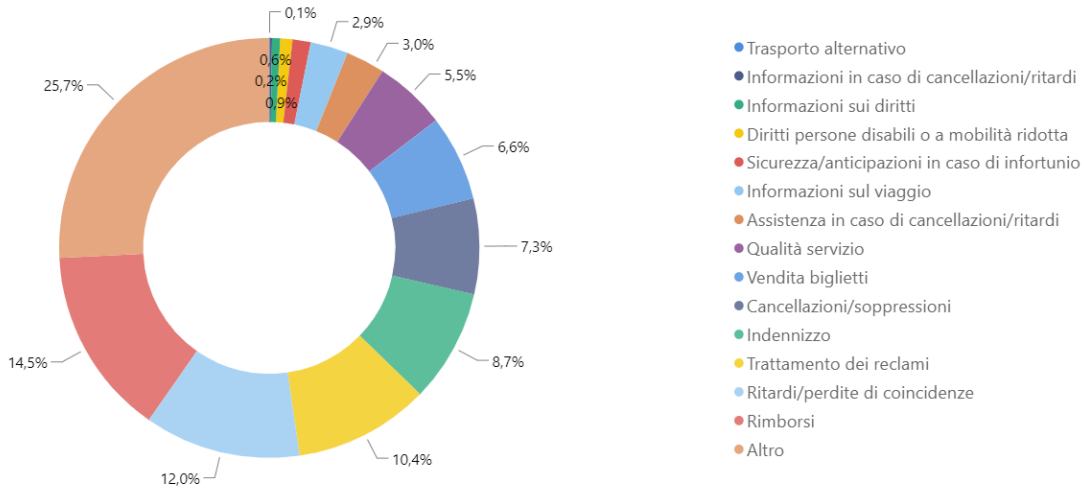
Fonte: ART

Le principali criticità rilevate in reclami e segnalazioni inerenti ai servizi di trasporto ferroviario hanno riguardato, in ordine decrescente di ricorrenza: (i) la mancata erogazione del rimborso sia nell'ipotesi di cancellazione del viaggio da parte dell'impresa ferroviaria che nel caso di rinuncia da parte del passeggero; (ii) problematiche sorte in relazione a ritardi e perdite di coincidenze; (iii) criticità connesse all'accessibilità del sistema di presentazione dei reclami e assenza di riscontro da parte del vettore al reclamo di prima istanza; (iv) la mancata erogazione dell'indennizzo da parte dell'impresa ferroviaria a seguito di ritardo all'arrivo; (v) cancellazioni del viaggio alla partenza non preannunciate in anticipo, nonché soppressioni,

anche programmate, del servizio di trasporto; (vi) la modalità di vendita dei biglietti; (vii) la qualità del servizio erogato ritenuta non soddisfacente; (viii) la mancata assistenza in caso di cancellazione o ritardo all'arrivo o alla partenza superiore a 60 minuti, sia in termini di fornitura di pasti o bevande che di sistemazione in albergo o di altro tipo, qualora necessari e dovuti; (ix) l'assenza di informazione, su richiesta, prima del viaggio e in caso di cancellazione o ritardo all'arrivo o alla partenza. Sebbene, la percentuale dei reclami pervenuti riguardanti le persone con disabilità o PMR appaia contenuta (l'1%), con riguardo all'oggetto delle istanze si tratta di doglianze significative ed attinenti problemi connessi sia all'accessibilità di stazioni e convogli che, seppur in misura minore, all'assistenza specifica garantita[58].

Un dato percentualmente rilevante, infine, è rappresentato dalla categoria "Altro", che comprende reclami e segnalazioni su aspetti ulteriori, quali: contestazioni su furti o smarrimenti di bagagli, nuova programmazione degli orari, impossibilità di trasporto di biciclette, accesso non consentito ad animali, condizioni contrattuali ritenute non adeguate alle esigenze dei passeggeri, oppure di contenuto generico.

Figura 7. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021

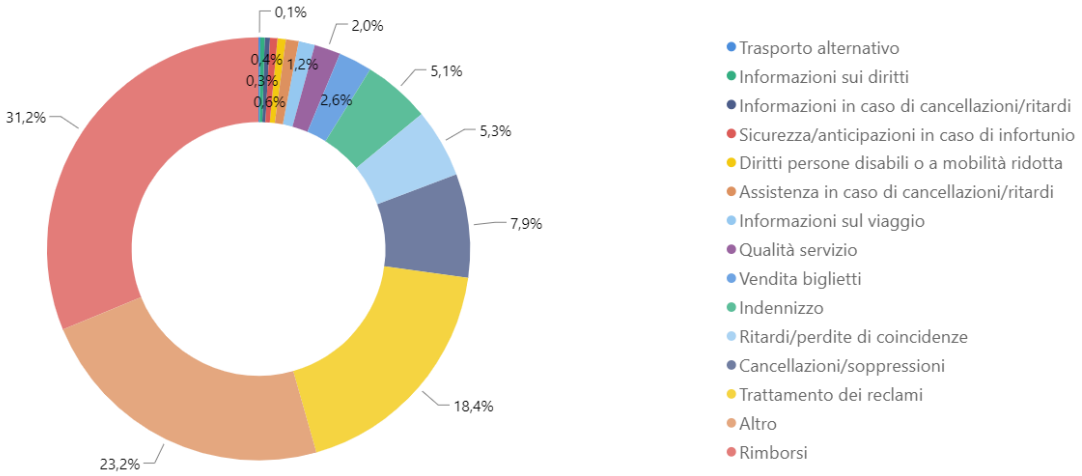


Fonte: ART

Il successivo aerogramma illustra l'evoluzione dei motivi delle istanze circoscritti al periodo coincidente con l'emergenza sanitaria. Il dato percentualmente più significativo è quello della categoria "rimborsi" riferibile sia alle richieste di rimborso del biglietto a seguito di rinuncia al viaggio da parte del passeggero che alle istanze di rimborso per la cancellazione del viaggio da parte dell'impresa ferroviaria. Tale dato è da porre in relazione con le doglianze inerenti al trattamento dei reclami, che risultano numericamente rilevanti, con riguardo alla difficile accessibilità del sistema di presentazione dei reclami nonché al mancato riscontro da parte del vettore al reclamo di prima istanza.

[58] Sul punto, si ricorda la citata del. ART 106/2018, in particolare la misura 5, la quale garantisce il diritto alla accessibilità e fruibilità di servizi e stazioni e che, in caso di violazione, assicura una tutela indennitaria agli utenti.

Figura 8. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Nel corso del periodo considerato sono stati avviati nove procedimenti sanzionatori e ne sono stati portati a conclusione dieci[59].

Le violazioni contestate nei procedimenti sanzionatori avviati nel periodo di riferimento hanno riguardato (i) le modalità di vendita dei biglietti e l'indicazione dei canali di vendita dei titoli di viaggio nelle stazioni sprovviste di biglietteria o emettitrice *self-service* funzionante[60]; (ii) l'omessa erogazione del rimborso del biglietto in caso di cancellazione del servizio[61]; (iii) l'omesso pagamento anticipato, in caso di decesso o lesioni del passeggero, entro 15 giorni dall'identificazione della persona fisica[62]; (iv) le omesse informazioni sul ritardo nel corso del viaggio; (v) la mancata assistenza informativa in caso di ritardo all'arrivo o alla partenza; (vi) la tardiva risposta al reclamo; (vii) la mancata istituzione di un adeguato meccanismo di trattamento dei reclami; (viii) l'omessa assistenza materiale per ritardo superiore a 60 minuti; (ix) l'inadempimento all'obbligo di garantire la scelta tra trasporto alternativo e rimborso in caso di ritardo previsto superiore a 60 minuti.

Per quanto concerne i dieci procedimenti sanzionatori portati a conclusione nel periodo di riferimento, un caso si è concluso con una archiviazione, in relazione alla quale ha assunto rilievo anche il contesto normativo venutosi a delineare durante l'emergenza sanitaria da Covid-19[63]. All'impresa ferroviaria, in particolare, era stata contestata la violazione dell'articolo 16 del regolamento (CE) 1371/2007 per aver provveduto ad

[59] Cfr. il procedimento concluso con delibera n. 16/2021 dell'11 febbraio 2021; il procedimento e archiviato con delibera n. 27/2021 del 25 febbraio 2021; il procedimento concluso con delibera n. 61/2021 del 6 maggio 2021; il procedimento concluso con delibera n. 95/2021 del 1 luglio 2021; il procedimento concluso con delibera n. 96/2021 del 1 luglio 2021; il procedimento concluso con delibera 102/2021 del 15 luglio 2021; il procedimento avviato con delibera n. 84/2021 del 4 giugno 2021, non ancora concluso; il procedimento concluso con delibera n. 107/2021 del 29 luglio 2021; il procedimento avviato con delibera n. 108/2021 del 29 luglio 2021, non ancora concluso.

[60]Sul punto si segnala la sentenza n. 301/2021 del 18 marzo 2021 con la quale il TAR Piemonte ha respinto il ricorso di un'impresa ferroviaria condannata in esito a procedimento sanzionatorio, avviato dall'Autorità, che aveva accertato la violazione della disposizione contenuta all'art. 10, comma 4, del d.lgs. 70/2014 e consistita nell'impossibilità, lamentata da un passeggero, di acquistare il relativo titolo di viaggio, per l'assenza in stazione, o in prossimità della medesima, di biglietterie, distributori automatici o altri punti vendita autorizzati che ha obbligato lo stesso ad acquistare il biglietto a bordo del treno con il relativo supplemento.

[61] Il TAR Piemonte con la sentenza n. 415/2021 del 19 aprile 2021 ha respinto il ricorso di un'impresa ferroviaria che aveva impugnato il provvedimento sanzionatorio comminato dall'Autorità a seguito dell'accertamento dell'inosservanza da parte della stessa dell'obbligo di enunciare i "*criteri per la determinazione dei ritardi e per il calcolo dell'indennizzo*" dovuto ai passeggeri "*titolari di un titolo di viaggio o di un abbonamento, che siano costretti a subire un susseguirsi di ritardi o soppressioni di servizio, durante il periodo di validità dello stesso, ai sensi dell'art. 17, paragrafo 1, comma 2, Regolamento (CE) 1371/2007*".

[62] In proposito rileva la sentenza n. 17/2021 dell'11 gennaio 2021, con la quale il TAR Piemonte ha respinto il ricorso presentato da un'impresa ferroviaria avverso la delibera n. 148/2019 del 21 novembre 2019, con la quale l'Autorità le aveva comminato una sanzione per non aver provveduto a corrispondere i pagamenti anticipati necessari a soddisfare le immediate necessità economiche di una passeggera in occasione di un infortunio occorsole durante il viaggio, seppur per cause non imputabili al vettore. Il Collegio ha ritenuto che l'accertamento della responsabilità da parte dell'impresa ferroviaria sia incompatibile con i tempi rigorosamente brevi previsti dall'articolo 13 del regolamento (CE) 1371/2007 per effettuare tali pagamenti. La norma prevede, infatti, che i pagamenti debbano essere effettuati "*senza indugio*" e "*in ogni caso entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente diritto al risarcimento*". Inoltre, la stessa espressione utilizzata dal legislatore comunitario "*pagamenti anticipati*" suggerisce l'erogazione di somme di denaro "*in anticipo*" rispetto a qualunque accertamento inerente alla responsabilità.

[63] Procedimento concluso con delibera n. 27/2021 del 25 febbraio 2021.

erogare rimborsi mediante *voucher* anziché in denaro, come richiesto da alcuni passeggeri, in conseguenza di cancellazioni di servizi ferroviari, conseguenti all'insorgere dell'emergenza sanitaria nel periodo compreso tra i mesi di marzo e maggio 2020. All'esito di un'articolata istruttoria, l'Autorità ha accertato che, al momento in cui si erano perfezionati i fatti contestati, l'impresa aveva ritenuto incolpevolmente di porre in essere atti leciti in forza della norma nazionale, che consentiva ai vettori ferroviari di recedere dai contratti di trasporto dandone tempestiva comunicazione all'acquirente e procedendo, entro i successivi trenta giorni, al rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio, oppure all'emissione di un *voucher* di pari importo da utilizzare entro diciotto mesi dall'emissione[64].

Cinque procedimenti si sono conclusi, invece, con l'irrogazione di sanzioni amministrative pecuniarie. In particolare, in due casi è stata accertata la violazione, da parte di due imprese ferroviarie, dell'articolo 18, comma 2, lett. a), del regolamento (CE) 1371/2007, per non aver fornito assistenza materiale gratuita ai passeggeri, a fronte di un ritardo superiore a 60 minuti[65]. In uno dei due, l'ulteriore contestazione della violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 3, del regolamento (CE) 1371/2007 è stata archiviata per avvenuto pagamento della sanzione in misura ridotta.

In un altro caso, anch'esso conclusosi con l'irrogazione di una sanzione pecuniaria, è stata accertata la violazione da parte di un'impresa ferroviaria dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) 1371/2007, non avendo essa dimostrato di avere reso le informazioni obbligatorie da fornire al passeggero prima del viaggio in merito alla "*Disponibilità di posti in scompartimenti (…) di prima e seconda classe*"[66]. La contestata violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento (CE) 1371/2007, per l'omessa risposta motivata da parte dal vettore al reclamo di prima istanza, è stata invece archiviata per l'avvenuto pagamento della sanzione in misura ridotta.

In un ulteriore caso è stata accertata la violazione da parte di un vettore dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) 1371/2007, ai sensi del quale "*in caso di decesso o lesioni di un passeggero, l'impresa ferroviaria di cui all'articolo 26, paragrafo 5, dell'allegato I, effettua, senza indugio e in ogni caso entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente diritto al risarcimento, i pagamenti anticipati eventualmente necessari per soddisfare le immediate necessità economiche proporzionalmente al danno subito*"[67]. Ciò in quanto l'impresa, sia nell'immediatezza del sinistro che nei quindici giorni successivi all'identificazione del passeggero, non ha provveduto ad effettuare i pagamenti anticipati eventualmente necessari per soddisfare le immediate necessità economiche derivanti dalla lesione che il reclamante aveva subito all'atto della discesa dal treno, a causa delle oscillazioni del gradino della carrozza, che non risultava fisso. Anche in questo caso è stata irrogata una ammenda.

L'Autorità ha, infine, accertato la violazione da parte di un vettore dell'articolo 16 del regolamento (CE) 1371/2007, per non aver consentito ai passeggeri, a seguito della cancellazione del biglietto conseguente alla soppressione di un treno durante il periodo emergenziale di scegliere immediatamente tra l'ottenere il rimborso integrale del biglietto, oppure proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo, a condizioni di trasporto simili, verso la destinazione finale non appena possibile o a una data successiva e per non aver fornito risposta tempestiva al reclamo, ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) 1371/2007[68].

[64] Cfr. l'art. 88*bis* del d.l. 18/2020 citato di cui si sono esposte le complesse vicende (*supra* Box 11).

[65] Delibera n. 141/2020 del 31 luglio 2020 e delibera n. 165/2020 del 29 settembre 2020. Su questo tema, il TAR Piemonte ha respinto il ricorso avverso la delibera n. 107/2016 osservando che l'articolo 18, c. 2 del regolamento (CE) 1371/2007 pone in capo all'impresa ferroviaria un obbligo di assistenza là dove esso dispone che "*in caso di ritardo […] di oltre 60 minuti, i passeggeri ricevono inoltre gratuitamente: a) pasti e bevande in quantità ragionevole in funzione dei tempi di attesa, se sono disponibili sul treno o nella stazione o possono essere ragionevolmente forniti*". Ha poi evidenziato che "*La circostanza che questa disposizione utilizzi un canone di ragionevolezza per delimitare, sia con riferimento all'an che al quantum, l'obbligo di assistenza posto a carico dell'impresa ferroviaria, non significa affatto che una tale valutazione, rimessa in prima battuta all'impresa ferroviaria, non sia soggetta a sindacato da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti".* Ha aggiunto, infine, che *"Aderire alla tesi della ricorrente - secondo cui il compito di stabilire, nel caso specifico, i modi e i tempi più opportuni per fornire assistenza materiale ai passeggeri è rimesso esclusivamente all'impresa ferroviaria - significherebbe svuotare di contenuto il diritto dei passeggeri ed il ruolo di organismo di controllo normativamente attribuito all'ART*" (sentenza n. 153/2021 del 15 febbraio 2021).

[66] Delibera n. 149/2020 del 6 agosto 2020.

[67] Delibera n. 61/2021 del 6 maggio 2021.

[68] Delibera n. 102/2021 del 15 luglio 2021

Nei procedimenti che si sono conclusi con l'accertamento di una o più violazioni, l'importo delle sanzioni è stato determinato in applicazione dei principi di cui all'articolo 5, comma 3, del d.lgs. 70/2014 (rispetto dei principi di effettività e proporzionalità, gravità ed eventuale reiterazione della violazione, azioni poste in essere per eliminare o attenuare le conseguenze della violazione, rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati) e delle linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, adottate con delibera n. 49/2017 del 6 aprile 2017. Conseguentemente, in sede di quantificazione della sanzione, laddove ne ricorrevano i presupposti, è stata applicata una maggiorazione per la reiterazione della violazione e/o per l'inosservanza dell'intimazione dell'Autorità, ovvero una riduzione a fronte dell'opera svolta dal vettore nel corso del procedimento per eliminare o ridurre le conseguenze dell'illecito.

Dei procedimenti sanzionatori conclusi nel periodo di riferimento, due si sono conclusi senza accertamento dell'infrazione per l'avvenuto pagamento in misura ridotta della relativa sanzione[69]. In tre casi l'estinzione del procedimento per l'avvenuto pagamento della sanzione in misura ridotta da parte del vettore è stata invece parziale[70]. Tra questi, in un caso, il procedimento è proseguito in relazione a contestazioni che erano state oggetto di una proposta di impegni da parte della società, rigettata dall'Autorità perché ritenuta inammissibile[71].

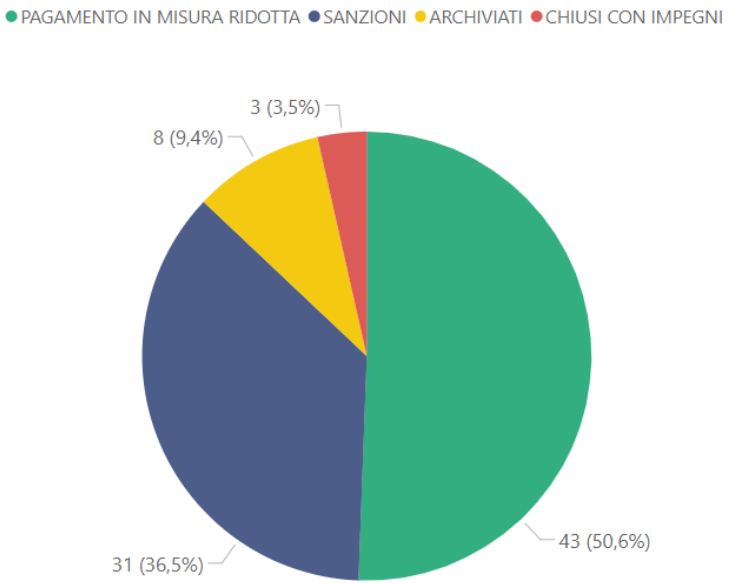
Anche in materia di tutela dei diritti dei passeggeri si registra, nel periodo di riferimento, il ricorso più esteso da parte delle imprese sottoposte a procedimenti sanzionatori all'istituto degli impegni, che consente di pervenire alla conclusione del procedimento senza accertamento dell'infrazione. In proposito, si segnala la delibera n. 161/2020, del 15 settembre 2020, con cui l'Autorità ha avviato d'ufficio un procedimento nei confronti di un'impresa ferroviaria per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per (i) inosservanza del divieto di applicare un sovrapprezzo comunque denominato nel caso di rilascio a bordo treno di un biglietto qualora, anche solo temporaneamente, non sia disponibile nella stazione di partenza o in prossimità della stessa alcuna modalità di vendita dei biglietti e l'acquisto riguardi un servizio ricompreso nell'ambito di un contratto di servizio pubblico[72]; (ii) violazione degli obblighi informativi in mancanza di biglietteria o distributore automatico nella stazione ferroviaria di partenza[73]; (iii) inottemperanza degli obblighi informativi sui canali di vendita di cui alla misura 3.2, lettera c.3, della sopra richiamata del. ART 106/2018[74], in relazione a 82 fermate/stazioni dislocate sul territorio della regione interessata. La contestazione ha riguardato, in questo caso, sia violazioni delle norme eurounitarie che inadempimenti di un provvedimento di regolazione *ex ante* dell'Autorità, in particolare quello inerente al CMD degli utenti di servizi ferroviari gravati da OSP sopra richiamato. Nel corso del procedimento, l'impresa ha presentato una proposta di impegni che, dichiarati ammissibili con delibera n. 202/2020 del 3 dicembre 2020, sono stati approvati, ad esito del *market test*, con delibera n. 16/2021 dell'11 febbraio 2021, determinando la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.

Con detti impegni, a fronte di un ingente investimento, l'impresa attuerà un processo organizzativo strutturale volto a rendere maggiormente efficaci le procedure di assistenza ai viaggiatori, non solo nelle stazioni in riferimento alle quali è stata contestata la violazione (stazione del reclamante e altre 82 stazioni dislocate sul territorio regionale interessato), bensì con riferimento a tutte le 616 stazioni non presidiate e presenti sul territorio nazionale, mediante (i) l'integrazione delle informazioni rese nelle locandine, (ii) l'attivazione di un *call center* gratuito al quale il passeggero potrà rivolgere la richiesta per individuare il punto vendita a terra più vicino, e (iii) il miglioramento del flusso informativo a favore del capotreno, messo in condizione di verificare l'effettiva apertura o meno del punto vendita a terra, per un riscontro immediato

[69] Del. ART 96/2021 e del. ART 107/2021.
[70] Del. ART 141/2020, del. ART 149/2020 e del. ART 95/2021.
[71] Del. ART 95/2021, cit.
[72] Ex art. 10, comma 4 del d.lgs. 70/2014 cit.
[73] Ex art. 9, para 5 del regolamento (CE) 1371/2007, che testualmente recita "*In mancanza di biglietteria o distributore automatico nella stazione ferroviaria di partenza, i viaggiatori sono informati in stazione: a) della possibilità di acquistare un biglietto per telefono, via Internet o a bordo del treno, e delle modalità di tale acquisto; b) della stazione ferroviaria o del luogo più vicini in cui sono disponibili biglietterie e/o distributori automatici*" e art. 10, comma 6 del d.lgs. 70/2014.
[74] Ai sensi della quale "*Gli utenti, prima del viaggio, hanno diritto ad accedere ad informazioni di carattere commerciale, rese disponibili - con le modalità di cui alla Misura 4 - dai gestori dei servizi, concernenti almeno: (…) c) i canali di vendita dei titoli di viaggio, con indicazione: (…) c.3) per ciascuna stazione in cui non sia presente una biglietteria o un'emettitrice self service funzionante, della distanza, indirizzo ed orari di apertura degli eventuali punti vendita convenzionati più vicini*".

della veridicità di quanto affermato dal passeggero in merito all'impossibilità di reperire il biglietto prima di salire a bordo.

Figura 9. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021



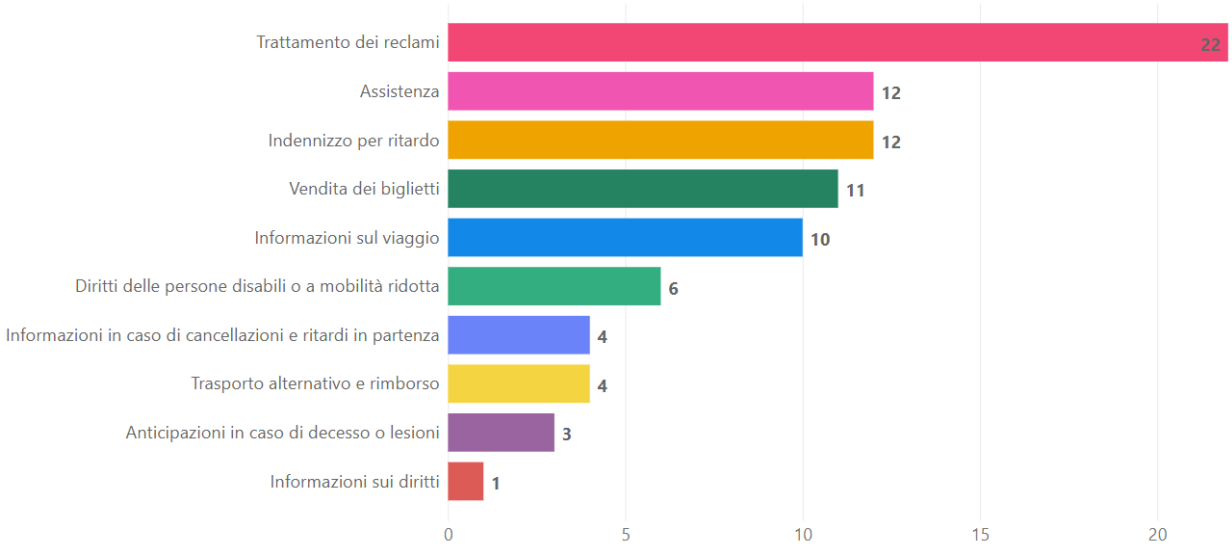
Fonte: ART

Gli esiti dei procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità in qualità di organismo responsabile dell'esecuzione dei regolamenti sono riassunti nella Figura 9, da cui si evince che, nell'arco temporale interessato, il dato più significativo riguarda le contestazioni che sono state oggetto di pagamento in misura ridotta[75]; in 31 casi, invece, sono state irrogate sanzioni amministrative pecuniarie. Il grafico illustra, inoltre, il numero di contestazioni archiviate e quelle che hanno dato luogo all'adozione di impegni da parte dell'impresa ferroviaria.

La successiva Figura 10 illustra, invece, la tipologia delle norme violate in relazione ai procedimenti sanzionatori avviati e conclusi con riferimento alla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario. La rappresentazione riguarda anche le contestazioni inerenti all'applicazione della del. ART 106/2018 citata. Le ricorrenze più significative riguardano la violazione (i) dei termini per il trattamento dei reclami di prima istanza, (ii) dell'obbligo di indennizzare i passeggeri in caso di ritardo all'arrivo, (iii) delle disposizioni relative alla vendita dei biglietti e (iv) dell'obbligo di fornire assistenza materiale gratuita in caso di ritardo, all'arrivo o alla partenza, superiore a 60 minuti.

[75] Al riguardo, con le sentenze n. 22/2021 e n. 24/2021 del 14 gennaio 2021, il TAR Piemonte si è espresso su ricorsi presentati da Trenitalia avverso le delibera n. 155/2019 del 5 dicembre 2019 e n. 178/2019 del 19 dicembre 2019, con le quali l'Autorità aveva adottato due provvedimenti sanzionatori nei confronti dell'impresa ferroviaria per la violazione dell'art. 18, paragrafo 2, lettera a) del regolamento (CE) 1371/2007. Il Collegio, ha respinto nel merito le doglianze della ricorrente, ritenendo che la stessa non abbia "*portato in giudizio elementi tali da incrinare l'accertamento e le valutazioni compiute dall'Autorità in merito alla violazione, […] dell'articolo 18, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento (CE) n. 1371/2007, per non aver fornito alcuna assistenza materiale ai passeggeri*" e che "*il fatto che fossero viaggiatori pendolari non è circostanza utile al fine di giustificare la mancata fornitura dell'assistenza materiale, poiché ciò determinerebbe un'ingiustificata disparità di trattamento nei confronti di questi ultimi*". Esso ha, invece, accolto il ricorso nella parte in cui l'impresa ferroviaria lamentava la mancata concessione da parte dell'Autorità della possibilità di avvalersi del pagamento della sanzione in misura ridotta adducendo la recidiva dell'impresa; in proposito, ha affermato che, tra i presupposti per accedere alla misura ridotta del pagamento indicati dall'art. 16 citato non è prevista l'assenza di una reiterazione della violazione, che influirebbe solo ai fini della determinazione della sanzione e che, pertanto, sulla base dell'attuale quadro normativo, "*il vettore ferroviario, anche in caso di reiterazione della violazione, è legittimato al pagamento in misura ridotta*".

Figura 10. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Nell'ambito delle attività svolte dall'Autorità, occorre altresì menzionare quella di *moral suasion* condotta nei confronti di due imprese ferroviarie, che ha portato a significative modifiche dei rispettivi sistemi per la presentazione dei reclami *on-line* e delle tempistiche, indicate nelle condizioni generali di trasporto, per richiedere il rimborso del biglietto[76].

L'Autorità monitora, inoltre, la finalizzazione di appositi accordi tra RFI e le imprese ferroviarie per la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo delle PRM, per l'assistenza ai passeggeri e per la fornitura di trasporti alternativi[77]. Al riguardo, pur nelle more della formalizzazione dei predetti accordi, l'Autorità ha prescritto al gestore dell'infrastruttura di integrare il PIR 2022, prevedendo espressamente che, nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori che rientrino nell'ambito di applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità , di cui al regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (STI PMR), il servizio di assistenza alle PMR di cui al regolamento (CE) 1371/2007 sia assicurato in conformità di tali accordi (del. ART 187/2020).

Si segnala, da ultimo, che nel periodo di riferimento è stata avviata un'attività di monitoraggio nei confronti delle imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) 1371/2007, volta a verificare, nei siti *web* delle imprese ferroviarie, nonché nel sito internet dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA), la presenza e la completezza delle informazioni fornite nelle relazioni sulle prestazioni in materia di qualità relative agli anni 2014–2020, nel rispetto degli articoli 28 e 27, paragrafo 3, del citato regolamento[78]. A

[76] Avuto riguardo al sistema di trattamento dei reclami, nel mese di settembre 2020, su richiesta dell'Autorità, una delle imprese interessate ha provveduto ad inserire nel modulo dei reclami *on-line* tutte le fattispecie e voci relative ai diritti di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed all'implementazione, nell'ambito di ciascuna voce, di un campo note che consente agli utenti di esporre compiutamente le proprie doglianze. L'impresa ha, altresì, realizzato una sezione informativa dedicata all'assistenza delle PMR facilmente individuabile dalla propria *home page*.

[77] L'accordo è stato promosso in esecuzione della prescrizione 5.5.3.1. lett. b della delibera n. 151, recante Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2021". Cfr. anche par. 4.4.3 "Fornitura di dispositivi di ausilio per la salita a bordo e fornitura di assistenza" del regolamento (UE) 1300/2014 e dell'articolo 18 del regolamento (CE) 1371/2007.

[78] In particolare, l'articolo 28 ("Norme di qualità del servizio"), al paragrafo 1, stabilisce l'obbligo delle imprese ferroviarie di definire le norme di qualità del servizio e di applicare "*un sistema di gestione della qualità per mantenere la qualità del servizio. Le norme di qualità del servizio riguardano almeno gli elementi di cui all'allegato III*"; il successivo paragrafo 2 prevede, che "[*l*]*e imprese ferroviarie controllano le loro prestazioni in base alle norme di qualità del servizio e pubblicano ogni anno, congiuntamente alla relazione annuale, una relazione sulle prestazioni in materia di qualità del servizio. Le relazioni sulle prestazioni in materia di qualità del servizio sono pubblicate sul sito Internet delle imprese ferroviarie. Inoltre, esse sono messe a disposizione sul sito Internet dell'Agenzia ferroviaria europea*". Inoltre, l'articolo 27 ("Reclami"), paragrafo 3, del regolamento in questione, nel richiamare la relazione annuale di cui all'articolo 28 sopra citato, obbliga l'impresa ferroviaria a pubblicare nella medesima relazione anche il "*numero e le categorie dei reclami ricevuti e trattati, i tempi di risposta e le misure adottate per migliorare eventualmente le procedure*". Da ultimo, si ricorda che la del. ART n. 16/2018, all'Allegato A, misura 3.11, lett. f), prevede che la relazione annuale, di cui all'articolo 28 del regolamento, rientra tra i documenti da rendere accessibili a chiunque e da pubblicare sui canali di informazione all'utenza dell'Ente Affidante e dell'impresa ferroviaria e la del. ART 106/2018, all'Allegato A, misura 9, nel ribadire la disciplina del paragrafo 3 dell'articolo 27 sopra richiamata, precisa che i reclami devono

conclusione del già menzionato monitoraggio, l'Autorità, nel maggio 2021, ha ritenuto opportuno fornire alle imprese ferroviarie precise indicazioni sul contenuto della relazione annuale e sulla tempistica della relativa pubblicazione; infine, con riguardo ai contenuti delle relazioni in materia di qualità delle prestazioni rese all'anno 2020, è stata avviata una attività per verificare il corretto adempimento da parte delle imprese.

4.2.1.1 La riforma della disciplina europea dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Come riferito nelle precedenti edizioni, su richiesta del MIMS e d'intesa con la Rappresentanza permanente presso l'Unione europea, l'Autorità ha seguito direttamente e fin dal loro avvio i lavori *Working Party on Land Transport* del Consiglio dei ministri dell'UE aventi ad oggetto l'esame della proposta della Commissione di rifusione del regolamento (CE) 1371/2007.

All'esito dei lavori, nel periodo di riferimento, è stato approvato il regolamento (UE) 782/2021 che troverà applicazione a partire dal 7 giugno 2023[79].

Si è già detto che la proposta iniziale della Commissione europea ha subito, nel corso del procedimento legislativo, numerose modifiche. Pur mantenendo alcune riserve, il raggiungimento dell'accordo politico sul testo approvato è stato, tuttavia, ritenuto dalla stessa Commissione idoneo ad assicurare un giusto equilibrio tra gli interessi degli stessi passeggeri e quelli dell'industria ferroviaria, senza divergere dall'obiettivo principale volto a garantire un miglioramento generale dei diritti dei passeggeri[80].

I principali aspetti innovativi della riforma riguardano:

- rispetto al precedente regolamento, si modifica l'ambito delle possibili deroghe, essendo prevista la possibilità, informando in maniera motivata la Commissione, di esentare in via permanente dall'applicazione delle norme eurounitarie i servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali pur trovando, in ogni caso, applicazione alcune disposizioni, tra le quali gli articoli 27 ("Sicurezza personale dei passeggeri") e 28 ("Reclami"). Inoltre, le deroghe in vigore sono prorogate fino alla loro data di scadenza;
- al fine di aumentare la tutela dei passeggeri in caso di perdita di coincidenza, le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di offrire biglietti cumulativi per i servizi ferroviari a lunga distanza e per quelli regionali nel caso in cui questi siano svolti da un unico operatore; per gli altri servizi di trasporto, le imprese sono tenute a compiere ogni sforzo ragionevole per offrire tali biglietti; inoltre, prima dell'acquisto di uno o più biglietti per un viaggio che comprenda una o più coincidenze, il passeggero deve essere informato della eventualità che tali biglietti costituiscano un biglietto cumulativo[81];
- in caso di cancellazione o di ritardo superiore a 60 minuti, l'impresa ferroviaria può accordare, su richiesta del passeggero, che lo stesso raggiunga la sua destinazione finale utilizzando un altro servizio di trasporto esercito da un altro soggetto a condizioni simili; in tale circostanza, l'impresa è tenuta a rimborsare i costi sostenuti. Inoltre, qualora l'opzione per l'itinerario alternativo, in caso di cancellazione, ritardo o perdita di coincidenza, non sia comunicata al passeggero entro 100 minuti dall'orario di partenza previsto, il passeggero ha diritto a raggiungere la sua destinazione finale con altri fornitori di servizi di trasporto pubblico per ferrovia, con autobus e ad ottenere il rimborso dei costi sostenuti per raggiungere la destinazione finale del suo viaggio;
- in conseguenza della pandemia da Covid-19, l'emergenza sanitaria è stata inserita tra le cause di forza maggiore che esentano l'impresa ferroviaria da taluni obblighi stabiliti dal regolamento; costituiscono, inoltre, cause di forza maggiore, la colpa del passeggero, condizioni meteorologiche estreme, gravi catastrofi naturali e comportamenti di terzi (ad es. atti di terrorismo)[82];

essere *"catalogati per motivo di reclamo in conformità alle voci individuate nel "Modulo reclamo", reperibile sul sito web istituzionale dell'Autorità. Per i gestori dei servizi cui si applica il regolamento (CE) 1371/2007, la pubblicazione avviene nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 28 del medesimo regolamento*". Analoga disposizione è contenuta all'Allegato A, misura 7, alla delibera n. 28/2021.

[79] GUCE L 172 del 17 maggio 2021.

[80] Comunicazione della Commissione europea COM(2021) 40 final, del 2 febbraio 2021.

[81] Qualora il biglietto sia acquistato in un'unica transazione commerciale e il venditore di biglietti o il *tour operator* abbia combinato i biglietti di propria iniziativa, nel caso in cui il passeggero perda una o più coincidenze, essi sono tenuti a rimborsare l'importo pagato nella transazione e a compensare il 75% di tale importo. La disposizione non trova applicazione nel caso in cui sia indicato sui biglietti (o su un altro documento o elettronicamente) che gli stessi rappresentano contratti di trasporto distinti e il passeggero ne sia stato informato prima dell'acquisto.

[82] Gli scioperi del personale dell'impresa ferroviaria e gli atti o omissioni dei gestori delle stazioni e delle infrastrutture sono esclusi dalle cause di forza maggiore.

- viene riconosciuto il diritto della persona che assiste la PMR di viaggiare con una tariffa speciale o gratuitamente e di essere seduta, ove possibile, vicino alla persona con disabilità; il termine di notifica entro il quale richiedere l'assistenza viene ridotto ad almeno 24 ore di anticipo (anziché almeno 48 ore, come precedentemente previsto)[83];
- nell'ambito della politica *green* dell'Unione, è stato introdotto l'obbligo per le imprese ferroviarie di determinare spazi adeguati al trasporto di biciclette, tenuto conto della composizione, della tipologia di servizio e della domanda di trasporto di biciclette e di pubblicare sui propri siti *web* le condizioni per il trasporto di biciclette[84].

Viene previsto che il reclamo debba essere presentato all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento entro tre mesi dal rigetto dell'istanza o dalla mancata risposta fornita al reclamo di prima istanza da parte dell'impresa ferroviaria[85].

Viene, inoltre, stabilito l'obbligo per le imprese ferroviarie e i gestori di stazione di conservare i dati necessari per la valutazione del reclamo per il tempo necessario per la gestione del reclamo stesso e in caso di richiesta dell'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento stesso.

4.2.2 I diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus

La tutela dei passeggeri che si avvalgono dell'autobus come mezzo di trasporto è oggetto del regolamento (UE) 181/2011, che trova applicazione in gran parte per servizi regolari la cui distanza è pari o superiore a 250 km. Alcune disposizioni del regolamento si applicano, altresì, a percorrenze inferiori e ai trasporti occasionali.

Come rappresentato nelle edizioni precedenti, il regolamento mira a garantire un livello uniforme di tutela e assistenza ai passeggeri in relazione (i) alla protezione dei passeggeri in caso di incidente; (ii) alle pari opportunità di viaggio per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta; (iii) al contenimento dei disagi causati da cancellazioni o ritardi significativi alla partenza; (iv) all'adeguatezza dell'informazione sui diritti di cui godono i passeggeri e della possibilità del relativo esercizio; (v) all'efficacia delle tutele garantite attraverso gli organismi nazionali preposti.

Ad oltre sei anni dalla sua entrata in vigore, nel terzo trimestre del 2019, la Commissione europea ha avviato una procedura di valutazione del citato regolamento (UE) 181/2011 e del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, di cui si dirà più oltre[86]. A tal fine, ha predisposto due specifiche *evaluation roadmap* per informare gli *stakeholders* e gli organismi nazionali responsabili dell'applicazione dei regolamenti ed invitarli a partecipare attivamente alla procedura per fornire il proprio punto di vista, proporre soluzioni e, infine, per condividere le *best practice*.

L'Autorità ha preso parte all'iniziativa rispondendo al questionario predisposto dalla società di consulenza incaricata dalla DG MOVE della Commissione europea di sviluppare uno studio relativo alla valutazione del regolamento (agosto 2020) e partecipando ad un *workshop* dedicato, organizzato dalla stessa Commissione (dicembre 2020). In tale contesto, sono state rappresentate le principali criticità applicative emerse dalla valutazione delle istanze dei passeggeri ricevute dall'Autorità[87].

[83] Tuttavia, gli Stati membri possono prevedere che il periodo di 24 mesi per la notifica sia portato fino ad un massimo di 36 ore, ma non oltre il 30 giugno 2026.

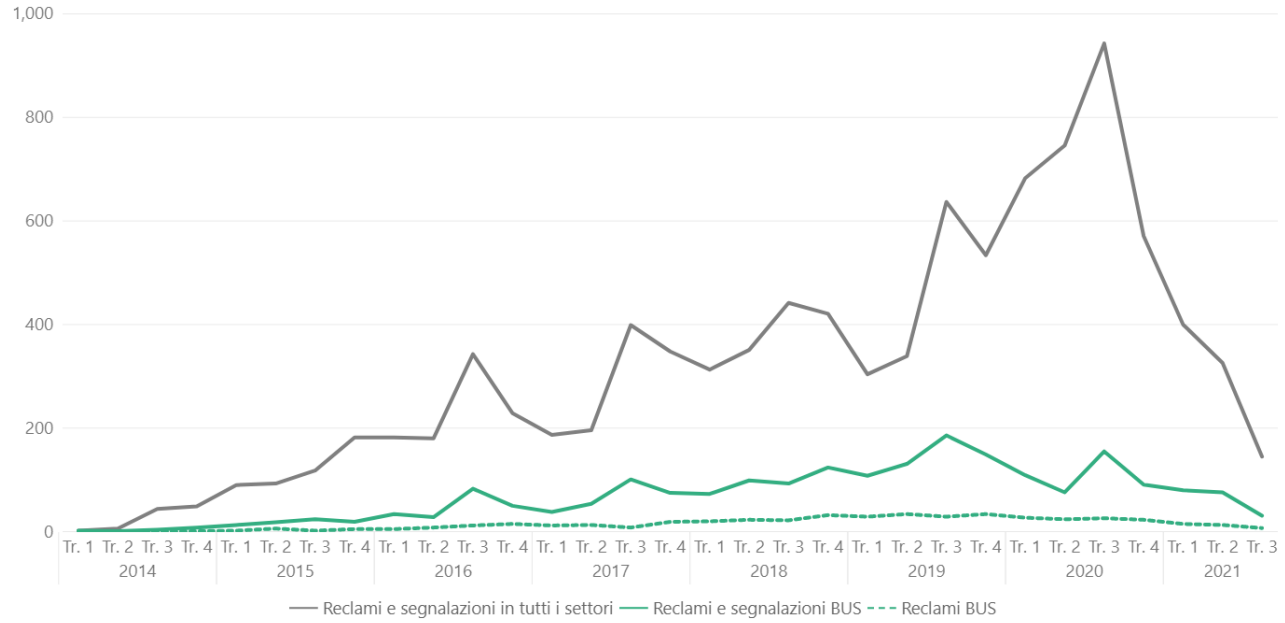
[84] Le imprese ferroviarie ne possono limitare il trasporto a bordo per motivi operativi o di sicurezza, e in particolare in caso di limitazioni della capacità durante le ore di punta o nei casi in cui il materiale rotabile non lo consenta; possono altresì limitare il trasporto delle biciclette sulla base del peso e delle dimensioni. Esse sono comunque tenute a pubblicare sui propri siti *web* le condizioni di trasporto delle biciclette, comprese le informazioni aggiornate sulla disponibilità di capacità. Sempre in materia di trasporto di biciclette è prevista un'applicazione differita del regolamento, al 7 giugno 2025, per quanto attiene all'obbligo di avere in disponibilità materiale rotabile idoneo a detto trasporto.

[85] L'articolo 27 del regolamento (CE) 1371/2007 non fissava alcun termine entro il quale il passeggero era tenuto a presentare reclamo di prima istanza all'impresa ferroviaria.

[86] Si ricorda la Relazione della Commissione europea al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione 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, COM(2016) 619 final.

[87] Elementi di evidenza sono tratti anche dall'applicazione della delibera n. 56/2018 avente ad oggetto 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.

Figura 11. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Per quanto concerne l'attività svolta dall'Autorità in qualità di organismo responsabile dell'attuazione del regolamento, nel periodo considerato nel presente Rapporto sono pervenuti n. 89 reclami e n. 373 segnalazioni[88].

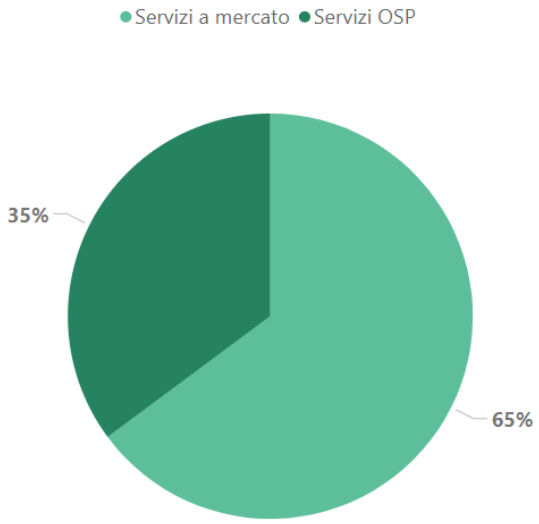
Più specificamente, la Figura 11 mostra il crescente andamento dei reclami e delle segnalazioni, ricevuti in questo ambito a partire dal 2014. Si osserva un decremento in coincidenza del primo semestre del 2020, in controtendenza rispetto al *trend* generale di aumento delle istanze ricevute per i servizi ferroviario e marittimi.

La successiva Figura 12 evidenzia che, in termini percentuali, i reclami e le segnalazioni pervenuti in relazione ai servizi erogati in regime di libero mercato sono stati i 2/3 del totale, mentre il rimanente terzo ha riguardato i servizi soggetti a OSP: un dato che riflette la natura del mercato dei servizi di trasporto via autobus per distanze superiori ai 250 km che, prevalentemente, sono resi in regime di mercato.

Le istanze, comunque pervenute da parte dei passeggeri di servizi OSP, in questo ambito sono state prese in considerazione nella definizione del CMD, di cui si è dato conto. Le questioni più rilevanti sono inoltre state portate all'attenzione degli enti affidanti, per le loro verifiche in relazione alla corretta applicazione dei contratti di servizio stipulati.

[88] Giova al riguardo segnalare che entro il 1° giugno 2021, come disposto dall'articolo 29 del regolamento (UE) 181/2011, l'Autorità ha provveduto a pubblicare una relazione sull'attività dei due anni civili precedenti, che contiene, in particolare, una descrizione delle azioni adottate per applicare le disposizioni del regolamento e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni (accessibile dalla pagina https://www.autorita-trasporti.it/tutela-diritti-dei-passeggeri-trasporto-su-autobus/).

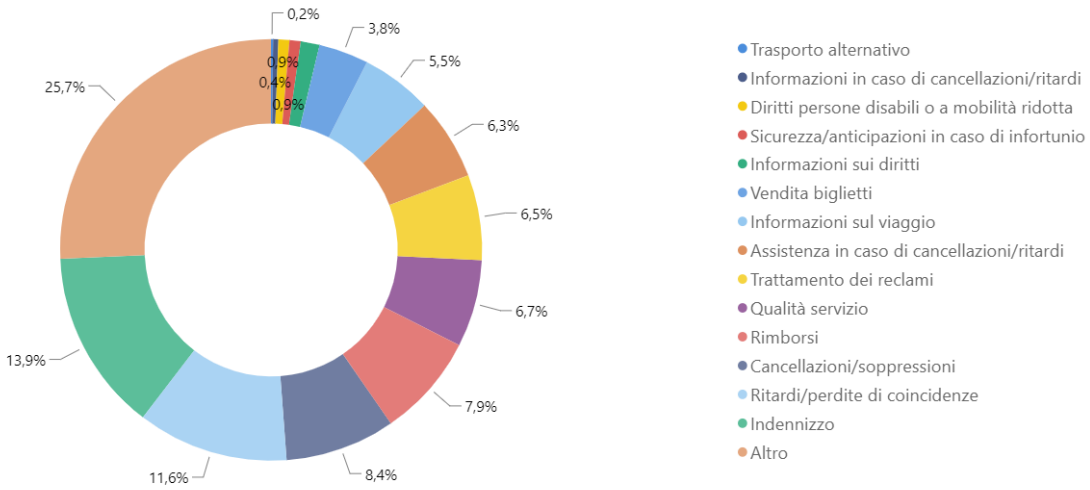
Figura 12. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021



Fonte: ART

In merito alle principali criticità che riguardano il trasporto con autobus, i passeggeri hanno lamentato problematiche relative a: (i) ritardi all'arrivo e conseguenti a richieste di indennizzo, sebbene il regolamento non contempli tale specifico diritto, diversamente dal settore ferroviario e marittimo; (ii) ritardi e perdite di coincidenze; (iii) cancellazioni e ritardi alla partenza del servizio di trasporto; (iv) mancata erogazione del rimborso nell'ipotesi di cancellazione del viaggio; (v) inaccessibilità del sistema di presentazione dei reclami e l'assenza di riscontro da parte del vettore al reclamo di prima istanza; (vi) mancata assistenza in caso di cancellazione o ritardo alla partenza; (vii) alla scarsa qualità del servizio erogato; (viii) mancata informazione, soprattutto in caso di cancellazione o ritardo all'arrivo o alla partenza da fermate; (ix) carenze del sistema di vendita dei biglietti. Come già rilevato con riferimento al trasporto via ferrovia, la percentuale delle istanze pervenute riguardanti le PMR risulta contenuta; tuttavia, in ragione delle problematiche che esse evidenziano, si tratta di doglianze significative.

Figura 13. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021

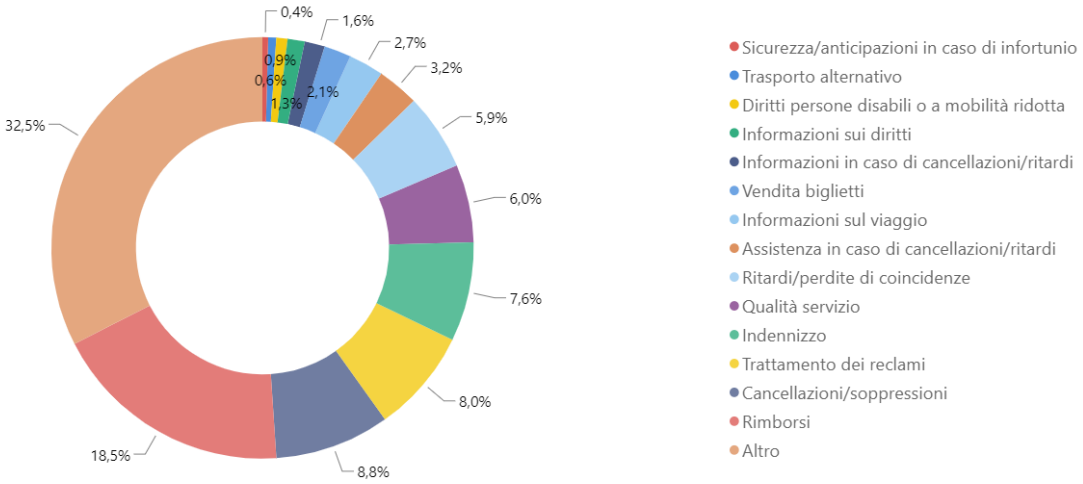


Fonte: ART

Similmente, un dato rilevante è rappresentato dalla categoria "Altro", che comprende reclami e segnalazioni relative a contestazioni su furti o smarrimenti di bagagli, nuova programmazione degli orari, impossibilità di trasporto di biciclette, condizioni contrattuali ritenute non adeguate alle esigenze dei passeggeri e doglianze di contenuto generico.

La Figura 14 illustra, invece, l'evoluzione della tipologia dei motivi rappresentati dai passeggeri nei reclami e nelle segnalazioni presentati all'Autorità, con specifico riferimento al periodo interessato dall'emergenza epidemiologica. Il grafico conferma la categoria "Altro" come dato percentualmente più alto; inoltre, come nel settore ferroviario, anche in quello del trasporto con autobus, nel periodo interessato dalla pandemia da Covid-19, numerose sono state le richieste di rimborso del biglietto a seguito di rinuncia al viaggio da parte del passeggero o per la cancellazione del viaggio da parte del vettore.

Figura 14. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Per quanto concerne l'attività sanzionatoria svolta dall'Autorità, nel periodo di riferimento, a fronte delle istanze pervenute all'Autorità, sono stati avviati sette procedimenti sanzionatori[89]. Le infrazioni contestate hanno riguardato: (i) l'obbligo, in caso di cancellazione o di un ritardo superiore a 120 minuti in partenza da una stazione, di offerta immediata ai passeggeri della scelta tra continuazione, reinstradamento o rimborso del prezzo del biglietto, nonché (ii) la mancata corresponsione di una somma pari al 50% del prezzo del biglietto, oltre al rimborso del prezzo dello stesso, nel caso in cui il vettore non sia in grado di offrire la scelta di cui sopra; (iii) la mancata o tardiva informazione fornita in caso di ritardo o cancellazione sulla "situazione" o sull'orario di partenza previsto "*non appena tale informazione è disponibile*"; (iv) l'omessa assistenza con generi di conforto e sistemazione in albergo o altro alloggio, per viaggi di durata superiore a tre ore, in caso di ritardo o di cancellazione di un servizio; (v) l'omissione di informazioni adeguate per tutta la durata del viaggio; (vi) la tardiva o mancata risposta al reclamo.

Nella materia in esame, nel periodo di riferimento sono, inoltre, venuti a conclusione dieci procedimenti sanzionatori. Sei di detti procedimenti si sono conclusi con l'irrogazione di sanzioni pecuniarie[90]. In un caso in particolare, l'Autorità ha accertato la violazione dell'articolo 21, lettera a), del regolamento (UE) 181/2011, per non aver fornito assistenza materiale ai passeggeri[91]. Nello specifico, la società non ha dimostrato di aver

[89] Cfr. il procedimento avviato con delibera n. 144/2020 del 30 luglio 2020, concluso con delibera n. 201/2020 del 3 dicembre 2020; il procedimento avviato con delibera n. 166/2020 del 28 settembre 2020, concluso con delibera n. 4/2021 del 14 gennaio 2021; il procedimento avviato con delibera n. 171/2020 del 14 ottobre 2020, concluso con delibera n. 8/2021 del 27 gennaio 2021; il procedimento avviato con delibera n. 9/2021 del 27 gennaio 2021, concluso con delibera n. 43/2021 del 25 marzo 2021; il procedimento avviato con delibera n. 44/2021 del 25 marzo 2021, concluso con delibera n. 62/2021 del 6 maggio 2021; il procedimento avviato con delibera n. 51/2021 dell'8 aprile 2021, concluso con delibera n. 90/2021 del 17 giugno 2021; il procedimento avviato con delibera n. 85/2021 del 3 giugno 2021, non ancora concluso.

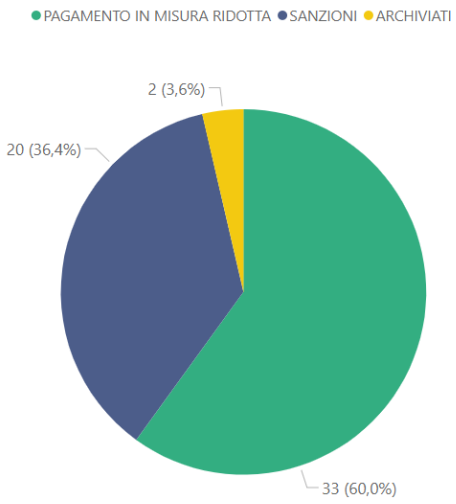
[90] Delibera n.: 135/2020, del 16 luglio 2020; 139/2020, del 30 luglio 2020; 200 e 201/2020, del 3 dicembre 2020; 4/2021, del 14 gennaio 2021; 8/2021, del 27 gennaio 2021.

[91] Delibera n. 135/2020, citata.

offerto ai viaggiatori in partenza dall'autostazione l'assistenza prevista dalla norma europea, nonostante il vettore fosse a conoscenza della circostanza che l'autobus sarebbe partito in ritardo e avesse avuto, pertanto, la possibilità di organizzarsi in tal senso. In altri tre casi[92] è stata accertata, relativamente ad uno stesso vettore, la violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, paragrafo 1, del regolamento (UE) 181/2011 per non avere offerto ai passeggeri la scelta tra continuazione, reinstradamento e rimborso a fronte di un ritardo o di una cancellazione alla partenza di oltre 120 minuti, e per non aver la stessa provveduto a corrispondere ai reclamanti la somma pari al 50% del prezzo del biglietto oltre al rimborso nel termine previsto *ex lege*. Il medesimo vettore, in un altro caso, è stato sanzionato per aver violato gli articoli 24 e 27 del regolamento (UE) 181/2011, non avendo informato i passeggeri dell'*overbooking* verificatosi a causa di un guasto tecnico e per non aver posto in essere le necessarie iniziative a tutela, nonché per aver gestito tardivamente i reclami ricevuti[93].

Nel periodo di riferimento è, poi, venuto a conclusione con l'irrogazione di una sanzione il procedimento avviato nei confronti del gestore dell'Autostazione di Milano per non aver fornito ai passeggeri che acquistino il titolo di viaggio presso la biglietteria della medesima società, ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE)181/2011 in questione, informazioni appropriate e comprensibili sui diritti agli stessi conferiti dal suddetto regolamento[94]. Anche per il settore del trasporto con autobus, l'importo delle sanzioni irrogate a fronte delle violazioni accertate è stato determinato in applicazione dei principi di cui all'articolo 4, comma 3, del d.lgs. 169/2014 e delle citate linee guida sulla quantificazione delle sanzioni dell'Autorità. In due dei casi sopra menzionati, inoltre, parte del procedimento sanzionatorio si è concluso senza accertamento dell'infrazione, per effetto del pagamento da parte delle società dell'importo della sanzione in misura ridotta[95]. In quattro casi il procedimento sanzionatorio si è integralmente concluso col pagamento della sanzione in misura ridotta[96].

Figura 15. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021



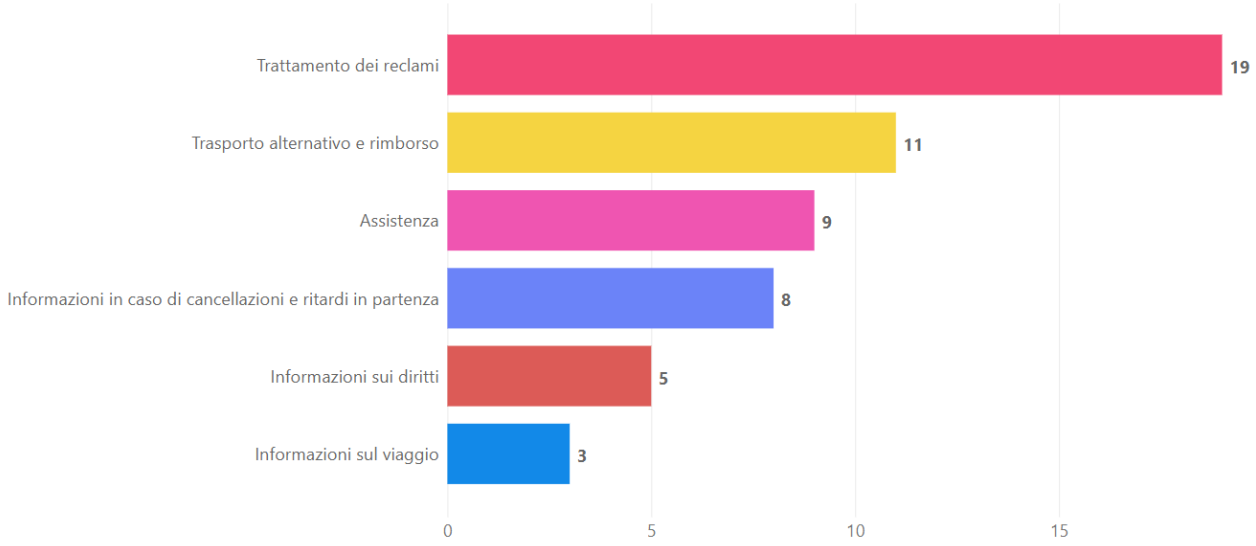
Fonte: ART

Il grafico precedente illustra gli esiti complessivi dell'attività sanzionatoria relativa alla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus nel periodo di riferimento. Ne risulta che le contestazioni oggetto di pagamento della sanzione pecuniaria in misura ridotta sono numericamente preponderanti rispetto a quelle che si sono concluse con l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria.

[92] Delibera n. 139/2020 del 30 luglio 2020, n. 201/2020 del 3 dicembre 2021, e n. 4/2021 del 14 gennaio 2021. La violazione dell'art. 19, para. 1, del reg. (UE) 181/2011, è stata accertata nei confronti dello stesso vettore anche con delibera n. 8/2021, del 27 gennaio 2021.
[93] Delibera n. 8/2021, citata.
[94] Delibera n. 200/2020, del 3 dicembre 2020.
[95] Cfr. delibera n. 201/2020 e 4/2021.
[96] Cfr. delibera n. 140/2020, del 30 luglio 2020; 43/2021, del 25 marzo 2021; 62/2021, del 6 maggio 2021; 90/2021, del 17 giugno 2021.

Il grafico successivo illustra, in relazione ai procedimenti che hanno interessato il settore del trasporto effettuato con autobus, le fattispecie oggetto di violazione.

Figura 16. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021



Fonte: ART

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

Il terzo e, allo stato, ultimo degli ambiti nei quali l'Autorità svolge funzioni di sorveglianza sull'esecuzione delle norme eurounitarie in materia di tutela dei diritti dei passeggeri è quello del trasporto via mare e per vie navigabili interne.

Analogamente agli altri ambiti sin qui esaminati le finalità del regolamento (UE) 1177/2010 sono di garantire che (i) le persone con disabilità e a mobilità ridotta abbiano opportunità di viaggiare al pari degli altri cittadini; (ii) i disagi dei passeggeri dovuti a cancellazioni o ritardi significativi siano contenuti, prevedendo l'bbligo per il vettore di fornire informazioni, assistenza, trasporto alternativo e indennizzi in caso di ritardo all'arrivo; (iii) i passeggeri siano adeguatamente informati dei loro diritti e siano in grado di esercitarli; (iv) gli Stati membri e gli organismi nazionali preposti all'applicazione facciano rispettare le disposizioni del regolamento.

Si tratta, anche in questo caso, di misure di protezione minime e irrinunciabili che non precludono la possibilità di prevedere ulteriori strumenti di tutela, anche giurisdizionale, nell'ambito dei singoli ordinamenti giuridici nazionali. Per quanto riguarda i servizi di crociera, non tutte le disposizioni del citato regolamento trovano applicazione.

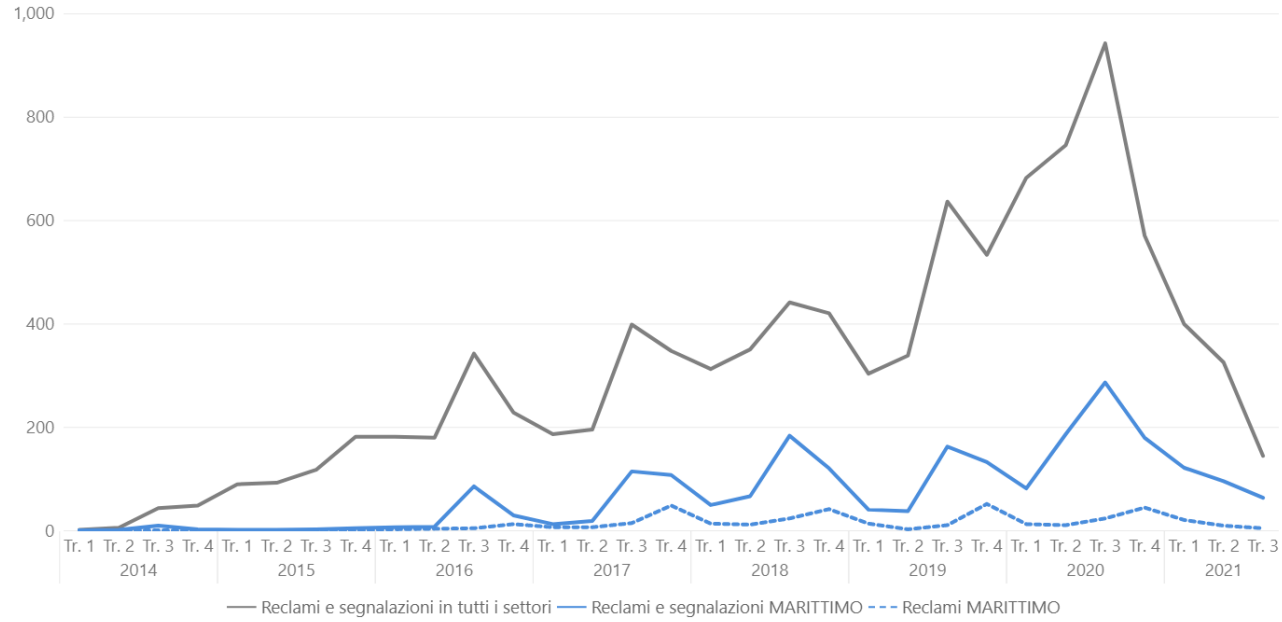
Si è accennato che anche questo regolamento, entrato in vigore il 18 dicembre 2012, è stato oggetto di una relazione della Commissione sullo stato di attuazione (2016) e di una verifica dei risultati raggiunti e della persistente validità della disciplina vigente (2019), cui ha fatto seguito l'avvio di interlocuzioni con gli *stakeholders* e le autorità coinvolte per l'acquisizione di osservazioni ed eventuali proposte di revisione[97].

Analogamente a quanto avvenuto con riguardo al regolamento (UE) 181/2011, l'Autorità ha attivamente partecipato a tali consultazioni svolte attraverso una società a questo scopo incaricata dalla Commissione, soffermandosi sulle principali criticità applicative e formulando proposte ai fini del loro superamento[98]. Venendo all'esame dell'attività svolta in qualità di organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento, nel periodo di riferimento del presente Rapporto, sono pervenuti all'Autorità 107 reclami e 743

[97] Relazione della Commissione europea al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del regolamento (UE) 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, COM(2016) 274 final.
[98] Evidenza è stata tratta anche dall'applicazione delle misure inerenti il CMD inerenti al trattamento dei reclami di cui alla delibera n. 83/2019 citata.

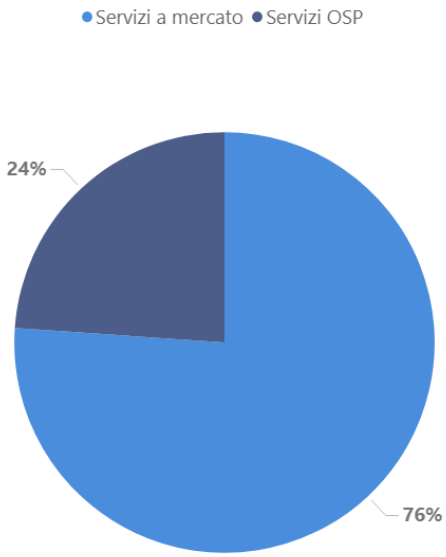
segnalazioni[99]. In Figura 17 è illustrato il relativo andamento. Come nelle precedenti annualità, si è registrato un picco di istanze in coincidenza dei periodi estivi.

Figura 17. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Figura 18. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021



Fonte: ART

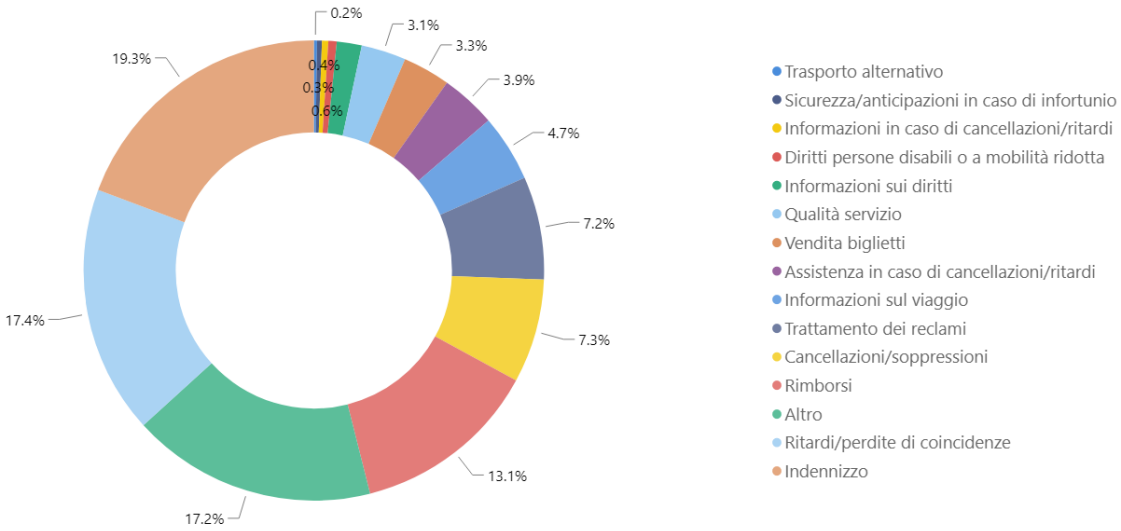
La Figura 18 che precede illustra invece la tipologia dei reclami e delle segnalazioni in relazione alla natura del servizio, da cui emerge che il dato percentualmente più rilevante ha interessato i servizi di trasporto via

[99] Si segnala che entro il 1° giugno 2021, come disposto dall'articolo 26 del regolamento (UE) n. 1177/2010, l'Autorità ha provveduto a pubblicare una relazione sull'attività dei due anni civili precedenti, che contiene, in particolare, una descrizione delle azioni adottate per applicare le disposizioni del regolamento e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni (accessibile dalla pagina https://www.autorita-trasporti.it/trasporto-via-mare-e-per-vie-navigabili-interne/).

mare resi in regime di libero mercato: ciò riflette le caratteristiche del settore, che registra un numero limitato di servizi OSP.

Avuto riguardo al contenuto dei reclami, le fattispecie esaminate nel periodo di riferimento, come risulta dal grafico sottostante, hanno riguardato, in particolare, criticità in relazione a (i) ritardi e problematiche connesse, tra le quali la scelta tra trasporto alternativo e rimborso e l'erogazione di rimborsi o compensazioni; (ii) l'accessibilità del sistema di presentazione dei reclami, la tempestività e la motivazione delle relative risposte e l'effettiva soluzione dei disservizi subiti dagli utenti; (iii) l'assistenza offerta ai passeggeri in caso di cancellazioni o partenze ritardate; (iv) la vendita di biglietti; (v) la qualità del servizio erogato. Anche nel settore marittimo, le istanze connesse al servizio di trasporto di persone con disabilità o PMR hanno rappresentato una percentuale esigua da un punto di vista numerico ma rilevante nel merito.

Figura 19. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Il grafico in Figura 20 evidenzia in termini percentuali, limitatamente al periodo oggetto del presente Rapporto, i motivi rappresentati dai passeggeri nelle istanze pervenute all'Autorità. Si conferma, come già evidenziato in precedenza che, anche nel trasporto via mare e vie navigabili interne, il dato percentuale più rilevante dei reclami e delle segnalazioni ha riguardato richieste di rimborso del titolo di viaggio, sia per cancellazioni disposte dal vettore che per rinunce al viaggio da parte dei passeggeri.

In materia di tutela dei passeggeri nel trasporto via mare, nel periodo di riferimento, è stato avviato un procedimento sanzionatorio per violazioni inerenti (i) alla mancanza di adeguate informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate; (ii) all'omessa assistenza materiale nel caso in cui la partenza sia cancellata o subisca un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto di partenza; (iii) all'omessa offerta al passeggero di scelta tra trasporto alternativo e rimborso del prezzo del biglietto in caso di ritardo alla partenza superiore a novanta minuti[100].

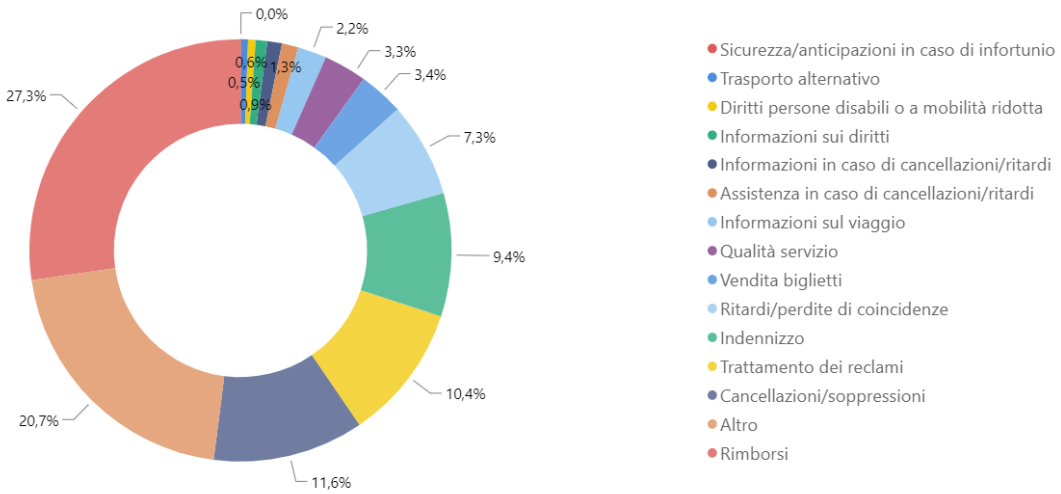
Nel periodo di riferimento nella materia in esame sono giunti a conclusione due procedimenti sanzionatori, avviati nel corso del 2020 nei confronti di una medesima impresa di navigazione [101]. Entrambi i procedimenti si sono conclusi con l'accettazione degli impegni presentati dalla società e, dunque, senza accertamento dell'infrazione.

[100] Cfr. il procedimento avviato con delibera n. 104/2020 del 4 giugno 2020 e concluso con delibera 151/2020 del 6 agosto 2020 (pagamento in misura ridotta per alcune delle violazioni contestate) e con delibera n. 169/2020 del 14 ottobre 2020 (con impegni per le ulteriori violazioni contestate).
[101] Delibere nn. 168 e 169/2020 del 14 ottobre 2020.

Con riguardo al profilo contestato della mancata offerta di assistenza materiale gratuita ai passeggeri in caso di partenze cancellate o ritardate per più di novanta minuti rispetto all'orario previsto di partenza, la società si è impegnata, in particolare, a: (i) implementare una nuova procedura di assistenza ai passeggeri in caso di ritardo o cancellazione che si applicherà in tutti i porti d'imbarco serviti dall'impresa di navigazione; (ii) integrare la carta di imbarco con un *coupon* da utilizzare a bordo o a terra per il ristoro, ove dovuto[102]; (iii) implementare l'assistenza prestata nei porti da essa serviti, coinvolgendo propri agenti a terra, un provveditore navale incaricato dell'acquisto, deposito e conservazione delle provviste ed esercizi commerciali operanti nelle aree portuali rilevanti, incaricati della materiale distribuzione dei generi di conforto con proprio personale[103].

Ai fini della verifica di ottemperanza agli impegni, la società dovrà trasmettere idonea documentazione attestante l'avvenuta implementazione delle misure accolte. Gli ulteriori profili di violazione (articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1 e 24, paragrafo 2, del regolamento (UE) 1177/2010, contestati all'impresa all'atto dell'avvio dei procedimenti, sono stati oggetto, sempre nel periodo considerato dal presente Rapporto, di pagamento della sanzione in misura ridotta[104].

Figura 20. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni



Fonte: ART

Relativamente all'attività sanzionatoria svolta in questo ambito, la Figura 21 illustra gli esiti delle contestazioni avanzate nei procedimenti avviati e conclusi nel periodo compreso tra il 2014 e il 31 luglio 2021[105]. Si evidenzia che la parte più significativa delle contestazioni (46) è stata oggetto di pagamento in misura ridotta; in 15 casi sono state irrogate sanzioni, mentre in 2 casi le contestazioni hanno dato luogo ad impegni e un procedimento (avente ad oggetto un'unica contestazione) è stato archiviato.

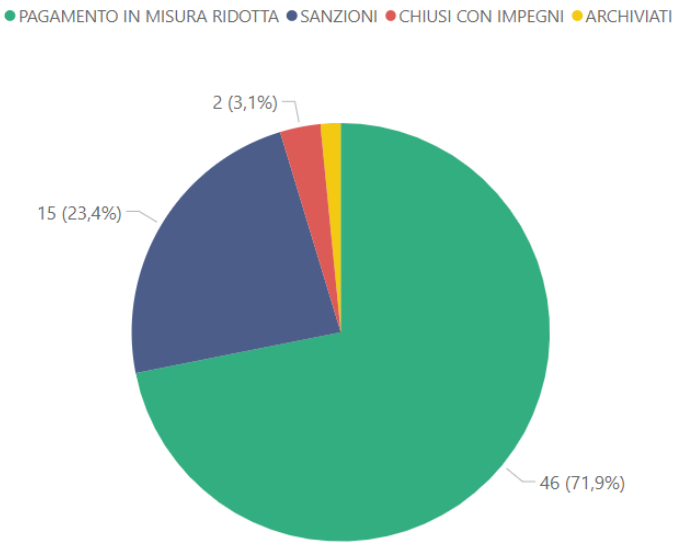
[102] In particolare, il vettore si è impegnato ad inserire nella *boarding card* un talloncino contenente le condizioni per il ritiro dello spuntino, pasto o bevanda e valevole come *coupon* per conseguirne la somministrazione sia a terra, da parte degli operatori a tale scopo impiegati, sia, per i passeggeri già imbarcati al momento di attivazione dell'assistenza, a bordo della nave.

[103] Le ulteriori altre contestazioni formulate nelle due citate delibere di avvio ART 88/2020 e 104/2020 (per violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del regolamento (UE) 1177/2010) sono state archiviate, rispettivamente, con delibera n. 150/2020 e con delibera n. 151/2020, entrambe del 6 agosto 2020, a seguito dell'avvenuto pagamento in misura ridotta delle sanzioni, da parte del vettore.

[104] Cfr. delibere nn. 150 e 151/2020 del 6 agosto 2020.

[105] Con riferimento alla tutela dei diritti nel trasporto via mare e vie navigabili interne viene in rilievo la sentenza TAR Piemonte n. 512/2021 del 26 marzo 2021 che, nel respingere il ricorso di un'impresa marittima avverso il provvedimento sanzionatorio di cui alla delibera n. 101 del 31 luglio 2019, ha affrontato, tra l'altro, il tema dell'applicazione ai procedimenti dell'Autorità delle disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689 in materia di termini e modalità di notifica dell'atto di contestazione, oggetto anche di una contemporanea sentenza del Consiglio di Stato resa in giudizio di cui era parte l'ARERA (n. 2309/2021 del 18 marzo 2021). Entrambe le pronunce hanno confermato che la perentorietà dei termini di cui alla l. 689/1981 è esclusa soltanto dalla presenza di una diversa regolamentazione di fonte normativa pari ordinata che, per il suo carattere di specialità, si configuri idonea ad introdurre deroga alla norma generale e di principio.

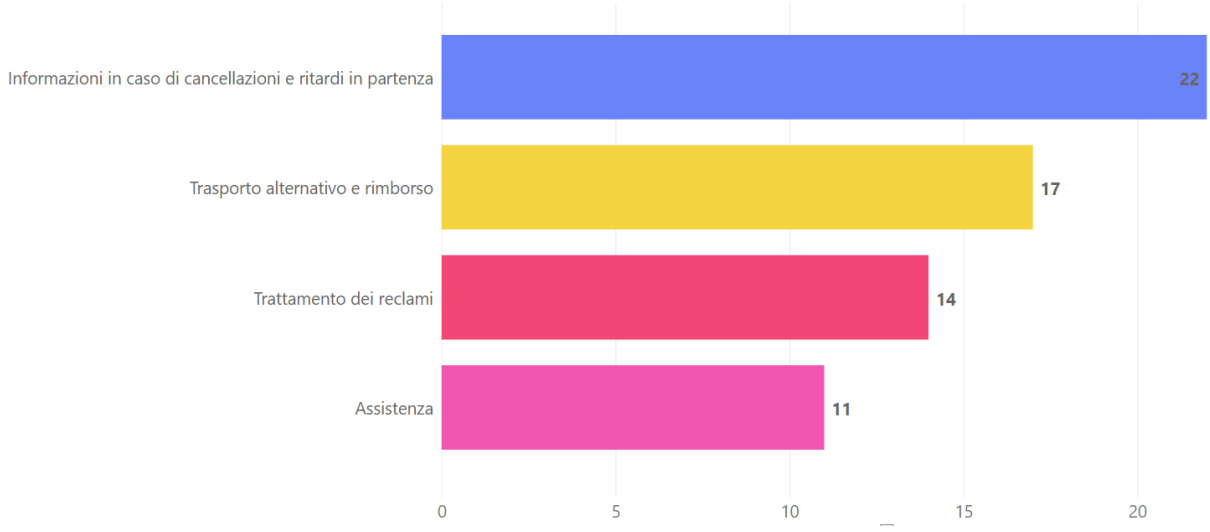
Figura 21. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Il successivo istogramma descrive invece la distribuzione delle contestazioni formulate dall'Autorità nell'ambito dei procedimenti sanzionatori in relazione alla tipologia delle norme regolamentari violate. Il dato più significativo riguarda le cancellazioni del viaggio e i ritardi alla partenza superiori a novanta minuti, fattispecie dalle quali scaturiscono una serie di diritti per i passeggeri: in particolare, il diritto (i) a ricevere in maniera tempestiva informazioni sul ritardo, (ii) alla scelta tra il trasporto alternativo e il rimborso del biglietto nonché (iii) a ricevere adeguata assistenza materiale. Come negli altri ambiti, gli ulteriori procedimenti sanzionatori hanno riguardato la violazione della normativa in materia di trattamento dei reclami di prima istanza, che il vettore è tenuto, ai sensi del regolamento di cui trattasi, a riscontrare entro due mesi dalla ricezione.

Figura 22. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021



Fonte: ART

Con riguardo all'interpretazione del regolamento (UE) 1177/2010 e, in particolare, degli articoli 18, 19, 20, par. 4, 24 e 25, è attesa una importante pronuncia della Corte di giustizia dell'Unione europea sulla questione pregiudiziale (C-570/19) sollevata dall'autorità giurisdizionale irlandese nell'ambito del ricorso promosso da Irish Ferries avverso il provvedimento sanzionatorio adottato dall'organismo di sorveglianza irlandese.

4.3 L'attività consultiva nell'ambito della trattazione di pratiche commerciali scorrette

Con riferimento ai procedimenti relativi a pratiche commerciali scorrette poste in essere nei settori regolamentati sottoposti alla vigilanza dell'Autorità, nel periodo interessato dal Rapporto sono stati resi, come detto, 5 pareri all'AGCM[106].

Il primo è stato reso nell'ambito di un procedimento avviato dall'AGCM a seguito di una segnalazione dell'Autorità in merito al comportamento tenuto da un vettore marittimo in fase di ristoro dei passeggeri per il disagio patito a causa del ritardo in arrivo della nave (parere n. 11 del 29 dicembre 2020). Diversi i profili di criticità individuati a carico del vettore: il rifiuto di erogare la compensazione economica in denaro nonostante l'esplicita richiesta dei passeggeri e la proposta di offrire, invece, un *voucher* da utilizzare per una successiva partenza; la qualificazione del *bonus* erogato "*quale gesto di attenzione alla clientela*" e non come compensazione dovuta ai sensi del regolamento (UE) 1177/2010; l'opacità del computo del valore della compensazione rispetto al prezzo del biglietto. Quest'ultima, in particolare, veniva parametrata al mero servizio di trasporto di passeggeri, con esclusione della componente relativa al trasporto delle auto e ad altre componenti accessorie in forza della invocata applicazione di una clausola *standard* ("*al netto di diritti fissi e pasti/servizi*"). All'esito del procedimento, l'AGCM ha accertato la scorrettezza della pratica commerciale ed irrogato una sanzione[107]. Al momento della redazione del presente Rapporto, il provvedimento sanzionatorio adottato dall'Autorità garante è stato impugnato.

Il secondo parere è stato reso nell'ambito di un procedimento con cui AGCM ha contestato ad una impresa, operante nel settore del trasporto con autobus, due distinte pratiche commerciali scorrette poste in essere durante l'emergenza epidemiologica da Covid-19 (parere n. 2 del 14 gennaio 2021). La prima pratica si sarebbe sostanziata nel rendere accessibile sui propri canali di vendita *on-line* l'acquisto di servizi di trasporto da effettuarsi in periodi incisi da provvedimenti governativi di restrizione della circolazione per il contenimento della pandemia, con immediata acquisizione del relativo pagamento per controprestazioni che non sarebbero state erogate in base ad un'autonoma programmazione aziendale. La seconda pratica, articolata in plurime condotte, riguardava la complessiva gestione dell'assistenza prestata alla clientela a seguito della cancellazione dei servizi, con la diffusione di informazioni lacunose, ambigue e intempestive, nonché l'inadeguata gestione dei rimborsi e l'applicazione di diritti di cancellazione o prenotazione con conseguente *vulnus* per l'esercizio dei diritti *post*-vendita derivanti dal contratto. Il vettore, inoltre, avrebbe omesso di prospettare con adeguata evidenza le possibili alternative per il ristoro della clientela nel caso di unilaterale cancellazione del servizio da parte del vettore, quali prerogative spettanti in base al regolamento (UE) 181/2011, proponendo ai passeggeri un *voucher* come esclusiva modalità di rimborso. Il procedimento si è concluso con l'accertamento della scorrettezza di entrambe le pratiche commerciali e con l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria[108].

Il terzo parere è stato reso in relazione ad un procedimento avviato da AGCM a seguito di segnalazioni degli utenti e a notizie diffuse dalla stampa, nei confronti di una concessionaria autostradale (parere n. 4 dell'11 marzo 2021). I profili di criticità rilevati hanno riguardato gli omessi o insufficienti interventi manutentivi di alcuni tratti della rete autostradale, da cui è scaturito un peggioramento del servizio in ragione del consistente aumento dei tempi di percorrenza senza che si procedesse ad adeguare ovvero a ridurre l'importo richiesto ai consumatori a titolo di pedaggio; le modalità informative sulle eventuali procedure di rimborso, che sono risultate omissive, inadeguate, intempestive, insufficienti quanto al modo di diffusione e inidonee a compensare i disagi arrecati agli utenti; i profili di aggressività delle condotte, idonee a limitare considerevolmente, mediante indebito condizionamento, la libertà di scelta o di comportamento dei consumatori in relazione al servizio reso, considerato che i consumatori avevano ricevuto una prestazione di

[106] Nelle note che seguono sono inseriti i riferimenti alle decisioni adottate dall'AGCM all'esito dei procedimenti nel cui ambito sono resi i pareri dell'Autorità. Quest'ultimi sono pubblicati integralmente nella successiva sezione IV del Rapporto, nonché all'indirizzo internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.

[107] https://agcm.it/dotcmsCustom/tc/2026/2/getDominoAttach?urlStr=192.168.14.10:8080/C12560D000291394/0/720A530288D308E0C1258684005A8422/$File/p28556.pdf.

[108] https://agcm.it/dotcmsCustom/tc/2026/2/getDominoAttach?urlStr=192.168.14.10:8080/C12560D000291394/0/2F5B98150684D325C1258684006B14BB/$File/P28557.pdf.

qualità inferiore rispetto a quella attesa dall'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, malgrado l'integrale corresponsione del pedaggio. Il procedimento si è concluso con l'accertamento della scorrettezza della pratica commerciale e con l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria[109].

Un quarto parere (n. 8 del 20 maggio 2021) è stato reso nell'ambito di un procedimento avviato da AGCM nell'ottobre 2020, a seguito di segnalazioni degli utenti e della stessa Autorità, nei confronti di una società armatoriale, in materia di trattamento delle richieste di rimborso per cancellazioni unilaterali o rinuncia volontaria relativa a viaggi che avrebbero dovuto essere effettuati nel contesto emergenziale dell'epidemia da Covid-19[110]. Le condotte si sarebbero sostanziate nella messa in vendita, durante il mese di maggio 2020, per viaggi da effettuarsi nello stesso mese e oltre, di biglietti per collegamenti internazionali e nazionali, nonostante fossero ancora in atto le limitazioni alla navigazione o al trasporto passeggeri dovute all'emergenza epidemiologica, e nella successiva cancellazione unilaterale di numerosi viaggi. Inoltre, con riguardo ai collegamenti in ambito nazionale, la società avrebbe annullato diversi biglietti già acquistati, anche relativamente a viaggi che avrebbero dovuto effettuarsi in un periodo temporale non più soggetto alle restrizioni di traffico imposte dalle autorità governative; nella politica dell'azienda adottata, in tali circostanze, in caso di cancellazione del viaggio, che non avrebbe previsto la possibilità di ottenere rimborsi in denaro quale prioritaria scelta del passeggero, ma unicamente la possibilità di un *voucher* di valore corrispondente all'importo pagato, connotato da rigide condizioni d'uso; nella politica aziendale adottata in relazione alla distinta ipotesi di rinuncia al viaggio da parte del passeggero a causa delle restrizioni alla circolazione imposte dal governo italiano, che sarebbe "*non del tutto coerente con quanto attualmente disposto dalla legislazione nazionale, segnatamente con riguardo sia al periodo di utilizzabilità del voucher (fissato in un anno in luogo degli ora previsti 18 mesi) sia alla possibilità di conversione in denaro alla scadenza del medesimo*"; nell'opacità delle informazioni, sia di carattere generale che destinate ai singoli interessati, circa l'operatività dei viaggi, i diritti spettanti ai passeggeri in caso di cancellazioni e le modalità di richiesta e di corresponsione dei rimborsi/*voucher*; nell'inadeguatezza dell'assistenza *post*-vendita prestata ai passeggeri. Il procedimento si è chiuso senza l'accertamento dell'infrazione poiché sono stati accolti e resi obbligatori gli impegni presentati dall'impresa, in quanto ritenuti idonei a far venir meno i possibili profili di scorrettezza della pratica commerciale.

Un ulteriore parere (n. 15 del 15 luglio 2021) è stato reso nell'ambito del trasporto ferroviario in relazione ad un procedimento avviato da AGCM nel gennaio 2021, che prendeva le mosse da accertamenti d'ufficio e dalle segnalazioni di alcune associazioni di consumatori. Due le pratiche commerciali contestate all'esito degli accertamenti svolti dall'AGCM, in entrambi i casi connesse alla carenza di capacità messa a disposizione da un operatore del servizio di trasporto passeggeri ad Alta Velocità, in particolare sulle tratte nord-sud. L'una aveva ad oggetto il periodo prefestivo anteriore all'entrata in vigore dei divieti di spostamento previsti dal d.p.c.m. 3 dicembre 2020, nonostante fosse prevedibile un picco della domanda proprio in quel periodo; al rapido esaurimento delle categorie tariffarie più vantaggiose per i consumatori era conseguita l'applicazione di prezzi elevati. L'altra riguardava l'indisponibilità, nei mesi di gennaio e febbraio 2021, di una capacità di trasporto adeguata a soddisfare la domanda di mobilità da parte di passeggeri pendolari titolari di abbonamento sulla tratta Roma-Napoli. Per quest'ultimo comportamento, sul quale l'Autorità si è pronunciata nel parere richiamando, fra l'altro, la propria del. ART 54/2016 avente ad oggetto il CMD che i passeggeri in possesso di abbonamenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari AV, l'AGCM ha riscontrato una violazione dell'art. 20 del Codice del consumo ed irrogato una sanzione[111].

[109] https://www.agcm.it/dotcmsdoc/allegati-news/PS11644_scorr+sanz+estratto%20(omi).pdf.
[110] https://www.agcm.it/dettaglio?tc/2026/6/&db=C12560D000291394&uid=EC4FF89B7C422F5CC12586FB003F2333&view=vw0501&title=PS11826-GRANDI%20NAVI%20VELOCI-CANCELLAZIONE%20POST%20COVID&fs=
[111] La decisione dell'AGCM è disponibile all'indirizzo internet https://www.agcm.it/dotcmsdoc/allegati-news/PS11922%chiusura.pdf.

5. L'ORGANIZZAZIONE E IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ

Come di consueto, dopo aver presentato le attività svolte, si procede all'illustrazione dei temi e delle novità che hanno riguardato, nel periodo di riferimento, l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Al riguardo si esaminano di seguito il sistema di raccolta delle risorse finanziarie, il bilancio e gli acquisti dell'Autorità, ivi comprese le attività gestite in comune con altre autorità indipendenti, le questioni attinenti al personale e alla valutazione della *performance* ed alle progressioni di carriera, al dialogo con le rappresentanze sindacali, all'organizzazione, per concludere con l'esecuzione di disposizioni di legge in materia di amministrazione digitale, trasparenza e contrasto alla corruzione. Appare opportuno evidenziare come il modello organizzativo dell'Autorità, supportato da un disegno informatico efficace ed efficiente, abbia consentito di affrontare l'emergenza pandemica adottando sin da subito le misure gestionali più opportune per continuare a garantire i medesimi livelli di servizio nei confronti dei diversi *stakeholders*, nel pieno rispetto delle norme a tutela della salute del personale dipendente che, per molti mesi, ha operato da remoto anche nella misura del 100%.

5.1 L'autofinanziamento

Il contributo degli operatori economici costituisce, allo stato, l'unica fonte di finanziamento dell'Autorità per tutte le funzioni che essa svolge, sia quelle previste dalle norme istitutive, sia quelle ad essa attribuite in forza di leggi successive. Ai sensi dell'art. 37, comma 6, lett. b) del d.l. 201/2011, come novellato dall'art. 16 del d.l. 109/2018 citato, l'Autorità determina annualmente con proprio provvedimento la misura del contributo che gli operatori economici "*operanti nel settore del trasporto*" sono tenuti a versare per assicurare il finanziamento delle sue attività, ivi comprese modalità e tempi del versamento; in particolare, essa può esigere il contributo dai soggetti che operano in mercati in relazione ai quali essa abbia dato concreto avvio all'esercizio delle competenze o al compimento delle attività previste dalla legge[112]. Il provvedimento dell'Autorità è sottoposto ad approvazione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi di concerto con il MEF. Entro trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma, in assenza dei quali l'atto si intende approvato[113].

5.1.1 La delibera di autofinanziamento per il 2021

Tra i più recenti provvedimenti nell'ambito dell'autofinanziamento si segnala quello relativo all'anno 2021 (delibera n. 225/2020 dell'22 dicembre 2020, approvata con d.p.c.m. del 21 gennaio 2021 e pubblicata l'11 febbraio 2021). Tale atto ha determinato la misura del contributo nello 0,6 per mille del fatturato dei soggetti tenuti al versamento, come risultante dall'ultimo bilancio approvato all'11 febbraio 2021, data di pubblicazione della delibera richiamata[114]. Come negli anni precedenti, anche per il 2021 tale valore è inferiore a quello massimo previsto dalle norme istitutive dell'Autorità (uno per mille del fatturato riferito all'ultimo esercizio dell'impresa). Similmente, anche per il 2021 come già nel 2020, la soglia *de minimis*, al di sotto della quale il versamento non è dovuto, è pari a 1.800 euro. La conseguente, sostanziale esclusione dall'adempimento degli operatori di minori dimensioni risponde ad obiettivi di economicità e sostenibilità delle attività amministrative di verifica e riscossione del contributo, oltre a quello di evitare il coinvolgimento delle microimprese[115].

[112] Il principio è stato, ancor prima che nella legge, affermato dalla Corte costituzionale (sentenza 7 aprile 2017, n. 69). Nella stessa sentenza, la Corte ha ritenuto che il contributo abbia natura di prestazione patrimoniale imposta rientrante nel campo di applicazione dell'art. 23 Cost. e, in quanto tale, soggetta a riserva di legge. La Corte ha, altresì, precisato che l'obbligo contributivo non consegue ad un rapporto con prestazioni reciproche tra soggetto regolato e Autorità.

[113] Sul punto, ved. Corte costituzionale, *ibidem*, "*…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*". La Corte ha altresì sottolineato la natura partecipativa del procedimento per la determinazione del contributo.

[114] Si tratta dell'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS (art. 2, comma 2 della delibera n. 225/2020).

[115] L'art. 16 del d.l. 109/2018 prevede la possibilità di introdurre "*… soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato*".

Come negli anni precedenti, alcune voci dei ricavi sono state espunte dalla determinazione del fatturato rilevante a fini contributivi. Con particolare riferimento al 2021, sono esclusi dal fatturato rilevante i ricavi conseguiti da attività estranee agli ambiti di competenza dell'Autorità, quelli conseguiti per attività svolte all'estero, i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico e quelli in conto esercizio erogati dal MIMS in forza di contratti di programma – parte servizi per la copertura dei costi di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale, i ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali derivanti dall'"*equivalente incremento della tariffa di competenza*" (d.l. 78/2009, 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 gestite da ANAS, i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione allo svolgimento di tale servizio, nonché le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili e le sopravvenienze attive da fondo rischi. Inoltre, anche per il 2021, per evitare duplicazioni nel versamento dei contributi, viene ribadita l'esclusione dei ricavi delle imprese consorziate derivanti da servizi di trasporto erogati a favore di consorzi che effettuino essi stessi prestazioni di trasporto[116]. Si conferma, altresì, lo scomputo, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, dei ricavi derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore soggetto al contributo e dei ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto.

Come nell'esercizio precedente, nel caso di soggetti legati da rapporti di controllo o 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), ciascuno di essi 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. Non sono, invece, tenute alla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali alla data del 31 dicembre 2020. Nel caso in cui le società siano state poste in liquidazione e/o assoggettate a procedure concorsuali con finalità liquidative a partire dal 1° gennaio 2021, "*il contributo è dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità liquidativa*".

Si è, altresì, tenuto conto delle specifiche caratteristiche di ciascuna delle imprese e degli ambiti regolati dall'Autorità. Così, ad esempio, è confermata la disciplina prevista per il settore del trasporto di passeggeri via mare e per altre vie navigabili (ad eccezione di quelle di cabotaggio) in ragione della particolare natura e dell'elevato grado di internazionalizzazione del relativo mercato. In tale ambito, mentre si conferma l'esclusione dal fatturato rilevante dei ricavi conseguiti da attività svolte all'estero, quello considerato ai fini della quantificazione è determinato applicando un criterio *ad hoc*[117]. L'ambito oggettivo delle imprese tenute al versamento del contributo comprende attualmente gli operatori economici impegnati nella gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni) e di impianti di servizio ferroviario; nell'effettuazione di servizi ferroviari anche esterni al PMdA; nella gestione di centri di movimentazione merci (interporti)[118]; nelle operazioni e nei servizi portuali; nell'erogazione di servizi di trasporto di passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, effettuato con ogni modalità; nello svolgimento del servizio di taxi; nella prestazione di servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via ferrovia; nell'effettuazione di servizi di trasporto di passeggeri via mare e per vie navigabili interne; nell'esecuzione di servizi di trasporto di passeggeri su strada. A tali operatori si aggiungono le imprese che effettuino servizi di trasporto merci su strada, connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti, servizi di trasporto merci via mare e per vie navigabili interne e servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci. È infatti venuta meno la sospensione degli obblighi dichiarativi e contributivi che riguardava tali ultimi soggetti, a seguito dell'emanazione della delibera n. 20/2021 dell'11 febbraio 2021 in conseguenza del più recente orientamento del Consiglio di Stato in materia, al cui riguardo

[116] Anche riguardo alle esenzioni per evitare duplicazioni di contributi, ved. art. 16 d.l. 109/2018.

[117] In particolare, il fatturato è 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 dalle AdSP.

[118] Per l'anno 2021, sono esclusi dal totale dei ricavi di questi soggetti il riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili agli ambiti di competenza dell'Autorità, i ricavi derivanti da attività meramente amministrative, quali il supporto per la regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

si riferirà in dettaglio nel prosieguo[119]. Riguardo alle modalità di versamento, per il 2021 è stata prevista la possibilità per le imprese di versare un acconto, pari a un terzo dell'importo dovuto, entro la data del 30 aprile 2021 e il saldo dei residui due terzi entro il 29 ottobre 2021. Tutte le informazioni utili sono disponibili in un'apposita sezione del sito *internet* dell'Autorità dedicata al tema (*infra*, § 5.10). Per quanto riguarda i contributi dovuti per gli esercizi precedenti, infine, al momento della redazione del presente Rapporto, è stata completata la fase di accertamento per il recupero delle somme dovute e, anche parzialmente, non versate dai soggetti tenuti al contributo fino all'annualità 2019.

5.2 L'evoluzione giurisprudenziale

Nel corso degli anni, la compiuta definizione del perimetro dei soggetti obbligati alla contribuzione ha costituito oggetto di un rilevante numero di ricorsi e pronunce da parte dei giudici amministrativi di primo e secondo grado, ai quali si è dato ampio risalto nelle edizioni precedenti. Nel periodo di riferimento, ed in particolare a partire da gennaio 2021, sono intervenute numerose pronunce del Consiglio di Stato che, in forza della novella introdotta con l'articolo 16 del d.l. 109/2018 sopra richiamato, e sulla scorta di alcune decisioni innovative del TAR Piemonte, hanno sancito una significativa riscrittura del perimetro oggettivo e temporale degli obblighi contributivi che gravano a carico dei soggetti regolati o diversamente incisi dalla regolazione. Verosimilmente, tali pronunce influiranno sull'esito del contenzioso ancora pendente in materia.

5.3 Il bilancio e gli acquisti

Nel 2020 il risultato di gestione dell'Autorità è stato pari a -2.756.423,17 euro. In quanto finanziata esclusivamente con contributi al funzionamento a carico degli operatori economici dei settori del trasporto, tra le entrate dell'Autorità, la voce più rilevante è costituita proprio da tale contributo, previsto in sede di assestamento di bilancio in 16.490.000,00 euro e rendicontato in 18.232.344,55 euro. Le spese, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, sono state consuntivate in 21.892.068,67 euro. Rispetto al totale delle spese, 5.463.598,70 euro sono stati destinati al rimborso del contributo per il funzionamento dell'Autorità versato da operatori economici che, sulla base delle pronunce del giudice amministrativo sopra richiamate, non vi erano tenuti e finanziati mediante applicazione dell'avanzo di amministrazione. Da qui, per la prima volta dall'avvio delle attività, un risultato negativo di gestione.

Per l'anno 2021, in sede di assestamento di bilancio sono previste spese per un importo complessivo di 21.915.600,00 euro (al netto delle voci per trasferimenti e spese in conto capitale, entrambe finanziate mediante applicazione dell'avanzo di amministrazione), 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 2020 è stato pari a 23.780.929,67 euro ed è stato vincolato per un importo di 12.160.836,46 euro a causa, prevalentemente, del protrarsi del contenzioso in materia di autofinanziamento, di cui si è detto. In particolare, si è reso necessario vincolare l'importo di 7.100.000,00 euro quale fondo rischi ed oneri calcolato sulla base delle somme incassate da operatori del trasporto appartenenti a settori oggetto di sentenza del giudice amministrativo sfavorevole all'Autorità. L'avanzo di amministrazione disponibile risulta pertanto pari a 11.620.093,21 euro.

Invariato rispetto al precedente Rapporto l'ambito dell'utilizzo delle convenzioni quadro CONSIP in materia di acquisto di beni e servizi. Anche nel periodo in esame, l'Autorità ha fatto ricorso a quelle esistenti per l'approvvigionamento di buoni pasto sostitutivi del servizio mensa, per la fruizione di servizi di telefonia mobile, telefonia fissa, di gestione e manutenzione postazioni IP, di gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e per l'acquisto di pc portatili nonché di buoni carburante. Similmente, in relazione agli ulteriori strumenti messi a disposizione da CONSIP, l'Autorità mantiene la propria adesione al Contratto

[119] In merito all'individuazione dei soggetti tenuti alla contribuzione, la citata sentenza n. 69/2017 della Corte costituzionale ha affermato che l'art. 37 del d.l. 201/2011 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)*". La platea degli obbligati non è definita 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, (...)".*

Quadro "SPC *Cloud*" nell'ambito sia del Lotto 1, per l'erogazione di servizi di *cloud computing*, sia del Lotto 4, per i servizi di realizzazione e gestione di portali e servizi *on-line*.

Box 13. L'Autofinanziamento: le pronunce del Consiglio di Stato nel periodo di riferimento

In occasione dell'udienza tenutasi il 12 novembre 2020, la VI sezione del Consiglio di Stato ha trattenuto in decisione oltre 70 cause in materia di autofinanziamento dell'Autorità promosse da alcune categorie produttive che, nel corso del tempo, hanno affermato la loro estraneità al perimetro di azione del regolatore e contestato la debenza del contributo. Le conseguenti decisioni, pubblicate a partire dal 4 gennaio 2021, hanno in parte confermato decisioni già assunte dal TAR Piemonte a seguito della modifica normativa intervenuta con il d.l. 109/2018 e stabilito che, in forza della riforma, sono tenuti a versare il contributo tutti gli operatori economici attivi nei settori del trasporto in cui vi sia stato un intervento di regolazione dell'Autorità. Con queste sentenze si supera, quindi, a partire dal 2019, la distinzione tra *destinatari diretti* e *beneficiari* della regolazione applicata dal TAR Piemonte per determinare l'ambito soggettivo degli operatori tenuti alla contribuzione: una distinzione che, inizialmente confermata dal Consiglio di Stato, ha comportato anche la restituzione dei contributi versati dagli operatori che non vi fossero tenuti fino a tutto il 2019 compreso[120]. Si supera, altresì, sempre a partire dal 2019, la limitazione dell'obbligo di contribuzione a carico unicamente dei soggetti gestori di infrastrutture, con l'estensione dello stesso anche a carico dei *"meri operatori economici"* [121]. Simmetricamente, i gestori di infrastrutture sono tenuti al contributo *ab initio*: è questo il caso dei concessionari autostradali in relazione ai quali, come già affermato dal giudice di primo grado, la distinzione tra nuove concessioni e concessioni in essere perde rilievo rispetto alla sussistenza dell'onere di contribuzione al funzionamento dell'Autorità[122]. Sempre alla luce del d.l. 109/2018, sono parimenti tenuti all'onere di contribuzione tutti gli operatori economici (e non solo i gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati) operanti nei mercati in relazione ai quali l'Autorità abbia, già prima del 2018, esercitato le proprie competenze o svolto attività previste dalla legge[123].
Il TAR Piemonte che aveva, sino ad allora, riconosciuto solo parzialmente gli effetti della novella del 2018, ha aderito al suesposto indirizzo giurisprudenziale asserendo la debenza del contributo in capo a operatori economici dei settori autostradale (trafori inclusi)[124], marittimo[125], portuale[126], ferroviario[127], aereo[128] nonché appartenenti all'ambito della gestione dei centri di movimentazione merci (ivi inclusi interporti e piattaforme logistiche)[129], dell'autotrasporto[130] o nei riguardi di operatori della logistica[131]. Inoltre, ha ritenuto che rientrino nel perimetro degli operatori economici incisi dagli obblighi dichiarativi e contributivi anche le imprese che svolgono attività di agenzia e di raccomandazione marittima[132].

5.3.1 Le gestioni in comune con le altre Autorità indipendenti

L'art. 22, comma 7 del decreto-legge 26 giugno 2014, n. 90, convertito con modificazioni dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, dispone che le Autorità indipendenti gestiscano in forma unitaria i propri servizi strumentali mediante la stipula di convenzioni o la costituzione di uffici comuni ad almeno due organismi e in relazione ad almeno tre dei seguenti servizi: affari generali, servizi finanziari e contabili, acquisti e appalti, amministrazione del personale, gestione del patrimonio, servizi tecnici e logistici, sistemi informativi ed informatici.

Al riguardo, in forza della Convenzione stipulata a dicembre 2014 tra ARERA, AGCOM e Garante privacy, alla quale l'Autorità ha aderito nel dicembre 2015, dopo aver condiviso la gestione unitaria dei servizi inerenti

[120] Dalla distinzione era scaturita, nelle precedenti pronunce di primo e secondo grado, l'esclusione dei vettori aerei, marittimi di merci, degli operatori della logistica e degli autotrasportatori dall'obbligo in parola anche per le annualità successive al 2018. Il Consiglio di Stato ha tuttavia confermato, in relazione agli autotrasportatori, la non debenza del contributo per gli anni dal 2014 al 2018 in ragione della loro non riconducibilità alla categoria dei "*gestori di infrastrutture e servizi regolati*" su cui si basava l'impianto originario della disposizione sull'autofinanziamento. Si segnala, inoltre, che, l'art. 37*bis* del d.l. 41/2021, inserito nel testo in sede di conversione, con modificazioni, per effetto della l. 69/2021, ha disposto che l'obbligo di contribuzione non trova applicazione con riferimento alla sola annualità 2021 nei riguardi delle prestazioni di autotrasporto merci in conto terzi rese dalle imprese iscritte nell'apposito Albo degli autotrasportatori.
[121] Esemplificativamente, il Consiglio di Stato ha escluso la debenza del contributo in relazione ad annualità antecedenti al 2019 nelle pronunce del 4 gennaio 2021 recanti i numeri da 5 a 12, da 16 a 23, 25 e 27, del 5 gennaio 2021 nn. 122 e 123, del 22 gennaio nn. 678 e 679, del 1° febbraio 2021 n. 926, dell'8 febbraio nn. 1139 e 1140.
[122] Riguardano il settore autostradale le pronunce del Consiglio di Stato del 7 gennaio 2021 recanti i numeri da 237 a 244, 246 e 247, da 249 a 256, da 258 a 261 e 276, nonché la n. 680 del 22 gennaio 2021.
[123] Affermano l'obbligo di corresponsione del contributo per annualità successive al 2019 compreso le sentenze del Consiglio di Stato nn. 72 e 73 del 4 gennaio 2021, n. 132 del 5 gennaio 2021 e nn. 5248, 5249 e 5250 del 12 luglio 2021.
[124] Sentenze del TAR Piemonte n. 253 dell'8 marzo 2021, n. 334 del 23 marzo 2021 e n. 456 del 3 maggio 2021.
[125] Sentenze del TAR Piemonte nn. 125 e 126 del 9 febbraio 2021, n. 291 del 16 marzo 2021, n. 314 del 13 marzo 2021 e n. 420 del 21 aprile 2021. Anche l'effettuazione di servizi strumentali e accessori al trasporto marittimo è stata inclusa nel novero di quelli assoggettabili all'obbligo contributivo.
[126] Sentenze del TAR Piemonte n. 265 dell'11 marzo 2021 e n. 314 del 13 marzo 2021.
[127] Sentenze del TAR Piemonte nn. 246 e 247 del 5 marzo 2021 e n. 260 del 10 marzo 2021.
[128] Sentenze TAR Piemonte n. 222 del 1° marzo 2021, n. 292 del 17 marzo 2021, n. 348 del 29 marzo 2021, n. 407 del 16 aprile 2021, nn. 489 e 494 del 17 maggio 2021, nn. 506, 509 e da 511 a 513 del 20 maggio 2021 e nn. 581 e 582 del 3 giugno 2021.
[129] Sentenze del TAR Piemonte n. 287 del 15 marzo 2021, n. 296 del 18 marzo 2021 e n. 313 del 22 marzo 2021.
[130] Sentenze del TAR Piemonte n. 240 del 4 marzo 2021, nn. 293, 297 e 298 del 18 marzo 2021, n. 338 del 25 marzo 2021 e n. 408 del 16 aprile 2021.
[131] Sentenze del TAR Piemonte nn. 246 e 248 del 5 marzo 2021, n. 293 del 18 marzo e n. 338 del 25 marzo 2021.
[132] Sentenza del TAR Piemonte n. 394 del 15 aprile 2021.

alla categoria degli "affari generali, acquisti e appalti, amministrazione del personale e servizi finanziari e contabili", nel periodo di riferimento ha realizzato, con AGCOM e Garante privacy, l'affidamento del servizio di *brokeraggio* assicurativo 2021-2023.

5.4 Il personale

Alla data del 31 luglio 2021, il personale dell'Autorità si compone, oltre agli organi di vertice (Collegio, Segretario generale, Capo di gabinetto e Consigliere giuridico), di 105 unità di personale a tempo indeterminato, già immesso nei ruoli o in prova (di cui 11 con qualifica di dirigente, 77 con qualifica di funzionario e 17 con qualifica di operativo) e 8 unità di personale a tempo determinato, di cui 1 con qualifica di dirigente, 4 con qualifica di funzionario e 3 con qualifica di operativo. Ad esse si aggiungono un esperto giuridico e due esperti tecnico-ingegneristici e 5 unità di personale in diretta collaborazione con il Presidente e i Componenti del Collegio, assunte con contratto a tempo determinato, tra i quali il portavoce del Presidente. Un'ulteriore unità di personale in diretta collaborazione di un Consigliere appartiene ai ruoli dell'Autorità, mentre 2 unità di personale sono state acquisite, in posizione di comando in entrata, da altre Pubbliche Amministrazioni.

Delle 105 unità di personale di ruolo, 8 sono collocate in posizione di comando in uscita, presso altre amministrazioni, delle quali 1 con qualifica dirigenziale. All'applicazione di questo istituto consegue, come noto, l'indisponibilità dei relativi posti in ruolo. Inoltre, gli oneri connessi continuano a gravare, per lo più, sul bilancio dell'Autorità. In tutti i casi in cui il comando è stato accordato dall'Autorità, d'altra parte, si tratta di istanze in merito alle quali le amministrazioni richiedenti hanno invocato la natura obbligatoria, escludendo così ogni esercizio di poteri discrezionali da parte dell'Autorità.

5.4.1 Le procedure di concorso

Venendo al reclutamento, che è tuttora in corso, come riferito nel precedente Rapporto, il comma 1*bis* dell'art. 16 del d.l. 109/2018 ha aumentato di trenta unità il personale a tempo indeterminato precedentemente assegnato all'Autorità, portandolo da 90 a 120. All'esito di tale previsione, l'Autorità ha rideterminato la pianta organica, articolandola come segue: 12 dirigenti, 88 funzionari e 20 operativi (delibera n. 27/2019 del 28 marzo 2019). Su questa base, essa ha avviato le procedure di reclutamento ritenendo di ricorrere sia allo scorrimento di graduatorie che a nuovi concorsi.

Nel periodo di riferimento, nonostante la pandemia da Covid-19 abbia generato difficoltà anche nella conduzione delle procedure di selezione, il concorso per il reclutamento a tempo indeterminato di 15 unità di personale delle qualifiche di dirigente (1 unità), funzionario (12 unità) e operativo (2 unità), indetto con delibera n. 173/2019 del 27 dicembre 2019, di cui si è riferito nel precedente Rapporto, è stata portata a compimento e, allo stato, sono state immesse in servizio 7 unità di personale, di cui 1 dirigente, 5 funzionari e 1 operativo. Ulteriori unità di personale saranno assunte dalle graduatorie finali della stessa procedura, con riserva, da parte dell'Autorità, di disporre anche uno scorrimento per coprire esigenze di personale che dovessero emergere. Diversamente, la procedura di concorso per titoli ed esami indetta congiuntamente con l'ARERA tramite delibera n. 68/2020 dell'8 aprile 2020, sospesa a norma di legge fino al mese di marzo 2021, è regolarmente proseguita nei mesi successivi con lo svolgimento della prova orale nel mese di giugno 2021.

Inoltre, all'esito dell'approvazione, nel 2019, delle graduatorie finali di un concorso per assunzioni a tempo determinato bandito nel 2018, nel periodo di riferimento sono state assunte 9 unità di personale per la durata di 24 mesi, prorogabili di ulteriori 12, di cui 6 unità con qualifica di funzionario, 2 unità con qualifica di operativo e 1 unità riservata alle categorie protette di cui all'art. 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", anch'essa con qualifica di operativo.

Non ultimo, alla luce del previsto collocamento in quiescenza di un dirigente dell'Autorità, nel mese di maggio 2021 è stata avviata, con delibera n. 79/2021 del 27 maggio 2021, una selezione pubblica per titoli e colloquio per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato, la cui procedura è in corso di svolgimento al momento della redazione del presente Rapporto.

5.4.2 Le misure assunte in risposta all'emergenza Covid-19

Nelle fasi del *lock-down* e della "seconda ondata" dell'emergenza epidemiologica connessa alla diffusione del virus Sars-CoV2, sono state assunte misure straordinarie a tutela della salute del personale; conseguentemente è stata sospesa la fruizione del lavoro agile ordinario e del telelavoro che avrebbero trovato applicazione fino al 31 marzo 2021, sostituendole con un regime di lavoro agile straordinario dapprima garantito a categorie predeterminate e, successivamente, generalizzato e senza limiti di durata. Sono state, altresì, sospese le trasferte e missioni nazionali nonché internazionali, è stato disposto che le riunioni avessero luogo in videoconferenza e sono state adottate misure, anche di lungo periodo, per l'igienizzazione dei locali ed il distanziamento sociale. L'applicazione dei processi di dematerializzazione e digitalizzazione delle attività e delle procedure ha consentito di svolgere a distanza anche le attività documentali. I provvedimenti straordinari sono stati mantenuti fino alla data del 18 giugno 2021. A decorrere da tale data, l'Autorità ha garantito la prosecuzione del lavoro agile straordinario per le categorie di personale c.d. "fragile" e per coloro che hanno ricevuto apposita attestazione dal medico competente.

Al fine di ridurre i rischi di contagio, garantendo comunque l'esercizio ordinario delle proprie competenze, l'Autorità ha, inoltre, adottato un nuovo protocollo di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus negli ambienti di lavoro che raccoglie i frutti dell'esperienza maturata sulla base dell'applicazione del previgente protocollo.

5.4.3 Il telelavoro e il lavoro agile ordinario

A partire dal mese di giugno 2021, hanno trovato applicazione le disposizioni inerenti al lavoro agile ordinario, che può attualmente essere accordato a tutti i dipendenti di ruolo dell'Autorità per un limite annuale di 96 giornate, da fruire per non più di 10 giorni lavorativi al mese, anche consecutivi (accordo sindacale del 1° dicembre 2020, come ratificato con delibera n. 221/2020 del 17 dicembre 2020).

Non è stato, invece, modificato il numero massimo delle postazioni di telelavoro (12); indetto un apposito bando, le postazioni sono state assegnate nel mese di giugno 2021.

5.4.4 La formazione

Nel periodo di riferimento è stato predisposto un portale proprietario, basato sulla piattaforma *open-source Moodle*, per la somministrazione di corsi di formazione interni in modalità *e-learning.* In proposito è stato elaborato un piano delle iniziative per l'aggiornamento dei dipendenti sulla base di una ricognizione effettuata presso gli uffici.

Venendo ai programmi realizzati, nel periodo compreso tra il 23 novembre e il 6 dicembre 2020, ciascun dipendente ha potuto seguire uno degli 8 moduli formativi in materie giuridiche ed economiche, predisposti a tale scopo dagli uffici. Per quanto riguarda la prevenzione della corruzione ed il rispetto degli obblighi di trasparenza, su iniziativa del RPCT, nel mese di dicembre 2020 si è svolto un corso di formazione destinato al personale assunto nel corso del 2020. Da ultimo, nel mese di maggio 2021 è stata erogata, a cura del responsabile del servizio di prevenzione e protezione, una formazione in materia di sicurezza a favore dei nuovi assunti, mentre è in corso di finalizzazione una formazione specifica riservata ai dirigenti.

Per quanto riguarda la formazione esterna, nel primo semestre del 2021 sono stati erogati, a favore del personale dell'Autorità, corsi di alta formazione tenuti dai docenti del Politecnico di Milano e della LUMSA di Roma e sono in programma iniziative di formazione a distanza in modalità *e-learning* a favore del personale dell'Autorità da realizzare in collaborazione con la Scuola Nazionale dell'Amministrazione.

In particolare, si rappresenta che il 46% del personale ha avuto accesso ad almeno un corso di formazione in modalità *e-learning* e che, nella prima metà del 2021, sono state autorizzate 48 iscrizioni ad altrettanti corsi di formazione tenuti dalla Scuola Nazionale dell'Amministrazione (SNA).

5.4.5 La valutazione della *performance* e le progressioni di carriera

Per quanto attiene alla valutazione della *performance* del personale di ruolo e a tempo determinato dell'Autorità, al momento della redazione del presente Rapporto, è stata completata la fase di assegnazione al personale degli obiettivi riferiti all'anno 2021, in coerenza con gli obiettivi programmatici per il biennio 2021-2022 approvati dal Consiglio dell'Autorità nel mese di gennaio 2021 e sulla base del nuovo sistema di valutazione della *performance* approvato recentemente (delibera n. 75/2021 del 20 maggio 2021). Si è, inoltre, conclusa la fase di rendicontazione e valutazione finale degli obiettivi assegnati ai dipendenti per l'anno 2020, con la conseguente erogazione del premio di risultato in unica soluzione nel mese di giugno 2021.

Per quanto attiene alle progressioni di carriera, ed in particolare all'individuazione dei criteri per l'attribuzione di un passaggio di livello per la *performance* nel biennio 2019/2020, in applicazione dell'accordo sindacale del 1° dicembre 2020 sopra richiamato, l'Autorità ha approvato le progressioni di carriera del personale di ruolo, con decorrenza, ai fini giuridici ed economici, dal 1° luglio 2021 (delibera n. 98/2021 del 1 luglio 2021).

5.5 Il dialogo con le rappresentanze sindacali

Nel periodo di riferimento è proseguito il dialogo con le rappresentanze sindacali. Un passaggio centrale del dialogo si è realizzato con la sottoscrizione, il 1° dicembre 2020, dell'accordo cui si è già fatto riferimento, che ha modificato numerosi aspetti inerenti alla gestione del personale dell'Autorità. In particolare, è stata raggiunta l'intesa in merito al trattamento economico del personale comandato in entrata presso l'Autorità, che ha consentito, nel corso del periodo in esame, di dotarsi, in posizione di comando, di 2 unità di personale. È stato, altresì, modificato il regolamento sull'orario di lavoro, con la previsione di una maggiore flessibilità delle modalità di prestazione lavorativa, prevedendo una compensazione oraria su base mensile e, come detto, è stata prevista l'estensione delle posizioni di lavoro agile a tutto il personale di ruolo per un numero di giornate annue fino a 96, mentre sono state mantenute le 12 posizioni di telelavoro. Con lo stesso accordo è stata convenuta la trasformazione degli Uffici di Roma in sede secondaria.

Nel mese di maggio 2021 è stato raggiunto un ulteriore accordo concernente i sistemi di valutazione delle *performance* e di progressione di carriera del personale, il nuovo trattamento economico nonché la misura del premio di risultato che sarà erogato al personale per gli anni 2021 e 2022.

5.6 L'organizzazione

5.6.1 Il nuovo Collegio

Come riferito in apertura, il 28 ottobre 2020, all'esito della designazione da parte del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e delle previste audizioni parlamentari, si è insediato il nuovo Collegio dell'Autorità, nominato con d.P.R. del 19 ottobre 2020. Il Collegio è attualmente composto dal dott. Nicola Zaccheo, già Presidente dell'ENAC, in qualità di Presidente e, in qualità di Componenti, dall'arch. Carla Roncallo, già Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, e dal prof. Francesco Parola, docente di Economia e gestione delle imprese presso l'Università di Genova.

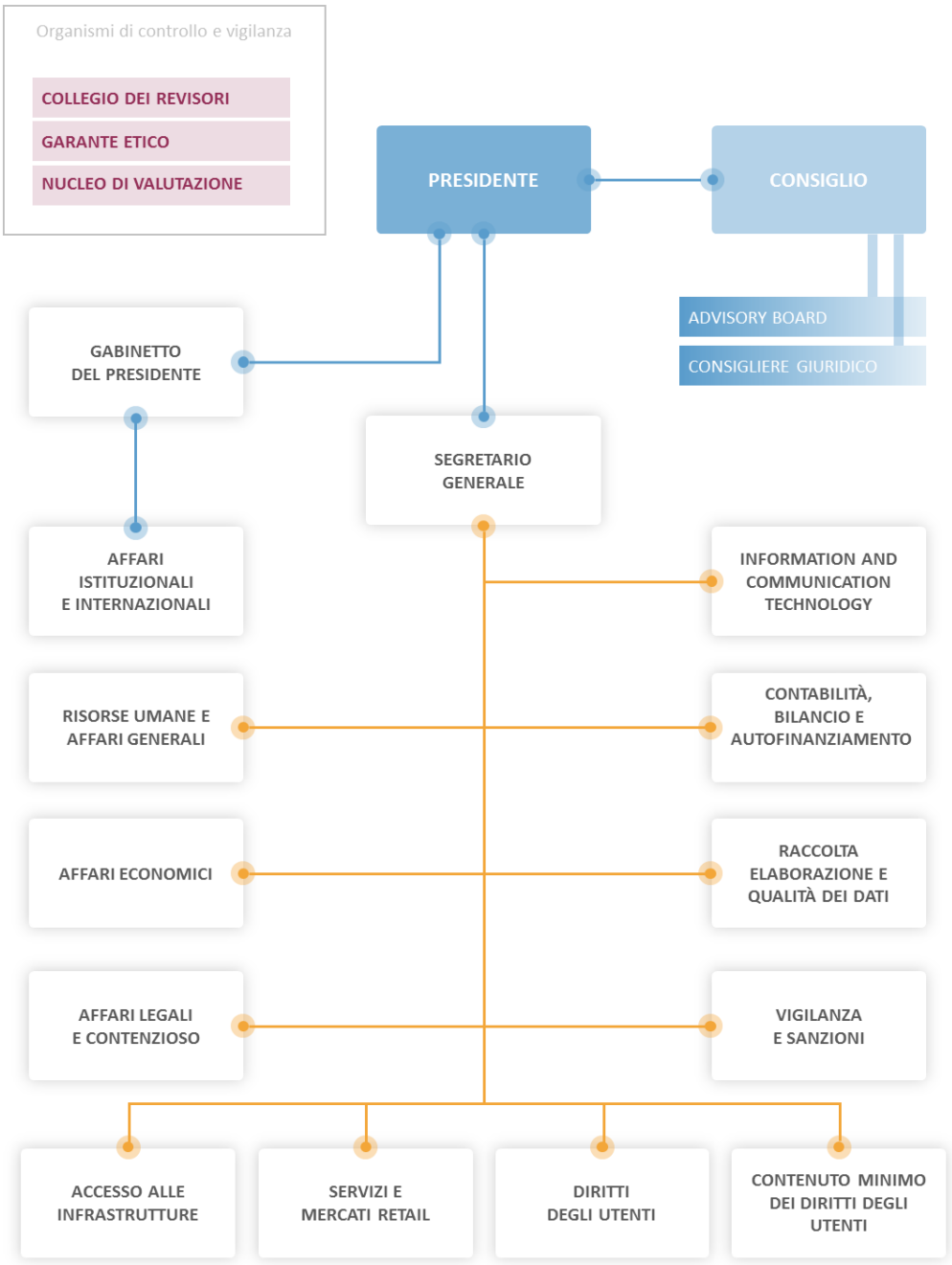
Il Collegio ha, inoltre, designato l'ing. Giovanna Orlando nella qualità di Capo di gabinetto, con il compito di supportare il Presidente nello svolgimento delle attività e funzioni di sua spettanza (delibera n. 226/2020 del 29 dicembre 2020). Ai sensi dell'art. 10 del ROF, il Capo di gabinetto coordina il gabinetto del Presidente, di cui fanno parte il portavoce e gli assistenti del Presidente, e sovrintende all'Ufficio Affari istituzionali ed internazionali.

Il Collegio ha, altresì, designato il dott. Cristian Pettinari, primo referendario della Corte dei conti, quale Consigliere giuridico dell'Autorità. Ai sensi dell'art. 12 del ROF, il Consigliere giuridico rende pareri sulle questioni, anche di carattere istruttorio, che gli siano sottoposte dal Consiglio ed esercita ogni altra attribuzione conferitagli (delibera n. 22/2021 dell'11 febbraio 2021).

5.6.2 La struttura e gli uffici

Sin dalla sua costituzione, l'Autorità ha mantenuto una struttura articolata in uffici investiti di competenze orizzontali, avendo espressamente preferito questo modello rispetto ad uno nel quale le competenze fossero assegnate in relazione alle diverse modalità di trasporto. Al momento della redazione del presente Rapporto, la struttura, articolata in undici Uffici (sette di *line* e quattro di *staff*), è quella prevista dal ROF, riformulato con delibera n. 78/2021 del 1 luglio 2021. Alla data della redazione del presente Rapporto, l'organigramma dell'Autorità è quello riportato di seguito alla Figura 23.

Figura 23. L'organigramma dell'Autorità



L'organo amministrativo di vertice è il Segretario generale che, in base alla legge istitutiva, sovraintende al funzionamento degli uffici e ne risponde al Presidente. Il Segretario generale assicura altresì ai Componenti

ogni collaborazione nello svolgimento dei loro compiti. Il Consiglio ha recentemente confermato nell'incarico il dott. Guido Improta fino all'11 luglio 2024 (delibera n. 100/2021 del 12 luglio 2021).

5.6.3 Gli altri organismi

Si affiancano alla struttura alcune figure esterne, come di seguito descritte.

5.6.3.1 Il Garante etico

Ai sensi del ROF, il Garante etico dell'Autorità ha il compito di rendere pareri concernenti l'interpretazione e l'applicazione delle disposizioni contenute nel Codice etico, anche in relazione a casi concreti. Come già rappresentato nei precedenti due rapporti annuali, a partire dal 1° gennaio 2019 e per la durata di tre anni, il Garante etico dell'Autorità è il prof. Pippo Ranci Ortigosa (delibera n. 147/2018 del 28 dicembre 2018).

5.6.3.2 Il Nucleo di valutazione

Il Nucleo di valutazione propone al Consiglio i criteri e le metodologie di valutazione del personale ed effettua attività di *assessment* strategico per verificare l'idoneità delle scelte operative adottate al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio, al quale riferisce almeno ogni semestre.

Nell'esercizio di tali funzioni, il Nucleo di valutazione precedentemente in carica, ha provveduto all'informativa semestrale al Consiglio sugli obiettivi assegnati al personale con qualifica dirigenziale per l'anno 2020, alla rendicontazione finale degli obiettivi riferiti all'anno 2020 e alla validazione degli obiettivi assegnati al personale con qualifica dirigenziale per l'anno 2021.

Alla scadenza del mandato del Nucleo, il Consiglio ha provveduto alla nomina dei nuovi componenti, designando il dott. Paolo Maria Ciabattoni in veste di Presidente e, in qualità di componenti, la dott.ssa Luisella Fassino ed il dott. Gianluca Laganà (delibera n. 92/2021 del 17 giugno 2021).

5.6.3.3 Il Collegio dei revisori

Il Collegio dei revisori esprime il proprio parere sul progetto di bilancio preventivo e redige una relazione sul rendiconto annuale. La relazione attesta, in particolare, la concordanza tra i risultati evidenziati in sede di rendiconto e le scritture contabili e la regolarità delle procedure di gestione. Inoltre, il Collegio controlla gli atti della gestione finanziaria e conduce trimestralmente verifiche di cassa e di bilancio formulando, ove necessario, osservazioni.

Il Collegio dei revisori è attualmente costituito dal Presidente, Cons. Luigi Caso, consigliere della Corte dei conti e dai membri, Cons. Giuseppe Maria Mezzapesa, consigliere della Corte dei conti, e dott.ssa Serena Lamartina, dirigente presso il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del MEF. Il Collegio, che ha un mandato triennale rinnovabile, si è insediato il 14 gennaio 2020 (delibera n. 183/2019 del 19 dicembre 2019).

5.6.3.4 L'*Advisory board*

L'*Advisory board* ha il compito di elaborare analisi e studi su temi di interesse dell'Autorità su impulso del Consiglio e senza alcun coinvolgimento nelle attività correnti. Esso è composto da membri scelti tra professori universitari ed esperti di formazione giuridica, economica e ingegneristica, tra i quali viene designato un coordinatore. Il *board* precedentemente in carica ha completato il suo mandato nel 2020.

Alla fine del mese di luglio 2021 il Consiglio dell'Autorità ha nominato quali componenti dell'*Advisory board* il prof. Thanos Pallis, il prof. Pierluigi Coppola, la prof.ssa Greta Tellarini, il prof. Michele Acciaro, il prof. Enzo Defilippi, la prof.ssa Rosario Macario, il prof. Luigi dell'Olio, il prof. Ugo Arrigo, la prof.ssa Violeta Roso. Il coordinamento dell'*Advisory board* sarà assicurato congiuntamente dal prof. Thanos Pallis e dal prof. Pierluigi Coppola (delibera n. 109/2021 del 29 luglio 2021).

5.6.4 Le sedi

La sede principale dell'Autorità, individuata con le modalità di cui al d.p.c.m. del 3 dicembre 2013, si trova presso il palazzo Lingotto a Torino, di proprietà del Politecnico che ha conferito, in uso a titolo gratuito, il IV e V piano dell'edificio.

Avuto riguardo agli uffici istituiti nella città di Roma con delibera n. 8/2013 del 14 dicembre 2013, anch'essi concessi in uso a titolo gratuito e situati in un edificio ove ha sede l'Agenzia delle Dogane e dei monopoli, a decorrere dal 1° gennaio 2021, essi hanno assunto la denominazione di "sede secondaria di Roma", nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 22, comma 9 del d.l. 90/2014, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114 (delibera n. 222/2020 del 30 gennaio 2020).

5.7 L'esecuzione delle disposizioni di legge

5.7.1 L'amministrazione digitale

Nel dare esecuzione alle norme in materia di *governance* digitale della Pubblica Amministrazione finalizzate, tra l'altro, a semplificare i rapporti con cittadini e imprese e migliorare i servizi offerti, come annunciato nella precedente edizione del Rapporto, sono state realizzati due principali interventi.

In primo luogo, in attuazione del Codice dell'amministrazione digitale (CAD), contenuto nel decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, l'Autorità ha implementato la piattaforma *pagoPA*, che consente ai cittadini e alle imprese di effettuare qualsiasi pagamento a favore delle pubbliche amministrazioni e dei gestori di servizi di pubblica utilità in modo più veloce e moderno. L'Autorità, in qualità di ente creditore della PA, ha aderito al servizio, utilizzando la piattaforma gestita dall'Agenzia per l'informazione digitale (AgID) come strumento per garantire la sicurezza di tutte le procedure di pagamento previste, e quindi:

- il versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità;
- il pagamento del corrispettivo dovuto per le richieste di accesso agli atti;
- il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie.

In secondo luogo, l'Autorità ha aderito al Sistema Pubblico di Identità Digitale (SPID) e alla Federazione gestita dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato per consentire l'accesso mediante la Carta d'Identità Elettronica (CIE). Grazie all'integrazione di queste nuove modalità di autenticazione, gli utenti possono accedere, con le credenziali SPID o CIE ai servizi digitali messi a disposizione dall'Autorità, e in particolare: al Sistema di acquisizione telematica dei reclami (SiTe), per inoltrare un reclamo in materia di tutela dei diritti dei passeggeri, e al Servizio di autocertificazione del contributo, tramite il quale i soggetti tenuti al versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità devono dar notizia dell'avvenuto pagamento.

5.7.2 La trasparenza e la prevenzione della corruzione

Nel periodo di riferimento, il 27 gennaio 2021 l'Autorità ha approvato il Piano triennale per la prevenzione della corruzione (PTPC) riferito al triennio 2021-2023. Nell'ambito del Piano, rispetto alla precedente versione (2020-2022) è stata ulteriormente aggiornata e sviluppata la mappatura dei processi e delle attività di competenza dell'Autorità al fine di individuare quelli a maggior rischio di corruzione, nel rispetto delle indicazioni fornite dall'ANAC nell'Allegato 1 al Piano nazionale anticorruzione (PNA) del 2019. Contestualmente sono state confermate o modificate le misure specifiche di prevenzione del rischio corruttivo contenute nel precedente PTPC, rivedendo, per ciascuna di esse, gli indicatori di monitoraggio, i tempi di realizzazione e gli Uffici responsabili dell'attuazione delle misure. Nel Piano sono state inoltre aggiornate ed integrate le misure di prevenzione della corruzione di carattere generale.

Il responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) dell'Autorità è il dott. Vincenzo Accardo, dirigente dell'Ufficio Contabilità, bilancio e autofinanziamento e, ad *interim*, dell'Ufficio Risorse umane e affari generali. Per lo svolgimento delle attività di supporto del RPCT e, comunque, per assicurare l'esecuzione dei relativi compiti in caso di mancanza, assenza o impedimento del titolare è stato individuato, quale sostituto, il dott. Andrea Ferroni, funzionario dell'Autorità. Attraverso l'apposita piattaforma resa

disponibile dall'ANAC il RPCT ha predisposto e pubblicato sul sito *web* istituzionale la relazione sull'attuazione del PTPC 2020-2022. Si segnala che la procedura di raccolta delle segnalazioni di illeciti (c.d. *whistleblowing*), attivata nel 2020, è stata resa disponibile sul sito *web* istituzionale, a favore dei dipendenti dell'Autorità e di tutti gli *stakeholders* e utenti esterni interessati.

Nel mese di giugno 2021, infine, il Nucleo di valutazione dell'Autorità, con il supporto del RPCT, ha attestato l'assolvimento, al 31 maggio 2021, degli obblighi di pubblicazione di alcune sottosezioni del sito *web* istituzionale, ai sensi della delibera ANAC n. 294 del 13 aprile 2021.

5.8 La digitalizzazione dei processi e la misurazione dell'azione amministrativa

Il sistema di controllo di gestione dell'Autorità è stato progettato e sviluppato in continuità con il piano di digitalizzazione in esecuzione del quale, nell'ultimo biennio, sono stati gradualmente introdotti strumenti di automazione ed analisi dei processi interni. Partendo dallo studio dei principali flussi documentali, e attraverso una formalizzazione e razionalizzazione degli *iter* procedurali dei singoli uffici, è stato definito un sistema di indicatori in grado di rappresentare, in tempo reale, l'andamento della gestione amministrativa dell'Autorità in termini di utilizzo delle risorse e svolgimento delle attività programmate. In particolare, applicando la tecnologia *PowerBI*, un pannello di controllo consente di verificare, attraverso cruscotti personalizzati, l'andamento degli indicatori a livello generale e per specifico ambito di intervento e unità organizzativa consentendo di monitorare in modo continuo l'avanzamento delle attività e di intervenire tempestivamente in caso di criticità gestionali.

5.8.1 Gli indicatori di *performance*

Al fine di individuare gli indicatori di *performance*, nel corso del 2020, gli uffici hanno analizzato le proprie attività principali, individuando per ciascuna di esse un insieme di *key performance indicator* (di seguito, *KPI*) rilevanti e significativi, ossia rappresentativi dell'operato dell'Autorità, comprensibili, confrontabili, e suscettibili di un aggiornamento tempestivo ed affidabile. In considerazione del fatto che la maggior parte delle attività si inquadrano in procedure per le quali sono determinati *ex lege* termini di completamento, è stato costruito un insieme di *KPI* "orizzontali" di applicazione comune e trasversale che rappresentano, con varie misure statistiche, l'aderenza della programmazione e dello svolgimento delle attività a detti termini. Parallelamente, per ciascun ufficio sono stati individuati anche i cosiddetti *KPI* "verticali", ossia quelli specificatamente rappresentativi delle attività di esclusiva competenza, ove possibile, rilevabili attraverso automatismi tra fonti di dati interne già strutturate e in uso presso l'Autorità. La combinazione della dimensione "orizzontale" con quella "verticale" degli indicatori individuati ha permesso di fornire una rappresentazione completa e fedele delle attività dell'Autorità nel suo complesso.

5.8.2 Gli strumenti di controllo di gestione

A partire dal 2019, l'Autorità si è dotata di un sistema informativo adeguato ed efficace, in grado di generare e acquisire in modo automatico i dati oggetto di misurazione, nonché di gestire e smistare le informazioni tra le diverse unità organizzative. L'implementazione progressiva del sistema ha consentito di ridurre al minimo l'imputazione manuale dei dati, ottimizzando la valorizzazione delle risorse interne e garantendo al contempo la consistenza dell'informazione e la terzietà del singolo dato.

L'intero sistema – dall'analisi dei KPI alla progettazione del *database*, fino all'implementazione dei cruscotti di controllo direzionale sviluppati in *Power BI* – è stato realizzato *in house* grazie alle competenze interne all'Autorità in ambito ICT e all'utilizzo degli strumenti di *business intelligence* offerti dal mercato. Questa soluzione ha consentito di ridurre le spese di sviluppo e manutenzione dei sistemi e di costruire uno strumento *tailor-made*.

Il pannello di controllo offre una visione sinottica delle attività istituzionali e, attraverso l'organizzazione delle informazioni in cruscotti specifici, fornisce la possibilità di visualizzare quelle realizzate da ciascuna unità organizzativa per ambito di intervento e periodo così associando completezza e dettaglio. Anche la possibilità di applicare filtri consente una navigazione "dinamica": dalla rappresentazione di elementi aggregati,

maggiormente utili a una visione d'insieme, all'analisi di elementi puntuali e specifici, fondamentali per la gestione operativa.

Questo nuovo strumento di monitoraggio, messo a disposizione di tutto il personale dell'Autorità nella *intranet* istituzionale con diversi livelli di accesso e lettura in base al grado di responsabilità, consente di mettere in atto non soltanto un efficace controllo di gestione generale e direzionale, ma anche un'efficace e costante organizzazione e gestione individuale delle attività. A questo fine, gli utenti possono autonomamente interagire con il proprio cruscotto di reportistica personale, visualizzando le attività assegnate e i relativi indicatori di *performance*, avendo contezza del proprio operato in tempo reale o per i periodi temporali di interesse, con evidenza delle tendenze e delle eventuali criticità sulle quali intervenire.

Box 14. La digitalizzazione come strumento di continuità dell'azione amministrativa in tempi di pandemia

La natura innovativa dell'architettura e della gestione delle soluzioni digitali applicate dall'Autorità sin dalla sua costituzione, nel 2013, ha consentito di garantire la continuità dell'azione amministrativa anche durante l'emergenza epidemiologica causata dalla pandemia da Covid-19, in particolare in relazione al ricorso sistematico al lavoro a distanza. Il regolare svolgimento dell'attività lavorativa è stato assecondato, fra l'altro, attraverso i seguenti strumenti:

- l'impiego dell'applicazione di comunicazione e collaborazione unificata *Teams:* la piattaforma *cloud* di *Microsoft Office 365* che combina messaggistica di lavoro istantanea, sistema di teleconferenza, condivisione di contenuti e integrazione con il sistema di posta elettronica;
- il portale intranet di *file-sharing,* che è stato progettato e strutturato come punto di accesso unico a strumenti e documenti di lavoro;
- la possibilità, assicurata a tutto il personale, di collegarsi al proprio *desktop* da luoghi esterni alle sedi dell'Autorità tramite connessione cifrata Virtual Private Network (VPN), che assicura la protezione dei dati;
- la dotazione di *pc* portatili a tutto il personale che ne aveva necessità.

5.9 La costruzione della banca dati trasporti

Nel corso 2020 è stata avviata la prima fase del progetto di costruzione della "Banca dati dei trasporti ART". Il progetto si articola su un periodo temporale di due anni e persegue l'obiettivo di armonizzare e mettere a sistema i dati economici e trasportistici di tutti gli ambiti regolati dall'Autorità. Una volta completata, la banca dati consentirà all'Autorità di avere a disposizione una base conoscitiva idonea ad effettuare analisi trasversali ai diversi ambiti del settore dei trasporti per una rapida identificazione di eventuali elementi di criticità e la definizione di interventi regolatori che rispondano ad un approccio di *evidence-based regulation*.

Considerata l'ampiezza, la varietà e la specificità dei dati già rilevati nel tempo, la progettazione della banca dati è stata condotta con un approccio "agile", a partire dal consolidamento di quelli relativi agli ambiti più "maturi", raccolti tramite sistemi di monitoraggio e di rilevazione storicamente condotti dall'Autorità, per proseguire con l'integrazione di tutti i dati di settore attraverso l'implementazione di un'unica interfaccia *web* dedicata e l'utilizzo di nuovi strumenti di *business intelligence*. Questo approccio permette di modulare implementazioni graduali e la costruzione di banche dati specifiche, utilizzabili man mano che vengono completate.

5.9.1 L'evoluzione dei sistemi di monitoraggio e la rilevazione dei dati di settore

L'evoluzione dei sistemi di monitoraggio e di rilevazione dei dati di settore pone particolare attenzione alla semplificazione del processo di acquisizione e di gestione dei dati. L'obiettivo è offrire strumenti informatici in grado di ridurre i tempi di acquisizione e migliorare la qualità dell'informazione. A tale scopo, oltre alla compilazione *web-based*, è reso disponibile un servizio di cooperazione applicativa per il "dialogo" diretto tra sistemi informatici che consente alle imprese di trasmettere automaticamente importanti quantità di dati senza ricorrere al caricamento manuale. Le procedure di accesso ai nuovi *web form* dedicati sono state integrate con il sistema SPID in modo da semplificare e velocizzare l'accesso al sistema senza ulteriori necessità di accreditamento.

Nel periodo di riferimento, gli interventi hanno riguardato la progettazione del modello logico e fisico del nuovo *database* per tutte le aree trasportistiche di competenza dell'Autorità, la normalizzazione e l'importazione dei dati pregressi del settore ferroviario (quelli relativi al trasporto regionale e tratti dalle

pubblicazioni IRG-*Rail*) e del trasporto con taxi; la ridefinizione delle modalità di acquisizione dei dati da parte dell'Autorità, tramite *web-based tool* che semplificano il processo di trasmissione, nonché la certificazione dei dati trasmessi. Tali interventi saranno estesi gradualmente ad altri ambiti, a partire da quelli autostradale e aeroportuale, con l'obiettivo di costruire una banca dati di rilevanza nazionale.

5.9.2 L'analisi dei dati e gli strumenti di *business intelligence*

L'eterogeneità dei dati da analizzare, con informazioni storiche non sempre strutturate e omogenee, aggiunge complessità alla realizzazione della banca dati. Per ovviare a tali difficoltà, per la verifica della qualità del dato (*data quality*) e per le analisi avanzate è stata utilizzata, quale strumento di *business intelligenc*e, la piattaforma *Power BI* di *Microsoft Office*: la stessa impiegata per realizzare gli strumenti di controllo di gestione (*supra*), che consente di creare una reportistica dinamica, con visualizzazioni interattive tra gli indicatori presenti nella banca dati e altri computati dall'analista. Tra gli strumenti di *business intelligence*, in prospettiva, sono previste interazioni di tipo *machine-to machine* (ad esempio per la verifica dei dati anagrafici delle imprese).

Box 15. Il nuovo portale *web*: "Dati e statistiche ART"

Nell'ambito del progetto di costruzione della Banca dati dei trasporti, e con particolare riferimento alle azioni di comunicazione esterna volte ad aumentare l'impatto dell'attività di regolazione, l'Autorità ha finalizzato l'avvio di un portale *web* di dati e statistiche.

Allo stato, il portale, che sarà consultabile sul sito *web* dell'Autorità, ospita i dati raccolti ed elaborati dall'Autorità con riferimento al trasporto ferroviario e con taxi, nonché quelli relativi alle segnalazioni ed ai reclami dei passeggeri di treni, autobus, e navi acquisiti dall'Autorità tramite il SiTe (*infra*) e gli altri canali dedicati. Del portale sarà assicurato l'aggiornamento continuo e l'integrazione con ulteriori categorie di dati.

5.10 Il portale *web*, i canali *social* e i servizi *on-line*

Nel periodo di riferimento sono proseguitigli interventi di conduzione ordinaria ed evolutiva del portale *web* dell'Autorità (www.autorita-trasporti.it) di natura editoriale e strutturale, con l'ampliamento dei contenuti e della alberatura stessa del sito, la realizzazione di nuove sezioni e strumenti di navigazione, l'implementazione di soluzioni di ottimizzazione per i motori di ricerca, anche in vista di un graduale rafforzamento della dimensione *social* che costituirà una delle prossime direttrici di sviluppo.

Ad oggi, infatti, l'Autorità utilizza alcuni *social media* (Twitter, LinkedIn e YouTube) per finalità di comunicazione istituzionale, con l'obiettivo di informare e ascoltare cittadini e imprese. I contenuti riguardano l'attività e le iniziative dell'Autorità, incluse informazioni su atti e provvedimenti pubblicati sul sito *web* e il rilancio di notizie su temi di interesse inerenti alle diverse modalità di trasporto.

Nel periodo di riferimento, il potenziamento dei canali *social* è partito dalla definizione di una *social media policy*, interna ed esterna, per regolarne e indirizzarne l'utilizzo futuro, con il coinvolgimento del personale dell'Autorità che potrà collaborare alla redazione in qualità di corrispondente, con il compito di proporre e approfondire contenuti di interesse.

Box 16. L'Intelligenza artificiale, l'accessibilità *web* e l'inclusione

L'Autorità è stata la prima pubblica amministrazione italiana ad aver adottato una soluzione IA conforme ai requisiti di accessibilità dei siti *web* della P.A. e a mettere a disposizione un sito *web* fruibile da un pubblico così ampio.

Con l'intento di favorire la massima inclusione di tutti gli utenti, nel mese di aprile 2021, l'Autorità ha adottato una soluzione *software* automatica che consente il pieno utilizzo del sito *web* istituzionale da parte di persone con diversi tipi di disabilità.

Nel rispetto della normativa europea e nazionale, e in aderenza alle linee guida *Web Content Accessibility Guidelines* (WCAG 2.1) del *World wide web consortium* (W3C), il *software* adottato dall'Autorità, *AccessiWay* opera sull'interfaccia di accessibilità ed applica strumenti di intelligenza artificiale (IA). Il *software* agisce sulla regolazione automatica dell'interfaccia utente e del *design* del portale *web*, assicurando il rispetto del 30% dei requisiti tecnici necessari per rendere il sito completamente accessibile, con modifiche automatiche a caratteri, dimensioni, spaziatura, contrasti di colore, cursori, enfatizzazione dei testi e così via. Il restante 70% dei requisiti tecnici è assicurato dall'applicazione IA. Essa scansiona e analizza il sito *web* e, attraverso un processo di "comprensione contestuale", "impara" lo scopo e la funzione di ogni singolo elemento prima di adattarlo alle esigenze specifiche dell'utente.

L'interfaccia *AccessiWay* si può attivare da tutte le pagine del sito *web* tramite un'icona posizionata in basso a sinistra di ogni pagina/schermata del portale. La soluzione non raccoglie alcun dato e non attua alcun trattamento che comprometta il rispetto della *privacy*.

Per quanto riguarda i servizi *on-line* messi a disposizione dall'Autorità via *web* tramite una apposita sezione del portale istituzionale, come più dettagliatamente illustrato nelle precedenti edizioni (in particolare, pp. 98-99 del VII Rapporto annuale), essi riguardano:

- il "Sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri" (SiTe);
- il servizio telematico per le procedure di versamento del "Contributo per il funzionamento ART";
- il servizio di "Notifica di un nuovo servizio ferroviario passeggeri", di cui si è riferito a proposito del c.d. test di equilibrio economico (*supra* Box 4);
- i "Monitoraggi" e le rilevazioni di dati inerenti ai settori autostradale, ferroviario, aeroportuale, e del trasporto con taxi che gradualmente andranno a confluire nella Banca dati dei trasporti (capitolo 5.12).

5.11 La sicurezza informatica

Con l'espressione sicurezza informatica ci si riferisce all'insieme delle attività volte a garantire la sicurezza d'infrastrutture e reti che compongono il sistema informativo dell'Autorità: dalla definizione delle linee guida per la sicurezza al controllo degli accessi, alla protezione dei dati, alla continuità operativa, alle ulteriori iniziative di carattere organizzativo a garanzia della riservatezza, integrità e disponibilità dei dati. Per garantire la sicurezza della propria infrastruttura informatica, l'Autorità interviene sia nella fase di progettazione (*security by design*) che in quella di manutenzione ordinaria ed evolutiva (*security by default*). In particolare, i principali ambiti di intervento riguardano:

- la sicurezza perimetrale dell'infrastruttura tecnologica, con l'impostazione e l'aggiornamento continuo dei filtri del traffico di rete e dei *firewall* di frontiera, indispensabili per ridurre al minimo il rischio di accessi non autorizzati alla rete o attacchi informatici;
- la sicurezza del *virtual data center*, con l'impostazione di misure di sicurezza informatica nella progettazione e nell'erogazione dei servizi applicativi dell'Autorità e la definizione di politiche di accesso ai dati e dei piani di continuità dei processi e dei servizi critici;
- la sicurezza dei servizi *Office in cloud*, con l'impostazione di misure di protezione e di messa in sicurezza dei dati, dei documenti e delle comunicazioni dell'Autorità relativamente alla piattaforma *cloud* integrata *Microsoft Office 365,* che permette di gestire il lavoro in *team*, attraverso cartelle condivise e l'integrazione con il sistema di posta elettronica, entrambe protette da meccanismi automatici di filtraggio di contenuti pericolosi;
- la sicurezza delle postazioni di lavoro, attraverso l'utilizzo di sistemi *anti-malware* ed il continuo aggiornamento dei *software* con i rilasci (*patch*) di sicurezza, affinché il personale possa svolgere l'attività lavorativa in sicurezza sia in presenza presso le sedi dell'Autorità che nel lavoro a distanza;
- la sicurezza dei meccanismi di controllo (*audit*) della sicurezza interna dei sistemi e delle reti, per verificare il traffico di rete verso i servizi, e analizzare tempestivamente eventuali attacchi cibernetici, quali il furto di dati o d'identità, l'accesso non autorizzato, la diffusione di *malware*, cancellazione o alterazione di dati.

PARTE TERZA – DATI ECONOMICI

1. PREMESSA

La parte terza del Rapporto annuale illustra i dati e le informazioni di natura quantitativa inerenti agli ambiti di intervento dell'Autorità di regolazione dei trasporti, che riguardano in particolare le infrastrutture e i servizi aeroportuali, le infrastrutture autostradali, le reti ferroviarie e i servizi ferroviari, le infrastrutture portuali e i servizi marittimi, i servizi di trasporto pubblico di linea a non di linea.

A partire da questa edizione, la parte terza contiene anche un approfondimento sulla mobilità e micromobilità condivisa e *focus* specifici delle sezioni C estratte dalle Analisi di Impatto della Regolazione rese dall'Autorità nel periodo di riferimento.

Tali diversi sistemi di trasporto sono analizzati, in continuità con gli anni precedenti, dal punto di vista del contesto sia europeo sia italiano (attraverso i principali indicatori della domanda e dell'offerta), con riguardo all'evoluzione dei dati degli ultimi anni dei relativi segmenti passeggeri e merci. Un *dashboard* precede alcuni settori evidenziandone i principali trend. Gli effetti sui settori di competenza dell'Autorità prodotti dall'emergenza sanitaria da Covid-19 sono descritti in appositi paragrafi.

I *set* informativi utilizzati per le rappresentazioni che seguono provengono da diverse fonti sia pubbliche, sia interne, dal momento che l'Autorità raccoglie dati (e informazioni) dagli operatori economici (inclusi altri soggetti ed elabora direttamente specifici indicatori. Ciò avviene ad esempio per il settore ferroviario, che l'Autorità monitora annualmente essendo membro del network dei regolatori europei IRG-*Rail*.

Con riferimento al settore autostradale, inoltre, a partire dal mese di maggio 2019, l'Autorità ha la possibilità di interrogare per finalità relative all'esercizio delle proprie funzioni la banca dati SIVCA del MIMS, contenente dati tecnici/economici delle società concessionarie autostradali aggiornati trimestralmente.

I dati di seguito presentati adottano la notazione dell'*Annuario statistico italiano 2020* pubblicato dall'ISTAT (Box 17).

A partire dalla presente edizione, alcune elaborazioni per il settore ferroviario e taxi saranno consultabili anche *on-line* su Power-BI sul sito *web* dell'Autorità.

Box 17. Simboli adottati e precisazioni

Quattro puntini (....)	il fenomeno esiste, ma i dati non si conoscono per qualsiasi ragione
Linea (-)	a) il fenomeno non esiste
	b) il fenomeno esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati
Due puntini (..)	a) i numeri non raggiungono la metà della cifra dell'ordine minimo considerato
	b) l'esiguità del fenomeno rende i valori calcolati non significativi

Le composizioni percentuali possono essere arrotondate alla prima/seconda cifra decimale e il totale dei valori percentuali così calcolati può, conseguentemente, risultare non uguale a 100.

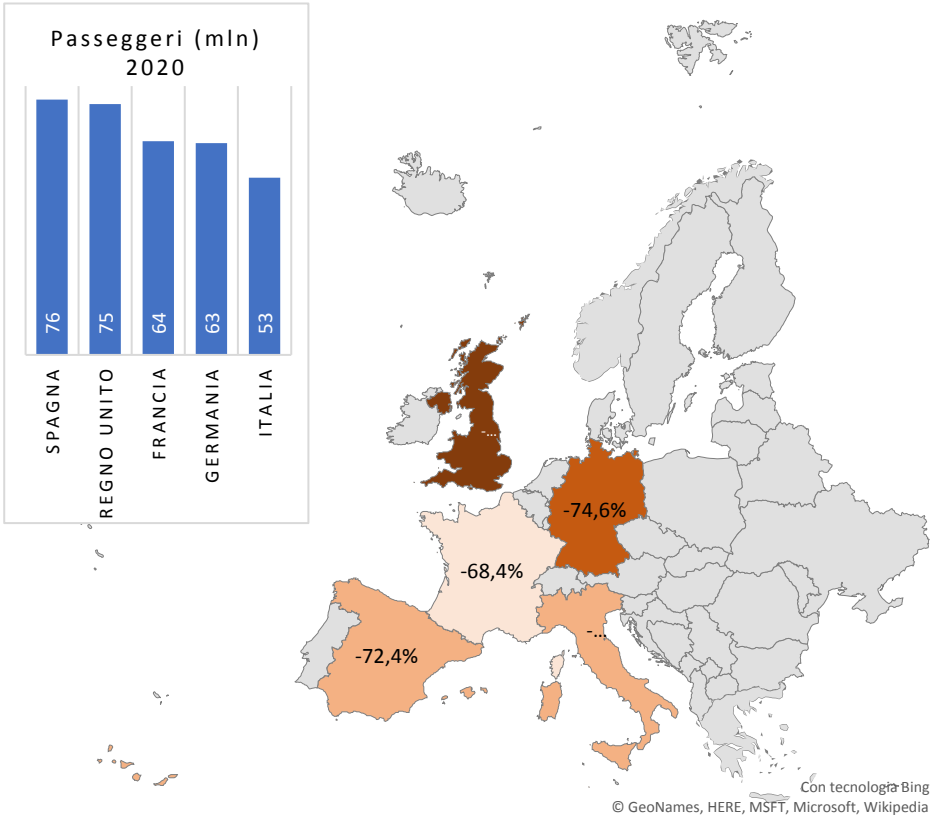
Si rimanda per ulteriori approfondimenti alla sezione avvertenze p. VIII e IX dell'Annuario, consultabile al seguente *link*:

https://www.istat.it/storage/ASI/AnnuarioStatistico_2020/Asi_2020.pdf

2. LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

2.1 La situazione europea

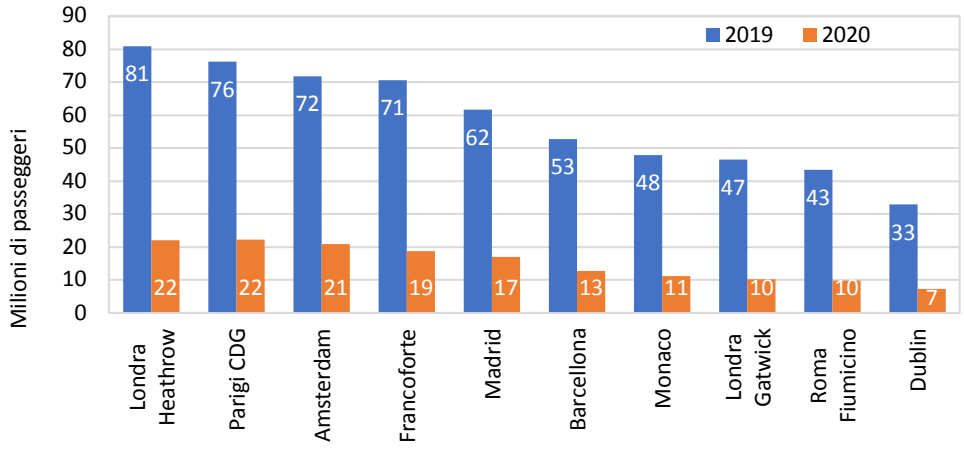
Figura 24. Traffico passeggeri nei paesi europei – Anno 2020, variazione percentuale rispetto al 2019



Nel 2020, il traffico passeggeri per i paesi europei considerati è diminuito del -75,2% rispetto al 2019 nel Regno Unito, del -74,6% in Germania, del -72,4% in Spagna, del -72,5% in Italia e del -68,4% in Francia.

Fonte: CAA, ADV, AENA, ENAC, *Ministère de la Transition écologique*

Figura 25. Principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati – Anni 2019-2020

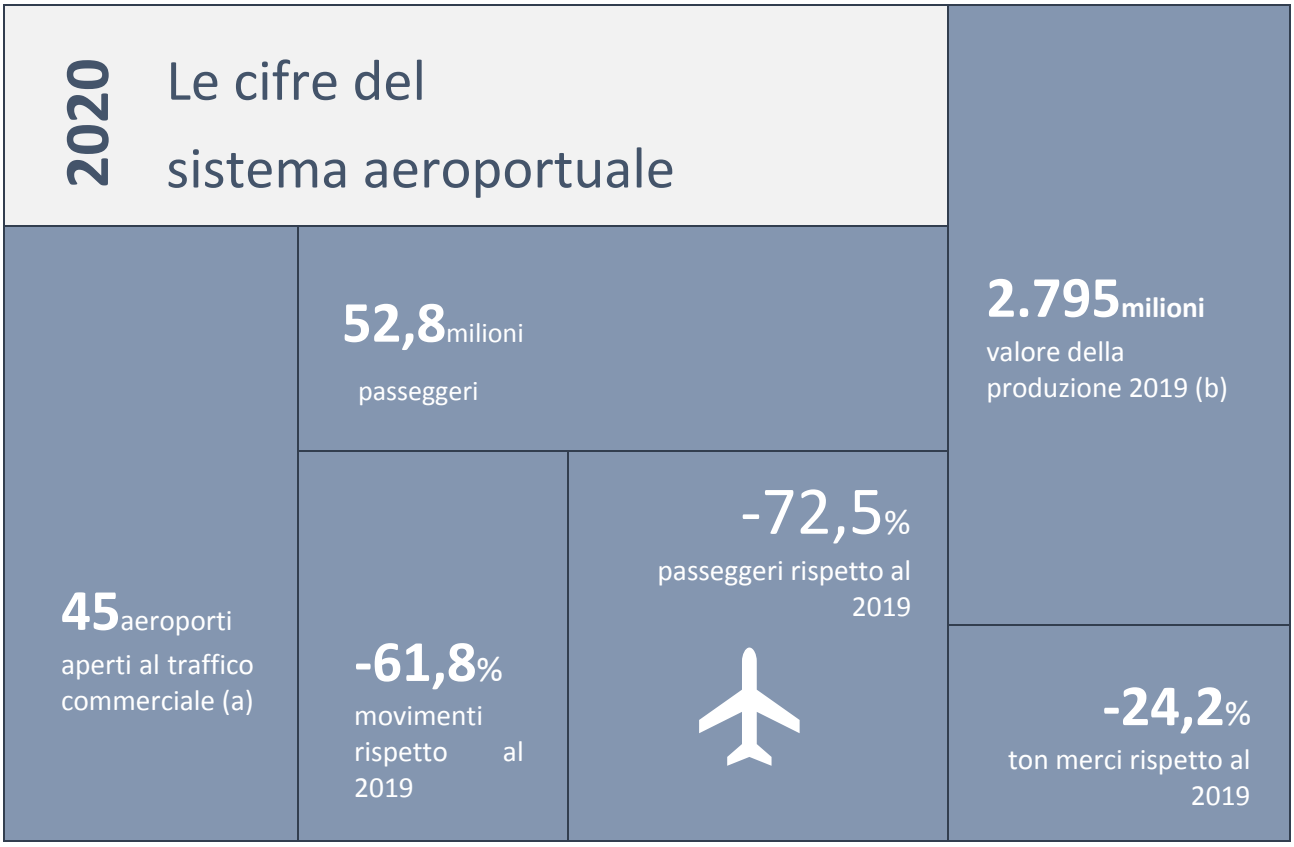


Il traffico passeggeri dei principali 10 aeroporti europei ha subito nel 2020 una riduzione del -73,9%, registrando valori di traffico che diminuiscono in un *range* del [-70,8%; -78,2%].

L'aeroporto di Roma Fiumicino ha registrato una riduzione del -77,5%.

Fonte: CAA, Aéroports de Paris, Schiphol, FRAPORT, AENA, Munich airport, ENAC, DAA

2.2 La situazione italiana



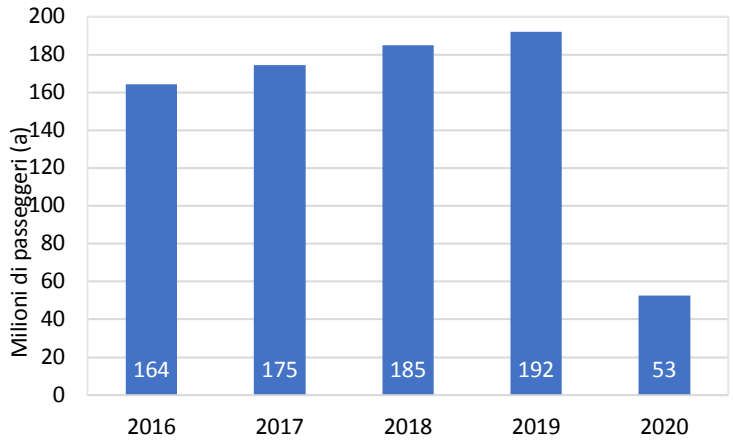
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*
(a) Nei 45 aeroporti aperti al traffico commerciale non è presente l'aeroporto di Oristano Fenosu che è attualmente chiuso al traffico (fonte: ENAC, 2021, *Dati di traffico* 2020)
(b) Dati riferiti al 2019 e ai seguenti gestori aeroportuali: SACBO (Orio al Serio), Aeroporto di Bologna, SAC (Catania), Toscana Aeroporti (Firenze, Pisa), SEA (Milano Malpensa e Linate), GESAC (Napoli e Salerno), GESAP (Palermo), ADR (Roma Fiumicino e Ciampino), SAGAT (Torino) e SAVE (Venezia); tale campione rappresenta per il 2019 l'82,8% del totale dei passeggeri

Tabella 10. Passeggeri trasportati per aeroporto – Anno 2020

Aeroporto (a)	Passeggeri 2020 (b)	Variazione 2020 vs 2019	Passeggeri 2020 nazionali	Passeggeri 2020 internazionali	% pax nazionali	% pax internazionali
Roma Fiumicino	9.754.768	-77,5%	3.574.693	6.180.075	36,6%	63,4%
Milano Malpensa	7.201.030	-74,9%	2.188.630	5.012.400	30,4%	69,6%
Bergamo	3.830.163	-72,2%	1.160.754	2.669.409	30,3%	69,7%
Catania	3.647.860	-64,1%	2.683.828	964.032	73,6%	26,4%
Venezia	2.785.673	-75,8%	866.048	1.919.625	31,1%	68,9%
Napoli	2.761.062	-74,4%	1.220.291	1.540.771	44,2%	55,8%
Palermo	2.699.531	-61,6%	2.129.193	570.338	78,9%	21,1%
Bologna	2.518.282	-73,4%	807.286	1.710.996	32,1%	67,9%
Milano Linate	2.250.374	-65,6%	1.398.469	851.905	62,1%	37,9%
Cagliari	1.771.733	-62,8%	1.448.764	322.969	81,8%	18,2%
Bari	1.703.656	-68,2%	1.074.727	628.929	63,1%	36,9%
Roma Ciampino	1.605.781	-72,6%	71.744	1.534.037	4,5%	95,5%
Torino	1.413.772	-61,7%	893.547	520.225	63,2%	36,8%
Pisa	1.303.200	-75,6%	546.855	756.345	42,0%	58,0%
Verona	1.029.982	-71,4%	613.101	416.881	59,5%	40,5%
Brindisi	1.016.495	-62,4%	747.236	269.259	73,5%	26,5%
Olbia	1.002.433	-65,8%	719.113	283.320	71,7%	28,3%
Lamezia Terme	969.535	-68,9%	842.638	126.897	86,9%	13,1%
Firenze	662.527	-76,8%	114.564	547.963	17,3%	82,7%
Alghero	535.396	-61,4%	427.968	107.428	79,9%	20,1%
Treviso	461.006	-85,7%	183.655	277.351	39,8%	60,2%
Genova	394.490	-74,3%	302.056	92.434	76,6%	23,4%
Trieste	206.653	-73,5%	152.304	54.349	73,7%	26,3%
Trapani	183.264	-55,0%	170.885	12.379	93,2%	6,8%
Lampedusa	174.682	-36,3%	174.682	0	100,0%	0,0%
Pescara	168.362	-75,8%	86.962	81.400	51,7%	48,3%
Ancona	148.117	-69,4%	63.446	84.671	42,8%	57,2%
Reggio Calabria	110.216	-70,0%	110.210	6	100,0%	0,0%
Pantelleria	107.800	-34,7%	107.800	0	100,0%	0,0%
Comiso	92.459	-73,8%	56.227	36.232	60,8%	39,2%
Perugia	76.009	-65,2%	21.880	54.129	28,8%	71,2%
Crotone	54.130	-68,5%	54.041	89	99,8%	0,2%
Cuneo	51.941	-42,2%	37.710	14.231	72,6%	27,4%
Rimini	37.516	-90,5%	0	37.516	0,0%	100,0%
Parma	26.873	-62,5%	19.149	7.724	71,3%	28,7%
Marina di campo	1.749	-6,4%	1.439	310	82,3%	17,7%
Brescia	569	-94,1%	382	187	67,1%	32,9%
Grosseto	307	24,3%	0	307	0,0%	100,0%
Forlì	204	100,0%	204	0	100,0%	0,0%
Bolzano	124	-83,8%	0	124	0,0%	100,0%
Taranto	0	-100,0%	0	0	(-)	(-)
Salerno	0	-100,0%	0	0	(-)	(-)
Albenga	0	0,0%	0	0	(-)	(-)
Aosta	0	0,0%	0	0	(-)	(-)
Foggia	0	0,0%	0	0	(-)	(-)
Totale	**52.759.724**	**-72,5%**	**25.072.481**	**27.687.243**	**47,5%**	**52,5%**

Fonte: ENAC, 2021, *Dati di traffico* 2020
(a) Oltre alle limitazioni all'operatività aeroportuale legate alla pandemia da Covid-19, si segnala che sono stati chiusi nel 2020 per rifacimento pista lo scalo di Olbia (dal 3 febbraio al 13 marzo) e lo scalo di Foggia (chiuso ad eccezione del mese di luglio); nel 2019 lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre, con conseguente trasferimento delle attività operative sullo scalo di Milano Malpensa
(b) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 26. Andamento traffico passeggeri – Anni 2016-2020

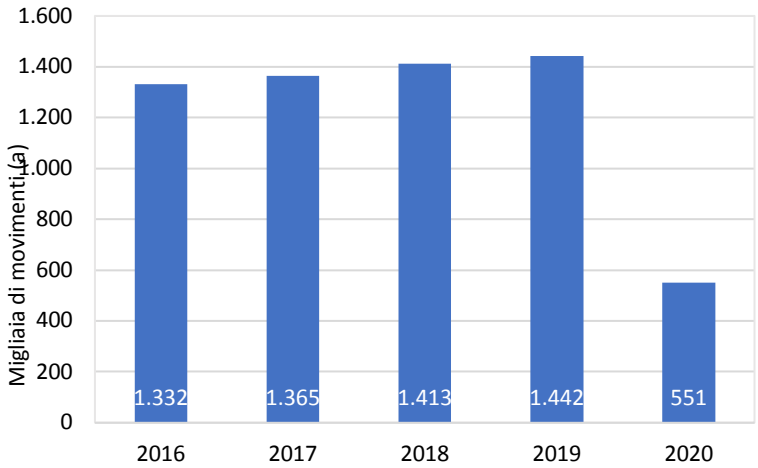


Nel 2020 si è registrato un numero di passeggeri pari a **52,8 milioni**, con una riduzione del -72,5% rispetto al 2019.

Nel periodo 2016-2019 l'incremento di passeggeri è stato del +16,9% (CAGR +5,4%).

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*; i dati di traffico pubblicati da ENAC per il 2019 e il 2020 includono i passeggeri *infant*, cioè i passeggeri con età inferiore ai 2 anni.

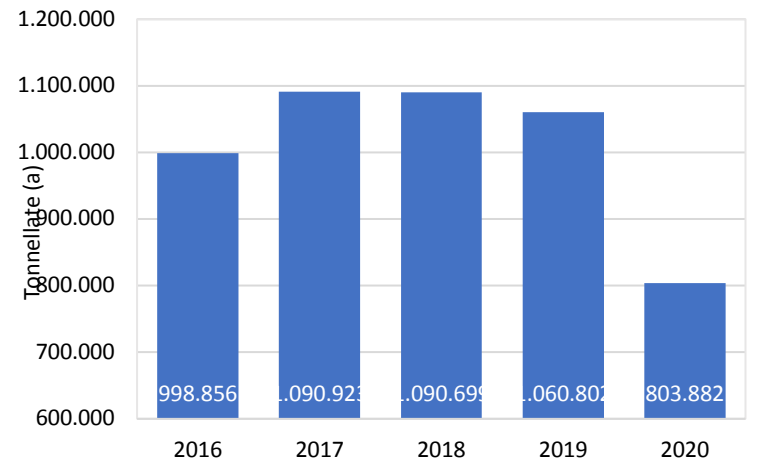
Figura 27. Andamento movimenti di aeromobili – Anni 2016-2020



Il numero di movimenti (decolli o atterraggi di aeromobili) nel 2020 (pari a **551 mila circa**) si è ridotto del-61,8% rispetto all'anno precedente.

Nel periodo 2016-2019 si era registrato un incremento del +8,2% (CAGR +2,7%).

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*
Figura 28. Andamento traffico merci via aereo – Anni 2016-2020



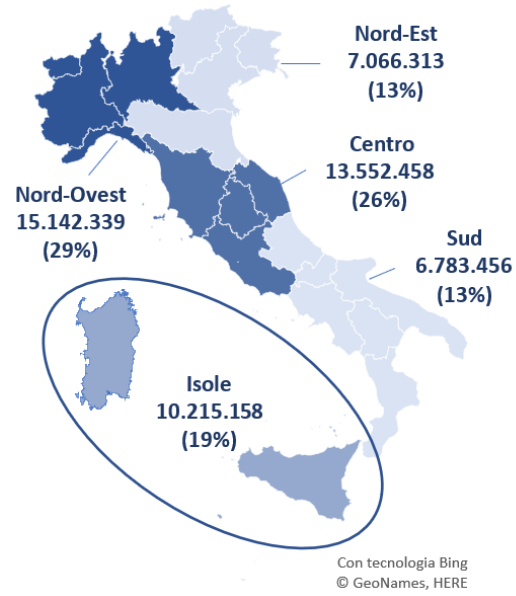
Nel 2020 il traffico merci (al netto del servizio postale) è stato pari a **803.882 tonnellate**, con una riduzione del -24,2% rispetto al 2019.

Nel periodo 2016-2019 si era registrato un incremento del +6,2% (CAGR +2,0%).

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni

(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*; al netto del servizio postale

Figura 29. Passeggeri, movimenti e cargo per area geografica – Anno 2020



Passeggeri (a)

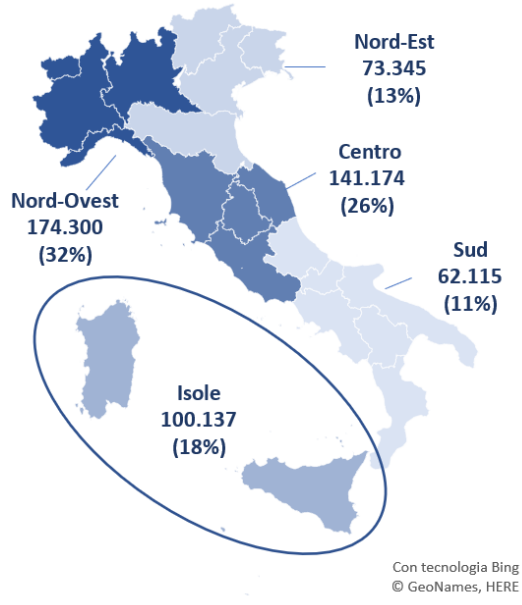
Complessivamente gli aeroporti ricadenti nel Nord-Ovest d'Italia rappresentano il contesto territoriale con il maggior numero di passeggeri, movimenti e traffico merci via aereo.

Le figure che seguono (Figura 30, Figura 31 e Figura 32) riportano anche lo *split* per aeroporto.

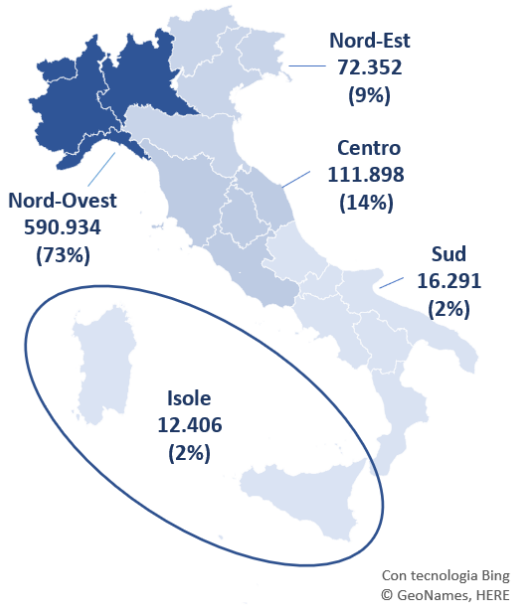
Le aree geografiche rappresentate coincidono con le 5 macroregioni:

- **Nord-Ovest:** Piemonte, Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste, Liguria e Lombardia;
- **Nord-Est**: Trentino-Alto Adige/Südtirol, Veneto, Friuli-Venezia Giulia ed Emilia-Romagna;
- **Centro**: Toscana, Umbria, Marche e Lazio;
- **Sud**: Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata e Calabria;
- **Isole**: Sicilia e Sardegna.

Nelle rappresentazioni grafiche l'intensità delle colorazioni riflette il valore delle percentuali rispetto ai totali dei volumi (ad es. la colorazione più intensa indica la percentuale più elevata)



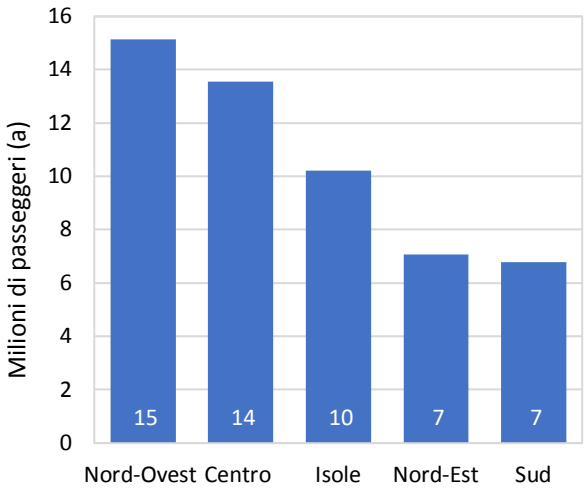
Movimenti (decolli o atterraggi di aeromobili) (a)

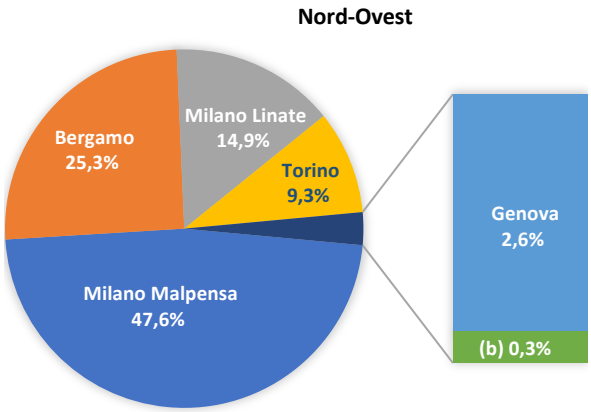


Tonnellate merci via aereo (al netto del servizio postale) (a)

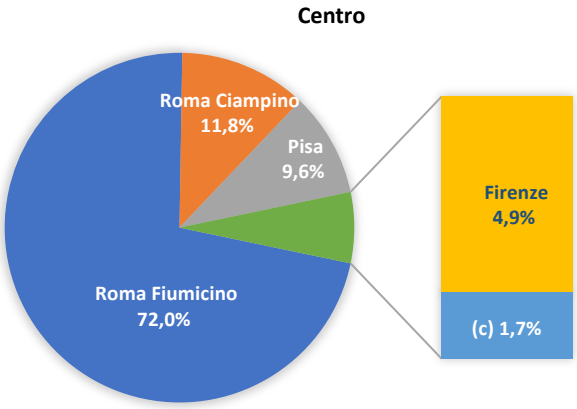
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2021, *Dati di traffico* 2020
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 30. Passeggeri per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020

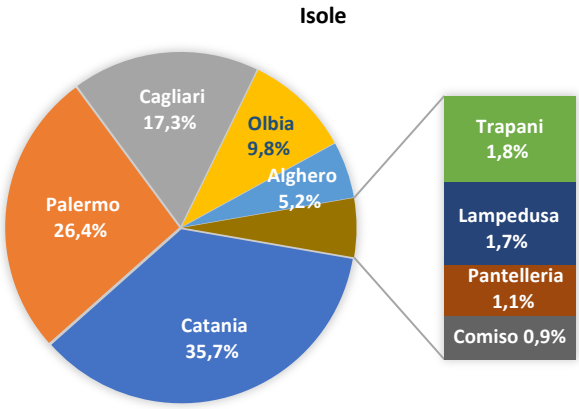


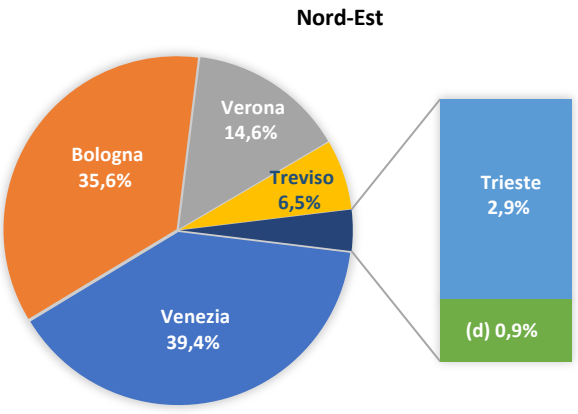


(b) Cuneo (0,3%), Brescia (<0,01%), Albenga e Aosta (no pax).

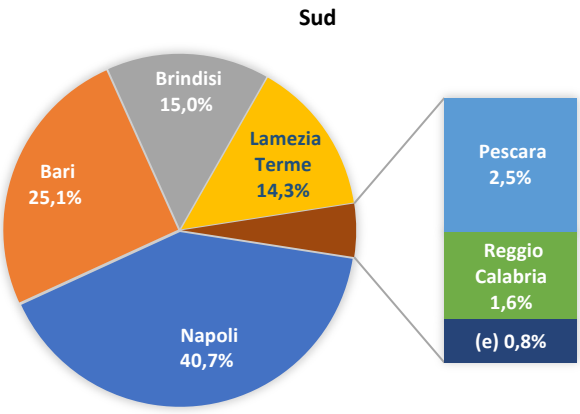


(c) Ancona (1,1%), Perugia (0,6%), Marina di campo (0,01%) e Grosseto (<0,01%).





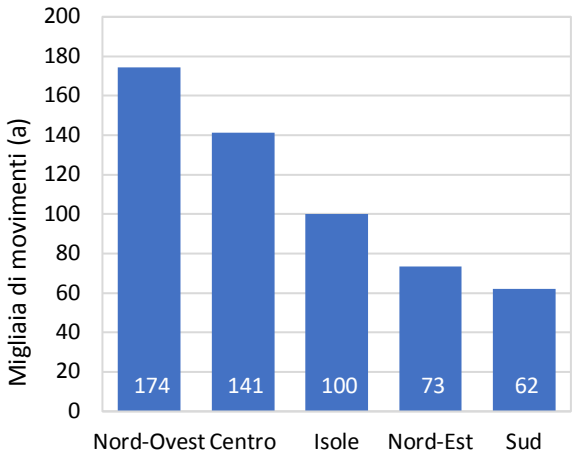
(d) Rimini (0,5%), Parma (0,4%), Forlì (<0,01%) e Bolzano (<0,01%).

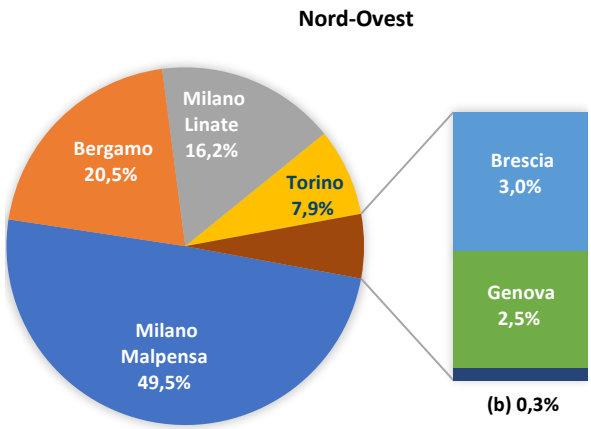


(e) Crotone (0,8%), Foggia, Salerno e Taranto (no pax).

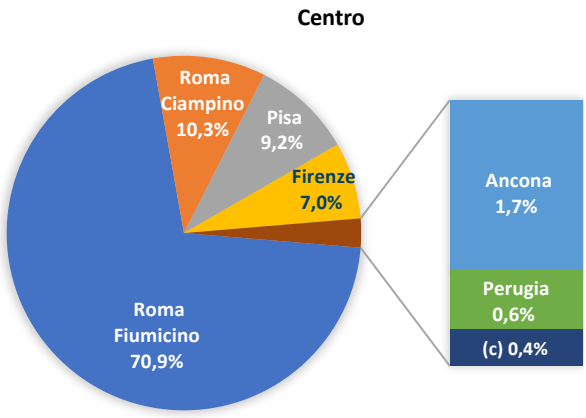
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2021, *Dati di traffico* 2020
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 31. Movimenti di aeromobili per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020

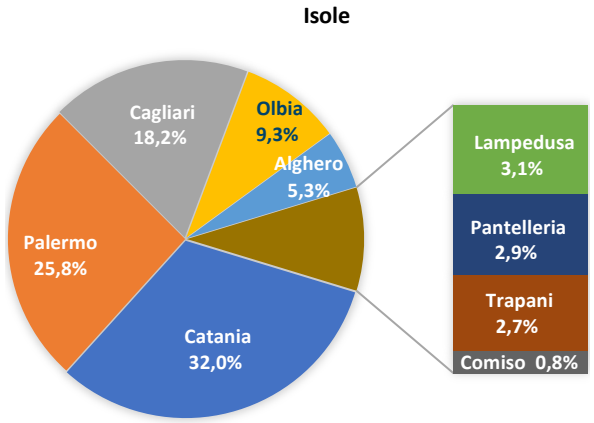


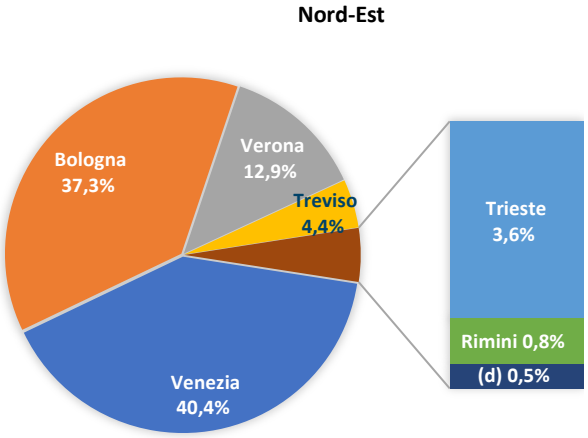


(b) Cuneo (0,3%), Albenga e Aosta (no movimenti).

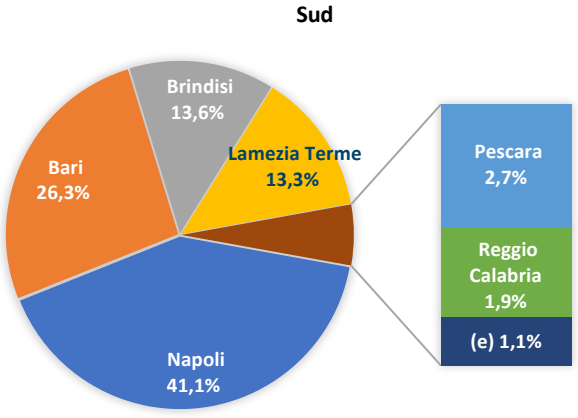


(c) Marina di campo (0,4%) e Grosseto (<0,01%).





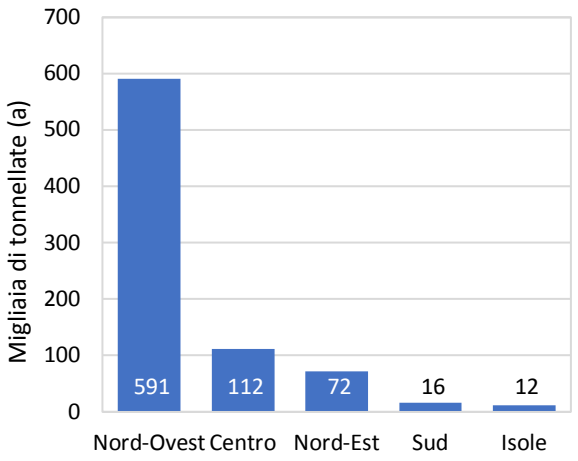
(d) Parma (0,4%), Forlì (<0,01%) e Bolzano (<0,01%).

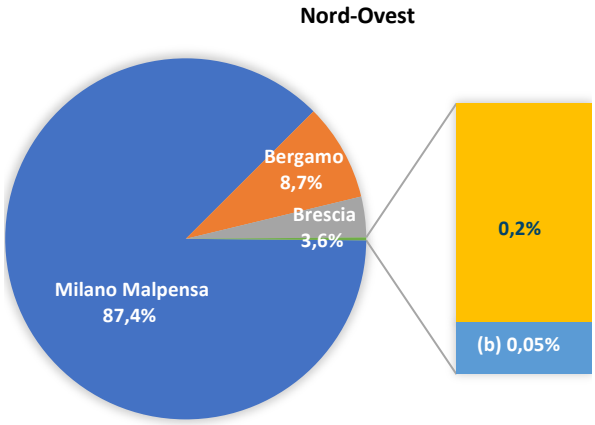


(e) Crotone (0,8%), Taranto (0,3%), Foggia e Salerno (no movimenti).

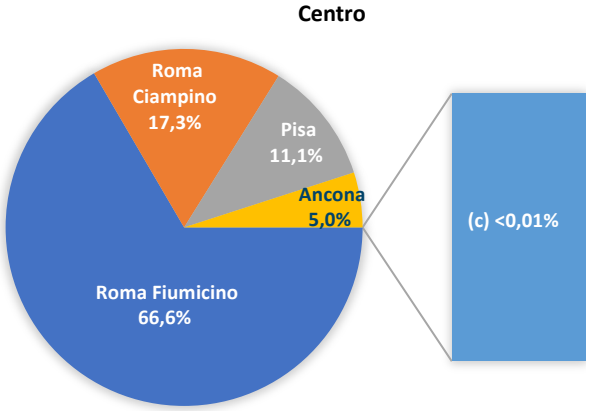
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2021, *Dati di traffico* 2020
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 32. Traffico merci via aereo per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020

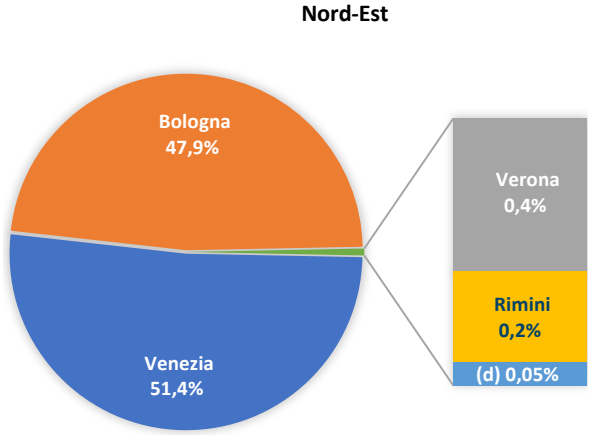




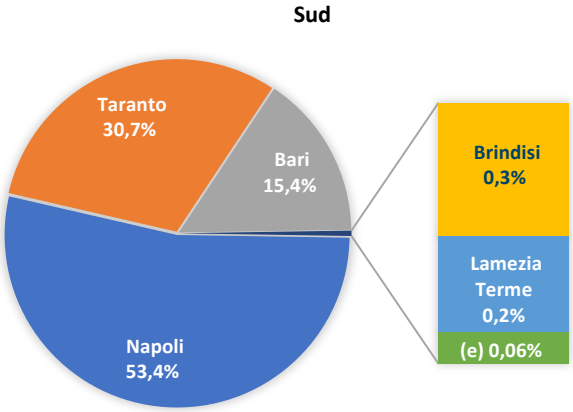
(b) Torino (0,04%), Genova (0,01%), Albenga, Aosta e Cuneo (no merci).



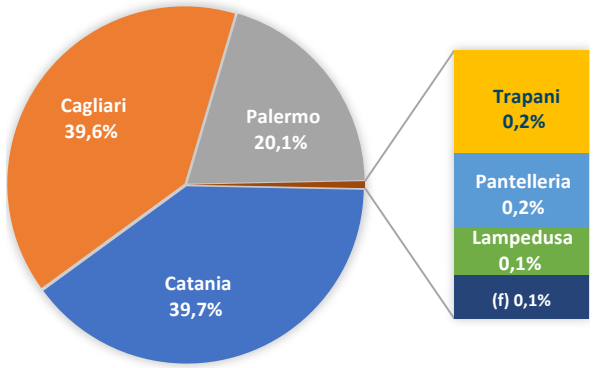
(c) Firenze (<0,01%), Grosseto, Marina di campo e Perugia (no merci).



(d) Trieste (0,05%), Bolzano, Forlì, Parma e Treviso (no merci).



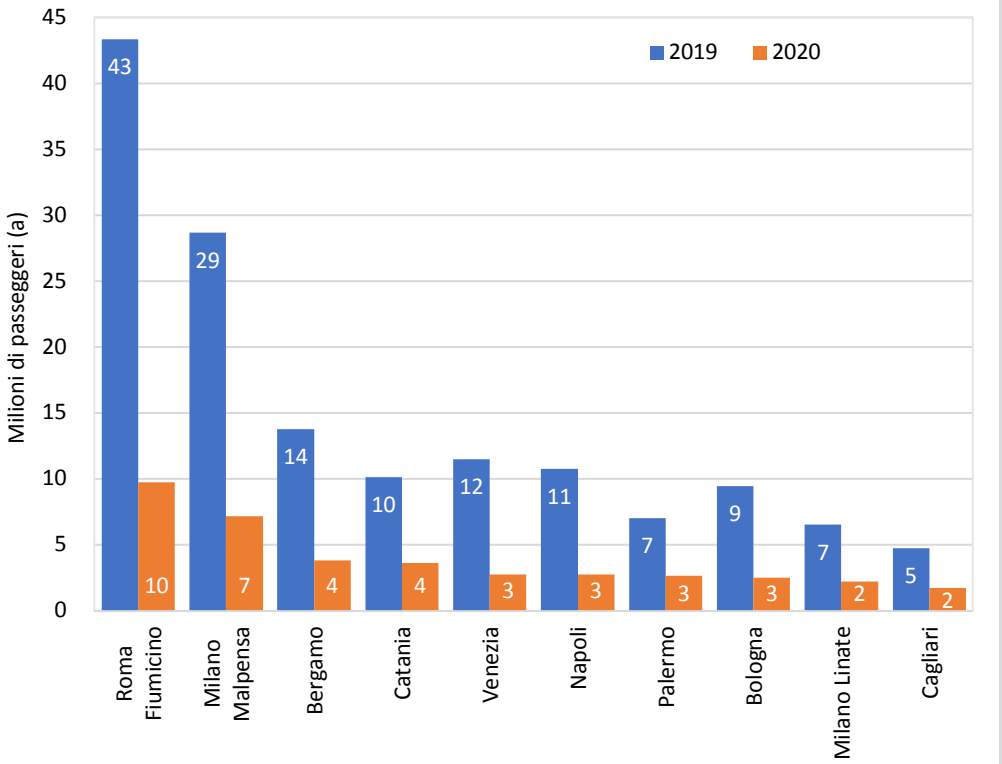
(e) Reggio Calabria (0,06%), Crotone, Foggia, Pescara e Salerno (no merci).



(f) Alghero (0,06%), Olbia (0,05%) e Comiso (no merci).

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2021, *Dati di traffico* 2020
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter;* al netto del servizio postale

Figura 33. Principali aeroporti italiani per traffico passeggeri – Anni 2019-2020

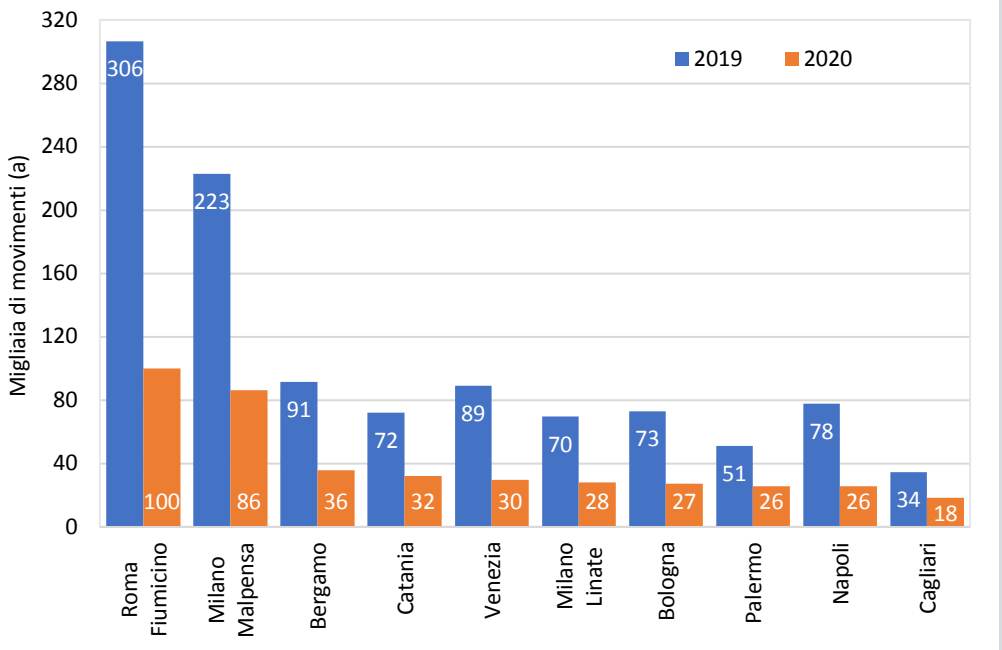


La Figura riporta i primi 10 aeroporti per traffico passeggeri del 2020.

Solo gli scali di Fiumicino, Malpensa, Bergamo e Catania hanno registrato un valore superiore ai 3 milioni per anno.

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 34. Principali aeroporti italiani per movimenti di aeromobili – Anni 2019-2020

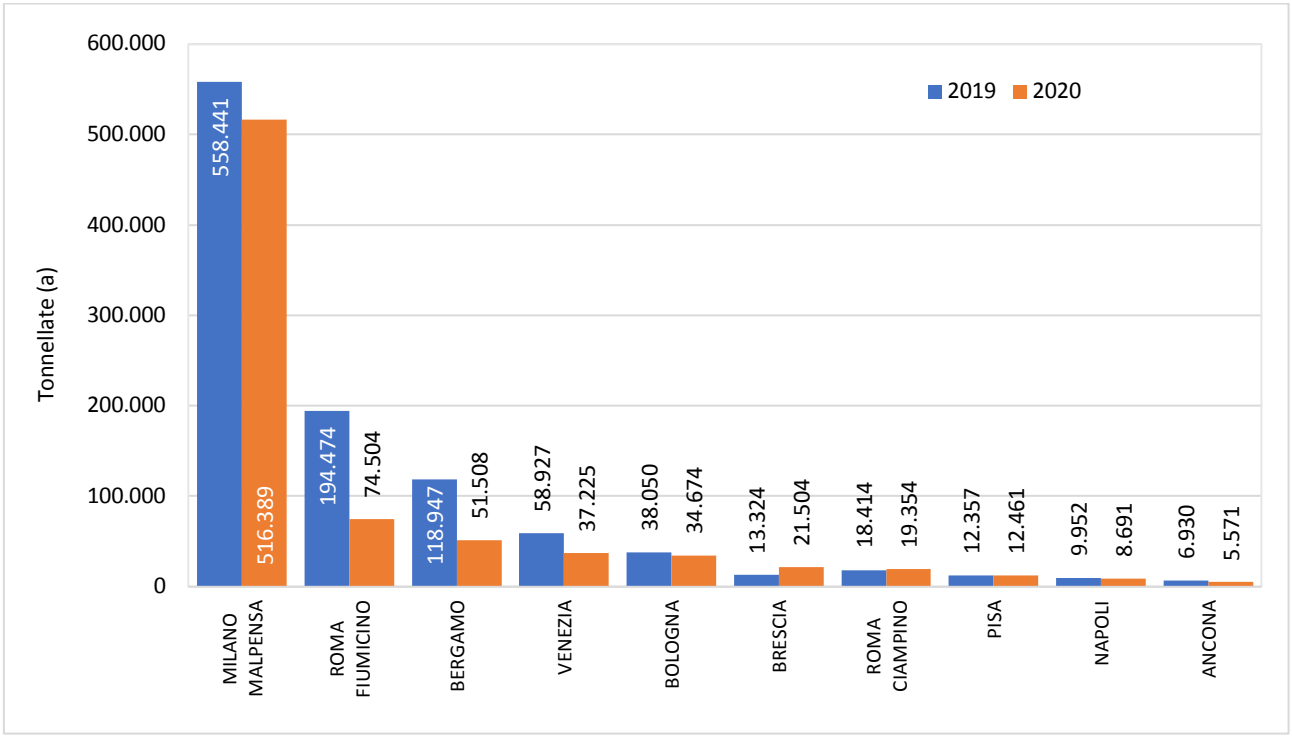


La Figura riporta i primi 10 aeroporti per movimenti del 2020, che rappresentano il 74% dei passeggeri totali (dato riferito al 2020).

Solamente gli aeroporti di Fiumicino e Malpensa nel 2020 hanno movimentato più di 40.000 movimenti (nel 2019 erano 9 gli aeroporti che hanno superato tale valore).

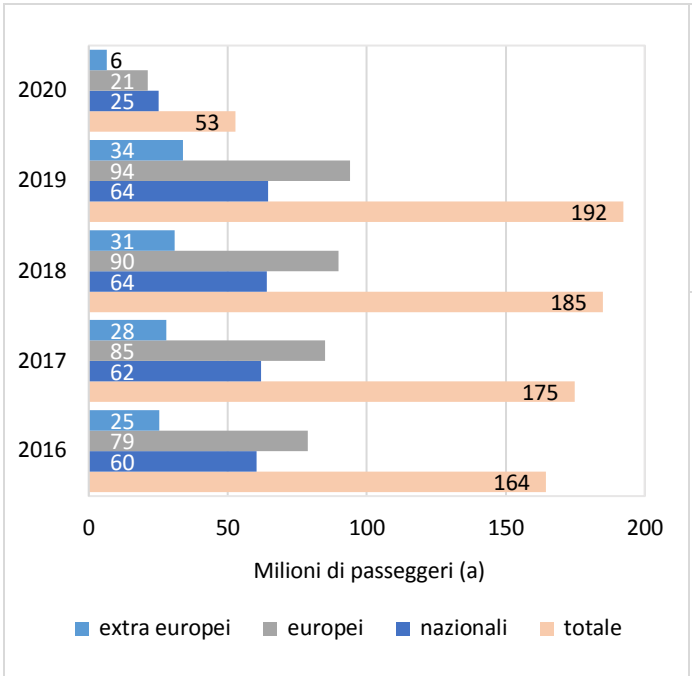
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

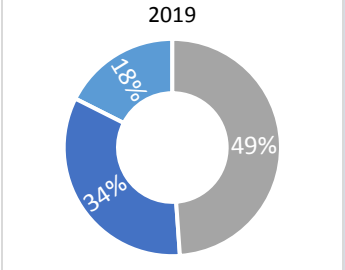
Figura 35. Principali aeroporti italiani per traffico merci – Anni 2019-2020

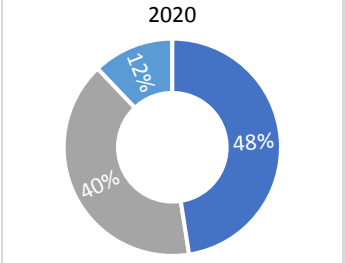


Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 36. Passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione – Anni 2016-2020







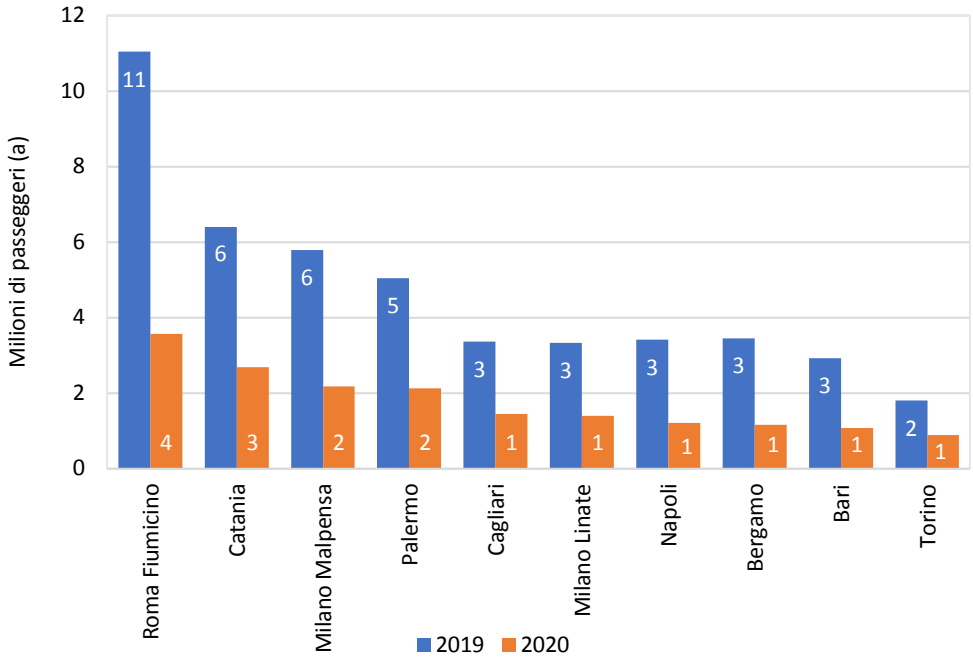
Dal 2016 al 2019 i passeggeri con O/D nazionale erano cresciuti del 7% (CAGR 2,2%), quelli con O/D UE (escluso nazionali e inclusi spostamenti UK) del 19% (CAGR 6,1%), mentre gli spostamenti con O/D extra UE hanno registrato un incremento del 33% (CAGR 9,9%).

A seguire le variazioni 2020/2019:

nazionali	-61,1%
UE	-77,3%
extra UE	-81,1%

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

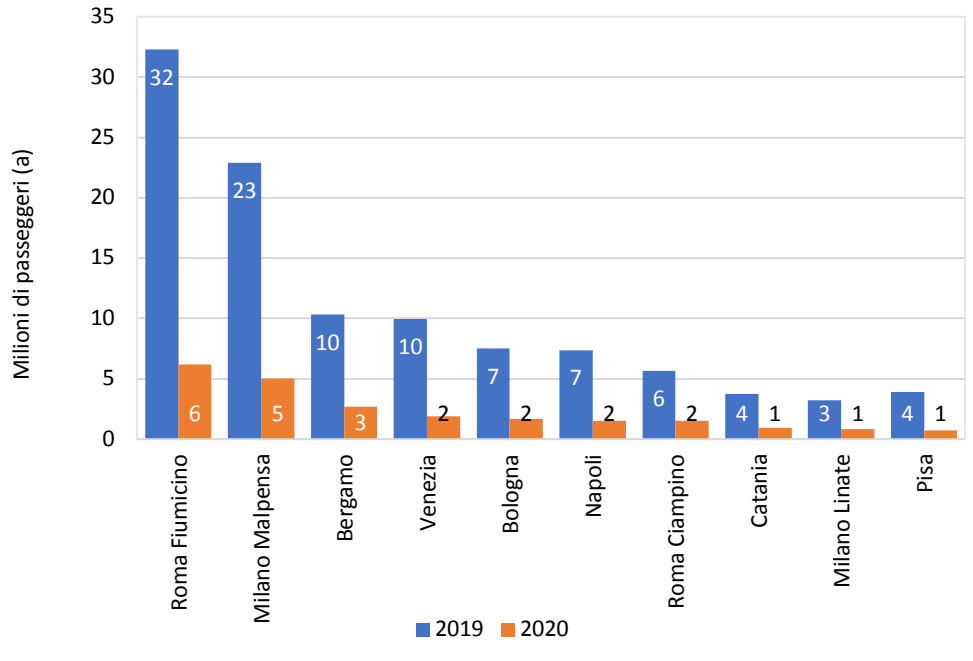
Figura 37. Principali aeroporti italiani per passeggeri in transito nazionale – Anni 2019-2020



La Figura riporta i primi 10 aeroporti italiani che nel 2020 hanno avuto il maggior numero di passeggeri in transito nazionale e il relativo dato del 2019.

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 38. Principali aeroporti italiani per passeggeri in transito internazionale – Anni 2019-2020

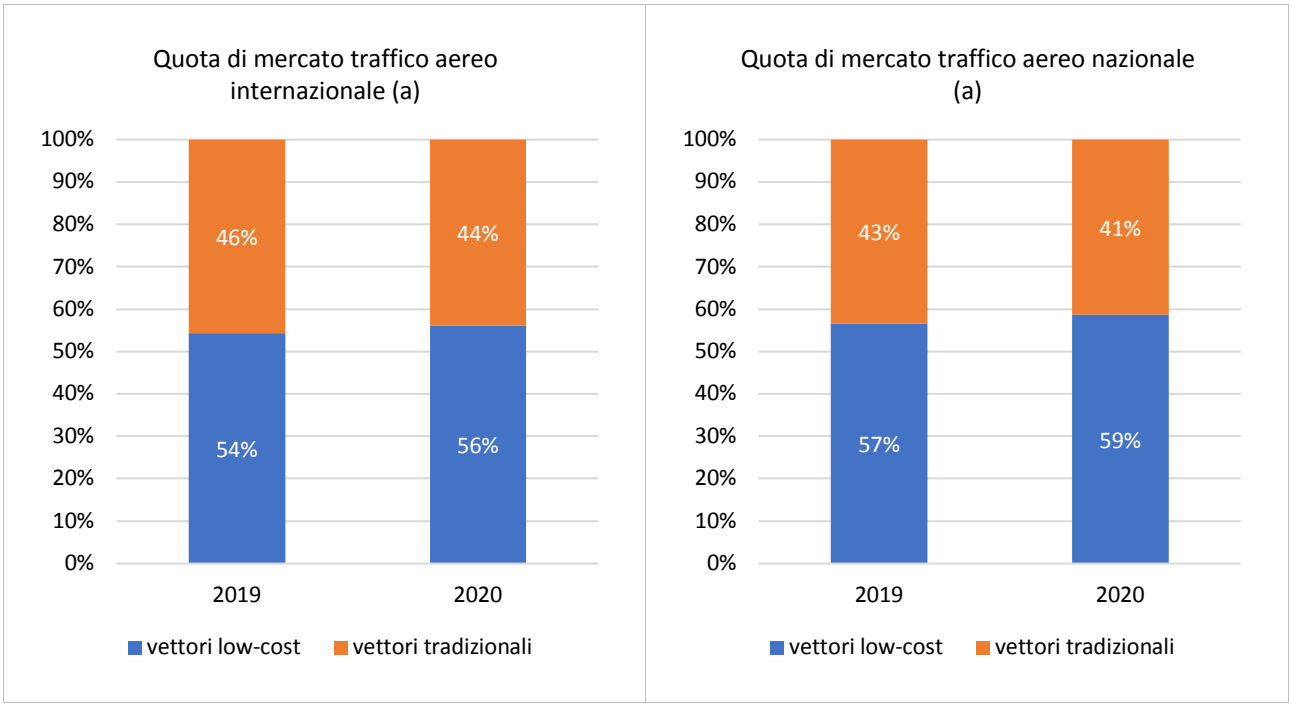


La Figura riporta i primi 10 aeroporti italiani che nel 2020 hanno avuto il maggior numero di passeggeri in transito internazionale.

Dal raffronto con il 2019 si evince che Fiumicino e Malpensa – aeroporti con il maggior traffico passeggeri con origine/destinazione internazionale (UE ed extra UE) - nel 2020 registrano una riduzione pari rispettivamente al-80,9% e al -78,1% rispetto all'anno precedente.

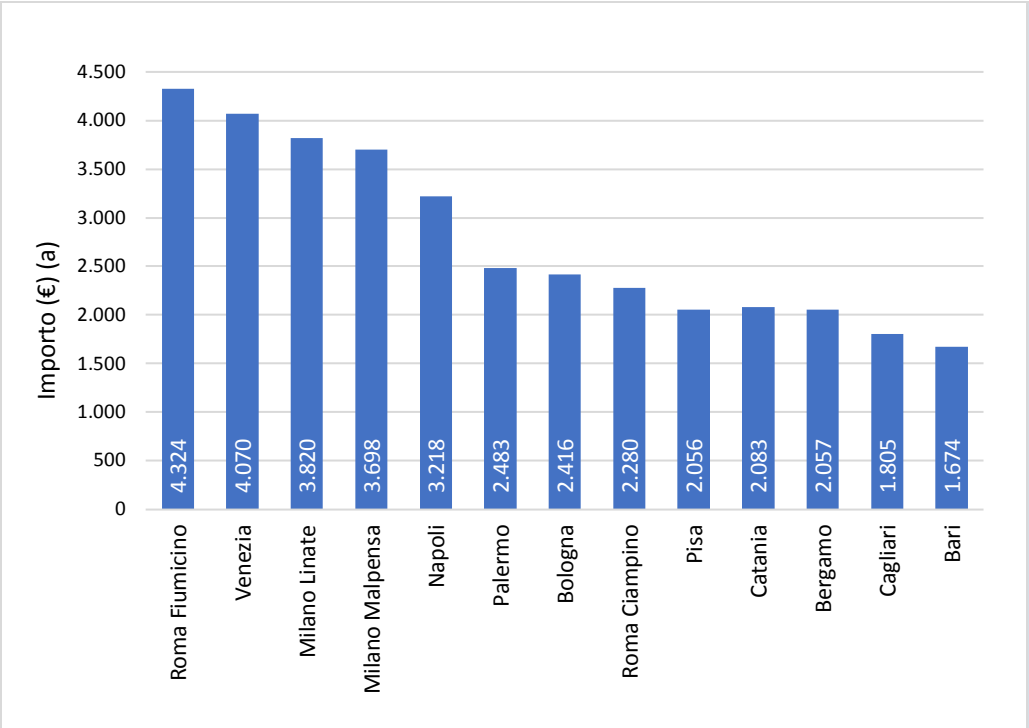
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 39. Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e *low cost* – Anni 2019-2020



Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

Figura 40. *Benchmark* nazionale sui diritti aeroportuali – Anno 2020

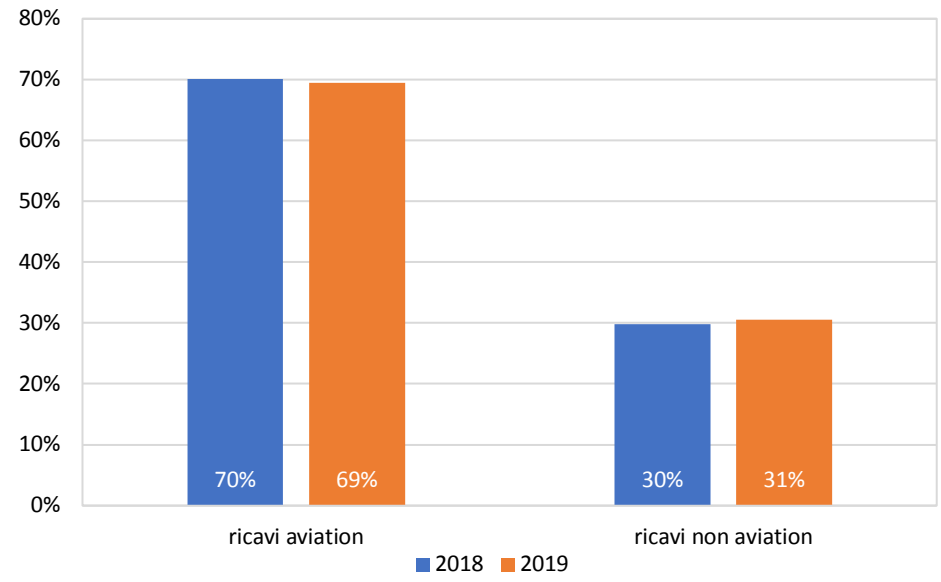


La Figura riporta il costo sopportato da una compagnia aerea per i servizi regolati (approdo e decollo, sosta, imbarco passeggeri, controlli di sicurezza, assistenza PMR) in periodi di picco per un aeromobile *Boeing 737-800* (MTOW=79 ton) con 151 passeggeri (ipotesi *load factor* 80%).

Assunzioni di calcolo: volo commerciale intra-UE in partenza alle 14:30 del giorno 05/08/2020 previa sosta di 3 ore, solo passeggeri originanti, rapporto adulti/bambini 9:1.

Fonte: elaborazione ART su diritti aeroportuali 2020
(a) Non si tiene conto di addizionale comunale, tassa sul rumore e corrispettivi PNSAC

Figura 41. Composizione percentuale dei ricavi *aviation* e *non aviation* – Anni 2018-2019

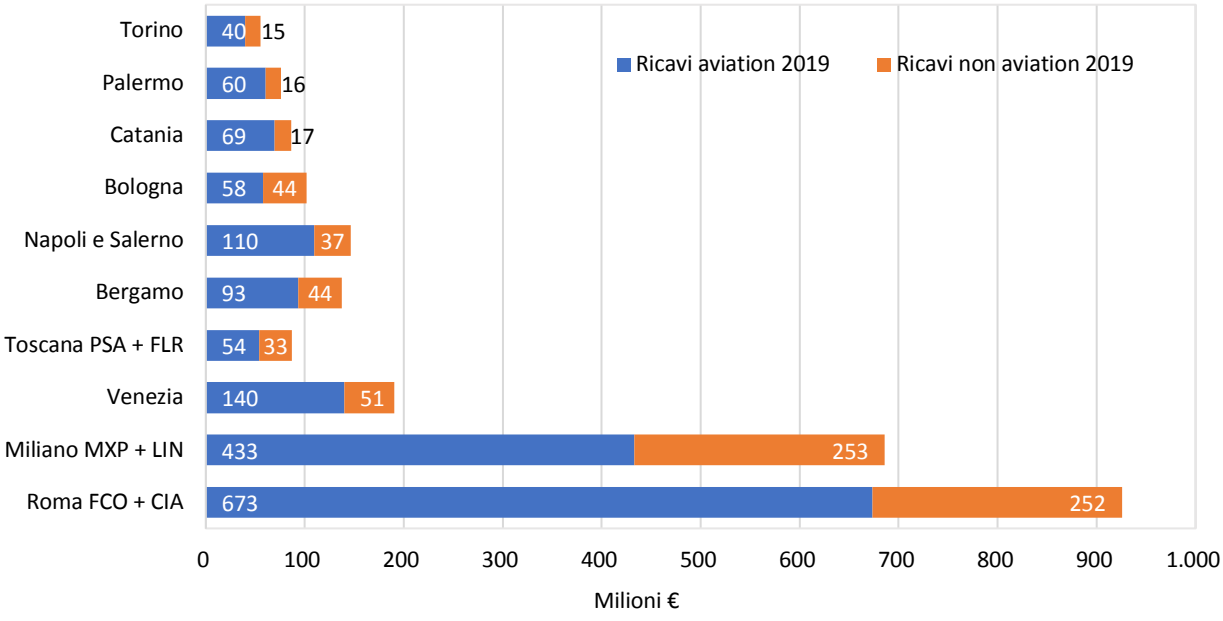


Con riferimento al campione individuato (a), nel 2019, il valore delle attività *aviation* (b) del campione oscilla, per singolo gestore del campione (a), da un minimo del 57% ad un massimo del 80%, con una media semplice del 70% e una mediana del 73%.

Il valore delle attività *non aviation* del campione oscilla, per singolo gestore, da un minimo del 20% ad un massimo del 43%, con una media semplice del 30% e una mediana del 27%.

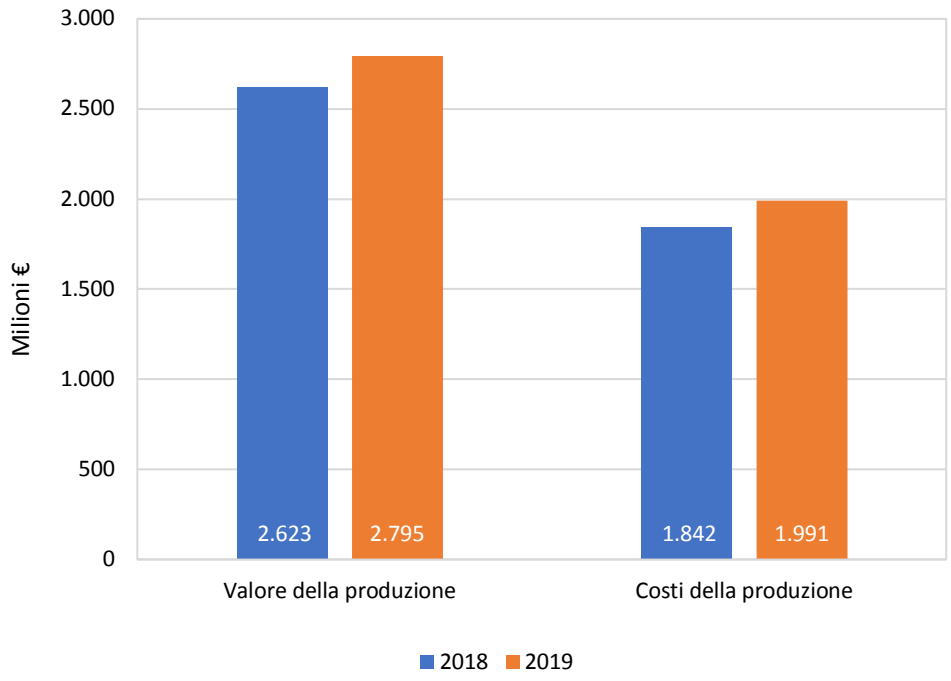
Fonte: elaborazione ART su *database* Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione, vari anni
(a) Le elaborazioni di cui alla Figura 41 e alla Figura 42 sono state effettuate sulla base dei dati di bilancio SACBO (Orio al Serio), Aeroporto di Bologna, SAC (Catania), Toscana Aeroporti (Firenze, Pisa), SEA (Milano Malpensa e Linate), GESAC (Napoli), GESAP (Palermo), ADR (Roma Fiumicino e Ciampino), SAGAT (Torino) e SAVE (Venezia). Nel 2019 i dati di GESAC contengono anche quelli riferiti alla gestione dell'aeroporto di Salerno
(b) La voce *aviation*, per Torino, comprende anche i ricavi da subconcessione di spazi a tariffa regolamentata (classificati nei bilanci precedenti tra le subconcessioni spazi ed attività *extra aviation*)

Figura 42. Ammontare dei ricavi *aviation* e *non aviation* – Anno 2019



Fonte: elaborazione ART su *database* Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione, 2019

Figura 43. Totale di valore e costi della produzione – Anni 2018-2019



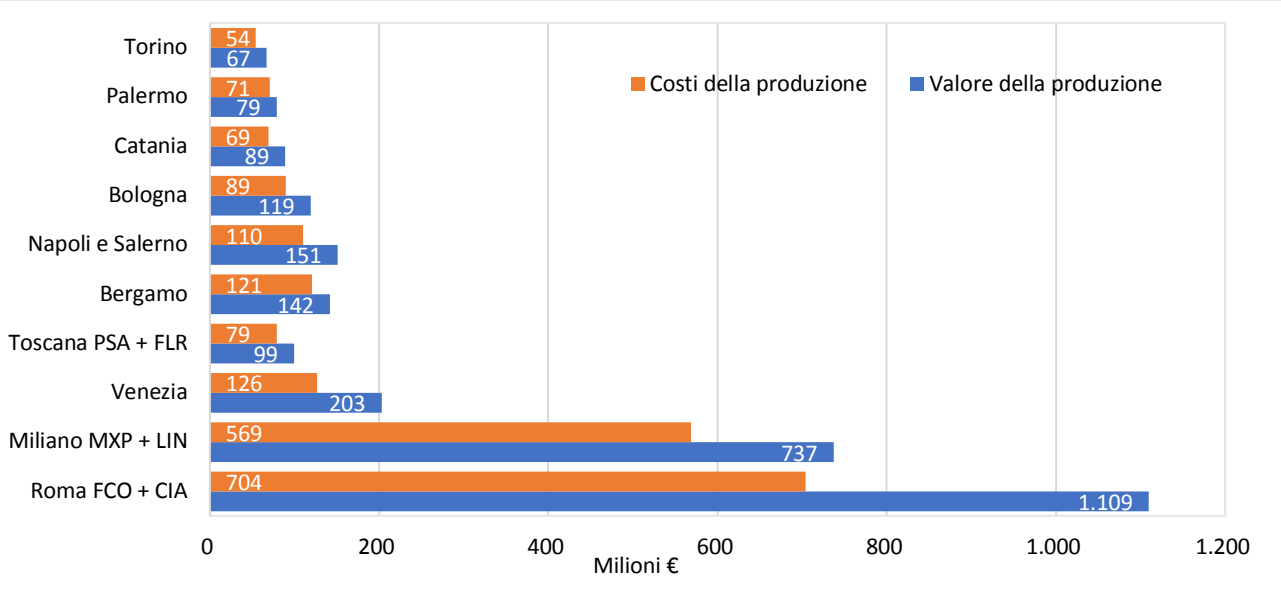
I grafici di cui alle Figura 43 e Figura 44 hanno come fonte la banca dati Bureau van Dijk. Il campione dei gestori considerati è lo stesso dei grafici di cui alla Figura 41 e alla Figura 42.

Il valore della produzione degli aeroporti del campione passa, nel 2019, da 2.623 a 2.795 milioni di euro con un incremento del 7% (a).

I costi della produzione degli aeroporti del campione passano, nel 2019, da 1.842 a 1.991 milioni di euro con un incremento dell'8%.

Fonte: elaborazione ART su *database* Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione, vari anni
(a) Il valore della produzione differisce dalla somma dei ricavi *aviation* e non *aviation* in quanto può comprendere ricavi di altra natura (quali ad esempio i ricavi per servizi di costruzione)

Figura 44. Valore della produzione – Anni 2019

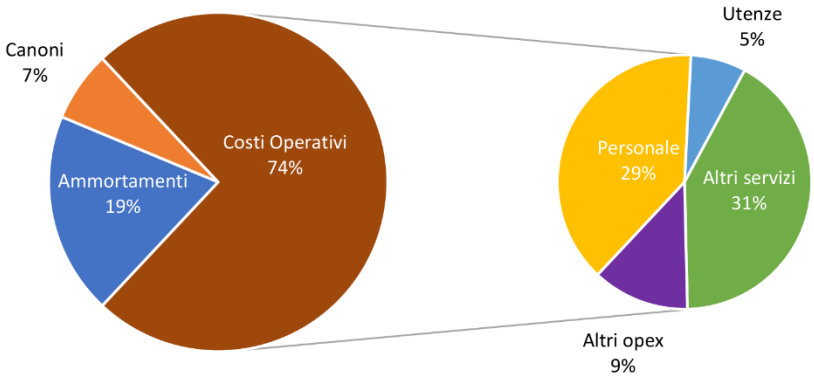


Fonte: elaborazione ART su *database* Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione, 2019

Focus sezione C – AIR di cui alla del. ART 136/2020

Si riportano di seguito alcune rappresentazioni contenute nella sezione C della Relazione di Analisi di Impatto delle Regolazione allegata alla del. ART 136/2020 avente ad oggetto "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali" a cui si rimanda per gli opportuni approfondimenti[133].

Figura 45. Composizione delle principali voci di costo per il settore aeroportuale – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)

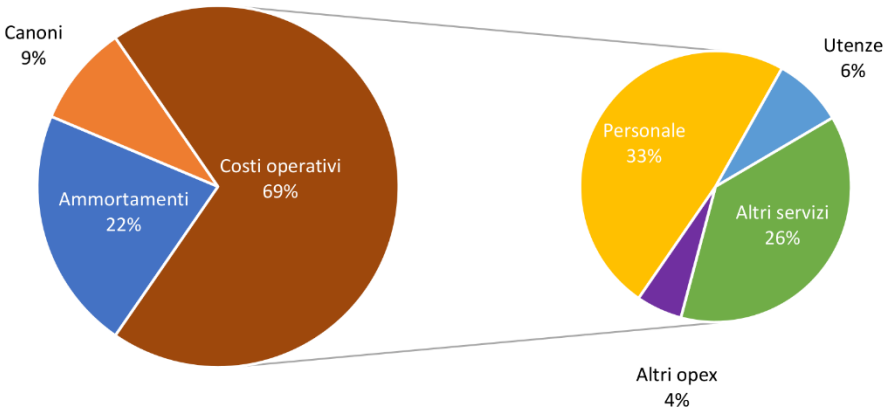


La Figura riporta la rappresentazione delle principali voci di costo per gli aeroporti con traffico superiore a 5 milioni pax/anno (a), al netto della remunerazione del capitale, con riferimento alla totalità delle attività svolte dai rispettivi gestori.

Risulta che i costi operativi, che non comprendono i canoni di gestione aeroportuale e degli ammortamenti, rappresentano in media il 74% del totale dei costi; i costi relativi al personale rappresentano in media il 29% dei costi operativi.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 17
(a) L'analisi è limitata ai c.d. "aeroporti principali" come definiti nella Relazione AIR citata; essi sono: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia, Napoli, Catania, Milano Linate, Bologna, Palermo, Roma Ciampino, Pisa e Bari; inoltre, a causa dell'inscindibilità dei dati della società Aeroporti di Puglia, i grafici/le tabelle riferiti al totale delle attività, comprendono anche gli scali di Brindisi, Foggia e Taranto

Figura 46. Composizione delle principali voci di costo per le attività regolate da ART nel settore aeroportuale – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)



La Figura riporta la stessa analisi precedente ma limitatamente alle sole attività regolate da ART, che costituiscono il 57% dei costi riferiti alla totalità delle attività svolte dai gestori. In questo caso, l'incidenza dei costi operativi scende al 69% del totale, mentre il personale rappresenta in media il 33% dei costi operativi.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 18

[133] https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/Modelli-apt_Relazione-AIR.pdf

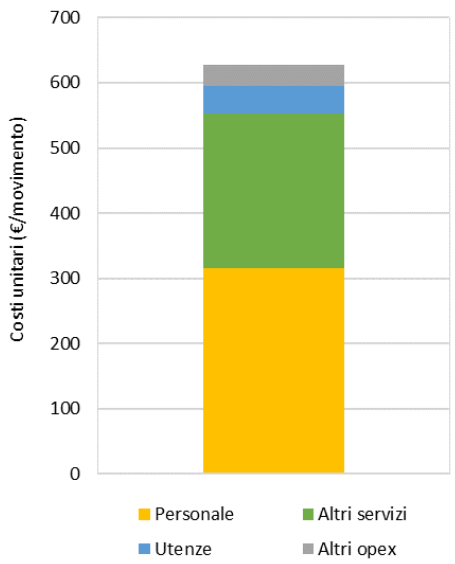
Tabella 11. Analisi della variabilità delle componenti di costo – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)

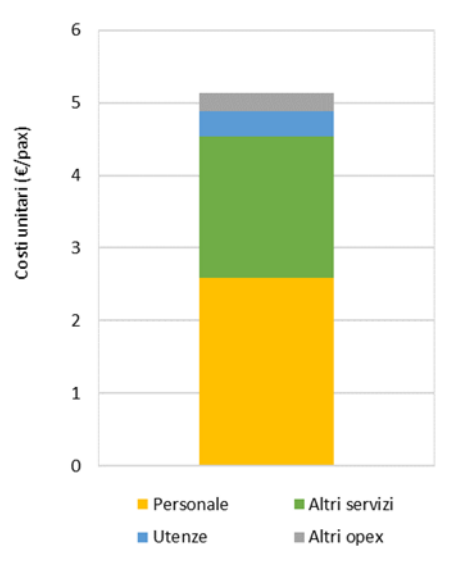
Voci di costo	Totale attività		Attività regolate ART	
	"Peso" relativo su totale costi		"Peso" relativo su totale costi	
	MIN	MAX	MIN	MAX
ammortamenti	7%	30%	10%	27%
canoni	5%	12%	7%	12%
personale	22%	48%	22%	40%
utenze	3%	6%	5%	8%
altri servizi	21%	54%	22%	47%
altri *opex*	3%	15%	2%	7%

La Tabella riporta l'intervallo di incidenza percentuale, rispetto al totale (costi operativi + canoni + ammortamenti), entro cui si situano i valori relativi alle diverse voci del costo operativo per gli aeroporti considerati.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. tabella 8

Figura 47. Voci di costo relative alle attività regolate per movimento e passeggero – Anno 2017





Le due figure riportano le voci di costo operativo per il gruppo degli aeroporti principali, rapportate rispettivamente ai movimenti aeronautici e ai passeggeri, con riferimento al 2017.

Fonte: elaborazione ART su Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figure 19-20

Tabella 12. Andamento degli incentivi all'attività volativa erogati dai gestori aeroportuali – Anni 2015-2017

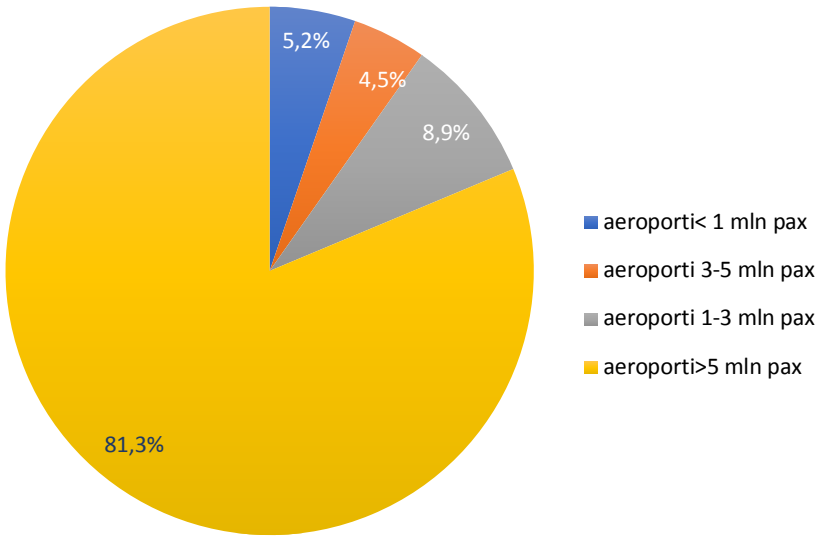
	2015 (€)	2016 (€)	2017 (€)	Δ% 2015-17
APT≤ 1 mln pax	16.475.768	14.093.229	12.379.562	-24,9%
1 mln pax< APT< 3 mln pax	7.535.278	7.685.147	10.688.798	41,9%
3 mln pax≤ APT< 5 mln pax	12.456.009	15.746.482	21.041.348	68,9%
APT ≥ 5 mln pax	138.560.774	165.769.202	191.832.877	38,4%
Totale	175.027.829	203.294.060	235.942.585	**34,8%**

In Tavola si fornisce evidenza dell'andamento degli incentivi al volativo erogati dal 2015 al 2017 dagli aeroporti, suddivisi per classi dimensionali.

Gli incentivi erogati dal complesso degli aeroporti italiani sono passati da 175 a 236 milioni di euro, crescendo del 34,8% (tasso annuale del 16,1%).

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. tabella 9

Figura 48. Totale degli incentivi erogati dai gestori aeroportuali – Anno 2017

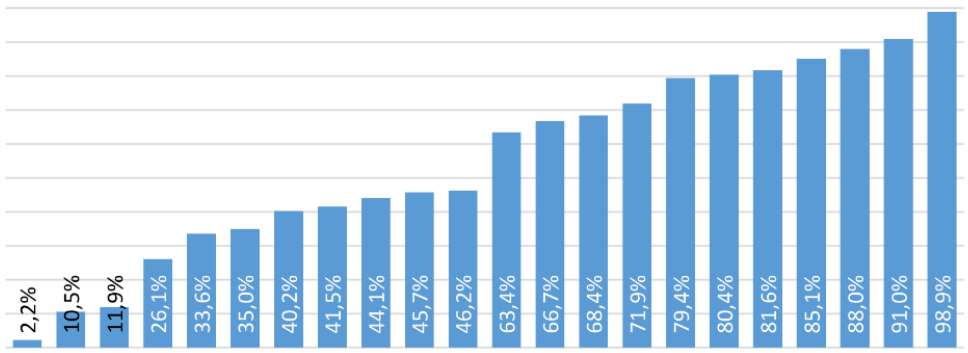


Nel 2017 risultano essere stati erogati incentivi per 235.942.585 euro, per la maggior parte provenienti da aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri annui.

Per quanto riguarda l'ammontare degli incentivi erogati per aeroporto, nel 2017, tali importi variano da un valore minimo pari a circa 10.000 euro, ad un valore massimo di quasi 50 mln euro. Il valore mediano è pari a 3,8 mln di euro, mentre il valore medio è pari a 8,4 mln euro.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 22

Figura 49. Percentuale di passeggeri incentivati per aeroporto – Anno 2017

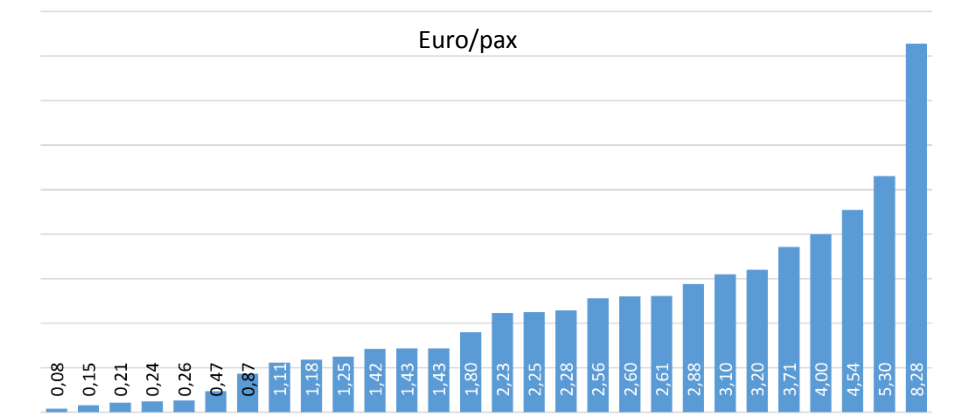


La percentuale dei passeggeri in partenza incentivati varia, a seconda degli aeroporti, dal 2,2% al 98,9%, mentre la media è pari al 55,1% (valore mediano: 54,8%).

Oltre il 50% dei passeggeri in partenza dagli aeroporti italiani hanno viaggiato su rotte destinatarie di incentivazioni erogate dai gestori aeroportuali nazionali.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 23

Figura 50. Ammontare degli incentivi per passeggero – Anno 2017

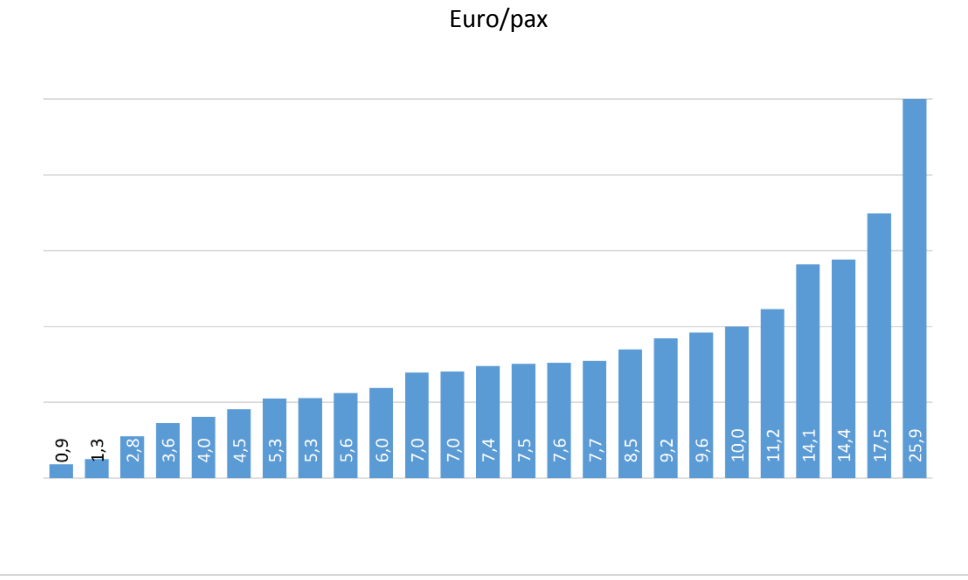


Il valore dell'incentivo medio a passeggero spazia da 8 centesimi di euro a poco più di 8 euro: l'importo massimo è pertanto 100 volte quello minimo.

Inoltre, il valore medio dell'incentivo a passeggero è pari a 2,2 euro, mentre la mediana è pari a 2,01 euro.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 24

Figura 51. Ammontare degli incentivi per specifiche rotte – Anno 2017



Focalizzando, per ogni aeroporto dove sono state erogate incentivazioni nel 2017, l'analisi sulla rotta (o sull'insieme di rotte) che ha ricevuto l'ammontare di incentivi più elevato, è possibile ottenere i dati rappresentati.

Tra l'importo più basso (pari a 0,9 euro) e quello più elevato (25,9 euro), la proporzione è di 1 a 29 volte.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 25

Tabella 13. Correlazioni tra incentivi, passeggeri in partenza e ricavi commerciali – Anni 2015-2017

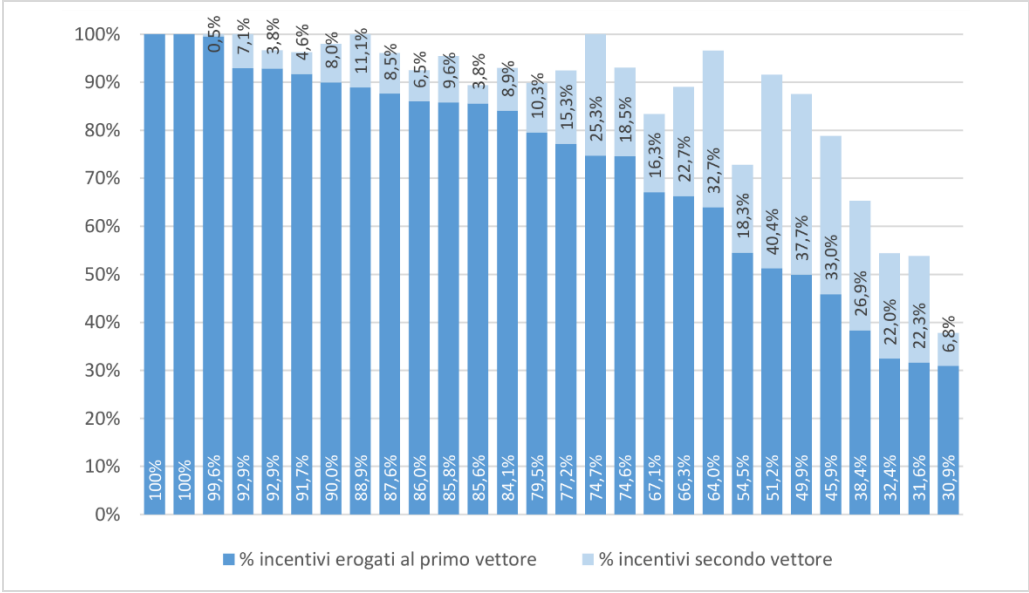
	totale	APT≤1mln	APT 1-3 mln	APT 3-5 mln	APT >5
incentivi-depax	0.4071*	0.8823*	0.2597	0.9267*	-0.0675
incentivi-ricavi comm.li	0.5247*	0.6329*	-0.3323	0.5960	0.2198
depax-ricavi comm.li	0.9510*	0.5792*	0.6132*	0.5280	0.9296*

La correlazione totale tra incentivi e passeggeri in partenza è pari al 40% e significativa dal punto di vista statistico, mentre quella tra incentivi e ricavi commerciali è, pari al 52% (a).

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. tabella 10

(a)Il livello di significatività scelto per l'analisi è pari a 0.01. A ciò si riferisce l'asterisco riportato in tavola; ciò significa che si considerano significative statisticamente le correlazioni che hanno una probabilità non superiore all'1% che le differenze osservate siano dovute al caso

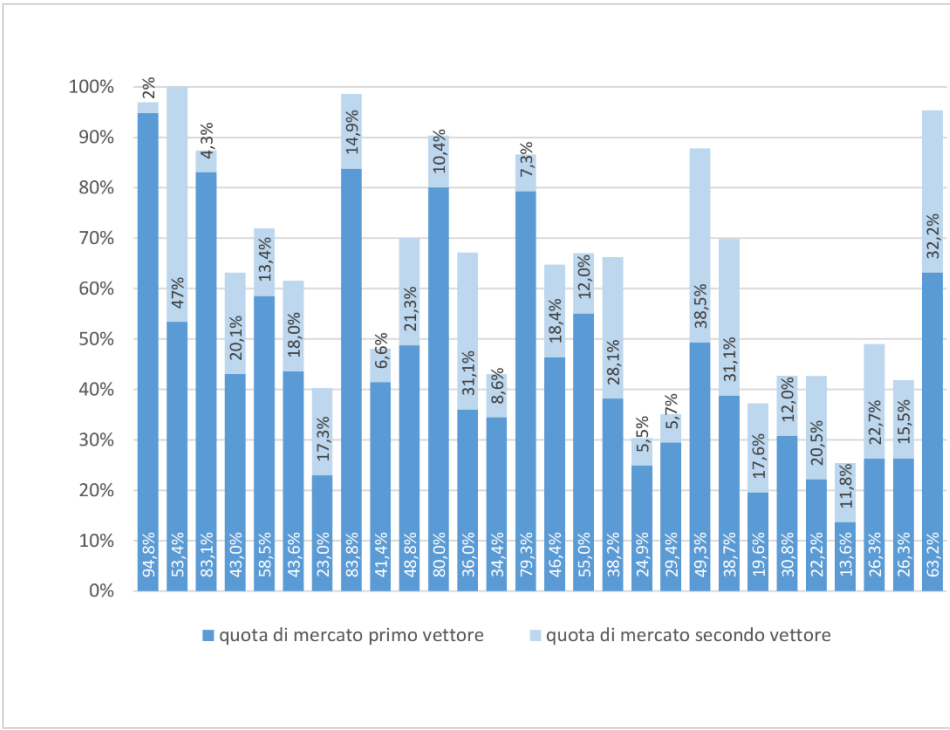
Figura 52. Percentuale di incentivi erogati dagli aeroporti italiani ai primi due vettore – Anno 2017



In Figura sono rappresentate, per i 28 aeroporti che hanno dichiarato di erogare incentivi al volativo nell'anno 2017, le percentuali degli incentivi erogati al primo ed al secondo vettore.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 27

Figura 53. Quota di traffico servito dei primi due vettori degli aeroporti italiani – Anno 2017



Si rappresentano, mantenendo l'ordine di cui al grafico precedente, le quote di traffico del primo e del secondo vettore sul totale riferito al singolo aeroporto del campione.

Analizzando la relazione tra la percentuale di incentivi erogati dagli aeroporti verso il primo ed il secondo vettore e la quota di mercato del primo e del secondo vettore dei medesimi aeroporti, si ottiene un indice di correlazione pari al 54,4% per quanto riguarda il primo vettore e al 12,3% per quanto riguarda il secondo vettore.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 28

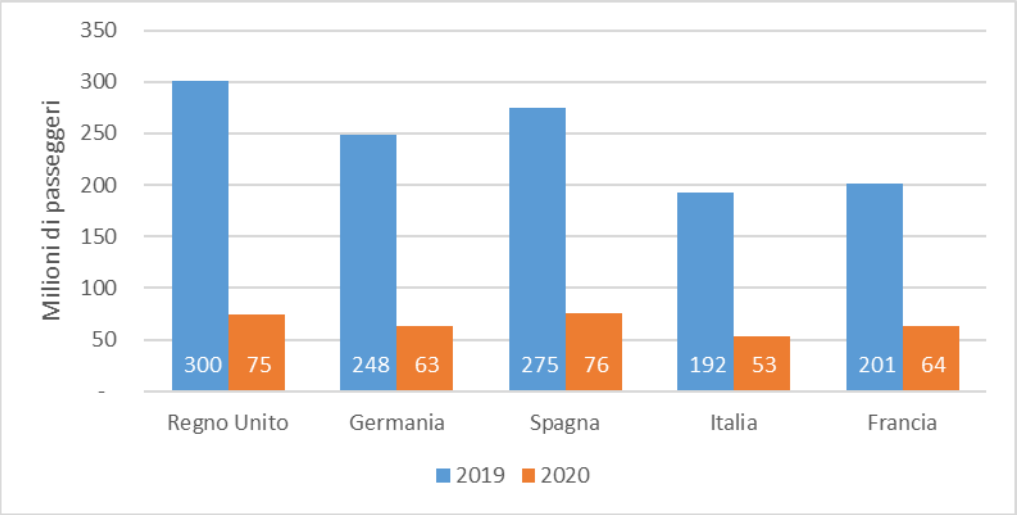
Tabella 14. Media degli incentivi erogati totali e ai primi due vettori aerei – Anno 2017

	media incentivi erogati	% incentivi erogati al primo vettore	media incentivi erogati al primo vettore	% incentivi erogati al secondo vettore	media incentivi erogati al secondo vettore	% incentivi ai primi due vettori
vettori< 1 mln pax	1.440.695	82,4%	1.169.348	16,0%	204.638	96,4%
1-3 mln pax	2.598.665	72,9%	2.073.483	17,8%	487.708	88,1%
3-5 mln pax	7.587.325	61,8%	5.115.794	19,7%	1.401.594	81,5%
> 5 mln pax	19.541.896	73,0%	15.030.729	14,9%	2.906.990	87,9%

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. tabella 11

Gli effetti della pandemia sull'evoluzione del traffico nel settore aereo

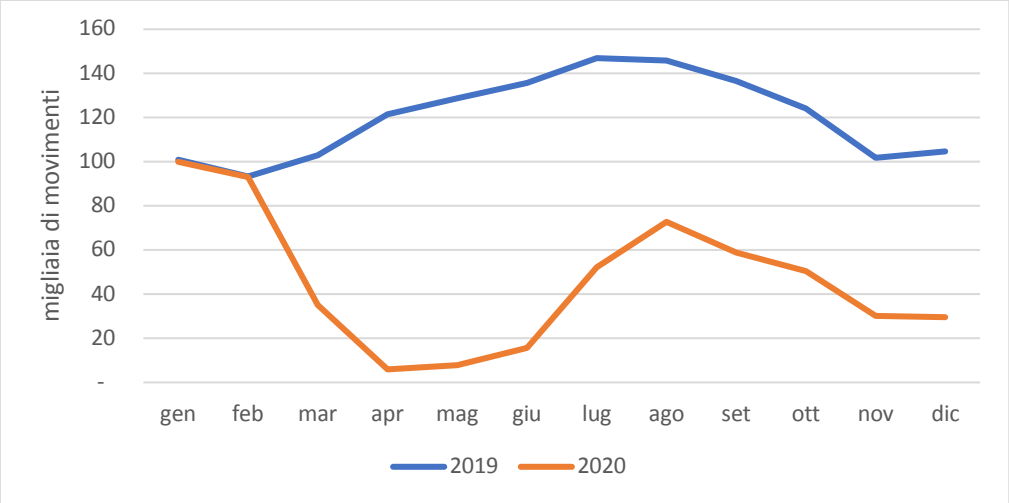
Figura 54. Andamento del traffico passeggeri per singoli paesi europei – Anni 2019-2020



Il calo totale del traffico passeggeri 2020 per i paesi europei considerati è stato del 73%.
Il paese che ha registrato il calo minore è stato la Francia, con una diminuzione dei passeggeri del 68%, mentre il Regno Unito, nell'anno che ha visto la sua uscita dalla Unione Europea, è risultato il paese maggiormente penalizzato, con un calo del traffico passeggeri del 75%.

Fonte: CAA, ADV, AENA, ENAC, *Ministère de la Transition écologique*

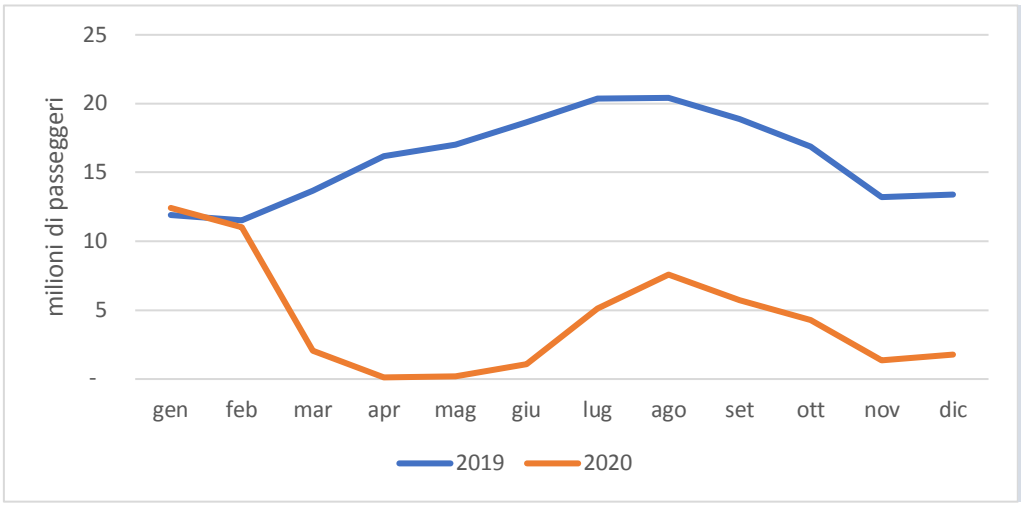
Figura 55. Andamento dei movimenti (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto): confronto mensile – Anni 2019-2020



A partire dal mese di marzo 2020 si è assistito ad un consistente calo dei movimenti (a).
Il picco negativo di aprile ha comportato una diminuzione del 95% dei movimenti rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.
Dall'inizio della pandemia, Il mese di agosto è stato quello che ha visto la migliore performance rispetto allo stesso mese dell'anno precedente con un calo dei movimenti del 50%.

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

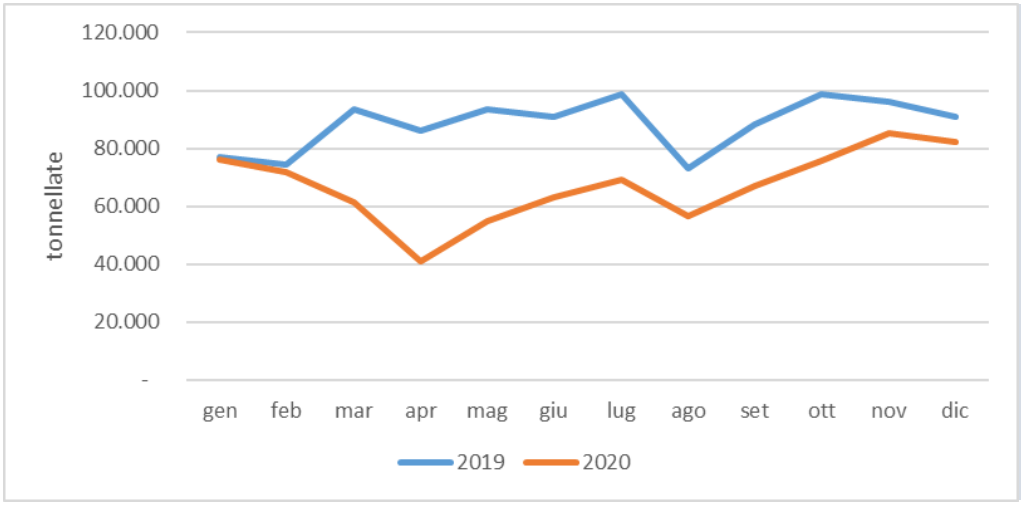
Figura 56. Andamento dei passeggeri: confronto mensile – Anni 2019-2020



Il calo del traffico passeggeri è stato ancor più marcato di quello dei movimenti e ha registrato nei mesi di aprile ed agosto 2020 una riduzione rispettiva del 99% e del 63% rispetto agli stessi mesi del 2019(a)

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

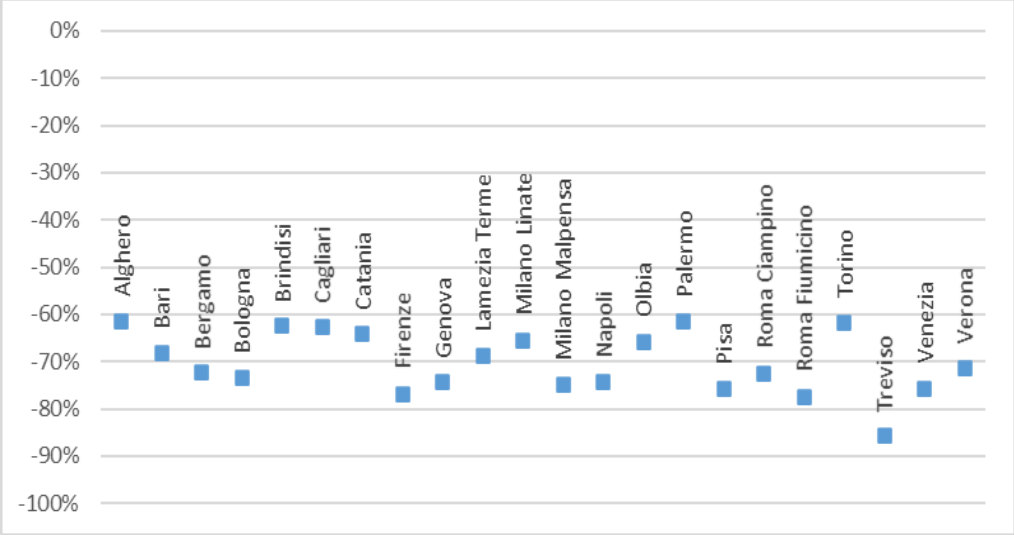
Figura 57. Andamento del traffico merci via aereo al netto del servizio postale: confronto mensile – Anni 2019-2020



Il comparto cargo è quello che risulta impattato in maniera minore dall'emergenza sanitaria: ad aprile 2020 il calo del traffico rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è stato del 52% mentre, a dicembre del 2020, si è attestato sul -10% rispetto allo stesso mese del 2019. (a)

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

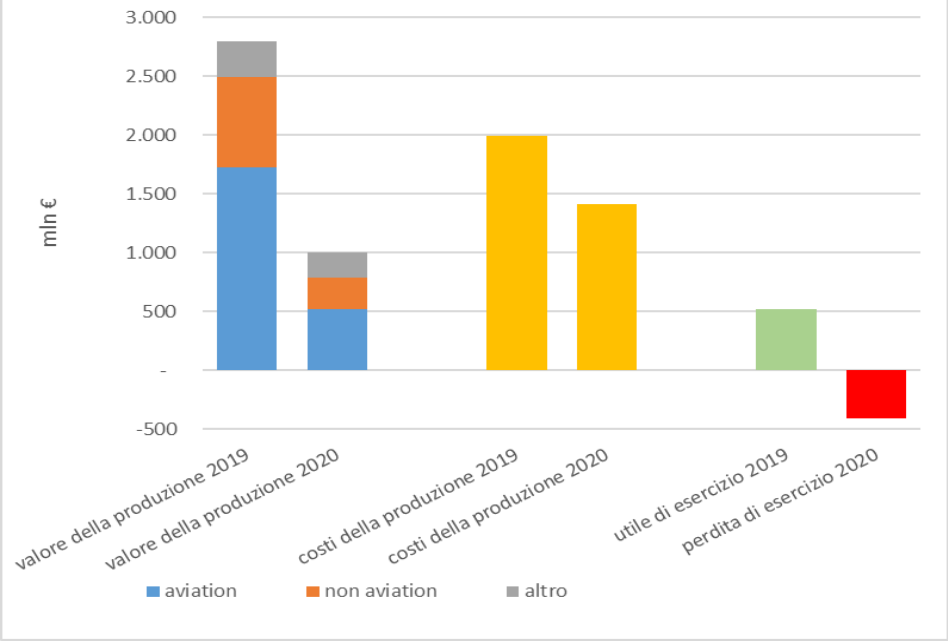
Figura 58. Traffico passeggeri degli aeroporti nazionali con traffico 2019 superiore al milione di passeggeri annui – Variazione 2020/2019



Dalla figura si evince come tutti gli aeroporti oggetto dell'analisi hanno avuto un calo di traffico passeggeri 2020 superiore al 60%. Il decremento medio è stato 70%, dato in linea con il decremento del totale degli aeroporti monitorati da ENAC, che è stato di circa il 73%. (a) A partire dal 12 marzo 2020, numerosi scali nazionali hanno subito limitazioni al traffico aereo per effetto dei decreti-legge che si sono susseguiti nel coro dell'emergenza sanitaria (b)

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*
(b) nel 2020 lo scalo di Olbia è stato chiuso dal 3 febbraio al 13 marzo per rifacimento pista mentre nel 2019 lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre con conseguente trasferimento delle attività operative sullo scalo di Milano Malpensa

Figura 59. Totale del valore della produzione suddiviso in attività *aviation* e non, dei costi della produzione e dell'utile dei gestori aeroportuali italiani – Anni 2019-2020



Per gli aeroporti del campione, il valore della produzione 2020 si è ridotto di circa il 64%: i ricavi *aviation* risultano la componente maggiormente penalizzata con un calo del 70% mentre il calo dei ricavi non *aviation* è in linea con il calo del valore della produzione, attestandosi sul 64%.

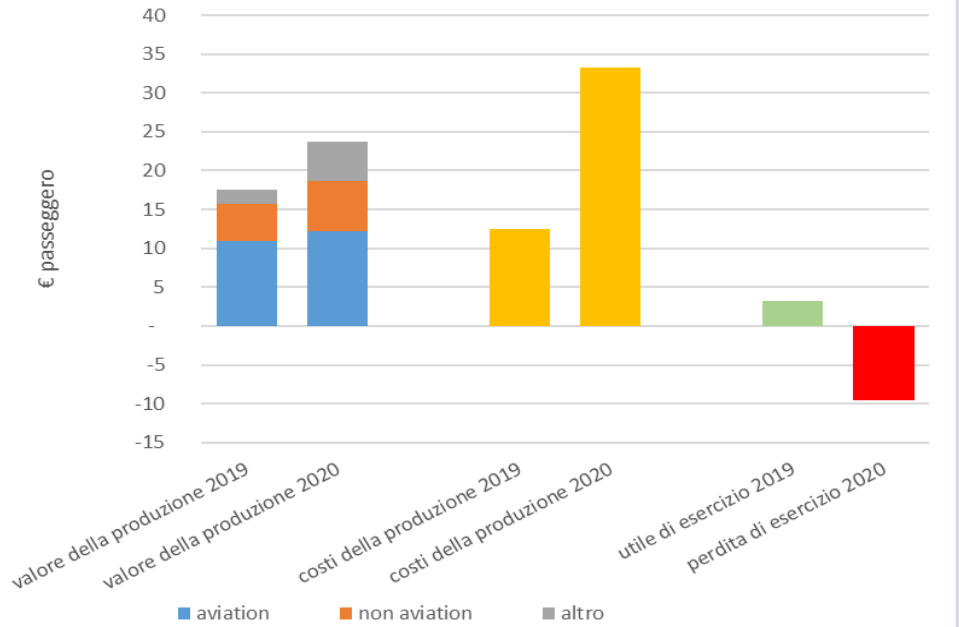
I costi della produzione si sono ridotti in misura più contenuta, registrando una diminuzione del 29%.

Tutti i gestori del campione nel 2019 hanno registrato un risultato di esercizio positivo mentre nel 2020 hanno registrato una perdita.

Fonte: elaborazione ART su dati dei bilanci d'esercizio 2019-2020, banca dati Bureau van Dijk[134]

[134] Le elaborazioni di cui alla Figura 59e alla Figura 60sono state effettuate sulla base dei seguenti gestori: SACBO (Orio al Serio), Aeroporto di Bologna, SAC (Catania), Toscana Aeroporti (Firenze, Pisa), SEA (Milano Malpensa e Linate), GESAC (Napoli, Salerno), GESAP (Palermo), ADR (Roma Fiumicino e Ciampino), SAGAT (Torino) e SAVE (Venezia).
Si evidenzia inoltre che il valore della produzione differisce dalla somma dei ricavi *aviation* e non *aviation* in quanto può comprendere ricavi di altra natura (quali ad esempio i ricavi per servizi di costruzione).

Figura 60. Totale del valore della produzione suddiviso in attività *aviation* e non, dei costi della produzione e dell'utile dei gestori aeroportuali italiani, dati per passeggero – Anni 2019-2020



Il calo di traffico registrato negli aeroporti del campione è stato del 73%.

Ne segue un aumento del valore della produzione unitario del 35%: i ricavi *aviation* unitari sono aumentati del 13% mentre i ricavi non *aviation* unitari sono aumentati del 34%.

I costi della produzione unitari sono aumentati del 166%.

Fonte: elaborazione ART su dati dei bilanci d'esercizio 2019-2020, banca dati Bureau van Dijk, ENAC, dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

3. LE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

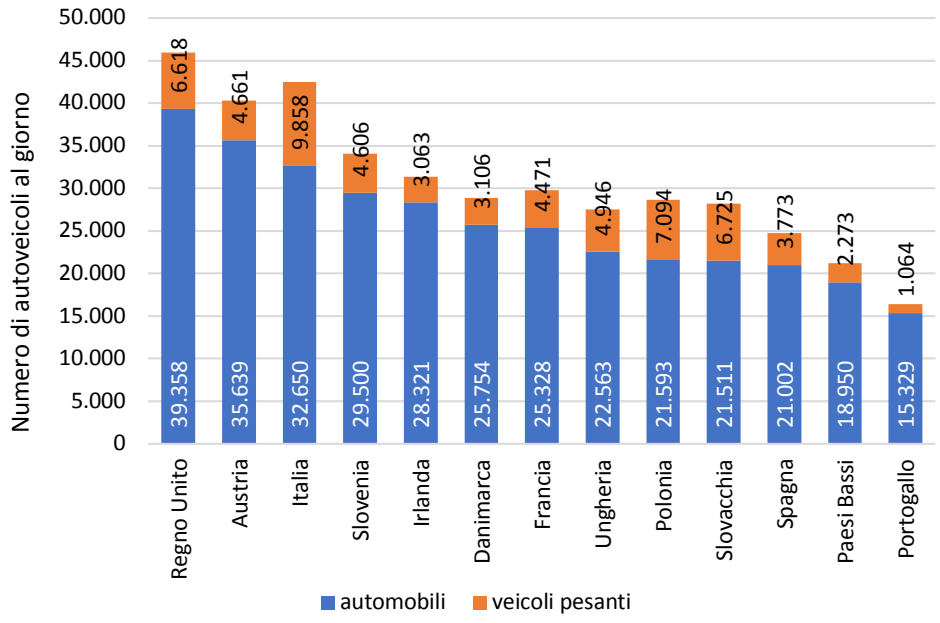
3.1 La situazione europea

Tabella 15. Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei – Anno 2018

Km di rete	1980	1990	2000	2010	2018
Germania	7.538	10.854	11.712	12.819	13.141
Spagna	1.923	4.693	9.049	14.262	15.585
Francia	5.287	6.824	9.766	11.392	11.671
Italia	**5.900**	**6.193**	**6.478**	**6.668**	**6.966**
Paesi Bassi	1.798	2.092	2.265	2.646	2.755
Portogallo	132	316	1.482	2.737	3.065
Svezia	809	939	1.499	1.971	2.132
Regno Unito	2.694	3.181	3.600	3.671	3.838

Fonte: Eurostat

Figura 61. Numero di veicoli/giorno sulle reti autostradali europee – Anno 2019

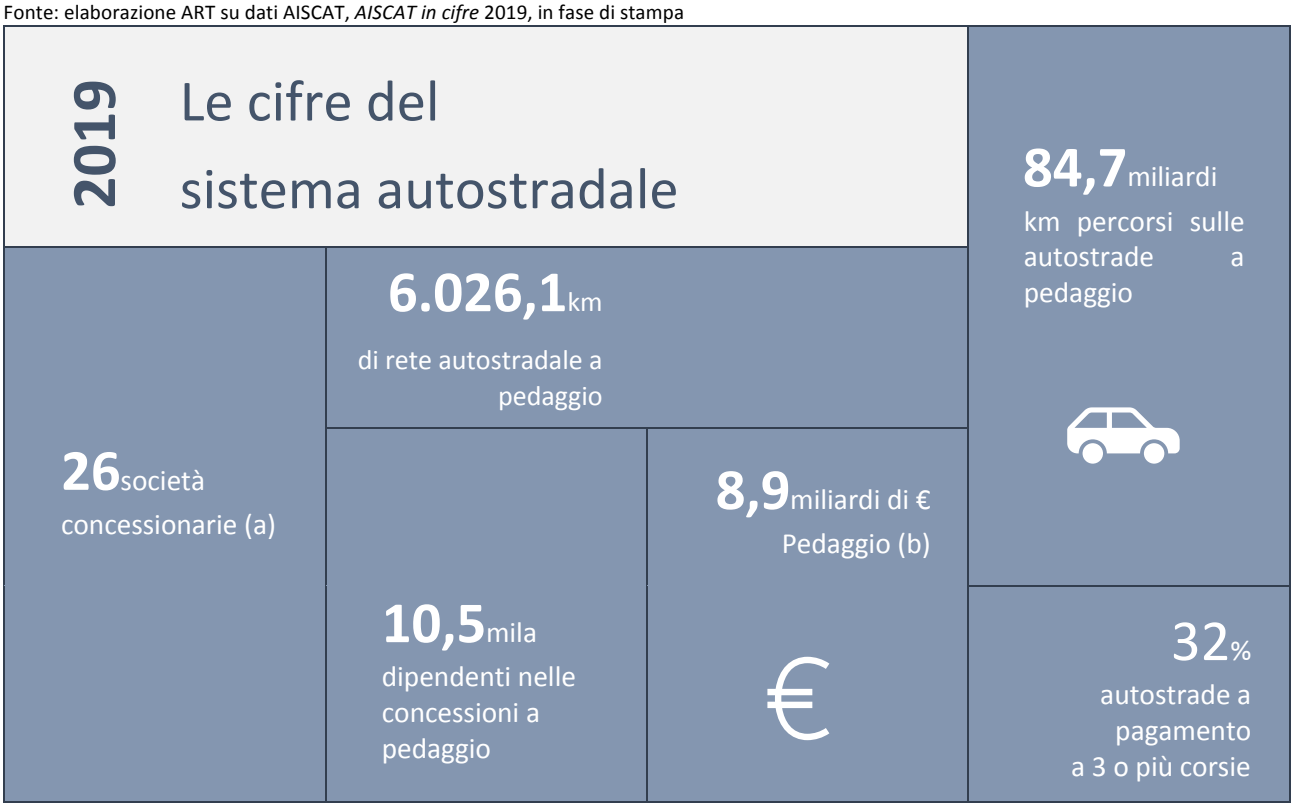


L'utilizzo della rete autostradale tra i Paesi europei considerati, in termini di numero totale di veicoli giornalieri, vede il Regno Unito al primo posto e l'Italia al secondo posto (a). La rete portoghese risulta quella meno intensamente utilizzata.

Fonte: ASECAP, 2020, *Statistical Bulletin*
(a) Per l'Italia il dato si riferisce a n. 19 società autostradali e non alla totalità dei concessionari

3.2 La situazione italiana

Fonte: elaborazione ART su dati AISCAT, *AISCAT in cifre* 2019, in fase di stampa



(a) Sono comprese anche le società che gestiscono i trafori internazionali. Il dato non include ANAS
(b) Il dato non comprende il Consorzio per le Autostrade Siciliane, la Società Italiana Traforo Gran San Bernardo S.p.A. e la Società Italiana Traforo del Monte Bianco S.p.A.

Tabella 16. Rete autostradale italiana a pedaggio – Anno 2019

Società concessionarie (a)	Km di rete in esercizio
Autostrade per l'Italia S.p.A.	2.854,6
Autostrada del Brennero S.p.A.	314,0
CAS – Consorzio per le Autostrade Siciliane	298,4
SATAP S.p.A.	291,9
Strada dei Parchi S.p.A.	281,4
SALT– Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.	255,9
Autostrada dei Fiori S.p.A.	244,2
Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova S.p.A.	235,6
Autovie Venete S.p.A.	210,2
Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.	179,1
ATIVA S.p.A.	155,8
Autovia Padana S.p.A.	105,6
SITAF – Società Traforo Autostradale del Frejus S.p.A.	82,5
CAV – Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	74,1
SAV –Società Autostrade Valdostane S.p.A.	67,4
Società di progetto Brebemi S.p.A.	62,1
Società Autostrada Asti – Cuneo S.p.A.	55,7
SAT – Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	54,6
SAM – Società Autostrade Meridionali S.p.A.	51,6
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	41,5
Tangenziale Esterna S.p.A.	33,0
RAV – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	32,4
Tangenziale di Napoli S.p.A.	20,2
SITRASB – Società Italiana Traforo Gran San Bernardo S.p.A.	12,8
SITMB – Società Italiana Traforo del Monte Bianco S.p.A.	5,8
Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A.	5,7
Totale km	**6.026,1**

Fonte: AISCAT, *AISCAT in cifre* 2019, in fase di stampa
(a) Il dato non comprende ANAS (vd. Tabella 17)

Tabella 17. Rete stradale e autostradale gestita da ANAS – Anno 2021

Rete stradale e autostradale ANAS (a)	31.912,8 km
Autostrade in gestione diretta	939,1 km
Raccordi autostradali	355,1 km
Strade statali	25.002,1 km
Strade in corso di classifica o declassifica	712,8 km
Svincoli e complanari	4.903,7 km

La società ANAS S.p.A. gestisce quasi 32 mila chilometri di rete, di cui circa 1.300 sono relativi ad autostrade, che non sono soggette a pedaggio.

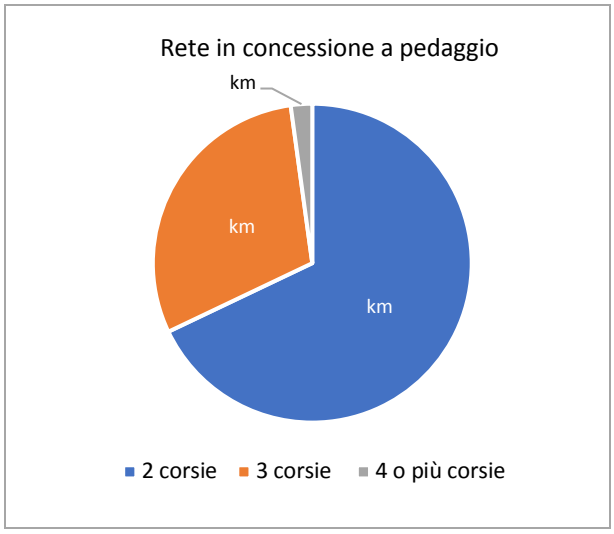
Fonte: ANAS
(a) Dati aggiornati sul sito istituzionale al 16/06/2021

Figura 62. Il settore autostradale a pedaggio in cifre – Anno 2019

Rete in concessione a pedaggio in esercizio	6.026,1 km
3 trafori internazionali	25,4 km
706 gallerie (mono - bidirezionali)	865,4 km
1633 ponti e viadotti	1.036,6 km
Pavimentazione drenante fono assorbente	8.599,3 km

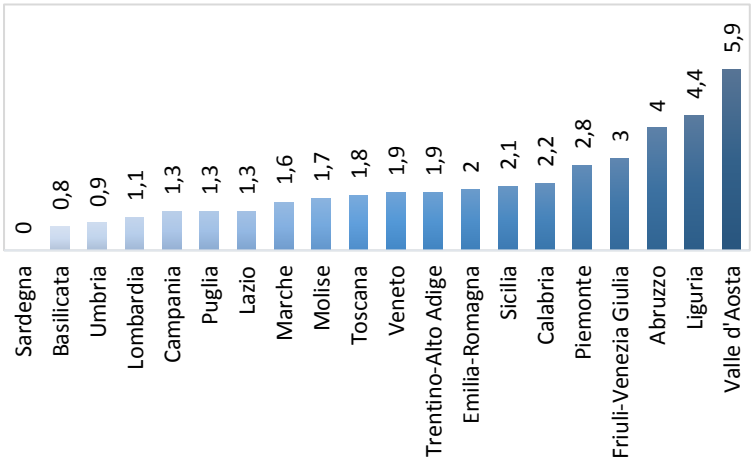
Strutture e servizi	
Parcheggi	245
Aree picnic	40
Stazioni di esazione	524
Porte	4.446

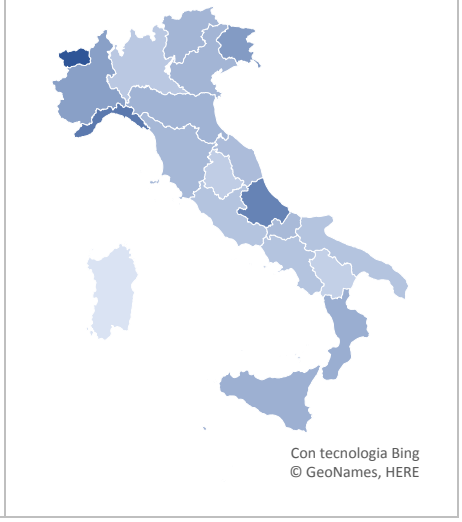
Dipendenti	10.520
Tot. Km percorsi	87.504,8 mln
Incremento di traffico rispetto al 2018	4,0%
Numero di concessionari	26



Fonte: AISCAT, *AISCAT in cifre* 2019, in fase di stampa

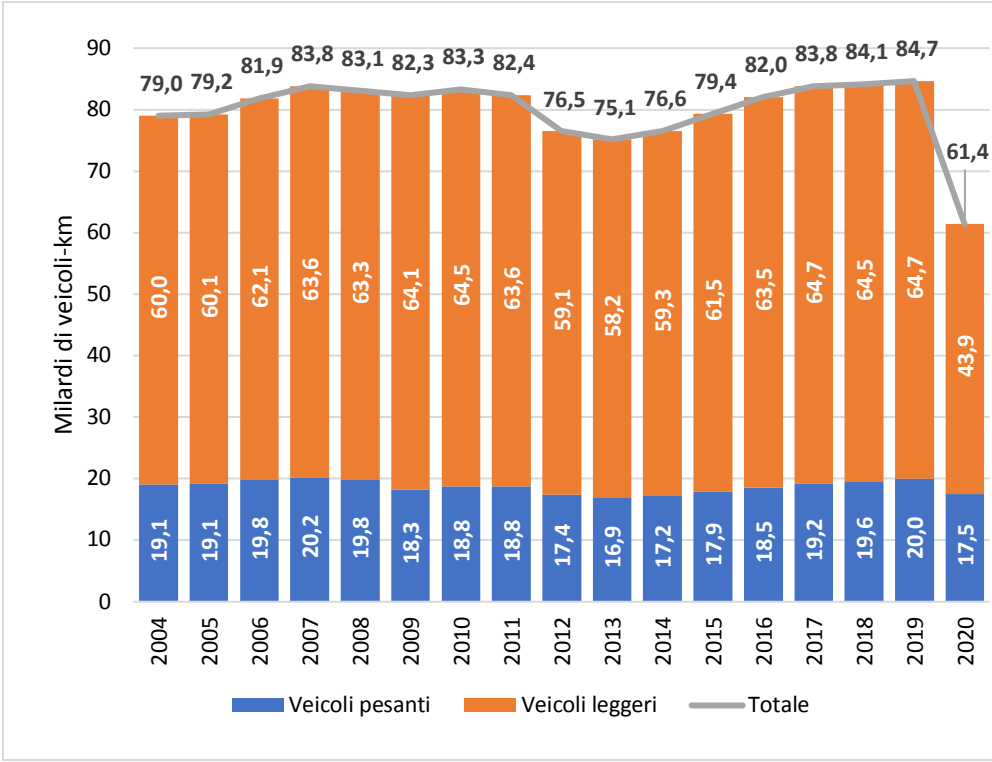
Figura 63. Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture – Anno 2018





Fonte: ISTAT, Noi Italia

Figura 64. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio – Anni 2004-2020



Circa il 77% dei veicoli-km percorsi è relativo ai veicoli leggeri. Tuttavia, tale tipologia di traffico risulta più fluttuante nel lungo periodo.

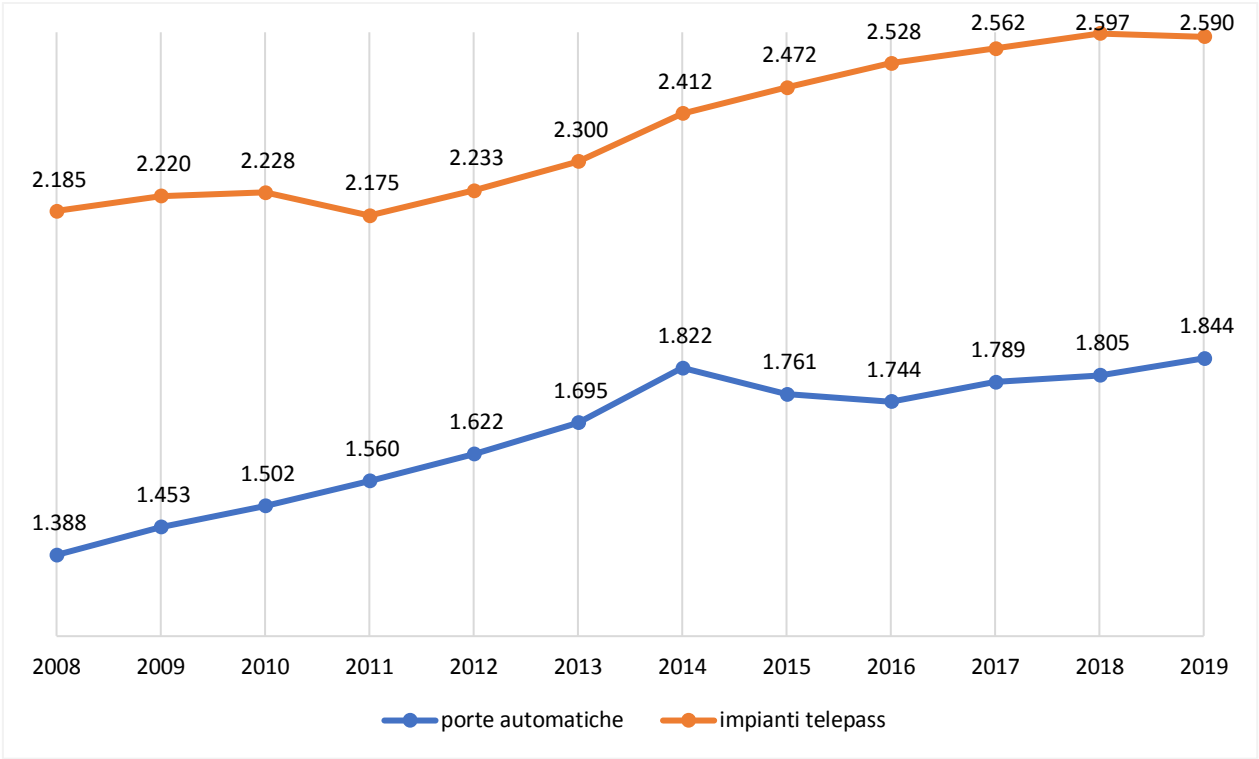
I volumi di traffico nel settore autostradale italiano sono cresciuti dal 2014 al 2019.

Di seguito le variazioni del 2020 rispetto all'anno precedente:

Veicoli		Totale
Pesanti	Leggeri	
-12%	-32%	-27%

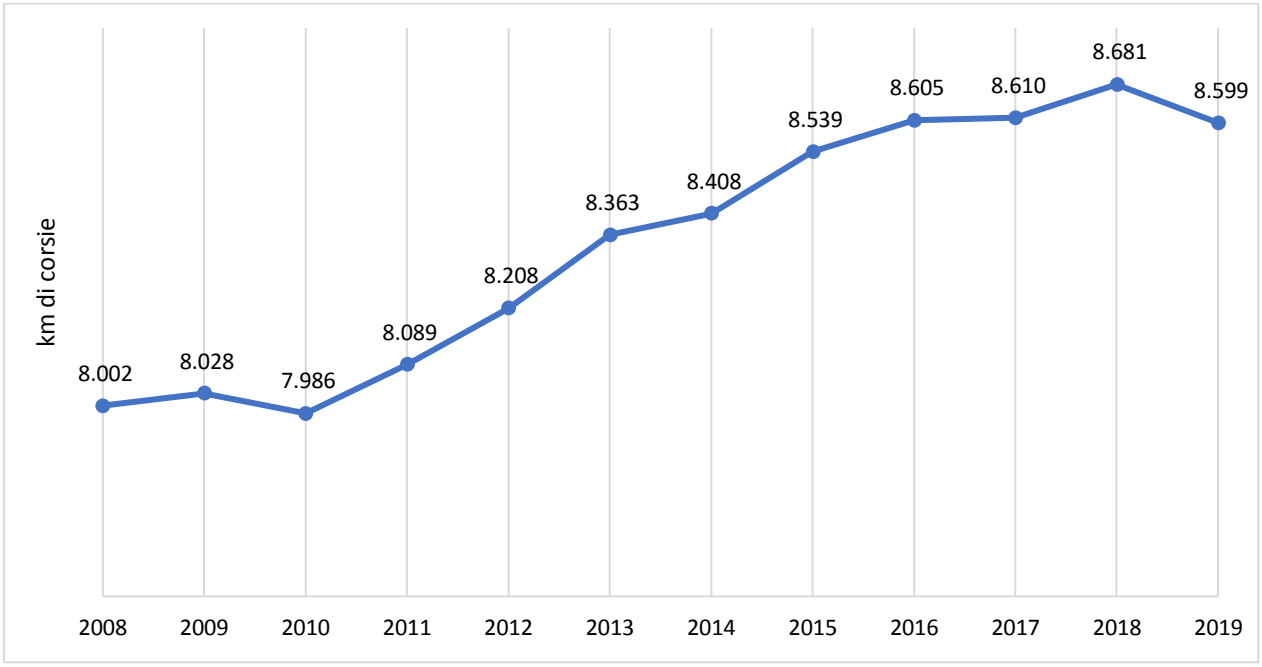
Fonte: AISCAT, *Informazioni*, numero di dicembre, vari anni

Figura 65. Evoluzione del numero di caselli autostradali automatizzati – Anni 2008-2019



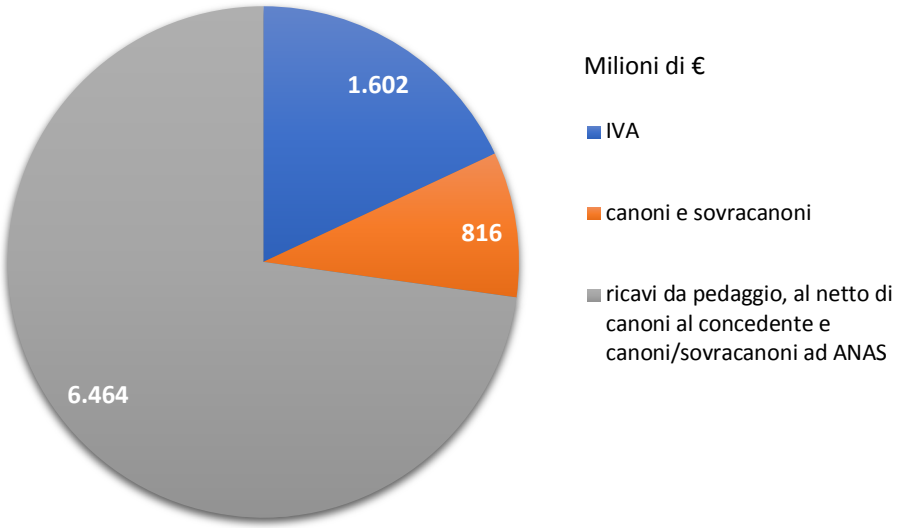
Fonte: AISCAT, *AISCAT in cifre*, vari anni; *AISCAT in cifre* 2019, in fase di stampa

Figura 66. Evoluzione della pavimentazione drenante fonoassorbente – Anni 2008-2019



Fonte: AISCAT, *AISCAT in cifre*, vari anni; *AISCAT in cifre* 2019, in fase di stampa

Figura 67. Suddivisione degli introiti da pedaggio delle società concessionarie autostradali italiane – Anno 2019



I pedaggi riscossi ai caselli autostradali sono pari a circa 9 miliardi di euro, di cui il 27% sono devoluti al Concedente, ad ANAS e allo Stato, in ragione dei canoni e dei sovracanoni sul pedaggio e dell'IVA (a).

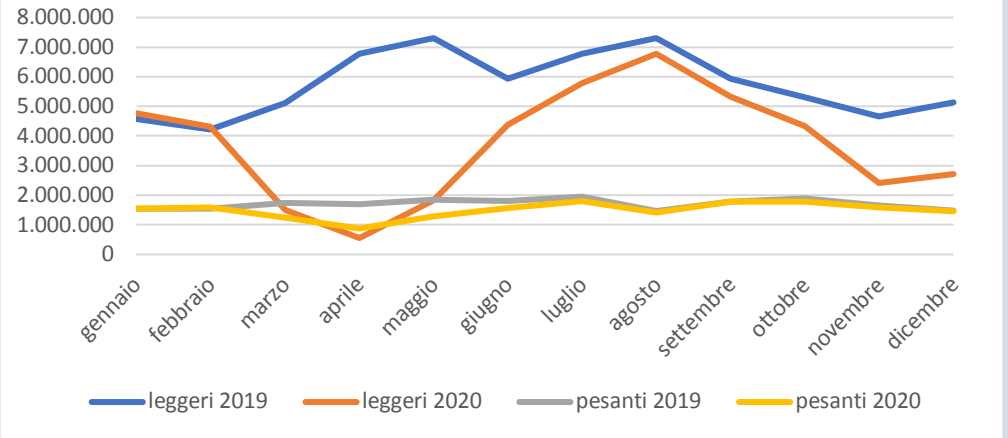
I ricavi netti dei concessionari autostradali sono pari a circa 6,5 miliardi di euro.

I valori non comprendono quelli del Consorzio per le Autostrade Siciliane, della Società Italiana Traforo Gran San Bernardo S.p.A. e della Società Italiana Traforo del Monte Bianco S.p.A.

Fonte: bilanci aziendali 2019; *database* SIVCA
(a) Per TEEM non è stato considerato il canone corrisposto al MIMS

Gli effetti della pandemia sull'evoluzione del traffico nel settore autostradale

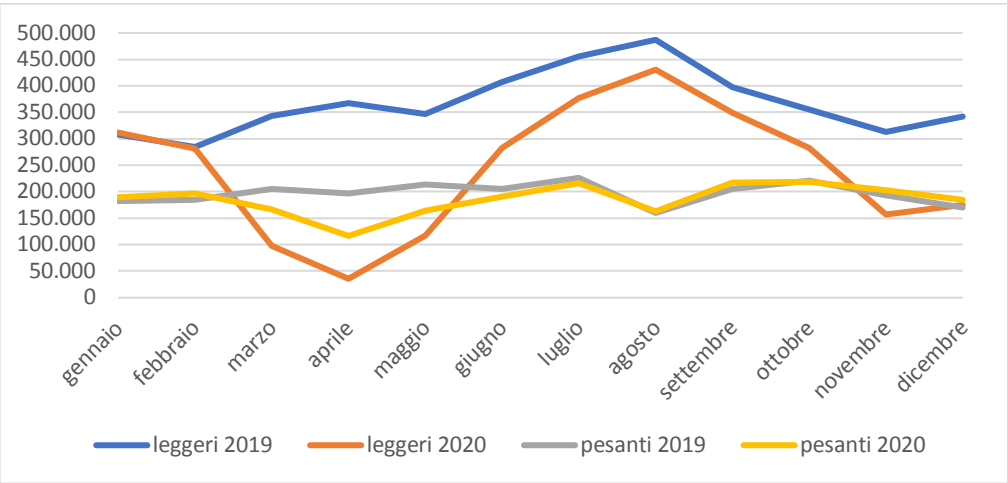
Figura 68. Andamento del traffico (in migliaia di veicoli-km): confronto mensile per categoria di traffico (leggero e pesante) – Anni 2019-2020



La frenata del traffico nel periodo marzo-maggio 2020 corrisponde al periodo relativo alla prima ondata da Covid-19 e delle restrizioni imposte dal d.p.c.m. 9 marzo 2020.
Il picco negativo di aprile ha comportato un dimezzamento del traffico dei mezzi pesanti, e a un quasi azzeramento (-92%) del traffico dei mezzi leggeri.
A partire da luglio, il traffico pesante ha completamente recuperato il divario rispetto al 2019, mentre quello leggero risulta mediamente inferiore del 10% a quello dell'anno precedente. (a)

Fonte: *database* SIVCA
(a) Ai fini delle analisi dell'effetto Covid-19 del settore autostradale sono state escluse le società SITRASB S.p.A. e SITMB S.p.A., che gestiscono esclusivamente trafori, e le tre società concessionarie autostradali Tangenziale Esterna S.p.A., Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e Bre.Be.Mi. S.p.A. che non sono incluse nel database poiché sottoposti a vigilanza da parte del concedente CAL S.p.A.

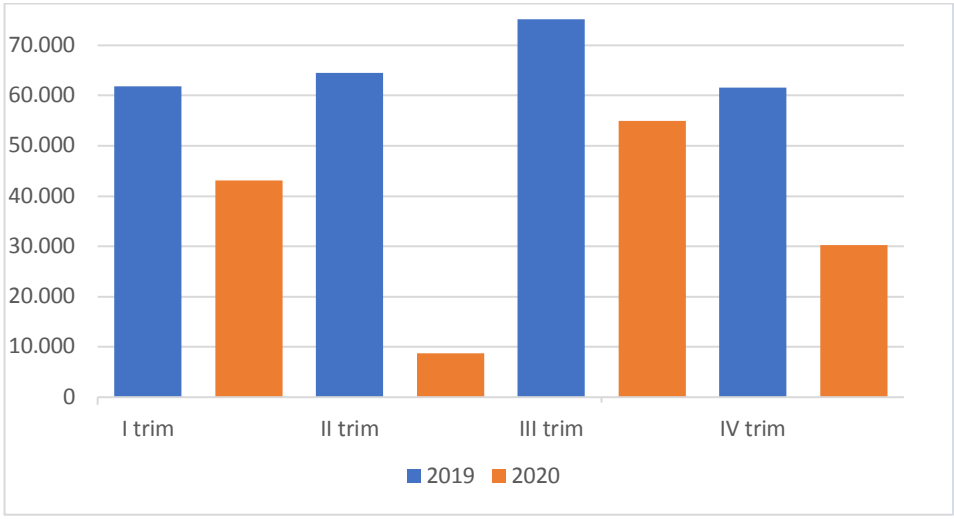
Figura 69. Andamento dei ricavi (in milioni di euro): confronto mensile, per categoria di traffico (leggero e pesante) – Anni 2019-2020



Il forte decremento del traffico nel periodo marzo-maggio 2020 si è riflesso nell'andamento dei ricavi da pedaggio dei concessionari.
Il picco negativo di aprile ha comportato una decrescita dei ricavi da traffico dei due comparti pressoché speculare alla diminuzione dei volumi corrispondenti.

Fonte: *database* SIVCA

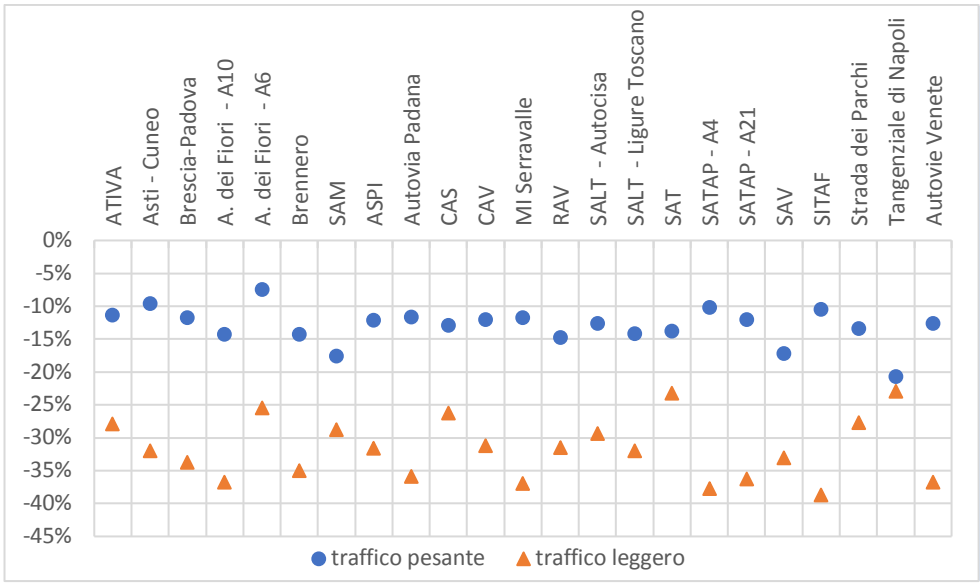
Figura 70. Andamento trimestrale dei ricavi da sub-concessione – Anni 2019-2020



La frenata del traffico nel periodo marzo-maggio 2020 si è riflessa nell'andamento dei ricavi da subconcessioni dei concessionari.
Nel primo trimestre i ricavi hanno parzialmente tenuto (-30%) grazie al contributo dei mesi di gennaio e febbraio, mentre nel secondo trimestre il notevole decremento (-87%) riscontrato mostra il pieno effetto della prima ondata pandemica. L'andamento dei ricavi da sub-concessione nel terzo trimestre riflette il recupero solo parziale dei volumi da traffico leggero, assestandosi ad un valore pari a -27% rispetto al medesimo trimestre dell'anno prima, mentre le restrizioni imposte negli ultimi due mesi dell'anno hanno nuovamente fatto decrescere questi introiti (-51%).

Fonte: *database* SIVCA

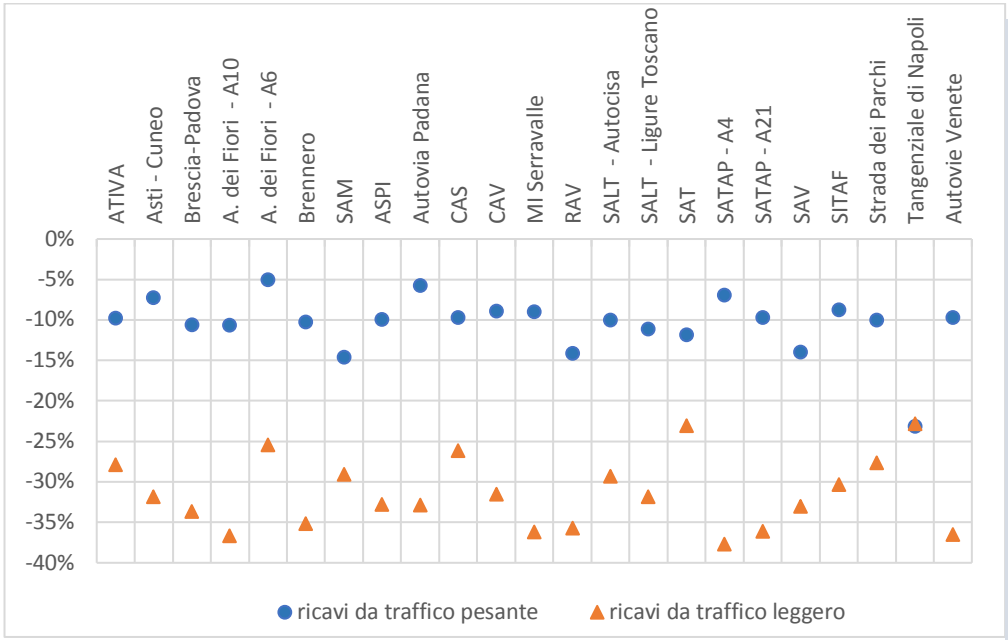
Figura 71. Volumi per concessionaria e per categoria di traffico (leggero e pesante) – Variazione 2020/2019



La variazione del traffico pesante autostradale è relativamente stabile tra le imprese ed attorno al -13% (con picchi fino al -20%).
La variazione del traffico leggero è invece più variabile, in un intervallo tra il -23% ed il -40%.
I dati puntuali mostrano quindi una parziale tenuta del traffico pesante trasversale tra le imprese e una forte variabilità del traffico leggero, che risente probabilmente sia delle peculiarità del traffico locale sia dalla diversa implementazione regionale delle misure ex d.l. 52/2021, che ha suddiviso l'Italia in zone (rossa, arancione e gialla) a seconda dei differenti scenari epidemiologici.

Fonte: *database* SIVCA

Figura 72. Ricavi da traffico (leggero e pesante) per concessionaria – Variazione 2020/2019



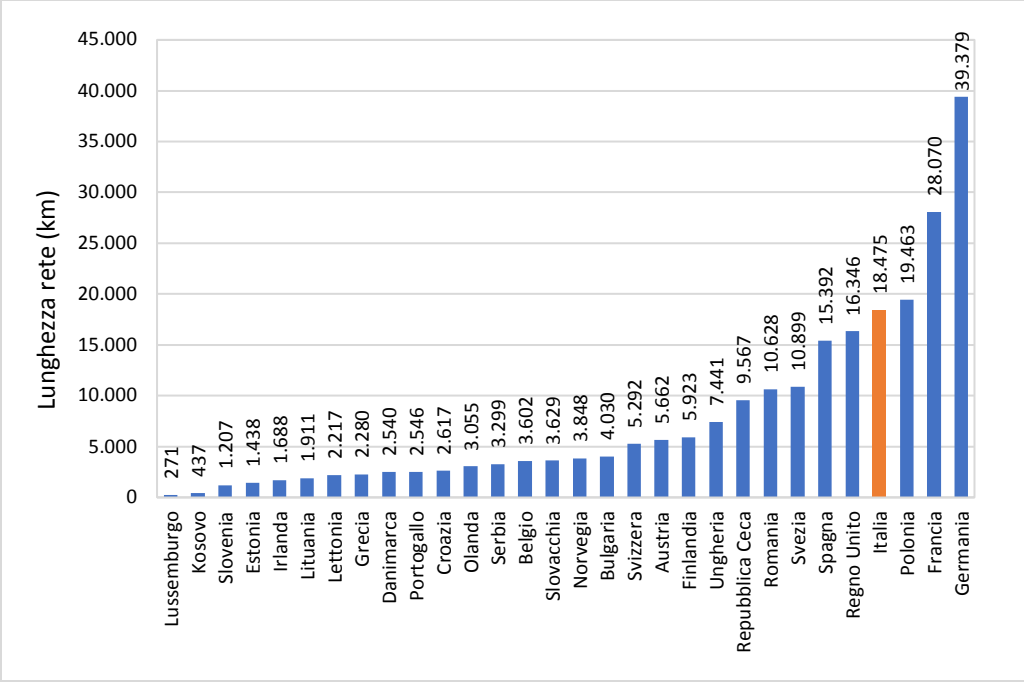
La variazione dei ricavi da traffico pesante è poco variabile tra le imprese ed attorno al -10% (con picchi fino al -23%).
La variazione del traffico leggero è invece più variabile, in un intervallo tra il -23% ed il -38%.
I dati puntuali mostrano quindi una maggiore tenuta di ricavi da traffico pesante trasversale tra le imprese e una forte variabilità del decremento dei ricavi da traffico leggero, pur in un intorno di valori fortemente negativi.
Questo grafico, così come quello precedente, mostrano la perdita media annua per concessionario, ma diluisce l'effetto delle misure ex d.l. 52/2021 che sono state concentrate nel tempo e i cui effetti, pertanto, sono stati più intensi solo in alcuni periodi di tempo.

Fonte: *database* SIVCA

4. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI FERROVIARI

4.1 La situazione europea

Figura 73. Estensione della rete ferroviaria dei principali paesi europei – Anno 2019

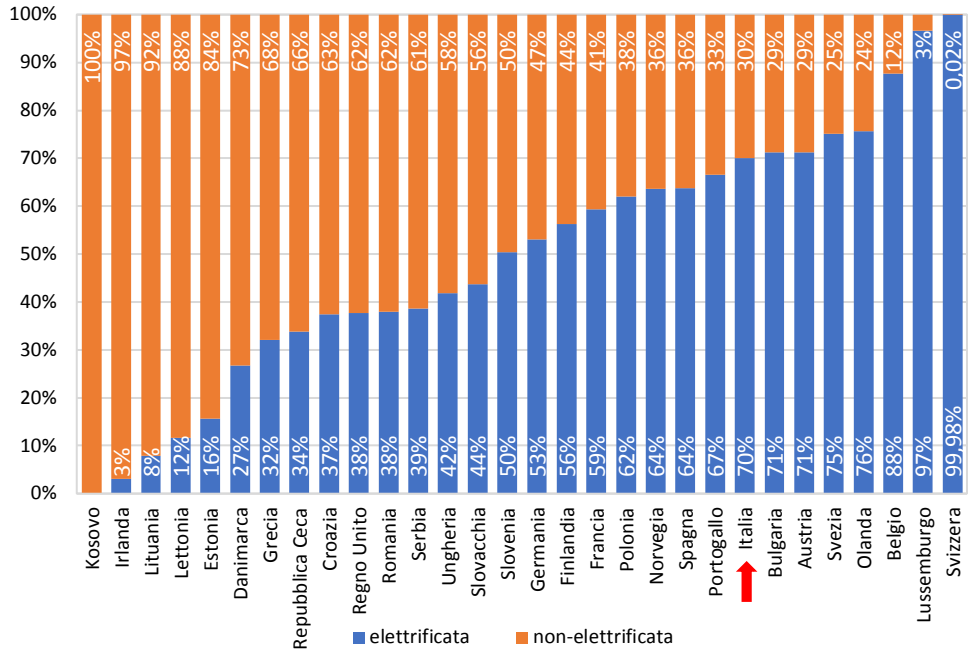


In Europa l'infrastruttura ferroviaria più estesa risulta essere quella della Germania (39.379 km), seguita da quella francese (28.070 km).

La rete più piccola è quella del Lussemburgo con 271 km.

Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 74. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non – Anno 2019

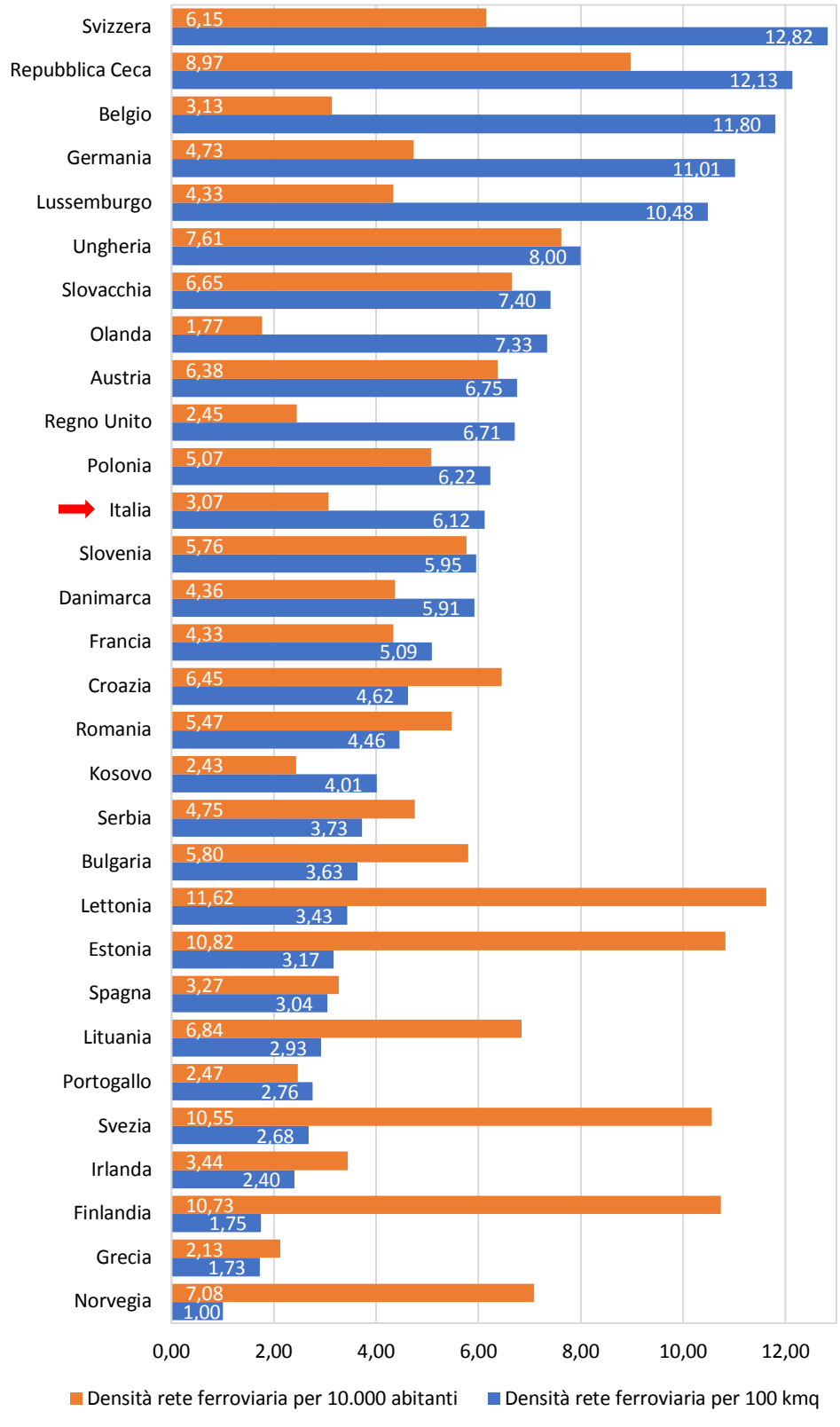


In media, il 55% della lunghezza della linea nei paesi monitorati è elettrificata.

La Svizzera ha la quasi totalità della rete elettrificata, mentre la Francia e la Germania hanno rispettivamente il 59% ed il 53% di rete elettrificata; l'Italia presenta quasi il 70% di linee elettrificate.

Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 75. Densità della rete rispetto alla estensione geografica e alla popolazione – Anno 2019

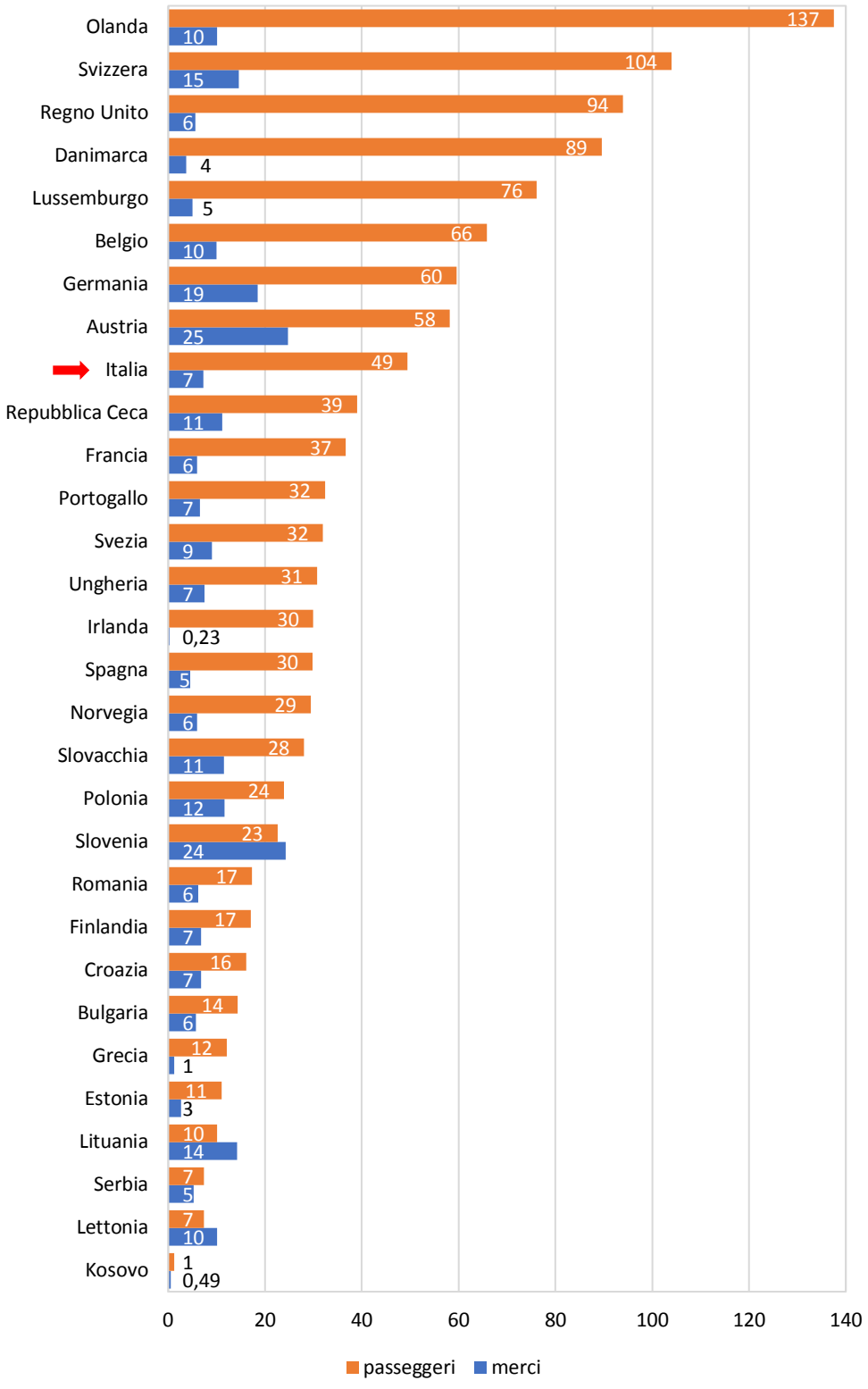


La Figura riporta la lunghezza della rete ferroviaria per ogni 100 km² e per ogni 10.000 abitanti.

La più alta densità rispetto alla superficie è raggiunta dalla Svizzera (12,82 km di rete ogni 100 km²) seguita dalla Repubblica Ceca (12,13), mentre rispetto alla popolazione è la Lettonia a presentare il valore maggiore (11,62 km di rete ogni 10.000 abitanti) seguita dall'Estonia (10,82).

Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 76. Intensità di utilizzo della rete in treni-km al giorno per km di rete – Anno 2019



Il grado di utilizzo dell'infrastruttura nei paesi monitorati viene mostrato nella Figura, dove è rappresentata l'intensità di utilizzo della rete.

Il numero medio di treni-km per chilometro di rete giornalieri si ottiene dividendo il totale dei treni-km per la lunghezza della rete per il numero di giorni.

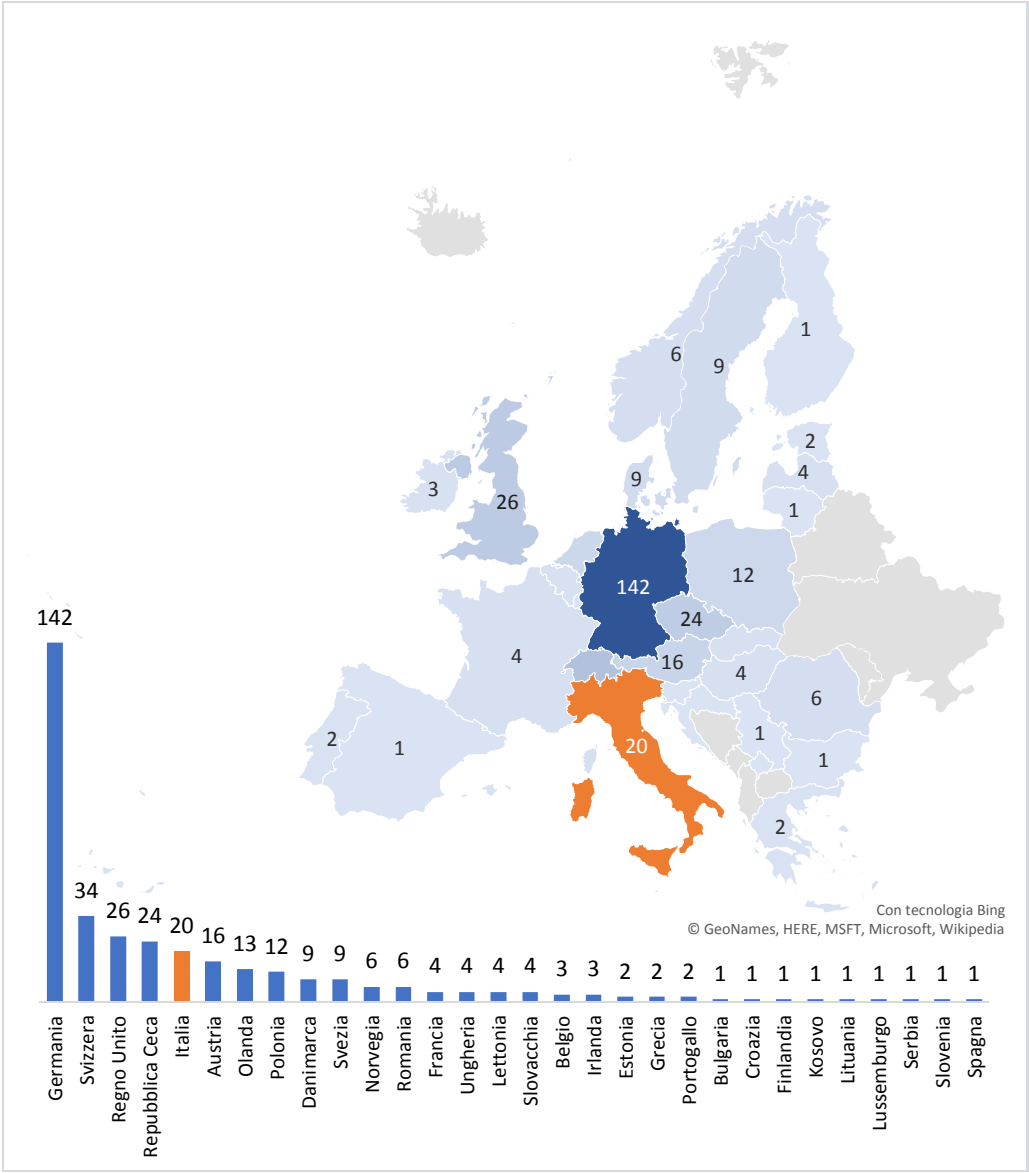
L'Olanda conferma il maggiore utilizzo della rete con 137 treni-km pax al giorno.

L'Italia, che si posiziona al 9 posto, presenta un utilizzo di 49 treni-km pax giornalieri, molto superiore alla Francia, ma decisamente inferiore alla Germania e al Regno Unito.

Per il comparto merci si segnala l'Austria per il maggiore utilizzo della rete con 25 treni-km merci al giorno, seguita dalla Slovenia (24). L'Italia si posiziona al 10 posto con 7 treni-km merci al giorno.

Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 77. Numero di imprese ferroviarie nel settore passeggeri – Anno 2019



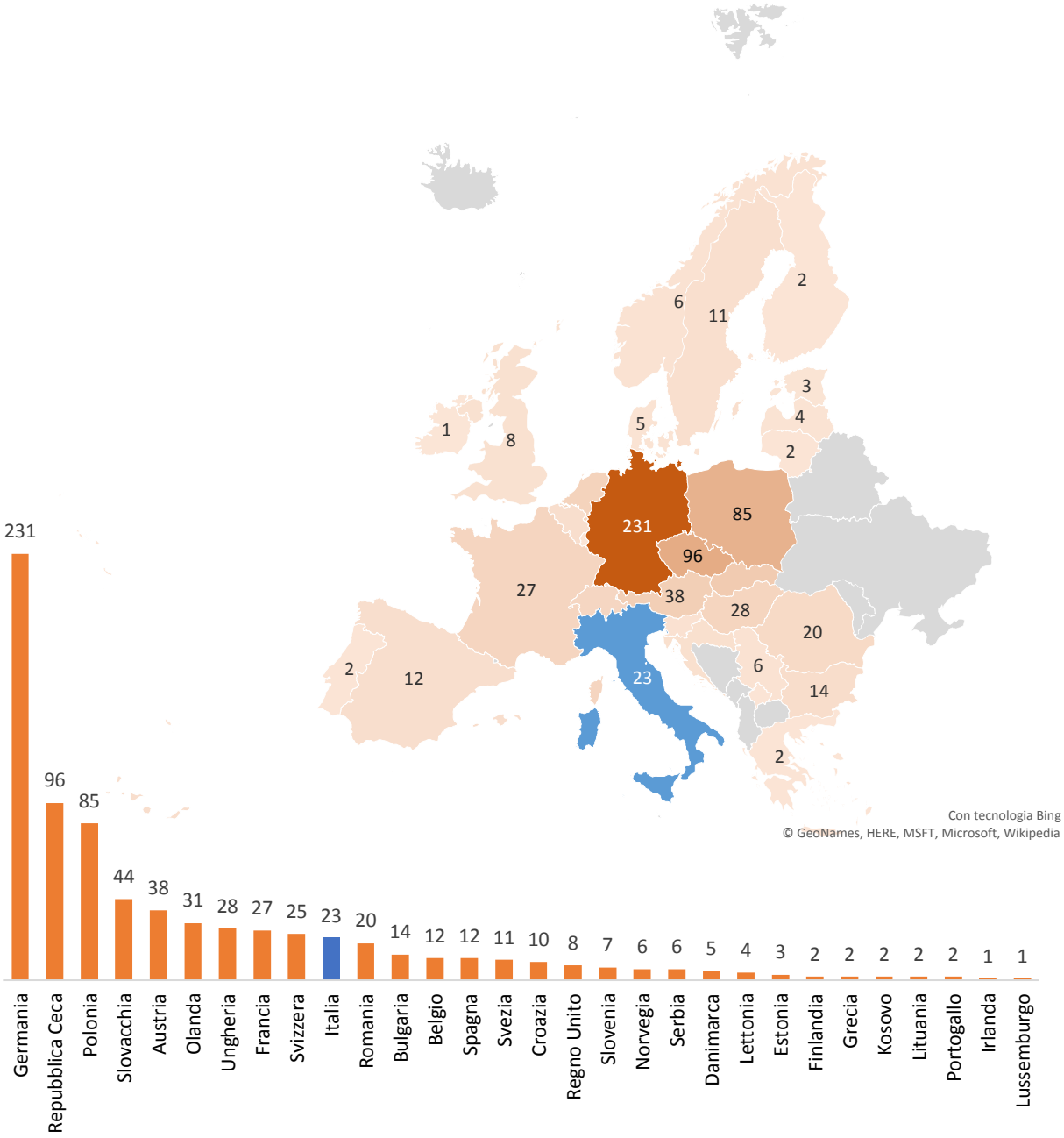
Il numero di imprese ferroviarie operanti nei paesi europei monitorati nei comparti passeggeri e merci sono riportati rispettivamente nella Figura 77 e Figura 78 .

La Germania è il paese col più alto numero di imprese (332); l'Italia ha 20 imprese attive nel segmento del trasporto di passeggeri e 23 in quello del trasporto del settore merci: un numero decisamente superiore a quello della Francia, ove operano 4 imprese nel segmento del trasporto di passeggeri e 27 in quello del trasporto di merci.

Si osservi che in molti paesi alcune imprese sono attive in entrambi i comparti.

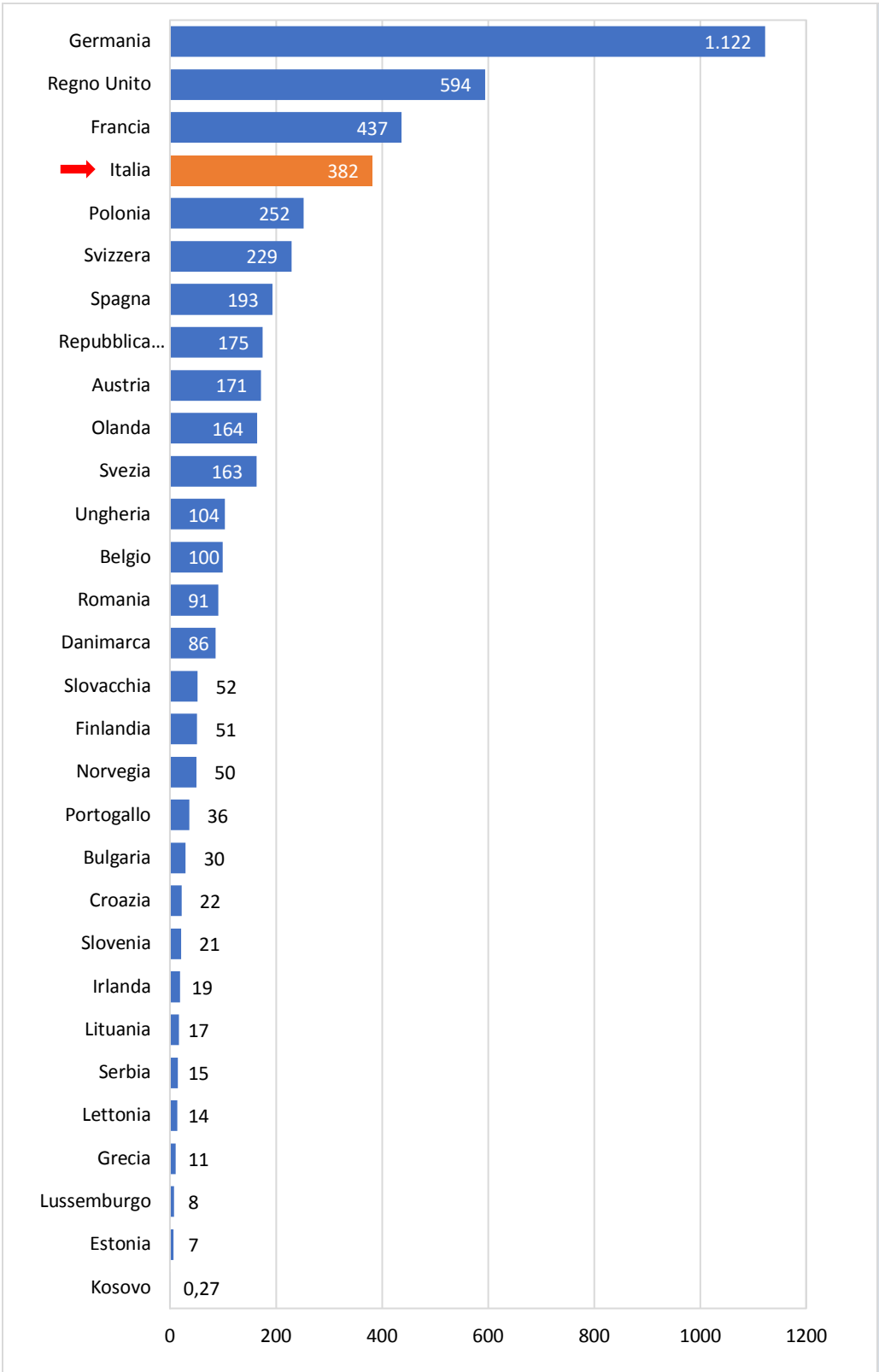
Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 78. Numero di imprese ferroviarie nel settore merci – Anno 2019



Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 79. Traffico totale in milioni di treni-km – Anno 2019

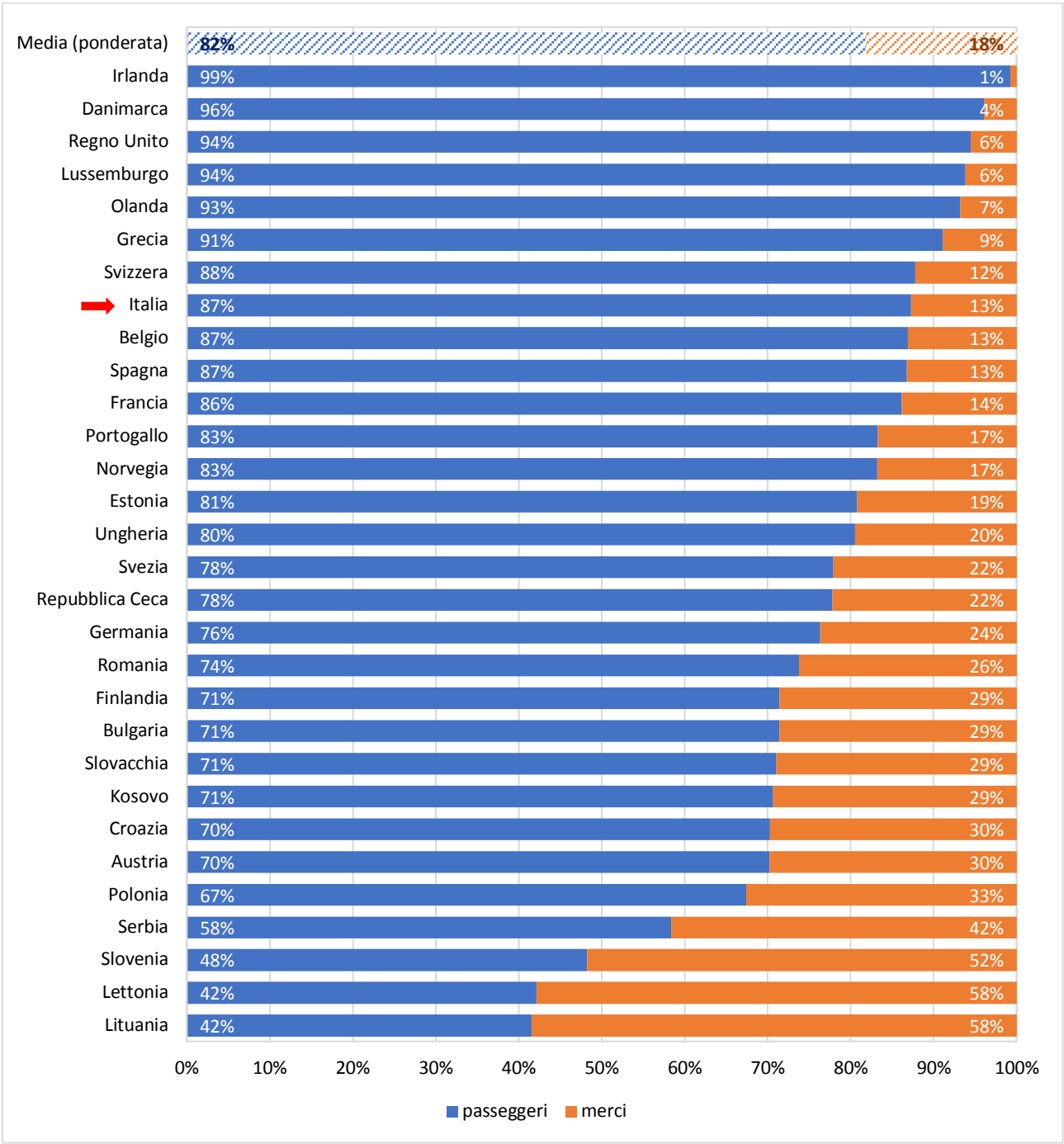


Dall'offerta di traffico (espressa in treni-km) spicca il dato relativo alla Germania con 1.122 milioni di treni-km: un valore quasi doppio rispetto al Regno Unito (seconda posizione).

L'Italia riporta un valore dell'offerta pari a 382 milioni di treni-km, un po' inferiore alla Francia (437 milioni di treni-km).

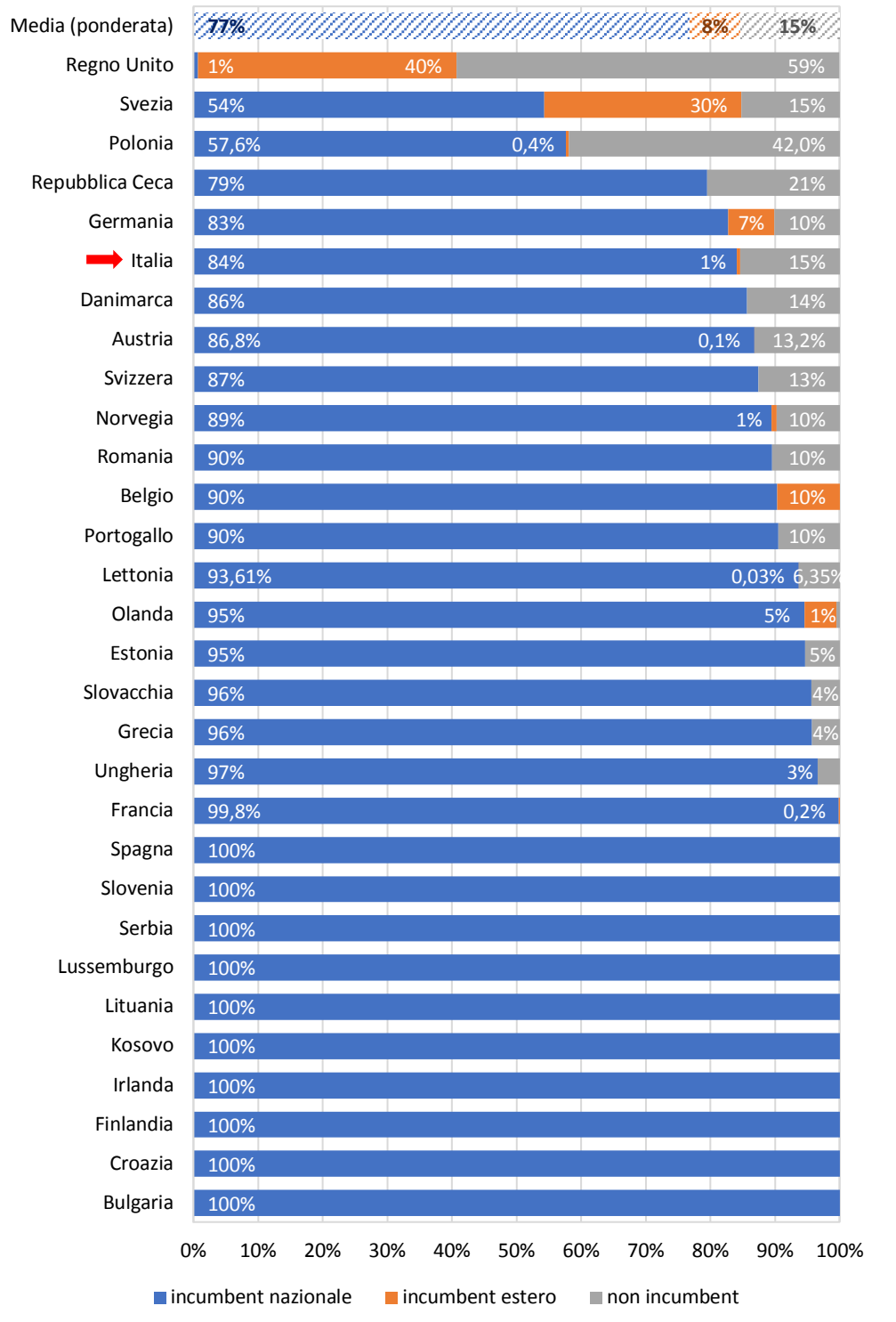
Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 80. Composizione percentuale del traffico tra merci e passeggeri in treni-km – Anno 2019



Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 81. Composizione percentuale del traffico passeggeri in termini di passeggeri-km – Anno 2019



La ripartizione della domanda di traffico, nel comparto passeggeri e merci, nei paesi europei monitorati viene rappresentata nella Figura 81 e nella Figura 82.

La domanda è ripartita percentualmente tra l'impresa storica nazionale (*incumbent nazionale*), le imprese storiche straniere (*incumbent straniero*) e le altre imprese (*non-incumbent*).

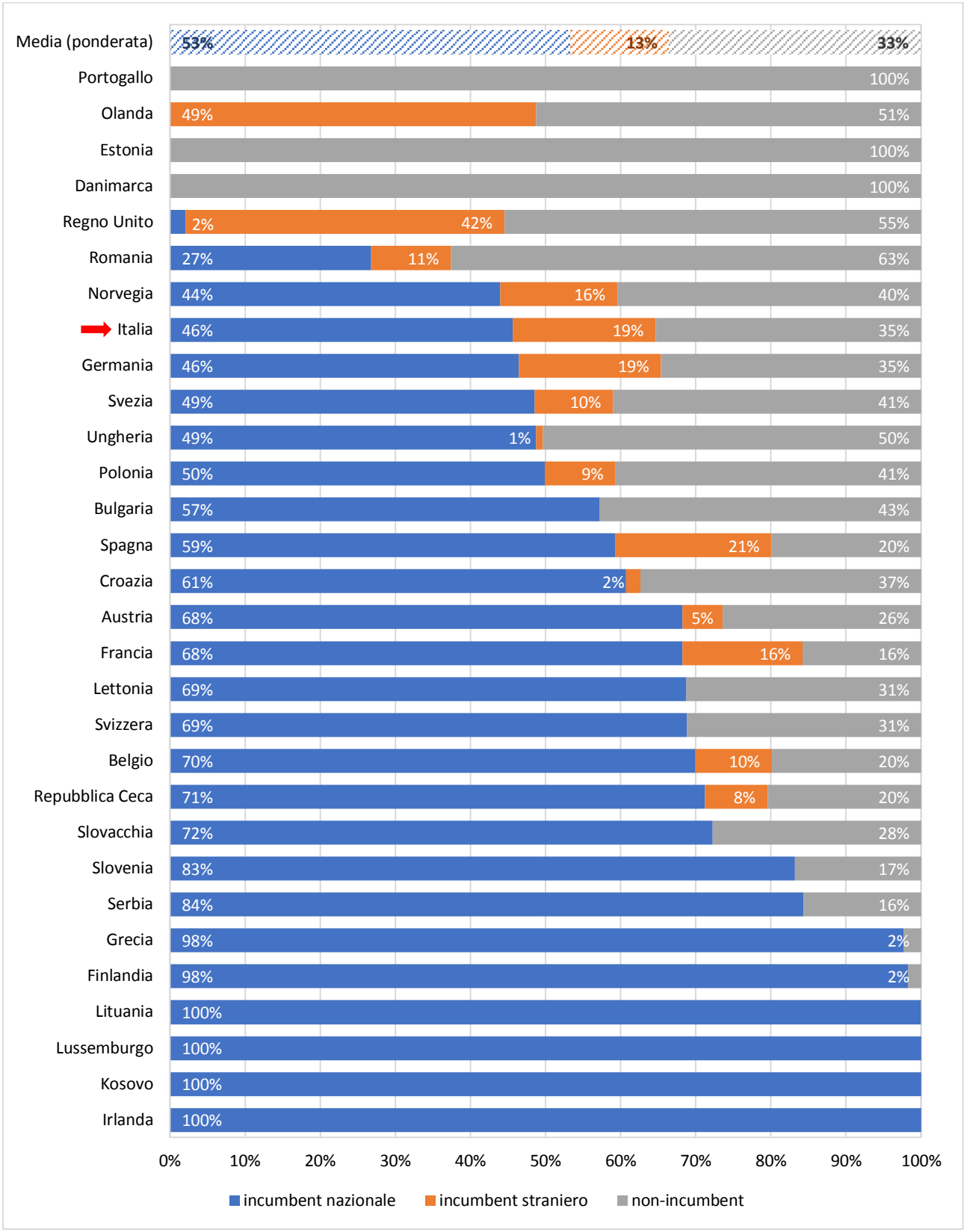
Nel comparto passeggeri l'Italia presenta l'84% della domanda in capo all'operatore storico nazionale, mentre in quello delle merci è circa il 46%.

I dati in valore assoluto della domanda di traffico passeggeri e merci sono riportati nella Tabella 18 e nella

Tabella 19.

Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Figura 82. Composizione percentuale del traffico merci in termini di tonnellate-km – Anno 2019



Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Tabella 18. Traffico passeggeri-km e rapporto tra passeggeri-km e treni-km – Anno 2019

Nazione	passeggeri-km (mld) 2019	variazione 2018-2019	passeggeri-km / treni-km 2019
Germania	102,9	3%	120
Francia	93,5	5%	249
Regno Unito	71,8	3%	128
Italia	**55,1**	**2%**	**165**
Spagna	27,3	1%	163
Polonia	21,9	5%	129
Svizzera	21,7	5%	108
Olanda	19,7	1%	129
Svezia	14,6	8%	115
Austria	13,4	1%	111
Belgio	12,0	1%	139
Repubblica Ceca	10,9	6%	80
Ungheria	7,8	-0,2%	93
Danimarca	6,6	1%	80
Romania	5,8	4%	87
Portogallo	5,5	13%	182
Finlandia	4,9	9%	134
Slovacchia	4,2	5%	113
Norvegia	3,7	0%	90
Irlanda	2,4	(….)	130
Bulgaria	1,5	3%	72
Grecia	1,3	13%	130
Croazia	0,7	-3%	48
Slovenia	0,7	6%	70
Lettonia	0,6	3%	109
Lituania	0,5	2%	68
Lussemburgo	0,5	5%	61
Estonia	0,4	-5%	69
Serbia	0,3	-18%	32
Kosovo	0,0	6%	40

Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

Tabella 19. Traffico merci in tonnellate-km e rapporto tra tonnellate-km e treni-km – Anno 2019

Nazione	Tonnellate-km (mld) 2019	variazione 2018-2019	Tonnellate-km / treni-km 2019
Germania	128,7	-0,8%	484
Polonia	55,9	-6,3%	679
Francia	31,8	-0,7%	523
Italia	**25,9**	**11,5%**	**532**
Austria	23,2	-2,3%	454
Svezia	22,7	-4,8%	631
Regno Unito	17,2	-0,2%	517
Lituania	16,2	-4,1%	1630
Repubblica Ceca	16,2	-2,3%	416
Lettonia	15,0	-15,9%	1844
Romania	14,1	2,7%	590
Svizzera	11,7	-0,9%	416
Ungheria	11,5	-7,4%	571
Spagna	10,5	0,9%	407
Finlandia	10,3	-8,1%	698
Slovacchia	9,0	-5,4%	590
Belgio	7,4	-1,9%	561
Olanda	7,3	4,7%	648
Slovenia	5,3	3,0%	498
Norvegia	4,4	1,8%	521
Bulgaria	3,9	0,9%	460
Croazia	3,0	8,7%	459
Serbia	2,9	-8,1%	463
Portogallo	2,7	-0,9%	453
Estonia	1,9	-11,2%	1367
Grecia	0,5	19,7%	506
Danimarca	0,4	-13,0%	110
Lussemburgo	0,3	-8,7%	535
Irlanda	0,2	(….)	1268
Kosovo	0,03	(….)	329

Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*; IRG-*Rail*, 2021, *Nono Rapporto Annuale Market Monitoring 2019*

4.2 La situazione italiana

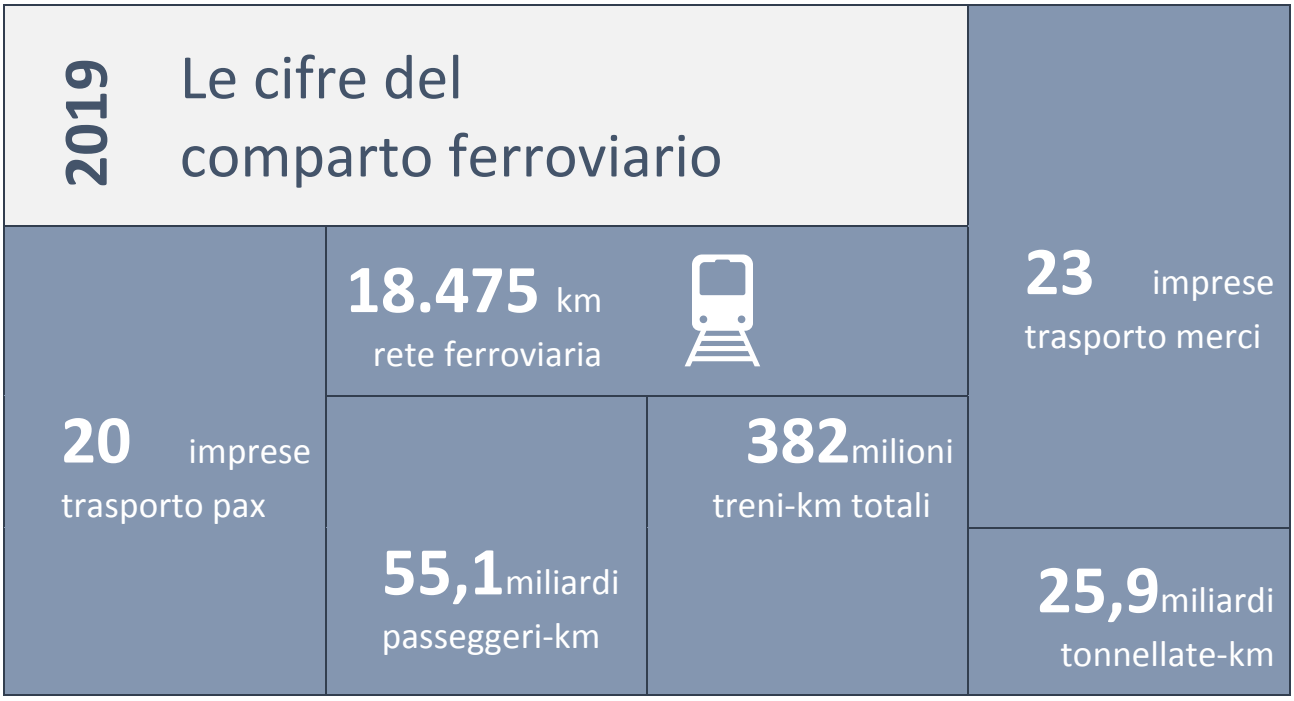


Tabella 20. Andamento della domanda di traffico passeggeri e merci nel settore ferroviario – Anni 2015-2019 (Anno base 2014)

Nazionale		2015	2016	2017	2018	2019
Traffico merci nazionale	ton km	109	124	117	116	137
Traffico soggetto ad OSP	pax km	102	102	103	103	106
Traffico commerciale	pax km	111	114	118	130	132
Traffico alta velocità	pax km	115	125	140	155	161
Internazionale		2015	2016	2017	2018	2019
Traffico merci	ton km	98	109	114	113	115
Traffico commerciale	pax km	95	83	126	126	129

Fonte: elaborazione ART su dati delle Imprese Ferroviarie

Il trasporto ferroviario passeggeri nazionale ha registrato un deciso incremento nei servizi a mercato nel periodo 2014-2019 (+32%) con particolare riferimento ai servizi ferroviari ad "alta velocità" che sono aumentati nello stesso periodo del 61%.

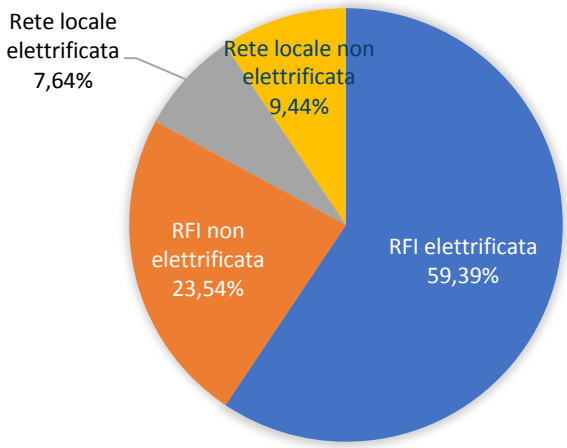
Il traffico internazionale passeggeri ha fatto segnare una decisa ripresa dopo una flessione iniziale.

Tabella 21. Ripartizione della rete RFI – Anno 2020

Linea ferroviaria RFI	16.782 km
Ripartizione per classificazione	
Linee fondamentali	38,54%
Linee complementari	55,80%
Linee di nodo	5,66%
Ripartizione per tipologia	
Linee a doppio binario	46,07%
Linee a semplice binario	53,93%
Ripartizione per alimentazione	
Linee elettrificate	71,89%
- a doppio binario	45,62%
- a semplice binario	26,27%
Linee non elettrificate (diesel)	28,11%
Lunghezza dei binari	24.515 km
Linea convenzionale	94,02%
Linea AV (a)	5,98%

Fonte: elaborazione ART su dati RFI, maggio 2021
(a) Dati riferiti alle tratte attrezzate con ERTMS (escluso la Treviglio-Brescia) e ai loro collegamenti con le località di servizio

Figura 83. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana – Anno 2018



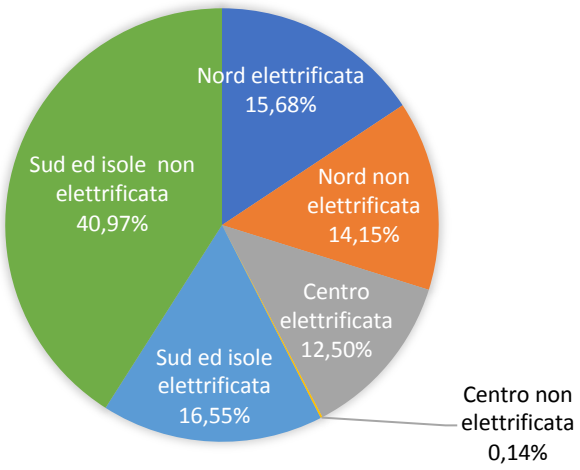
L'infrastruttura italiana è gestita in gran parte da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e per la restante parte da diverse società di gestione locali.

La rete RFI è lunga 16.781 km e rappresenta circa l'83% delle linee ferroviarie italiane.

Dalla Figura risulta che i due terzi delle linee italiane sono elettrificate, di cui il 59% è riferibile alla rete di RFI.

Fonte: elaborazione ART su dati MIT; MIT, 2020, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*

Figura 84. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale per zone geografiche – Anno 2018



Nel dettaglio delle reti locali, risulta che le stesse sono concentrate per quasi il 58% al sud, con prevalente alimentazione a gasolio; il 13% circa è situato al centro con quasi esclusiva alimentazione elettrica e la restante parte al nord, equamente distribuita tra le due differenti tipologie di alimentazione.

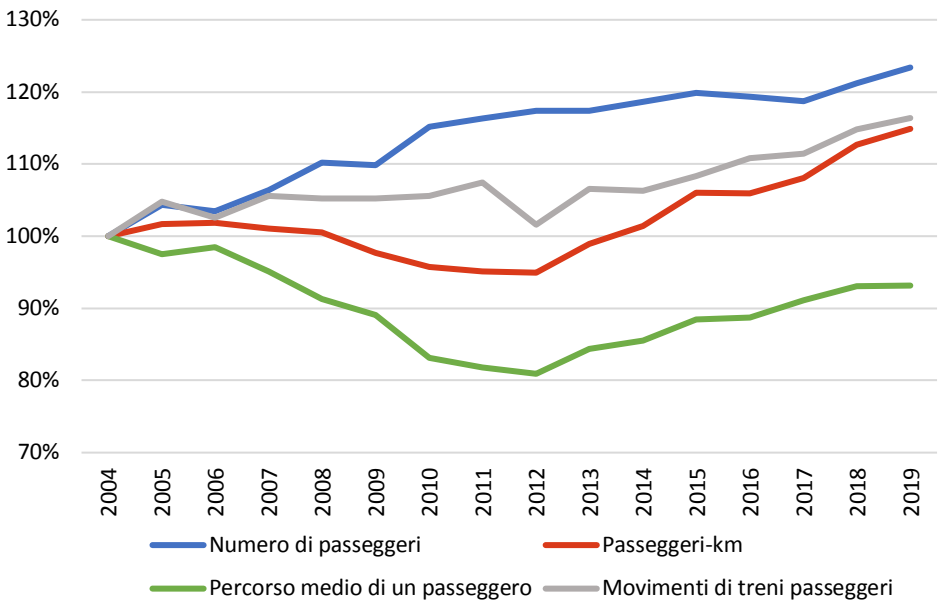
Fonte: elaborazione ART su dati MIT; MIT, 2020, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*

Tabella 22. Dati di traffico passeggeri – Anni 2016-2019

	2016	2017	2018	2019	Variazione 2019/2018
Numero pax	869.199.286	864.570.077	882.243.408	898.472.298	1,8%
Pax-km (mgl)	52.178.065	53.230.628	55.492.676	56.586.415	2,0%
Percorso medio pax (km)	60,0	61,6	62,9	63,0	0,2%
Movimenti di treni pax (mgl treni-km)	330.690	332.642	342.560	347.364	1,4%

Fonte: ISTAT

Figura 85. Andamento indicizzato del traffico passeggeri – Anni 2004-2019 (Anno base 2004)



Nella Figura viene mostrata l'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). Il numero totale di passeggeri dopo aver avuto una leggera flessione nel 2017 è in aumento, al contrario dei passeggeri-km e dei movimenti di treni passeggeri (treni-km) che sono in continuo aumento dal 2016.

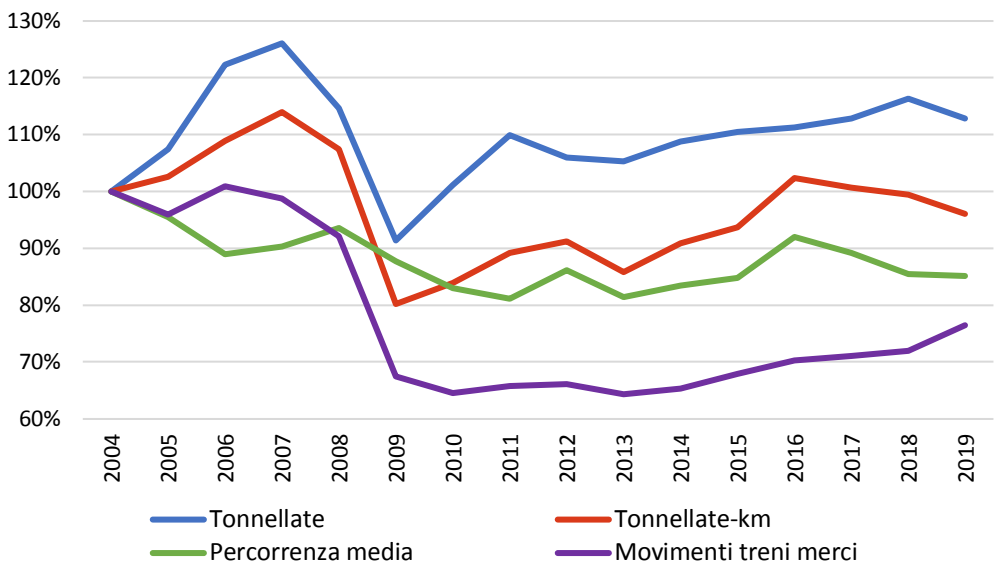
Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT

Tabella 23. Dati di traffico merci – Anni 2016-2019

	2016	2017	2018	2019	Variazione 2019/2018
Tonnellate	92.948.907	94.287.070	97.196.530	94.294.582	-3,0%
Tonnellate-km (mgl)	22.712.340	22.334.637	22.069.819	21.308.998	-3,4%
Percorrenza media (km)	244,4	236,7	227	226	-0,4%
Movimenti treni merci (mgl treni-km)	44.485	44.995	45.567	48.429	6,3%

Fonte: ISTAT

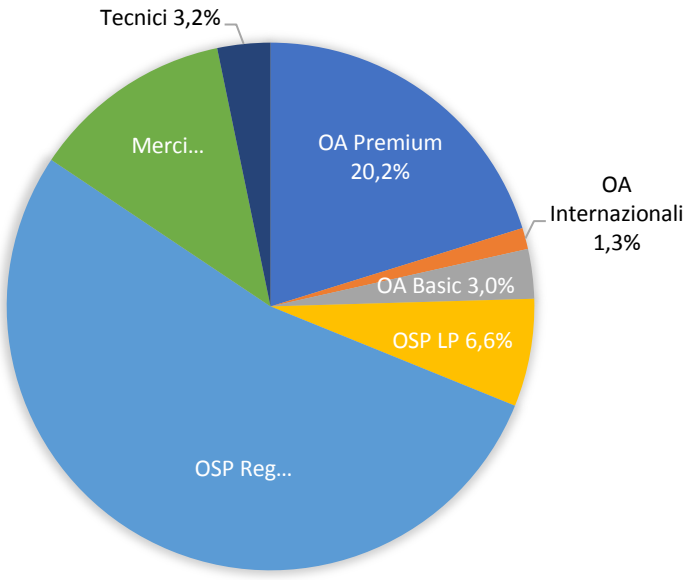
Figura 86. Andamento indicizzato del traffico merci – Anni 2004-2019 (Anno base 2004)



Nella Figura viene mostrata l'evoluzione indicizzata rispetto all'anno 2004 (valore 100) di tonnellate, tonnellate km, percorso medio di una tonnellata di merce e movimenti di treni merci (treni-km).

Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT

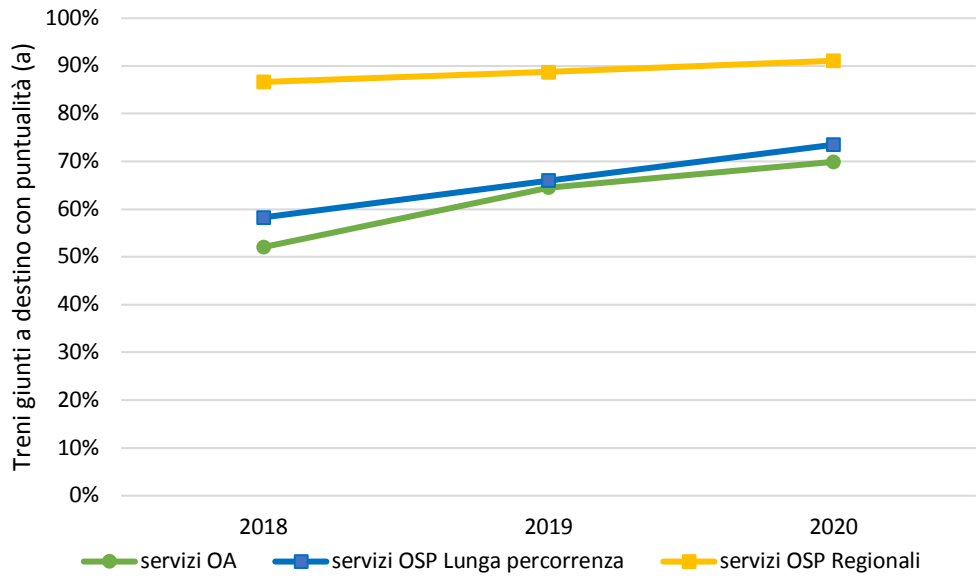
Figura 87. Ripartizione produzione RFI in treni-km per segmenti di mercato – Anno 2019



I dati di produzione e i ricavi sono riportati in base ai segmenti:
- OA Premium, servizi a mercato sulla rete AV;
- OA Basic, servizi a mercato sulla rete tradizionale;
- OA Internazionali, servizi pax a mercato con superamento dei confini nazionali;
- OSP – LP, servizi a lunga percorrenza con Contratto di Servizio (servizio universale);
- OSP – REG, servizi regionali con Contratto di Servizio;
- Merci;
- Tecnici, corse di prova ed invii a vuoto (non commerciali).

Fonte: elaborazione ART su dati RFI, PIC-*Web*

Figura 88. Livello medio di puntualità dei servizi ferroviari passeggeri – Anni 2018-2020

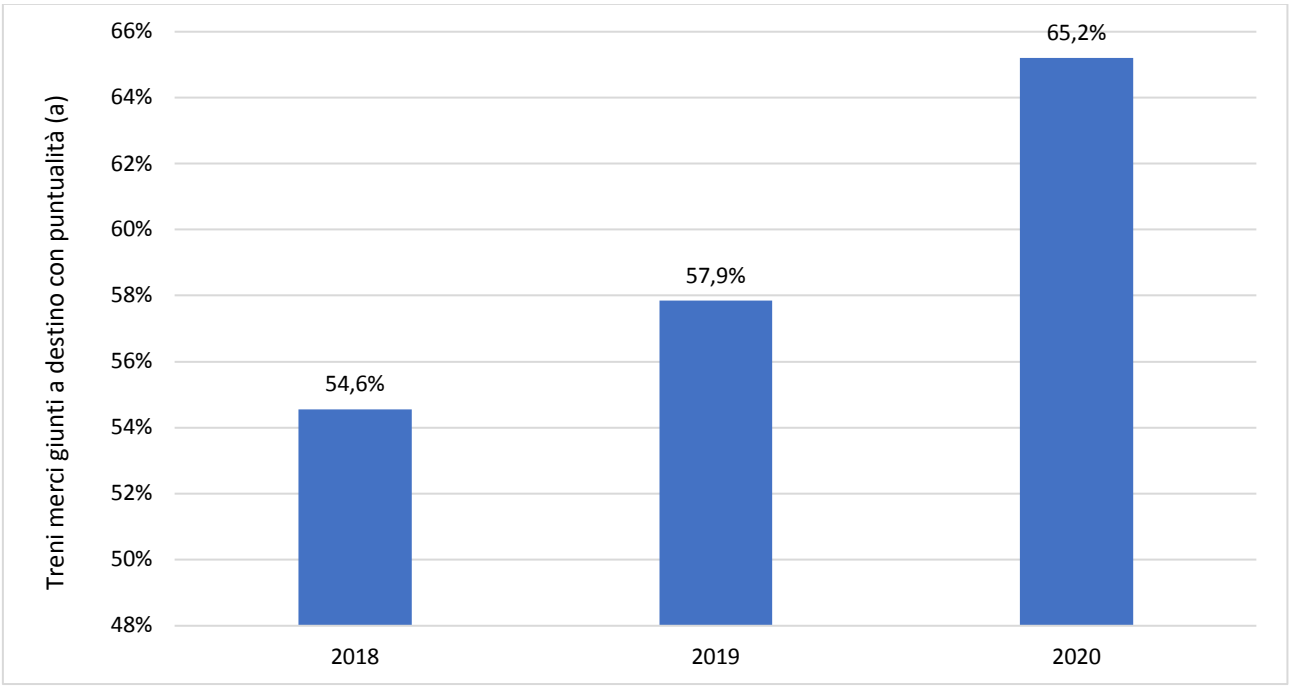


Il grafico mostra un progressivo miglioramento della puntualità all'arrivo di tutti i servizi ferroviari transitati sulla rete nazionale.

Nel 2019, i treni passeggeri soppressi rappresentano meno del 3% del totale.

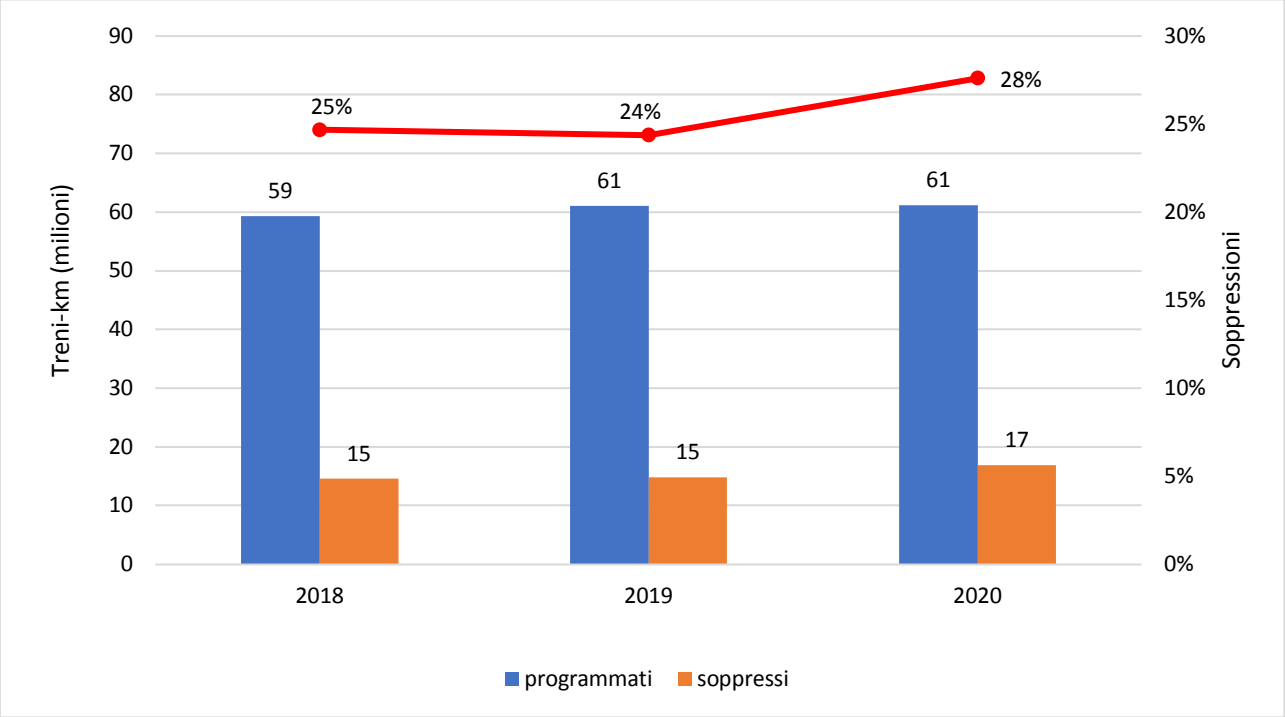
Fonte: elaborazioni ART su dati RFI PIC-*Web*
(a) Sull'orario programmato di arrivo è prevista una tolleranza di 5'; i dati si riferiscono ai servizi passeggeri transitati sulla rete ferroviaria nazionale

Figura 89. Livello medio di puntualità dei servizi ferroviari merci – Anni 2018-2020



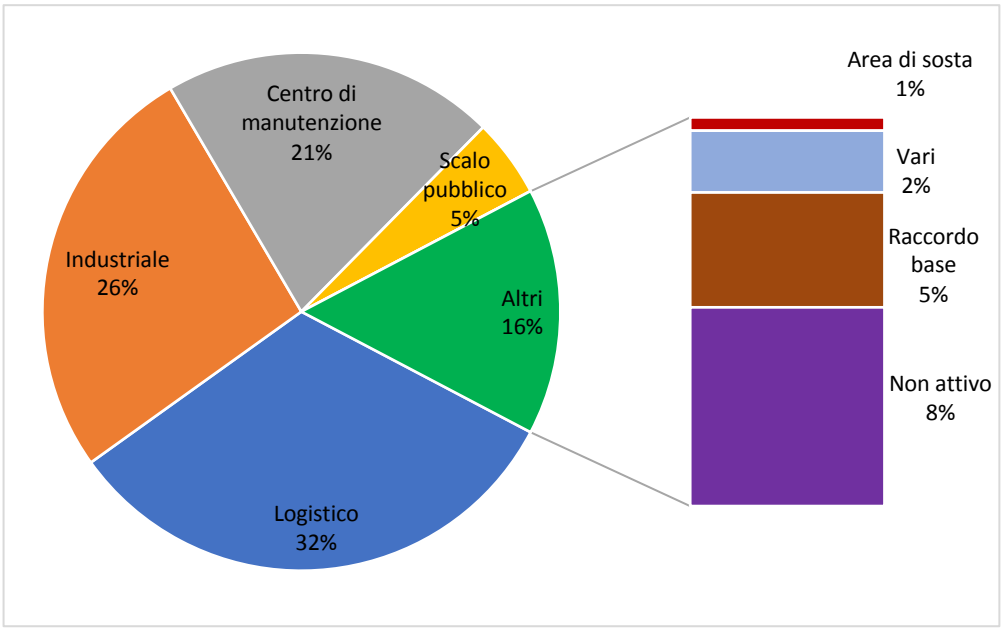
Fonte: elaborazione ART su dati RFI PIC-*Web*
(a) Sull'orario programmato di arrivo è prevista una tolleranza di 30'

Figura 90. Soppressioni (parziali e totali) del traffico ferroviario merci – Anni 2018-2020



Fonte: elaborazione ART su dati RFI PIC-*Web*

Figura 91. Tipologia di impianti ferroviari raccordati alle reti RFI o interconnesse – Anno 2020

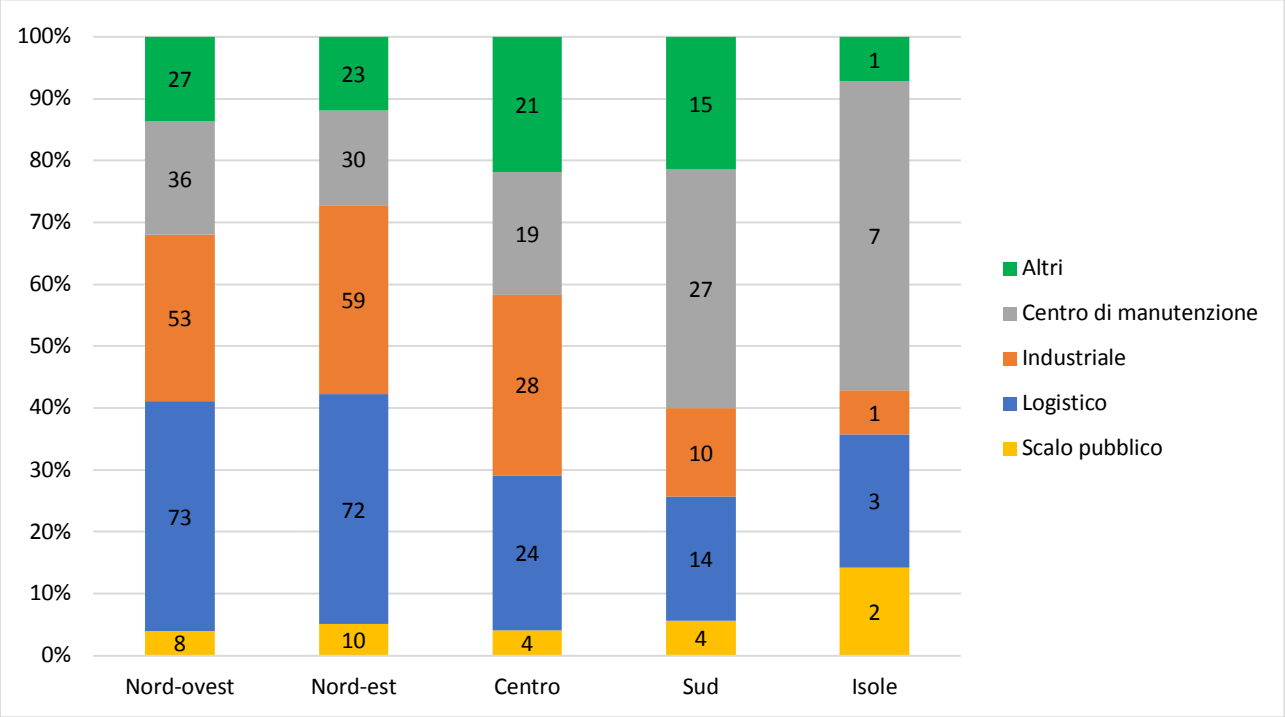


L'indagine ART ha consentito di censire **571 impianti** di vario tipo.

Il 66% di essi insiste sui corridoi ferroviari merci individuati dal regolamento (UE) n. 913/2010.

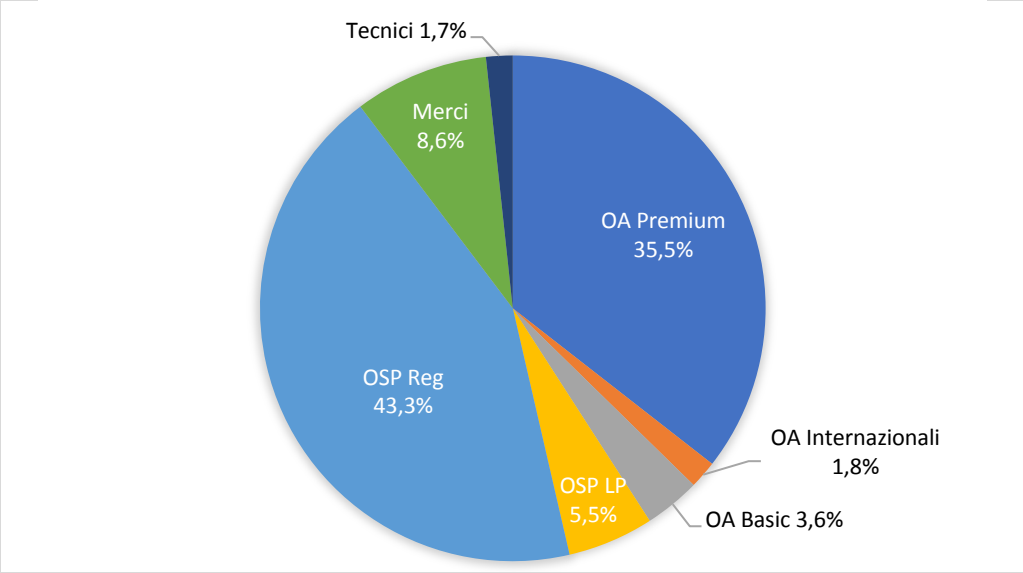
Fonte: indagine ART

Figura 92. Tipologia di impianti ferroviari raccordati alla rete RFI per area geografica – Anno 2020



Fonte: indagine ART

Figura 93. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI per segmenti di mercato – Anno 2019

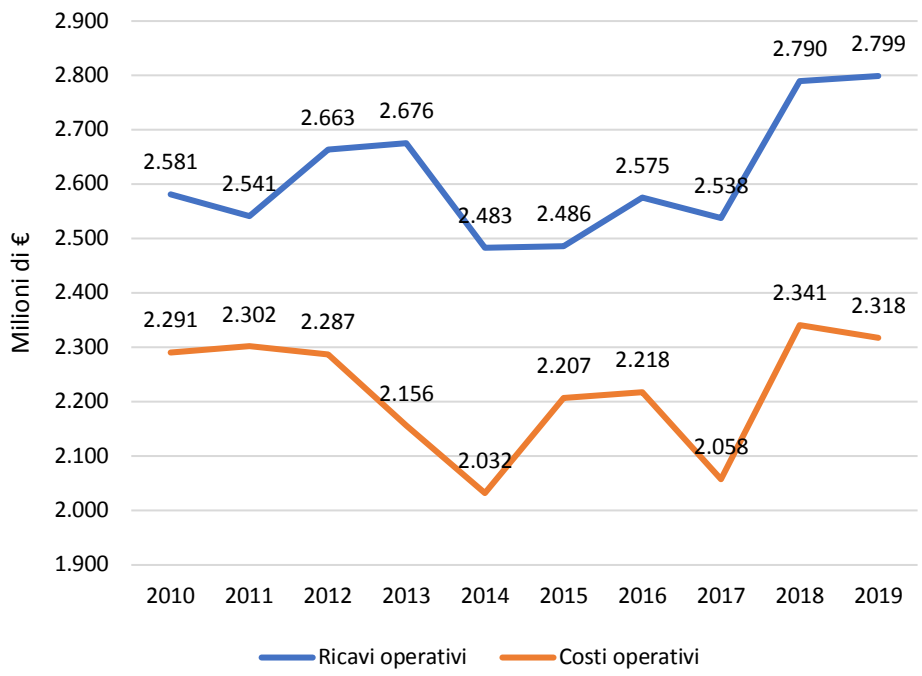


Il gestore della rete ferroviaria nazionale (RFI) ha registrato volumi di produzione pari a circa 371,5 milioni di treni-km, con un incremento di circa il 2,2% rispetto al 2018.

Si può notare che circa il 53% della produzione è riservata al servizio regionale che corrisponde al 43,3% dei ricavi da pedaggio.

Fonte: elaborazione ART su dati RFI, PIC-*Web*

Figura 94. Andamento ricavi e costi operativi RFI – Anni 2010-2019



I ricavi operativi comprendono i contributi in conto esercizio erogati dallo Stato o da altri Enti Pubblici a titolo di riduzione dei costi sostenuti.

Tali contributi hanno rappresentato un ammontare complessivo di circa 1.022 mln € per il 2019.

Fonte: elaborazione ART su bilanci RFI, vari anni

Tabella 24. Risultati economico finanziari di RFI – Anni 2017-2019

	2017	2018	2019
Margine Operativo Lordo (mln €)	480	449	481
Risultato operativo (mln €)	293	312	350
Risultato d'esercizio (mln €)	262	274	302
ROI	0,87%	0,91%	0,99%

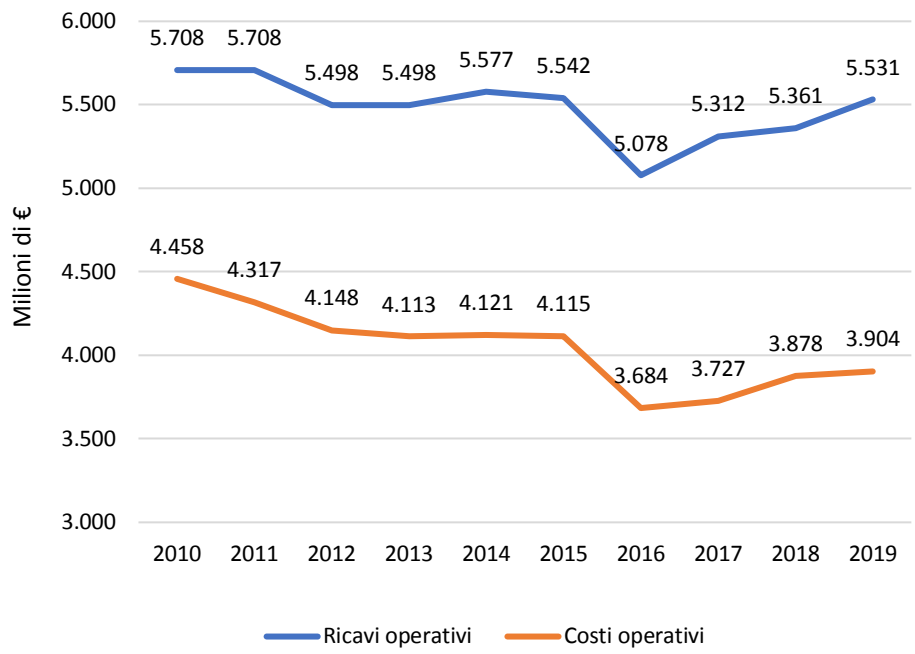
Fonte: bilanci RFI, vari anni

Tabella 25. Dati di traffico passeggeri Trenitalia – Anni 2017-2019

	2016	2017	2018	2019	Variazione 2019/2018
Pax-km Servizio a mercato (mln)	15.649	16.303	16.828	16.313	-3,1%
Pax-km Servizio Universale (mln)	4.206	4.003	3.768	3.805	1,0%
Pax-km Regionale (mln)	18.561	18.704	18.854	19.190	1,8%
Treni-km Servizio a mercato (mgl)	57.230	62.034	64.933	66.445	2,3%
Treni-km Servizio Universale (mgl)	25.684	25.472	25.370	25.339	-0,1%
Treni-km Regionale (mgl)	156.175	155.579	156.888	159.206	1,5%

Fonte: bilanci Trenitalia, vari anni

Figura 95. Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia – Anni 2010-2019



Con riferimento al 2019 Trenitalia ha fatto registrare ricavi per servizi "a mercato" pari a 3.113 mln € mentre ricavi da contratto di servizio *pari a* 2.037 mln €.

Nel segmento AV sono presenti Trenitalia e NTV. Entrambe le imprese hanno fatto registrare un incremento dei ricavi nel 2019.

In particolare, NTV ha conseguito un aumento di circa il 25% (Figura 96).

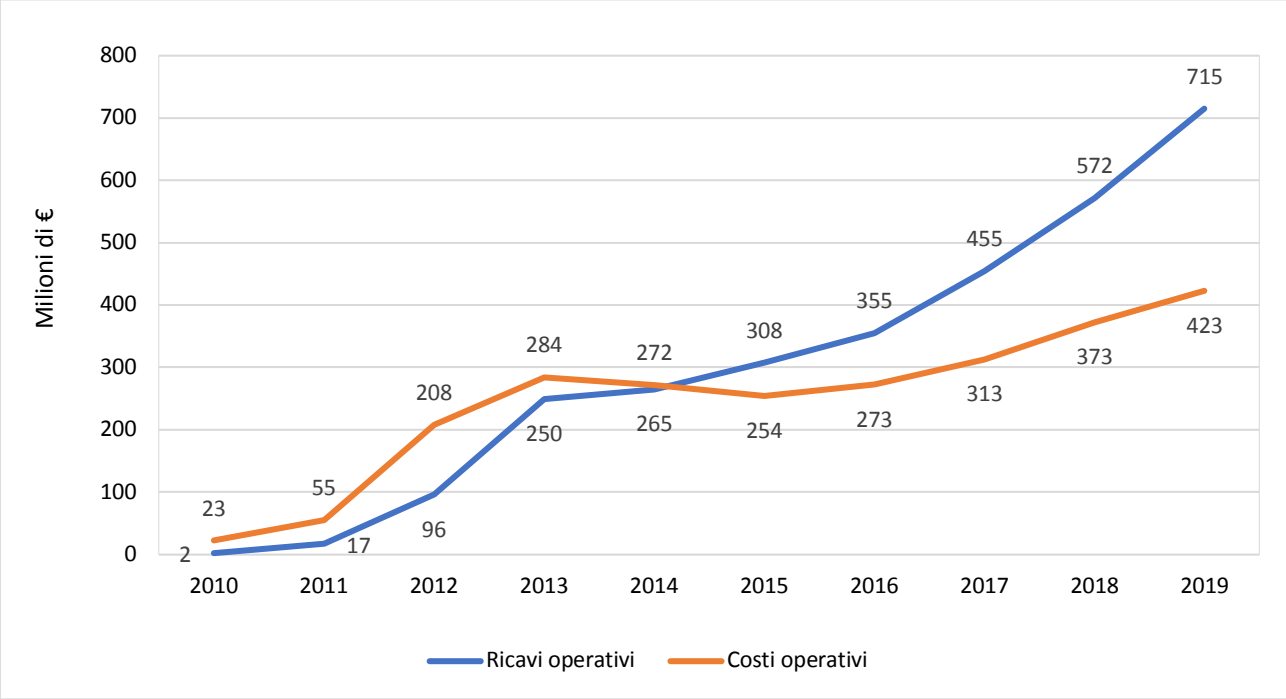
Fonte: elaborazione ART su bilanci Trenitalia, vari anni

Tabella 26. Risultati economico finanziari di Trenitalia – Anni 2017-2019

	2017	2018	2019
Margine Operativo Lordo (mln €)	1585	1483	1627
Risultato operativo (mln €)	399	386	524
Risultato d'esercizio (mln €)	276	256	385
ROI	4,4%	4,3%	6,0%

Fonte: bilanci Trenitalia, vari anni

Figura 96. Andamento ricavi e costi operativi NTV – Anni 2010-2019



Fonte: Elaborazione ART su bilanci NTV, vari anni

Tabella 27. Risultati economico finanziari di NTV – Anni 2017-2019

	2017	2018	2019
Margine Operativo Lordo (mln €)	142	198,8	292,1
Risultato operativo (mln €)	112,5	162,7	235,6
Risultato d'esercizio (mln €)	33,7	92,88	151,4
ROI	12,6%	16,7%	8,7%

Fonte: bilanci NTV e banca dati AIDA, vari anni

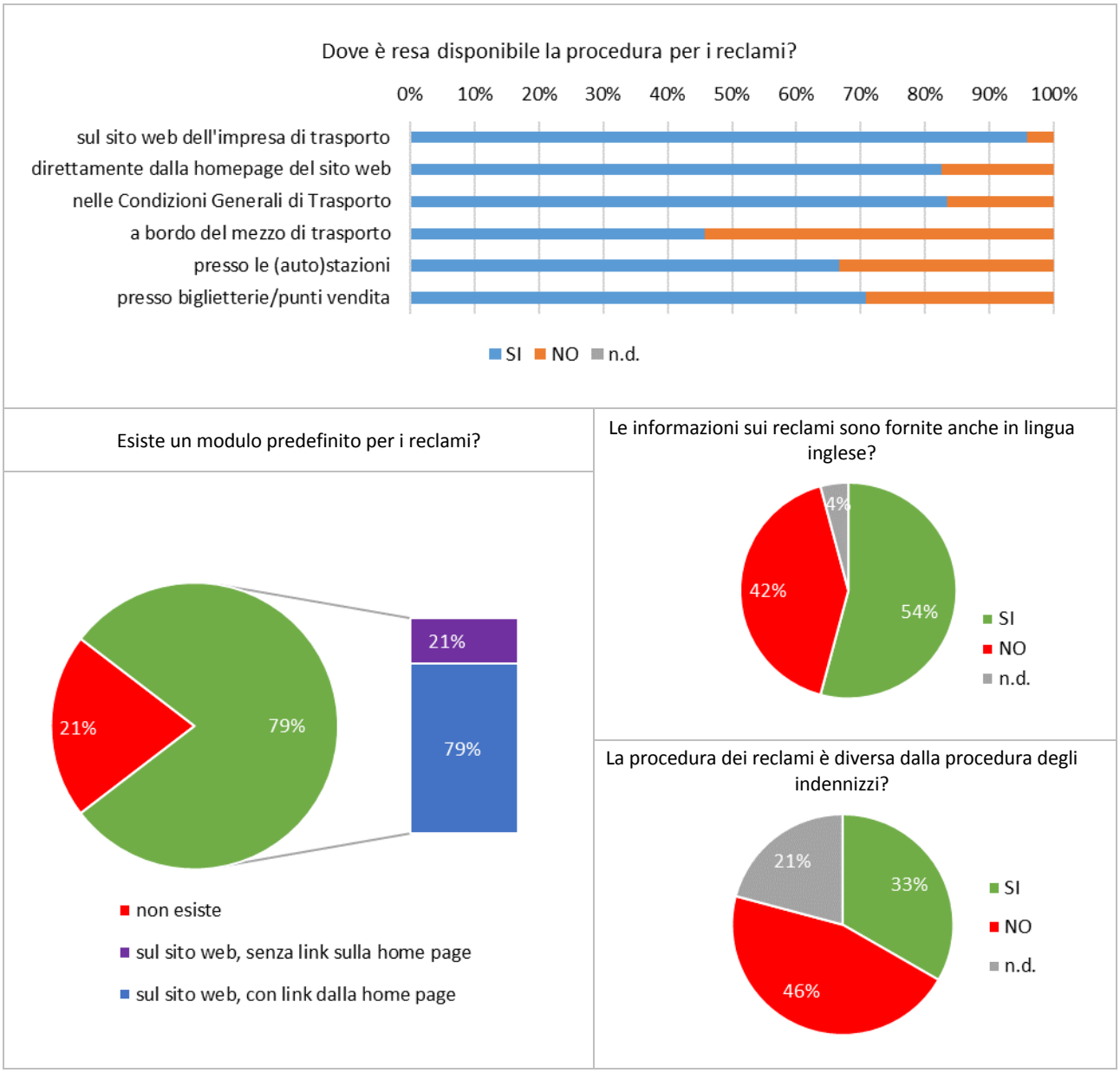
Focus sezione C – AIR di cui alla del. ART 28/2021

Tabella 28. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi ferroviari – Anno 2019

Dati cumulativi	Ferroviario	Stazioni
Reclami ricevuti	149.317	6.500-7.000
Tempo medio di evasione dei reclami [giorni, media]	10	15-20
Tempo max di evasione [giorni, media]	39	161
Risposte entro 30 giorni [media]	97%	70-75%
Durata minima di conservazione degli atti dei reclami [anni]	5	6

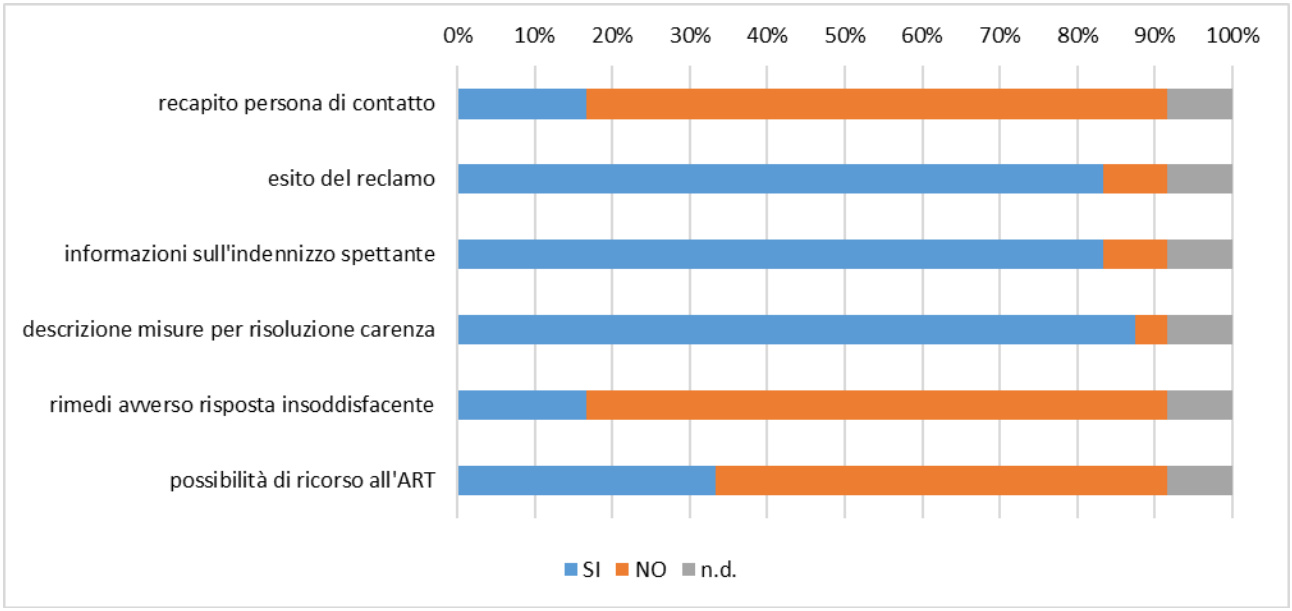
Fonte: Elaborazione ART su dati imprese; Indagine sui sistemi di trattamento dei reclami 2020

Figura 97. Principali aspetti emersi dalle risposte ottenute dal campione di gestori di servizi ferroviari – Anno 2019



Fonte: elaborazione ART su dati imprese; indagine sui sistemi di trattamento dei reclami 2020

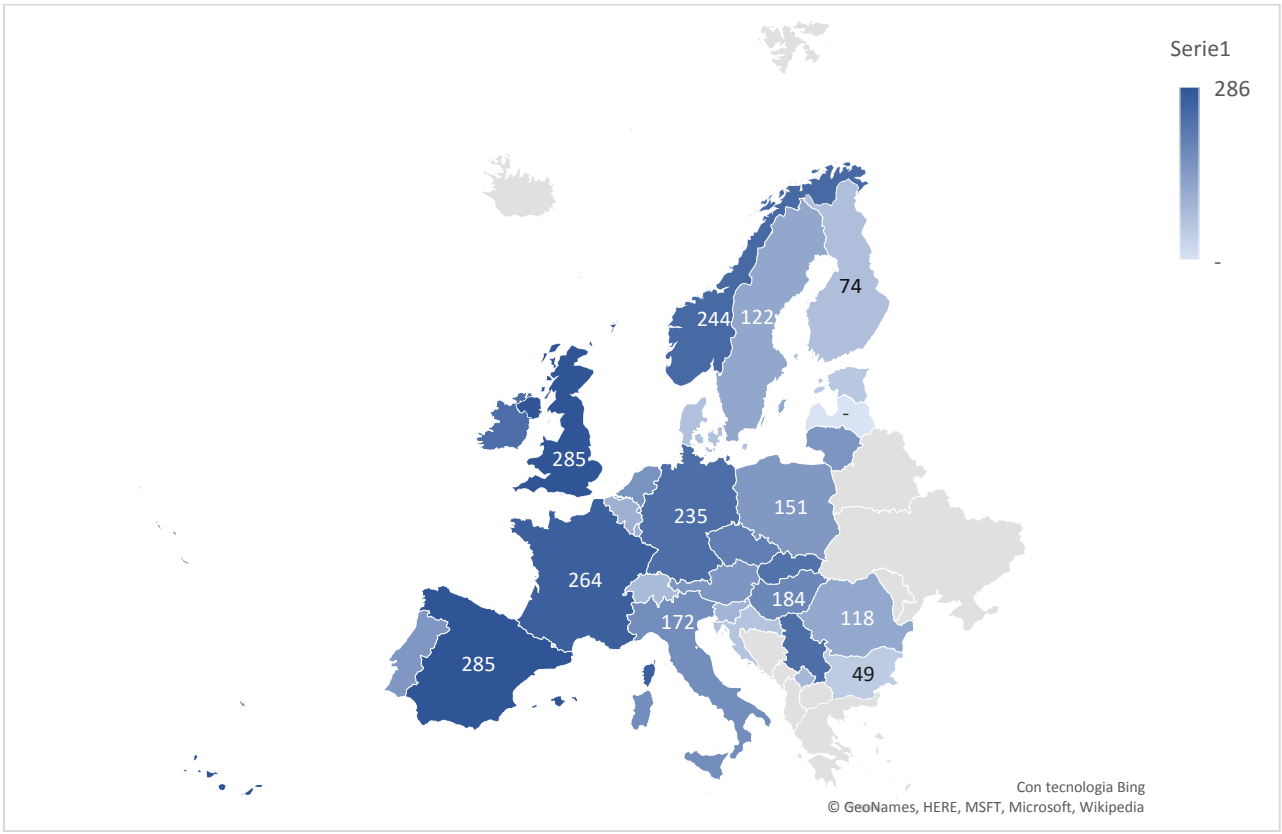
Figura 98. Informazioni contenute nella risposta a un reclamo – Anno 2019



Fonte: elaborazione ART su dati imprese; Indagine sui sistemi di trattamento dei reclami 2020

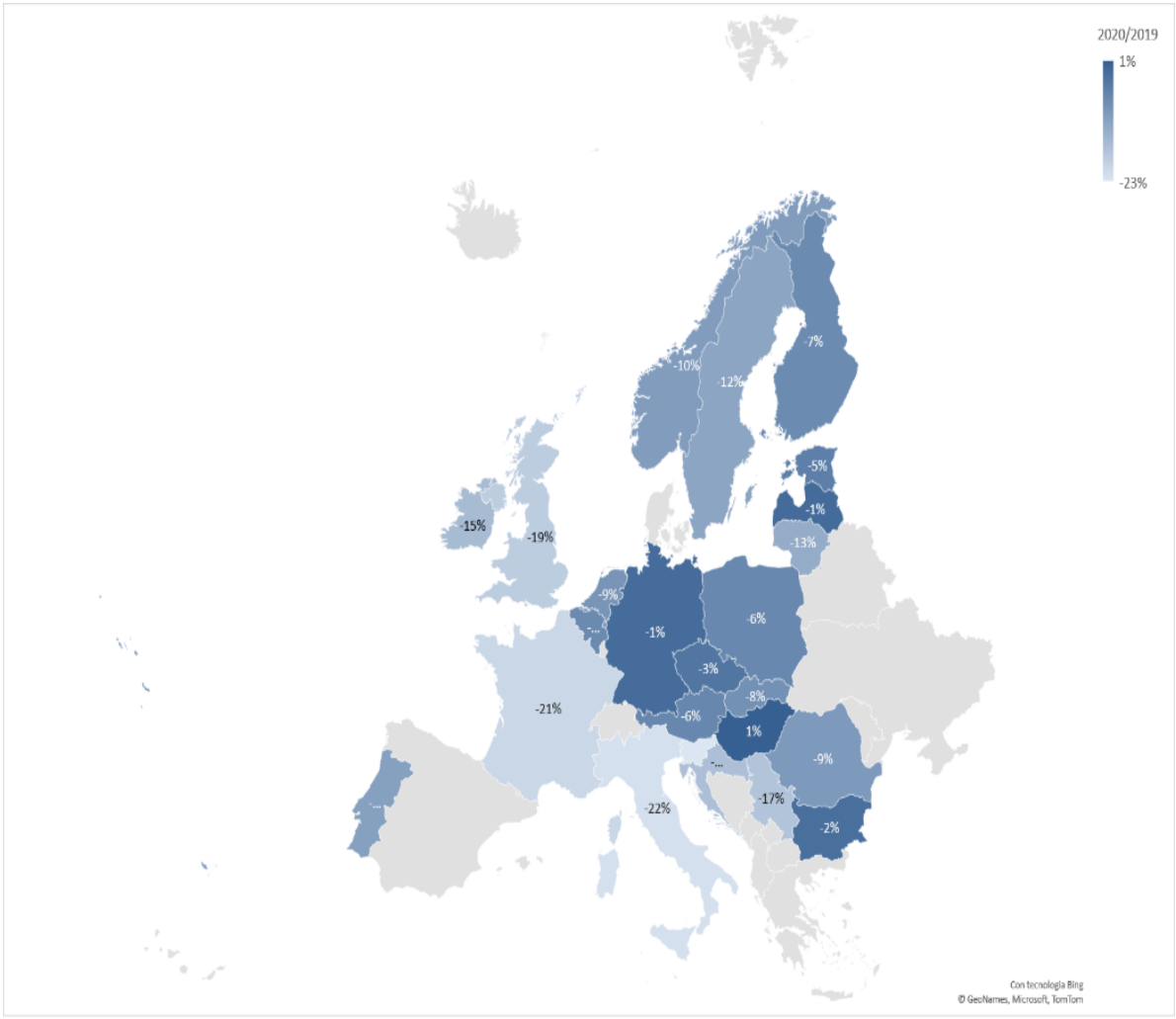
Gli effetti della pandemia sull'evoluzione del traffico ferroviario

Figura 99. Giorni con restrizioni di mobilità – Anno 2020



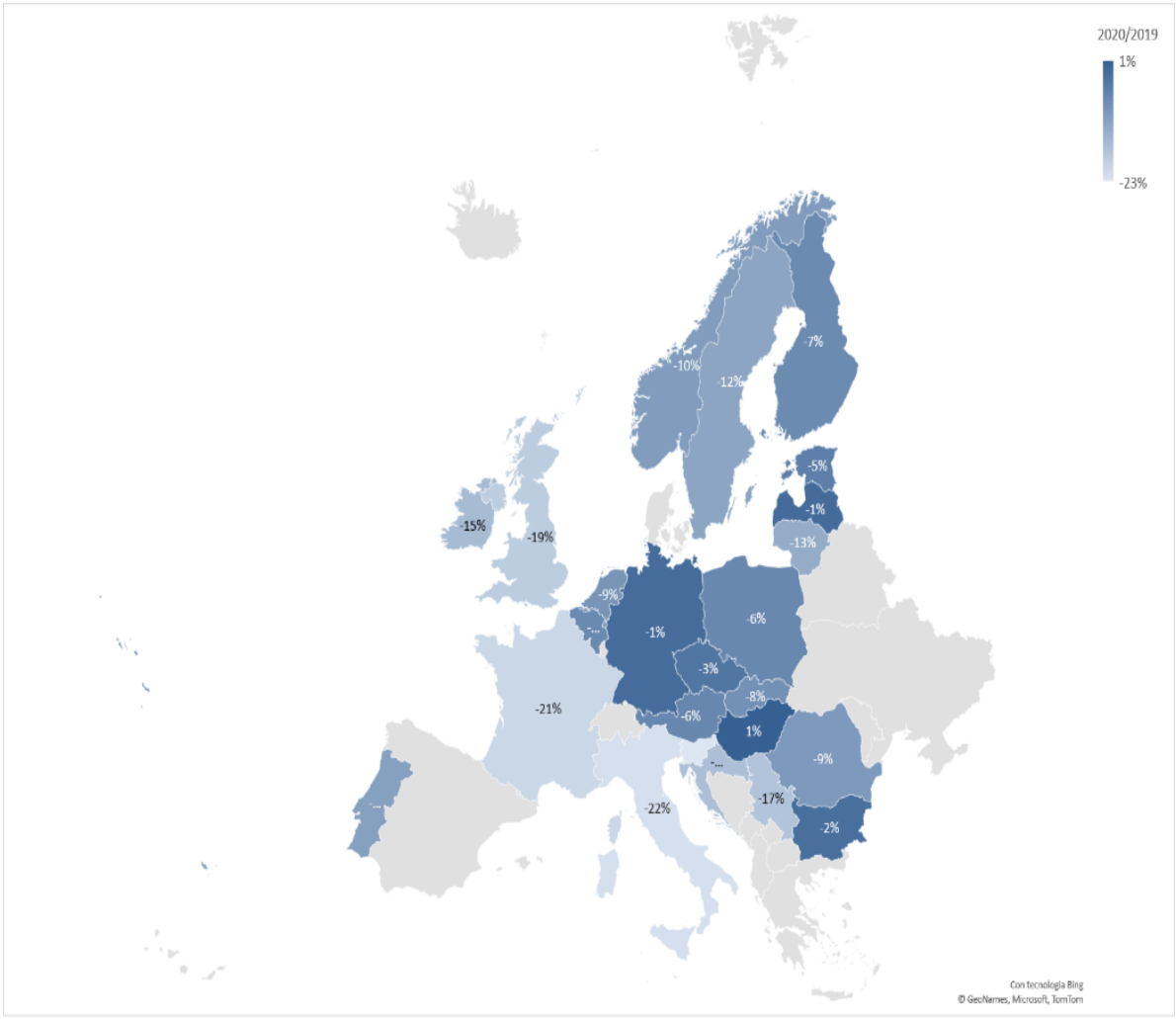
Fonte: elaborazione ART su dati IRG *Rail*

Figura 100. Treni-km del trasporto passeggeri nei singoli paesi europei – Variazione 2020/2019



Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*

Figura 101. Treni-km del trasporto merci nei singoli paesi europei – Variazione 2020/2019



Fonte: elaborazione ART su dati IRG-*Rail*

Tabella 29. Misure finanziarie adottate dagli stati o dai gestori d'infrastrutture – Anno 2020

Nazione	Modifiche al pedaggio (TAC)(a)				Contributi degli stati alle imprese ferroviarie (IF) o ai gestori di infrastruttura (GI)					
	Sconto	Fatturazione posticipata	Modifiche riferimento TAC	Annullamento spese cancellazione	Finanziamento TAC	Compensazione perdite ricavi GI	Compensazione perdite ricavi IF	Contratti OSP temporanei	Agevolazioni di prestito, garanzie di credito o rinvio oneri/debiti pubblici (o " esenzione fiscale)	Sostegno alla disoccupazione temporanea e lavoro a breve termine
Austria				x				x		x
Belgio				x					x	x
Bulgaria										
Croazia	x			x			x		x	
Rep. Ceca										
Estonia			x				x			
Finlandia							x		x	
Francia					x		x			x
Germania				x	x	x	x		x	x
Grecia							x			
Ungheria						x	x			
Irlanda										
Italia	x	x		x		x	x		x	x
Lettonia									x	
Lituania									x	
Olanda							x			
Norvegia		x		x				x		
Polonia				x			x		x	
Portogallo				x						
Romania						x	x		x	x
Serbia										
Slovacchia	x									
Slovenia				x						x
Spagna			x							
Svezia		x					x		x	x
R. Unito							x			

Fonte: elaborazione ART su dati IRG *Rail*
(a) *Track access charges*

Tabella 30. Treni-km mensili del trasporto passeggeri e merci – Variazione 2020/2019

Mese	Passeggeri OSP	Passeggeri non OSP	Merci
Gennaio	99,59%	107,14%	98,54%
Febbraio	103,66%	105,41%	105,36%
Marzo	66,27%	34,52%	88,71%
Aprile	35,12%	2,96%	69,77%
Maggio	54,45%	9,82%	76,90%
Giugno	79,49%	54,40%	88,58%
Luglio	94,13%	84,12%	97,60%
Agosto	94,35%	86,83%	99,70%
Settembre	97,03%	85,60%	101,00%
Ottobre	97,91%	84,87%	107,91%
Novembre	98,73%	44,03%	113,30%
Dicembre	97,06%	28,68%	112,77%

Fonte: elaborazione ART su dati RFI, PIC-*Web*

Tabella 31. Puntualità dei servizi ferroviari merci e passeggeri: percentuale treni arrivati entro la soglia di 5 minuti – Variazione 2020/2019

Mese	Passeggeri OSP	Passeggeri non OSP	Merci
Gennaio	101,84%	118,54%	115,74%
Febbraio	100,77%	82,51%	115,17%
Marzo	103,22%	98,03%	140,08%
Aprile	105,54%	104,47%	175,43%
Maggio	104,25%	96,73%	156,28%
Giugno	103,46%	120,87%	135,17%
Luglio	101,12%	108,96%	115,38%
Agosto	100,00%	97,40%	108,16%
Settembre	101,12%	110,77%	104,76%
Ottobre	102,27%	107,69%	105,26%
Novembre	108,24%	135,59%	129,41%
Dicembre	104,60%	100,00%	105,13%

Fonte: elaborazione ART su dati RFI, PIC-*Web*

5. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI MARITTIMI

5.1 La situazione europea

Figura 102. Principali porti europei per traffico merci – Anno 2019

Di seguito le quantità di merci movimentate in milioni di tonnellate (a):

Rotterdam	440
Antwerpen	214
Hamburg	117
Amsterdam	104
Algeciras	90
Marseille	74
Izmit	71
Botas	67
Valencia	65
Aliaga	65
Iskenderun, Hatay	62
Trieste	60
Le Havre	60
Peiraias	57
Barcelona	55
Immingham	54
London	54
Genova	50
Bremerhaven	48
Gdansk	46

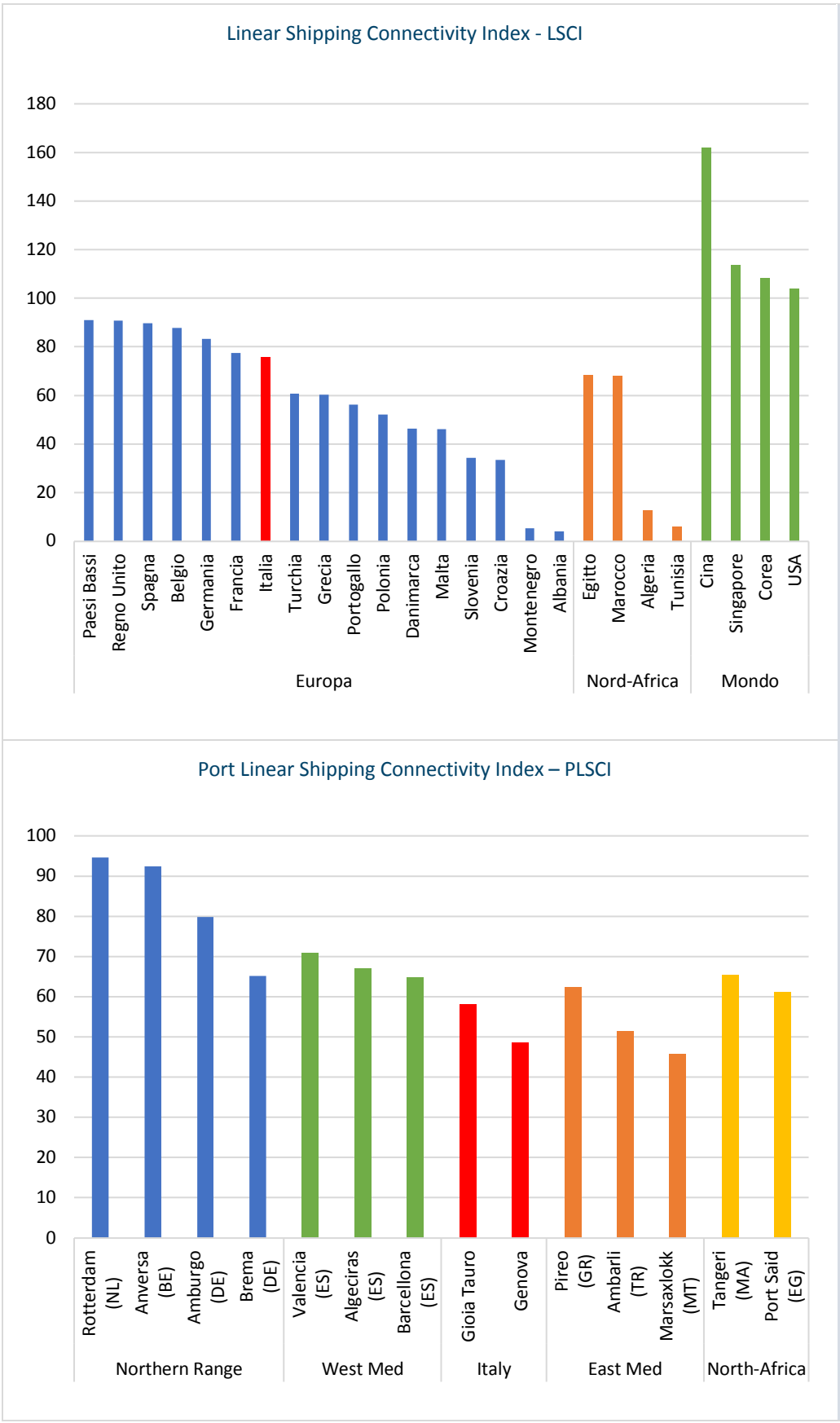
Fonte: elaborazione ART su dati Eurostat (*Maritime transport*)
(a) Le dimensioni delle bolle in figura sono proporzionali alla quantità di merci movimentate. La bolla del porto di Amsterdam è nascosta da quella del porto di Rotterdam

Tabella 32. Andamento del traffico globale – Anno 2020

La pandemia da Covid-19 ha causato un numero elevato di ***blank sailing*** (rotte cancellate per mancanza di carico) su tutte le principali rotte strategiche dei container.
Il porto del Pireo, eletto dalla strategia cinese *Belt & Road Initiative* come porto di riferimento nel Mediterraneo, ha raggiunto **5,7 milioni di TEU** nel 2019 grazie alle iniziative economiche del gruppo di navigazione cinese Cosco, diventando il primo porto dell'area MED per i container.
A causa dei cambiamenti climatici, aumenta l'**attenzione verso la Rotta Marittima-Artica** che consentirebbe di collegare i porti del *Far East* con quelli del *Northern Range* da nord, con significative economie di spesa.

Fonte: SRM, 2020, *Italian Maritime Economy*, settimo rapporto annuale

Figura 103. Indici LSCI e PLSCI: livello di integrazione nella rete del traffico marittimo di *container* – Anno 2020: Q4



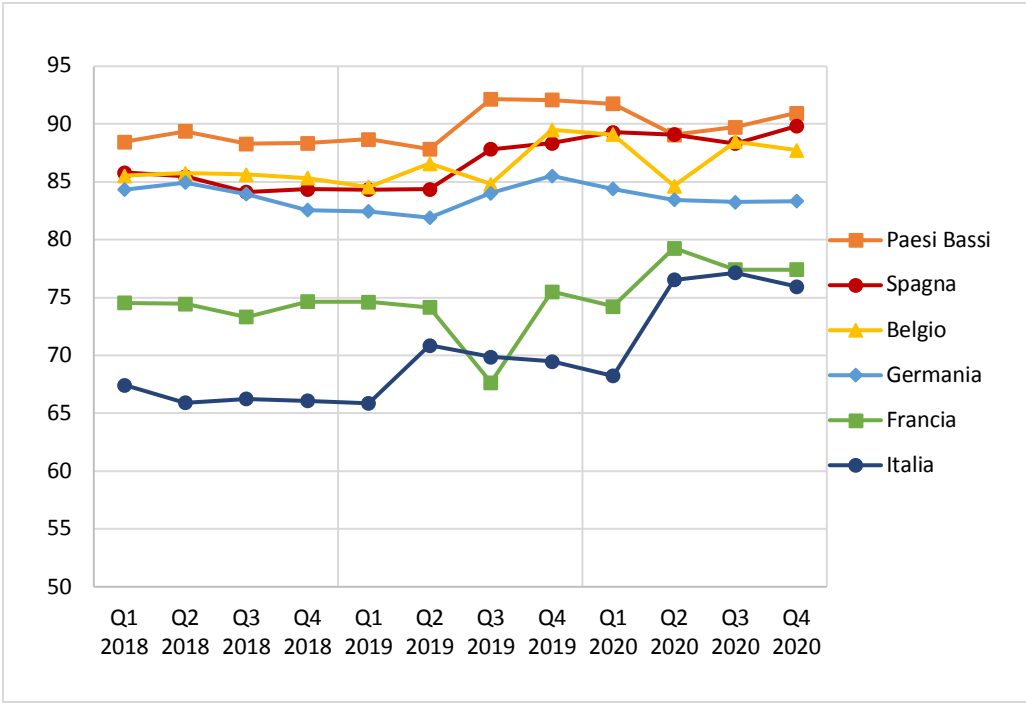
L'Indice LSCI, elaborato dall'UNCTAD, è calcolato per ciascun Paese sulla base di 6 componenti:
- il numero di scali navali settimanali in programma nel Paese;
- la capacità totale offerta annualmente dal Paese (in TEU);
- il numero di servizi regolari di trasporto di linea da e per il Paese;
- il numero di compagnie di navigazione di linea che forniscono servizi di trasporto container da e per il Paese;
- la dimensione media (in TEU) delle navi di maggiore stazza impiegate per i servizi di linea;
- il numero delle nazioni che sono collegate al Paese attraverso servizi di trasporto di linea "diretti" (cioè senza trasbordo dei container).

Il valore di ogni componente viene diviso per il valore massimo della stessa componente rilevata nel 1° trimestre 2006 fra tutte le nazioni; quindi, si calcola la media delle 6 componenti per il Paese. Questa media viene poi nuovamente divisa per il valore massimo della media rilevata nel 1° trimestre 2006 fra tutte le nazioni e moltiplicata per 100. Il risultato è un LSCI pari a 100 per la Cina nel 1° trimestre 2006, e tutti gli altri indici sono in relazione a questo valore (l'indice non possiede un limite massimo).

L'indice PLSCI è analogo all'indice LSCI, ma è riferito ai porti invece che agli Stati.

Fonte: elaborazione ART su dati UNCTAD

Figura 104. Evoluzione dell'indice LSCI dei principali paesi dell'Europa continentale – Anni 2018-2020 (Trimestre base: Q4)

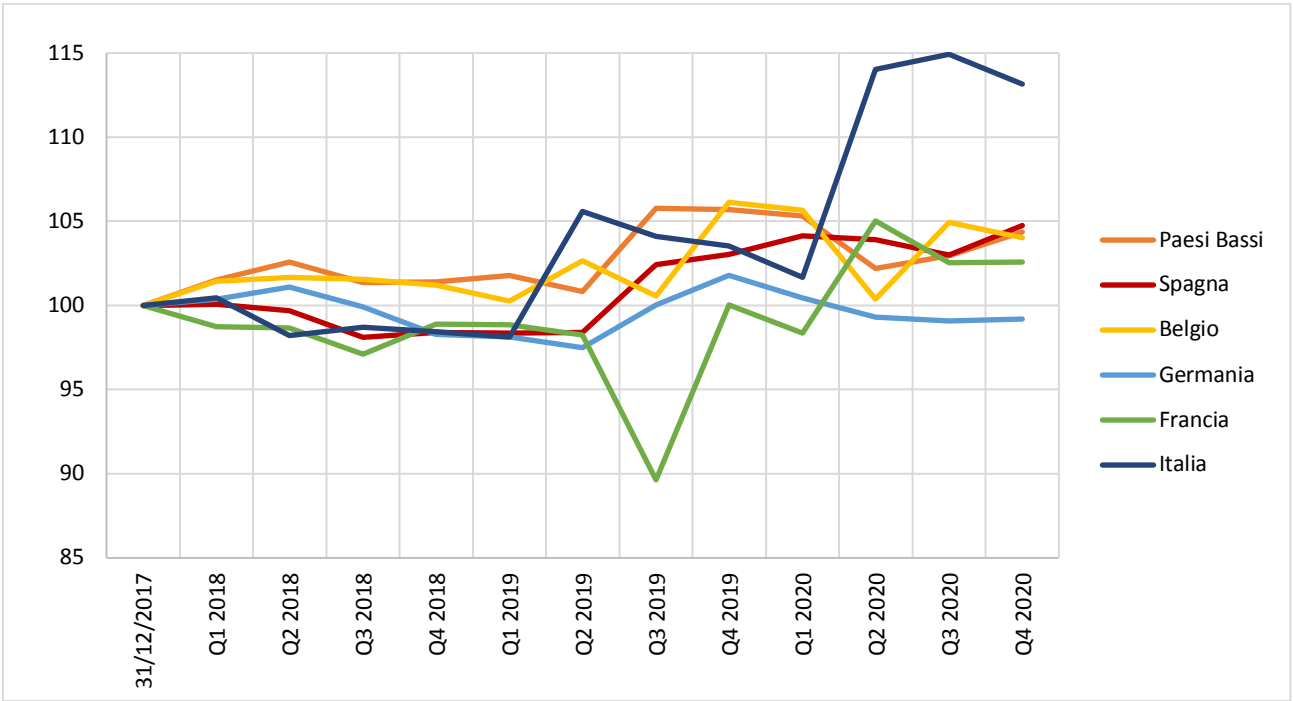


L'indice LSCI è fortemente correlato al traffico di container. Una crescita di questo indice rappresenta un miglioramento del livello di inserimento del Paese nella rete del commercio internazionale.

Si segnala che, fra le sei nazioni considerate, l'Italia è quella con maggiore crescita (LSCI=67 ad inizio 2018, LSCI=76 a fine 2020).

Fonte: elaborazione ART su dati UNCTAD

Figura 105. Variazione dell'indice LSCI dei principali paesi dell'Europa continentale – Anni 2018-2020 (Anno base: 2017)



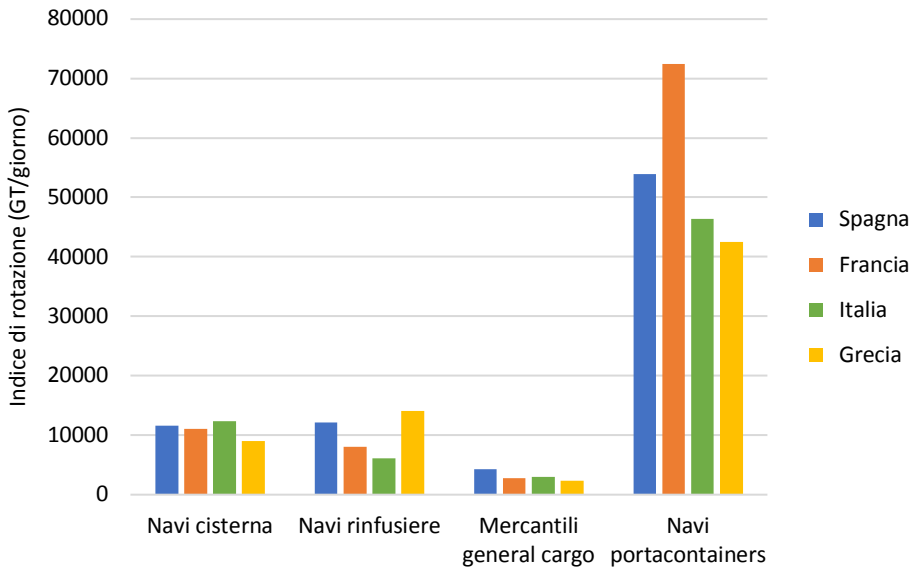
Fonte: elaborazione ART su dati UNCTAD

Tabella 33. *Benchmark* per tipologia di navi tra i paesi UE che si affacciano sul mar Mediterraneo – Anno 2020

Nazione	Tipo di navi	Tempo mediano speso in porto (giorni)	Stazza lorda media delle navi (a) (GT, *Gross Tonnage*)	Indice di stazionamento (GT/giorni)
Spagna	Navi cisterna	0,906	10.527	11.615
	Navi rinfusiere	1,791	21.771	12.158
	Mercantili GC	1,210	5.207	4.302
	Portacontainers	0,663	35.736	53.941
Francia	Navi cisterna	1,055	11.630	11.025
	Navi rinfusiere	2,928	23.701	8.094
	Mercantili GC	1,638	4.630	2.827
	Portacontainers	0,782	56.667	72.473
Italia	Navi cisterna	1,283	15.870	12.367
	Navi rinfusiere	3,525	21.689	6.153
	Mercantili GC	2,044	6.064	2.966
	Portacontainers	0,921	42.692	46.364
Grecia	Navi cisterna	0,617	5.581	9.050
	Navi rinfusiere	0,427	5.993	14.032
	Mercantili GC	1,164	2.756	2.368
	Portacontainers	0,980	41.708	42.564

Fonte: elaborazione ART su dati UNCTAD
(a) La stazza lorda *Gross Tonnage* è una misura di volume (1 GT = 100 *cubic feet* = 2,83 m^3)

Figura 106. Indice di rotazione portuale – Anno 2020

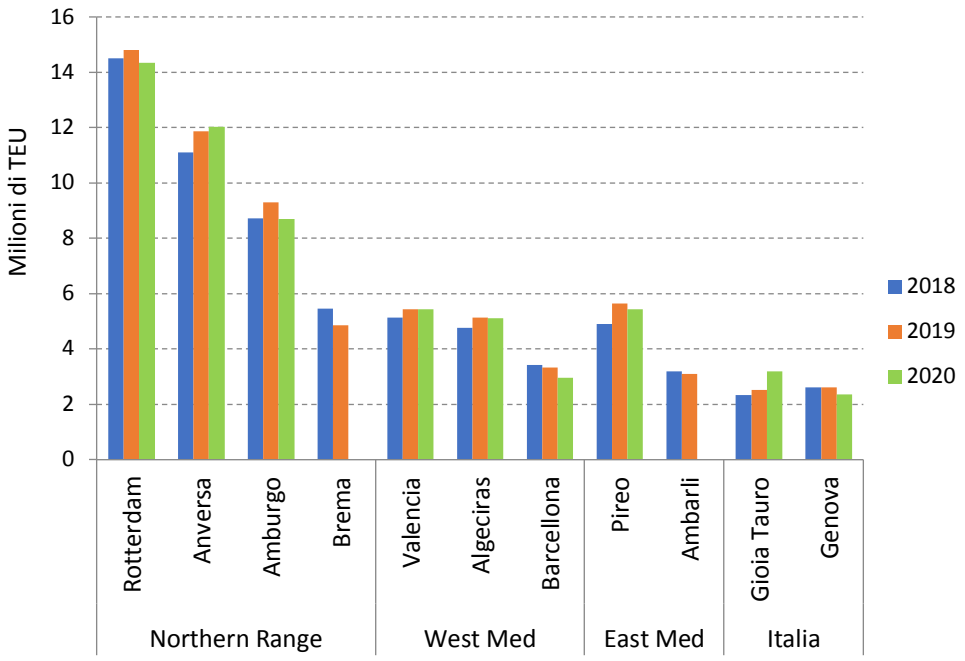


Questo indice rappresenta la "velocità" media con cui le varie tipologie di nave effettuano le loro operazioni portuali.

Ad eccezione del segmento delle rinfuse liquide, l'Italia presenta un deficit di efficienza produttiva rispetto agli altri Paesi considerati, in particolare nel segmento delle rinfuse solide (minerali, cereali, carbone, ecc.).

Fonte: elaborazione ART su dati UNCTAD

Figura 107. Traffico di container nei principali porti europei – Anni 2018-2020

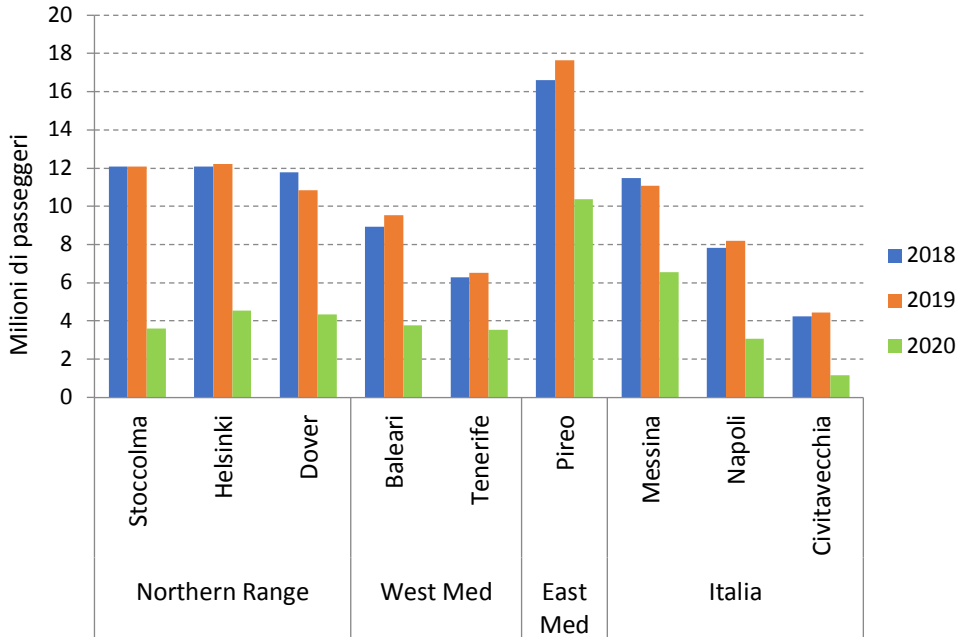


Il traffico di container ha risentito in maniera contenuta della pandemia da Covid-19. Nel 2020 alcuni porti (es.: Anversa, Valencia, Gioia Tauro) hanno registrato, infatti, un incremento del traffico di container.

Secondo UNCTAD i cambiamenti nei consumi e nei modelli di acquisto innescati dalla pandemia, tra cui un'impennata del commercio elettronico, nonché le misure di blocco, hanno di fatto portato a un aumento della domanda di importazione di beni di consumo manifatturieri, gran parte dei quali viene trasportata in container (a).

Fonte: elaborazione ART su dati ESPO pubblicati dai porti
(a) Per approfondimenti si rinvia alla pubblicazione *Policy Brief No. 84* al link: https://unctad.org/webflyer/container-shipping-times-covid-19-why-freight-rates-have-surged-and-implications-policy

Figura 108. Traffico di passeggeri nei principali porti europei – Anni 2018-2020



Il traffico di passeggeri marittimi è stato fortemente colpito dalle misure restrittive sugli spostamenti, adottate da tutti gli Stati per la prevenzione del contagio da Covid-19. Tutti i porti hanno registrato una riduzione del traffico passeggeri, variabile tra -40% e -70%.

Fonte: elaborazione ART su dati ESPO pubblicati dai porti

5.2 La situazione italiana

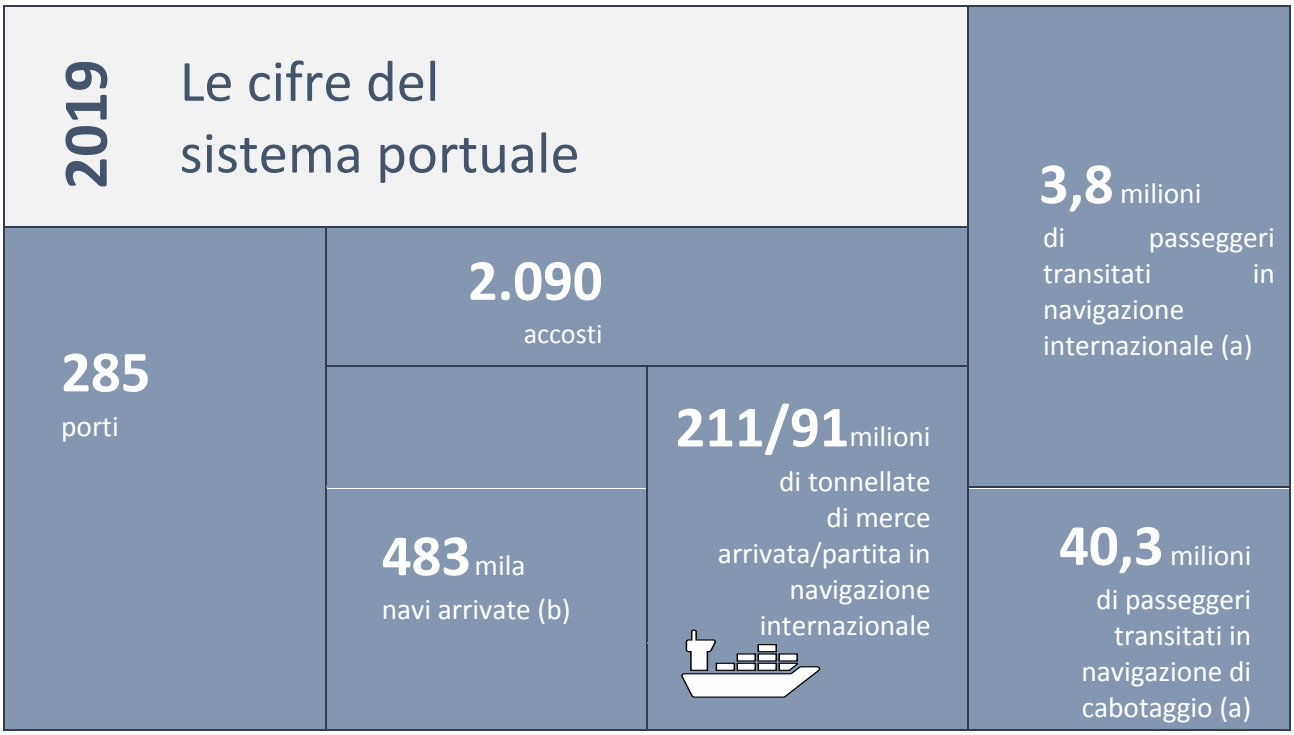


Tabella 34. Dati riepilogativi dell'offerta nel settore portuale marittimo nazionale – Anni 2018-2020

	2018	2019 (a)	Variazione
Numero di porti	275	285	+3,6%
Numero di accosti	2.028	2.090	+3,1%
Lunghezza complessiva accosti [m]	472.904	488.596	+3,3%
Accosti dotati di binari: *- collegati alla rete ferroviaria* *- non collegati alla rete ferroviaria*	 *208* *620*	 *250* *634*	 *+20,2%* *+2,3%*
Superfici dei piazzali per le merci [mq]	18.456.064	19.348.852	+4,8%
Capacità dei serbatoi per rinfuse liquide [mc]	10.600.939	10.263.710	-3,2%
Capacità dei silos [mc]	1.235.728	1.340.388	+8,5%
Capacità dei magazzini (frigo e non) [mc]	3.876.701	4.010.962	+3,5%

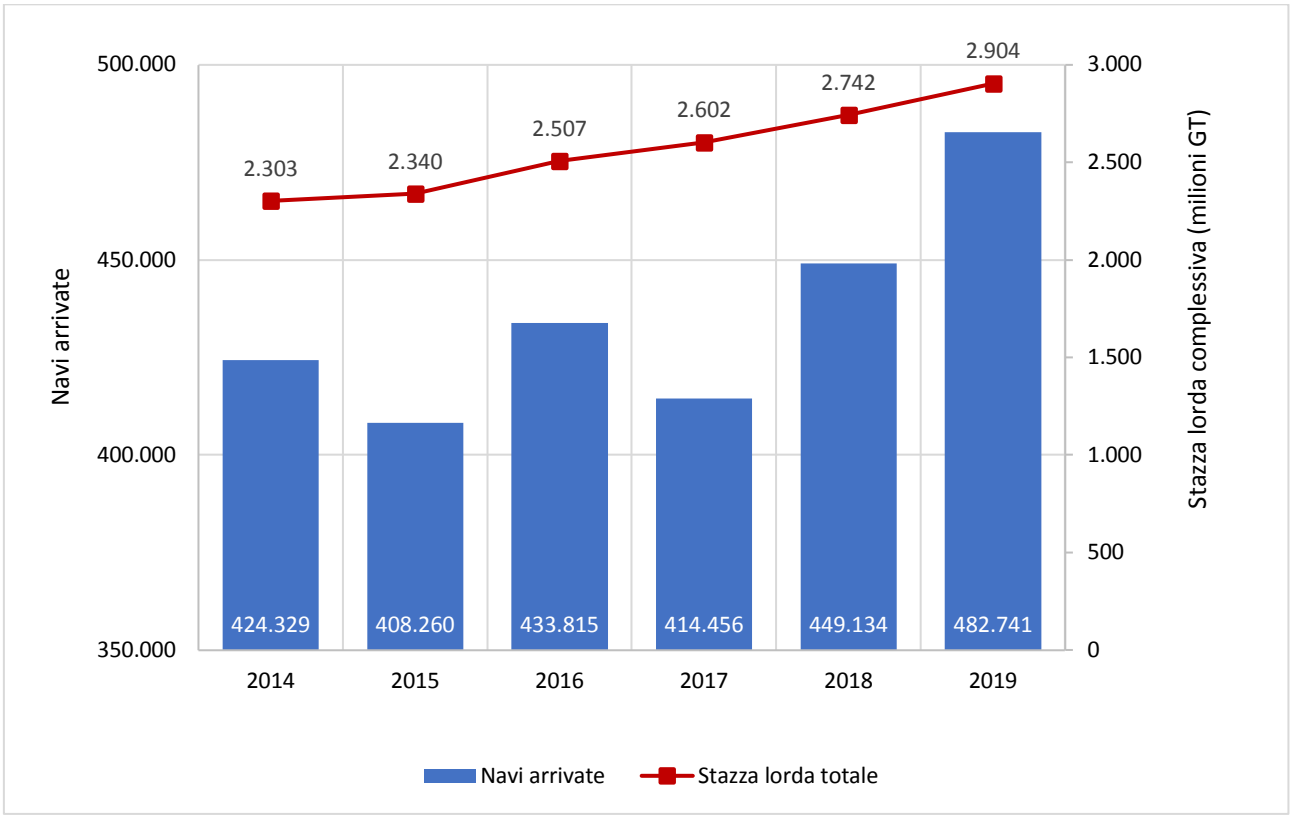
Fonte: MIT, 2020, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*
(a) Dati non definitivi

Tabella 35. Volumi di traffico del trasporto marittimo nazionale – Anni 2018-2019

	2018	2019 (a)	Variazione
Navi arrivate (b)	449.134	482.741	+7,5%
Merci arrivate in navigazione internazionale [ton]	213,7 mln	211,5 mln	-1,0%
Merci partite in navigazione internazionale [ton]	91,5 mln	90,9 mln	-0,7%
Merci transitate in navigazione di cabotaggio [ton] (c)	98,4 mln	97,6 mln	-0,8%
Passeggeri transitati in navigazione internazionale (migliaia) (c)	3.657	3.780	+3,4%
Passeggeri transitati in navigazione di cabotaggio (migliaia) (c)	39.034	40.350	+3,4%

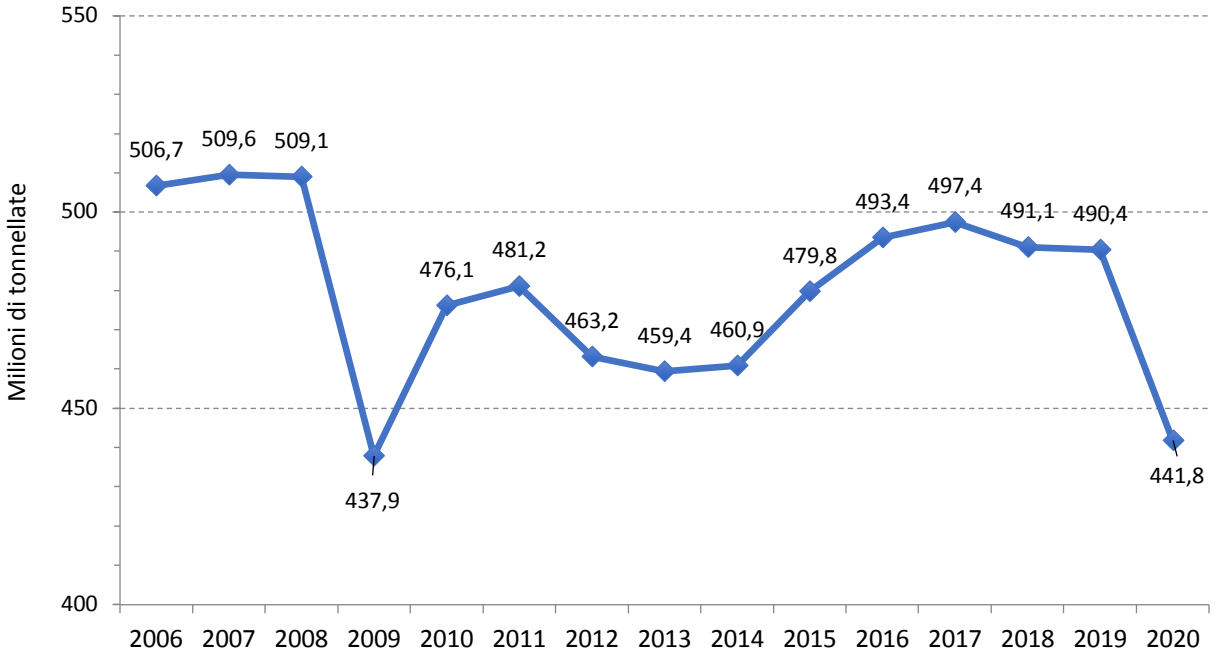
Fonte: MIT, 2020, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*
(a) Dati MIT non definitivi
(b) Fonte: ISTAT
(c) Media di partenze e arrivi

Figura 109. Navi approdate nei porti italiani – Anni 2014-2019



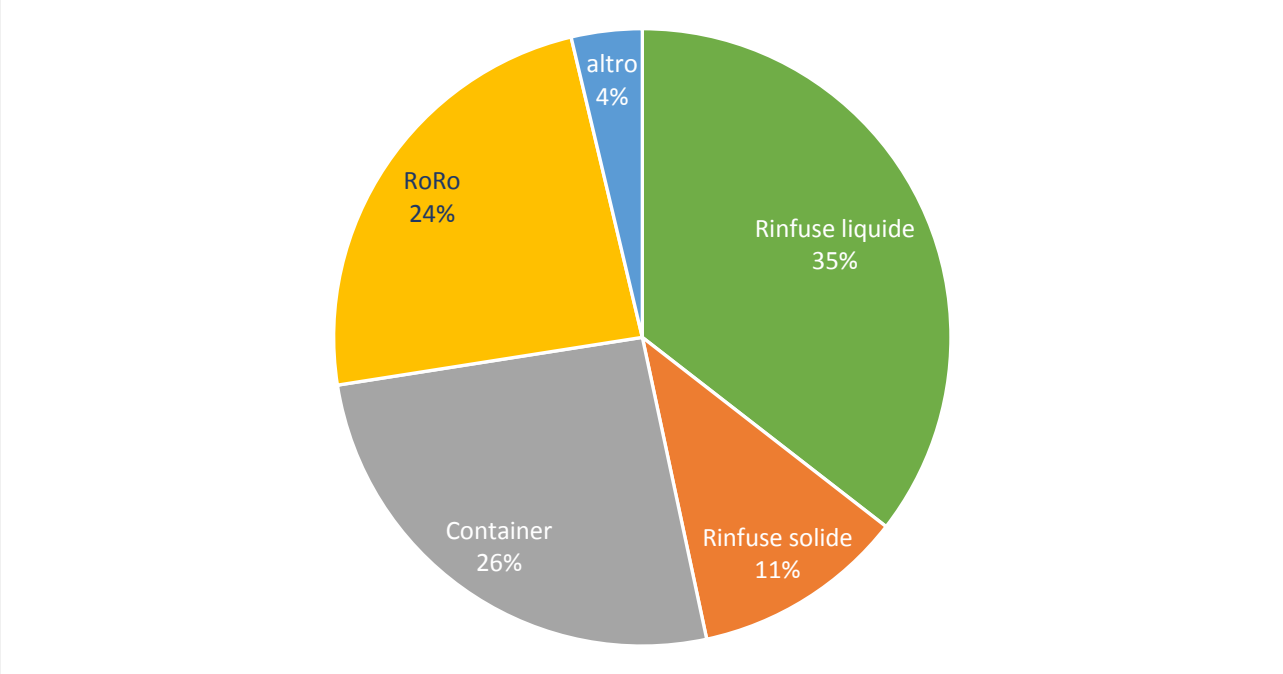
Fonte: ISTAT

Figura 110. Andamento complessivo del traffico merci nei porti – Anni 2006-2020



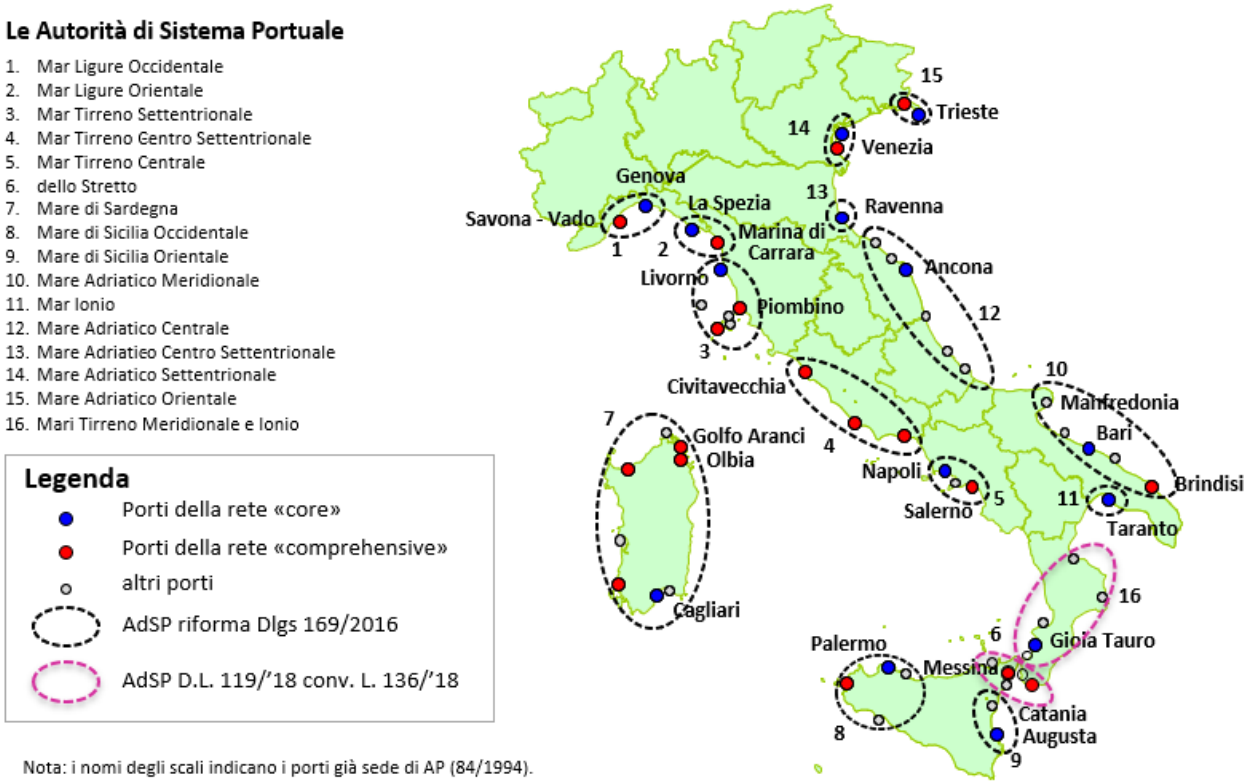
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti

Figura 111. Suddivisione del totale delle merci transitate nei porti – Anni 2006-2020



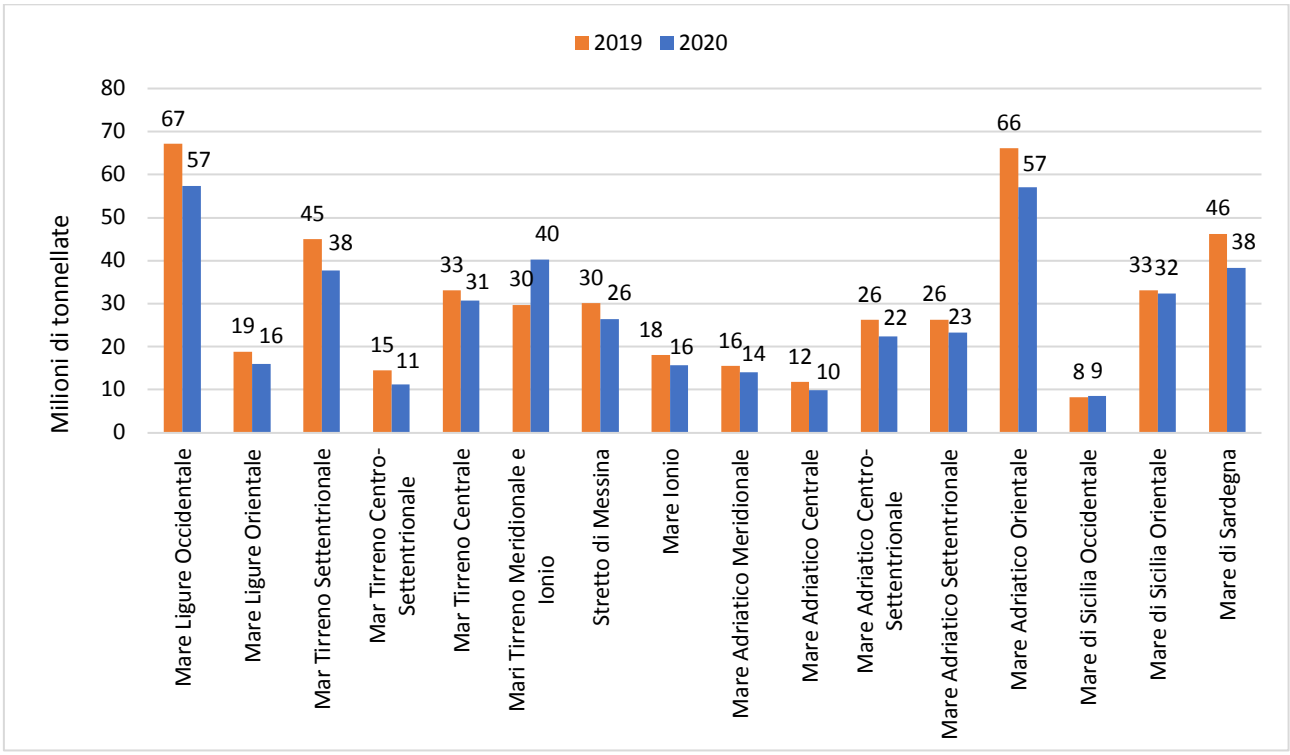
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti

Figura 112. Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP)



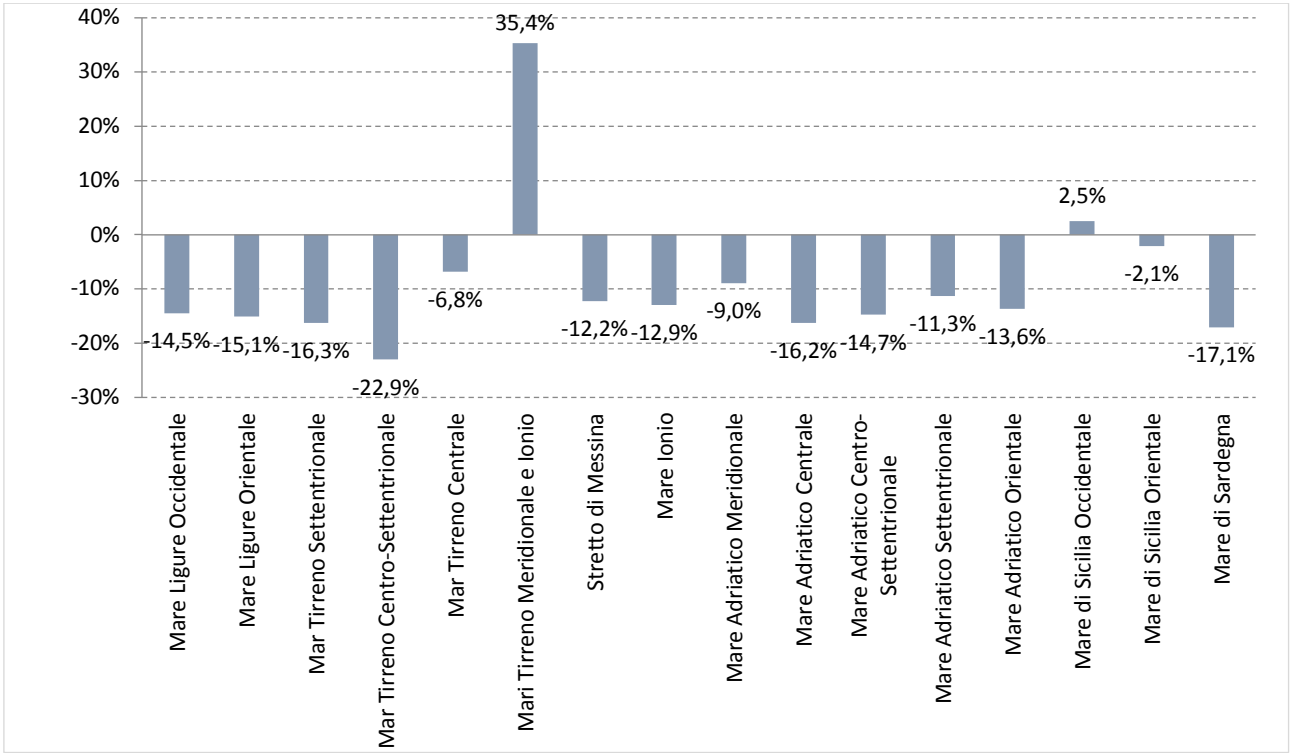
Fonte: MIMS

Figura 113. Merce movimentata nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020



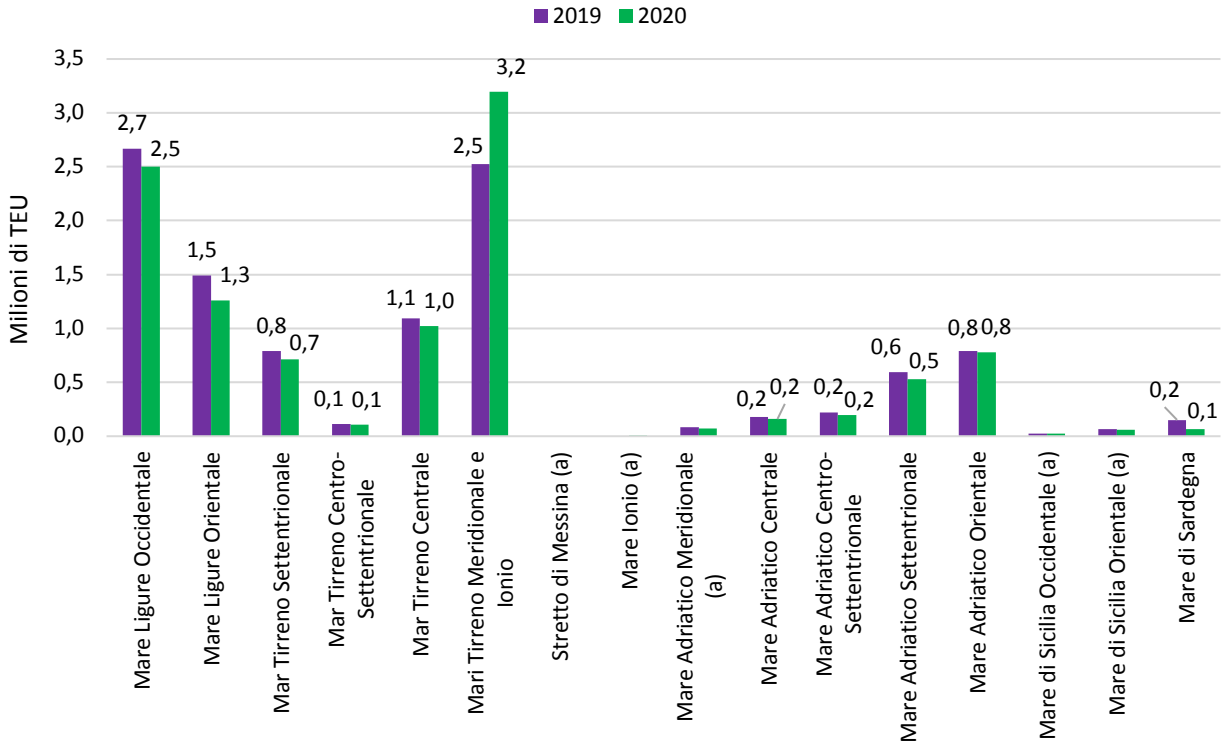
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti

Figura 114. Variazione del traffico merci nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020



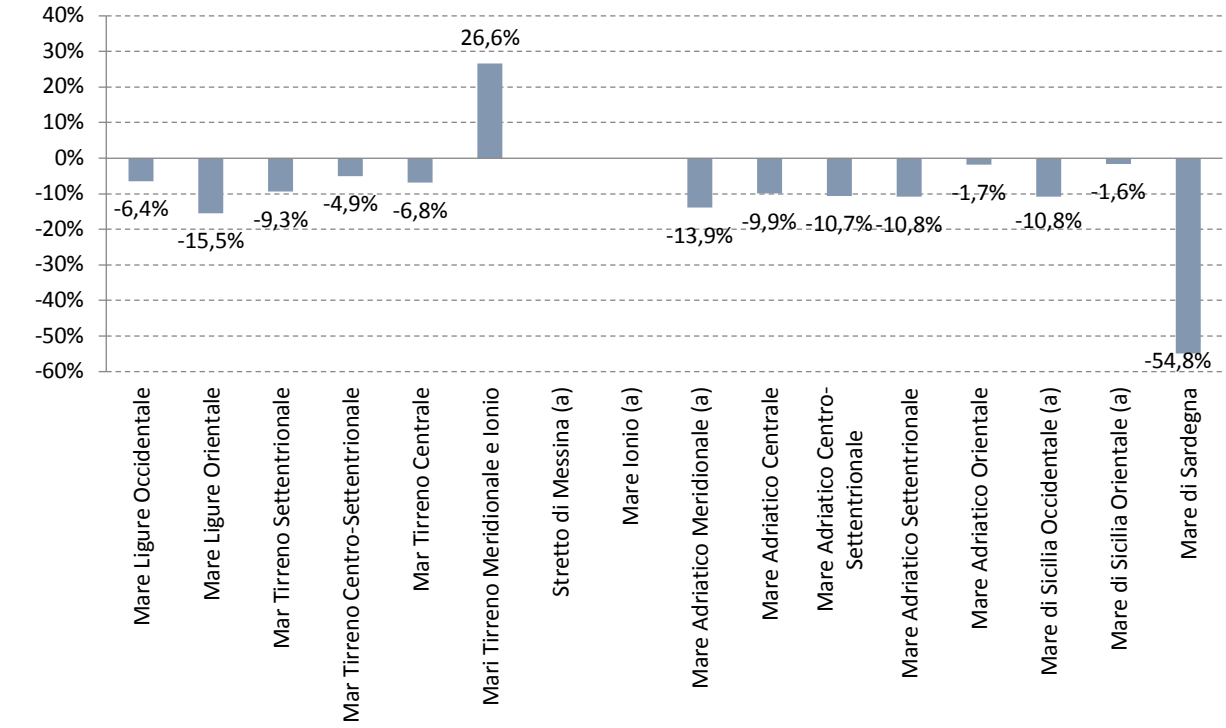
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti

Figura 115. *Container* movimentati nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020



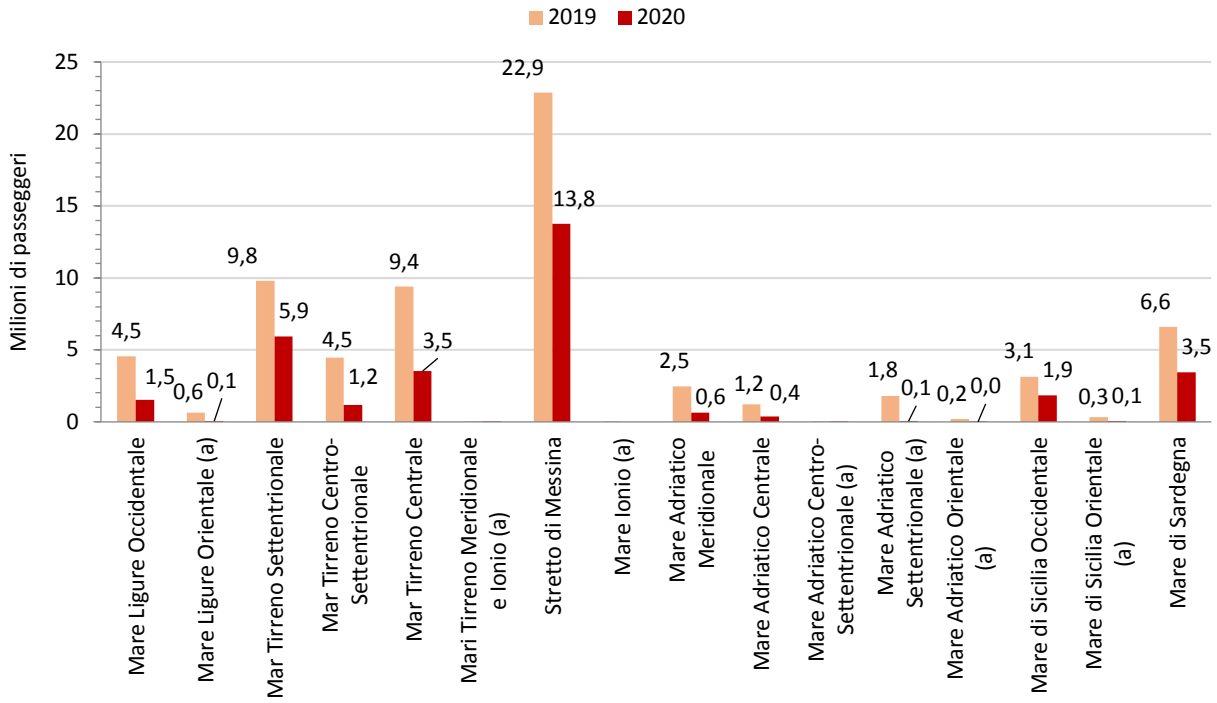
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti
(a) AdSP con meno di 100.000 TEU movimentati nel 2020

Figura 116. Variazione del traffico *container* nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020



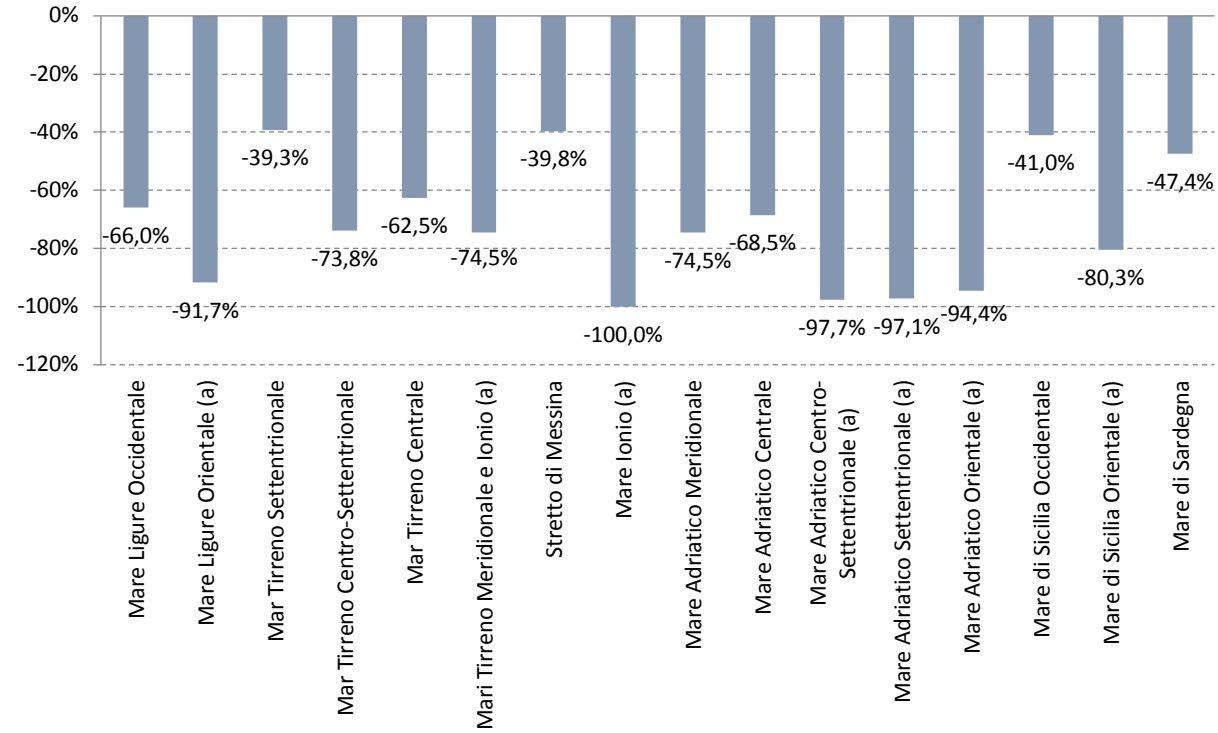
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti
(a) AdSP con meno di 100.000 TEU movimentati nel 2020

Figura 117. Movimenti di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020



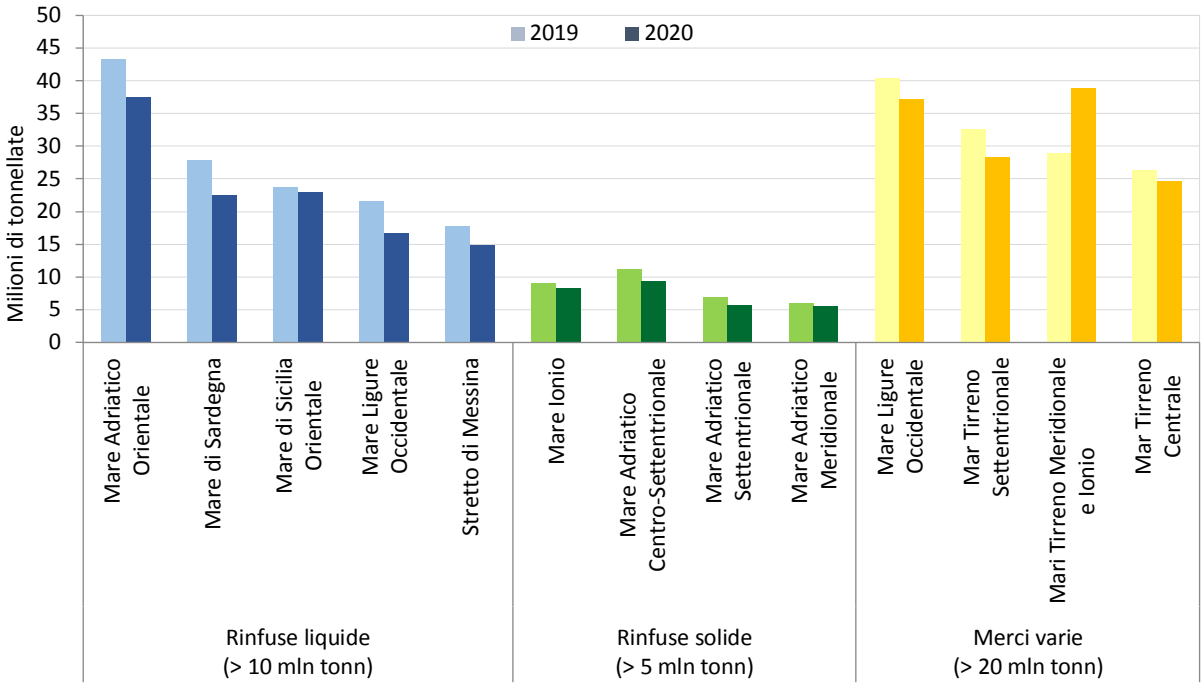
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti
(a) AdSP con meno di 100.000 pax transitati nel 2020

Figura 118. Variazione del traffico di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP – Anni 2019-2020



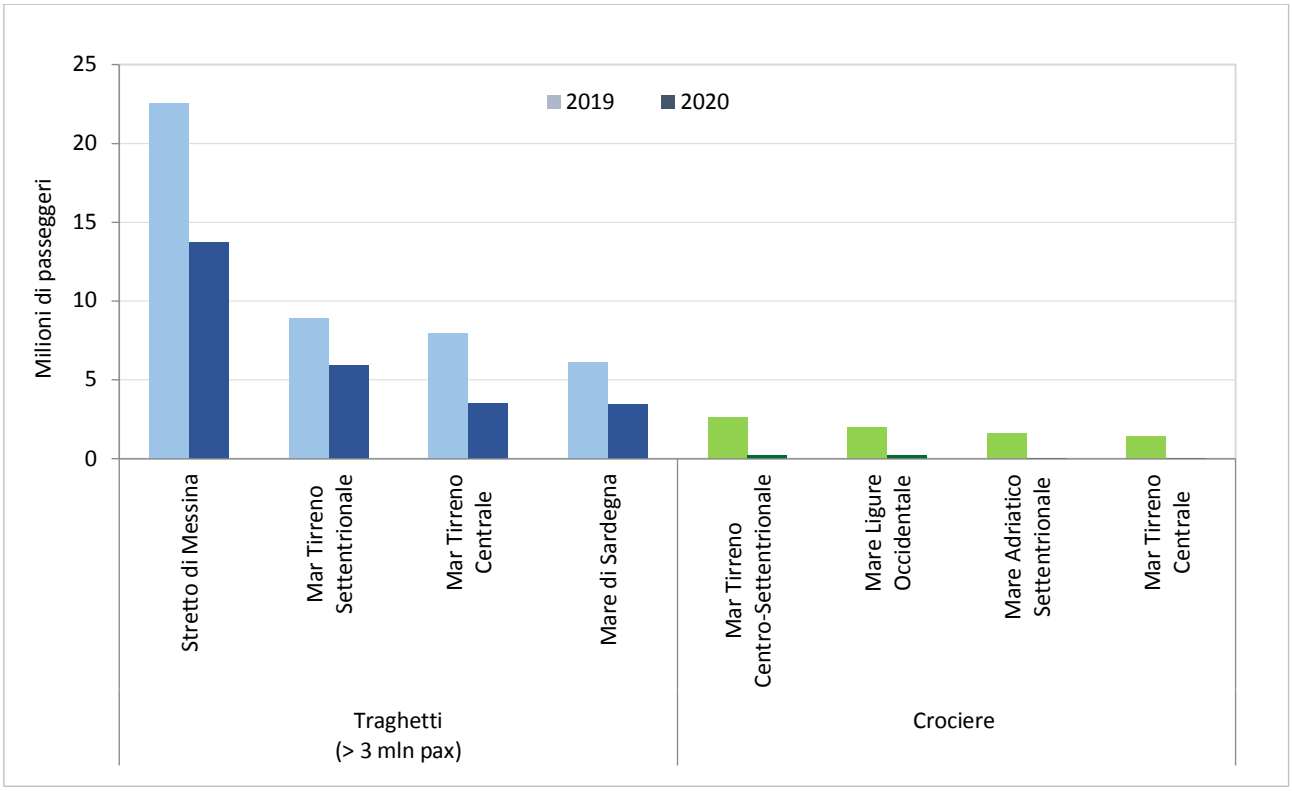
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti
(a) AdSP con meno di 100.000 pax transitati nel 2020

Figura 119. Classifica delle AdSP per tipologia di merci movimentate – Anni 2019-2020



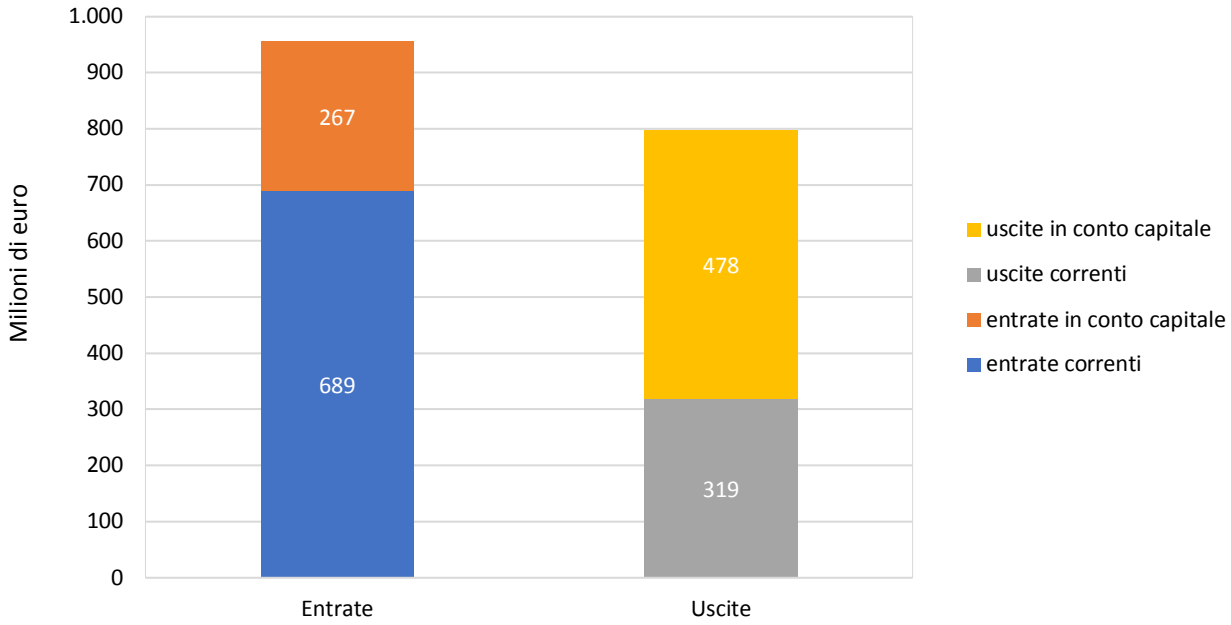
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti

Figura 120. Classifica delle AdSP per passeggeri – Anni 2019-2020



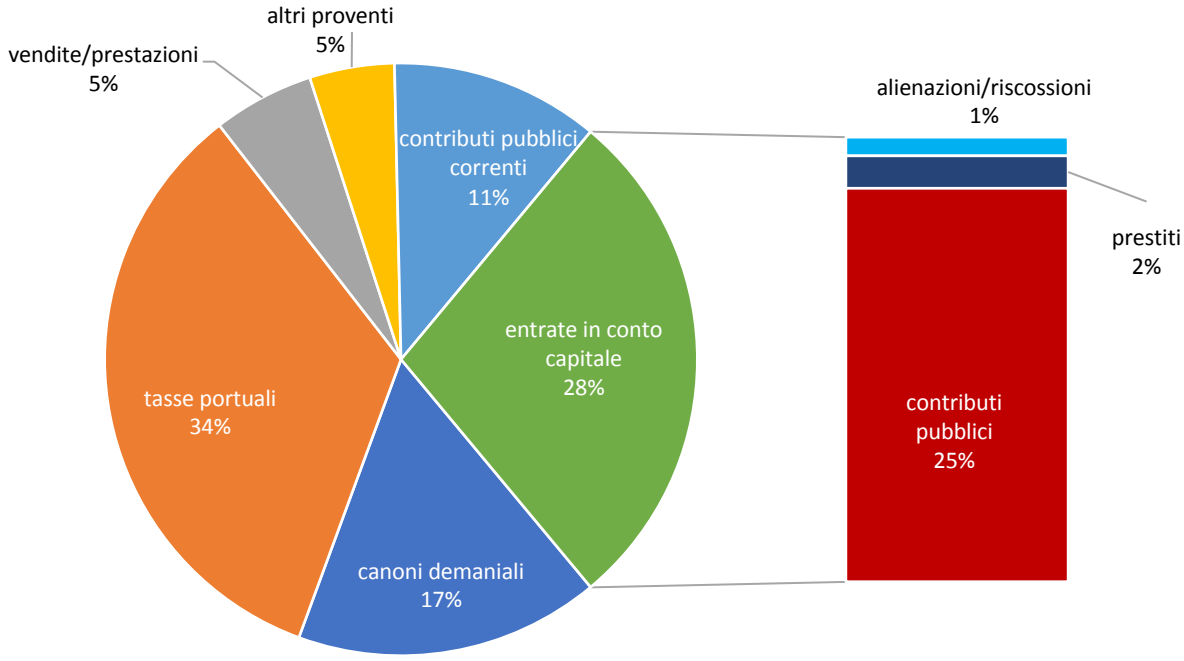
Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti

Figura 121. Rendiconto generale dell'attività delle AdSP – Anno 2018



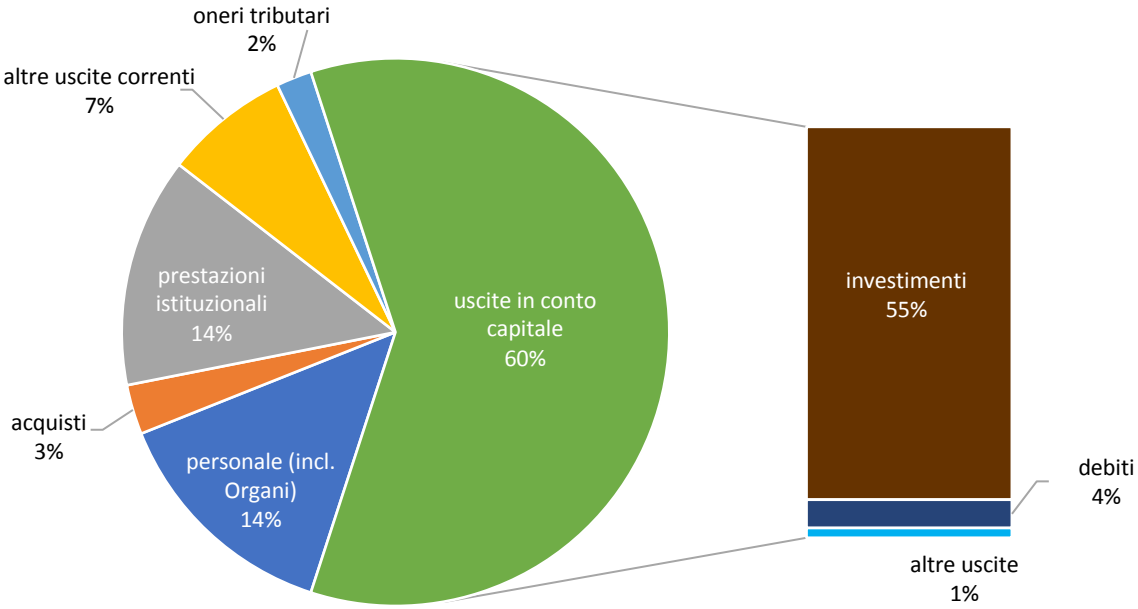
Fonte: elaborazione ART su dati MIT; MIT, 2020, *Relazione sull'attività delle Autorità di sistema Portuale 2018*

Figura 122. Ripartizione delle entrate totali delle AdSP – Anno 2018



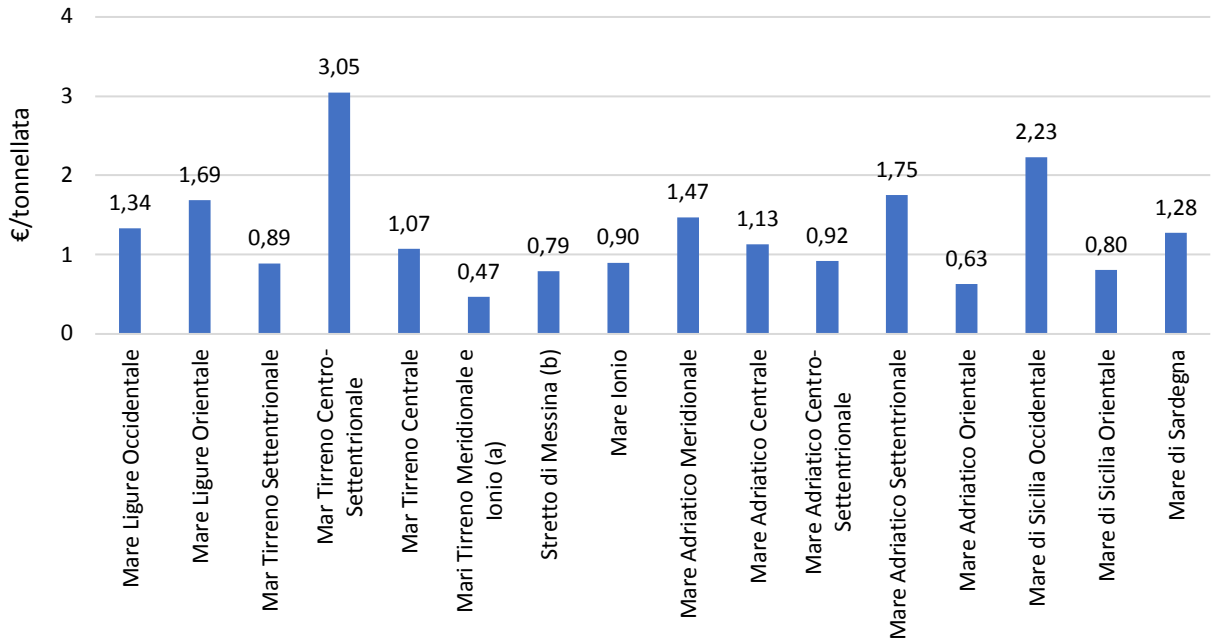
Fonte: elaborazione ART su dati MIT; MIT, 2020, *Relazione sull'attività delle Autorità di sistema Portuale 2018*

Figura 123. Ripartizione delle uscite totali delle AdSP – Anno 2018



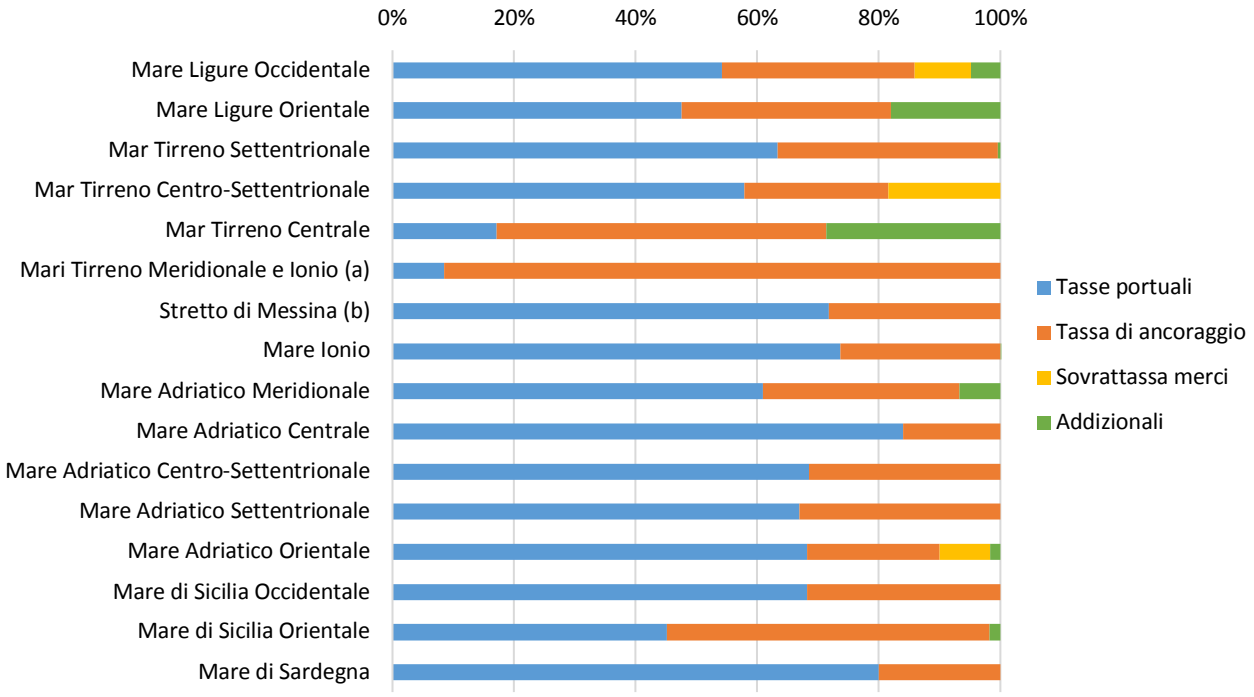
Fonte: elaborazione ART su dati MIT; MIT, 2020, *Relazione sull'attività delle Autorità di sistema Portuale 2018*

Figura 124. Rapporto fra entrate correnti proprie delle AdSP e quantità di merce movimentata – Anno 2018



Fonte: elaborazione ART su dati MIT; MIT, 2020, *Relazione sull'attività delle Autorità di sistema Portuale 2018*
(a) Dati riferiti solo allo scalo marittimo di Gioia Tauro
(b) Dati riferiti solo allo scalo marittimo di Messina

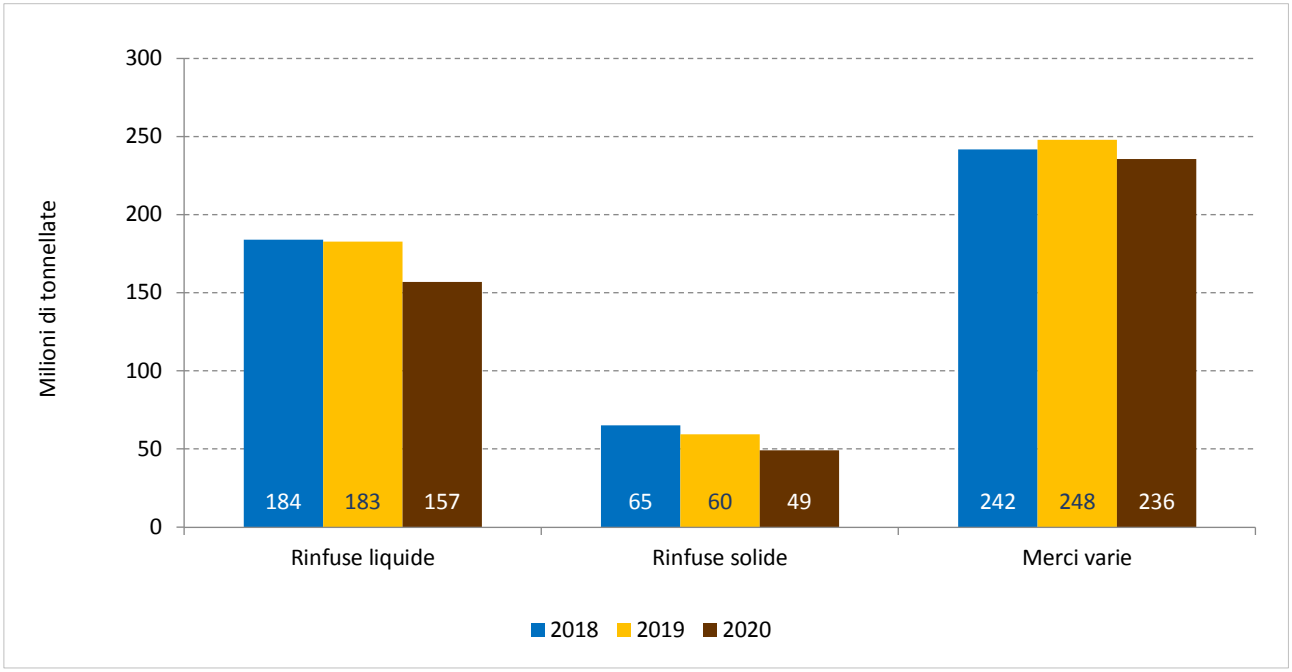
Figura 125. Composizione delle tasse riscosse dalle AdSP – Anno 2018



Fonte: elaborazione ART su dati MIT; MIT, 2020, Relazione sull'attività delle Autorità di sistema Portuale 2018
(a) Dati riferiti solo allo scalo marittimo di Gioia Tauro
(b) Dati riferiti solo allo scalo marittimo di Messina

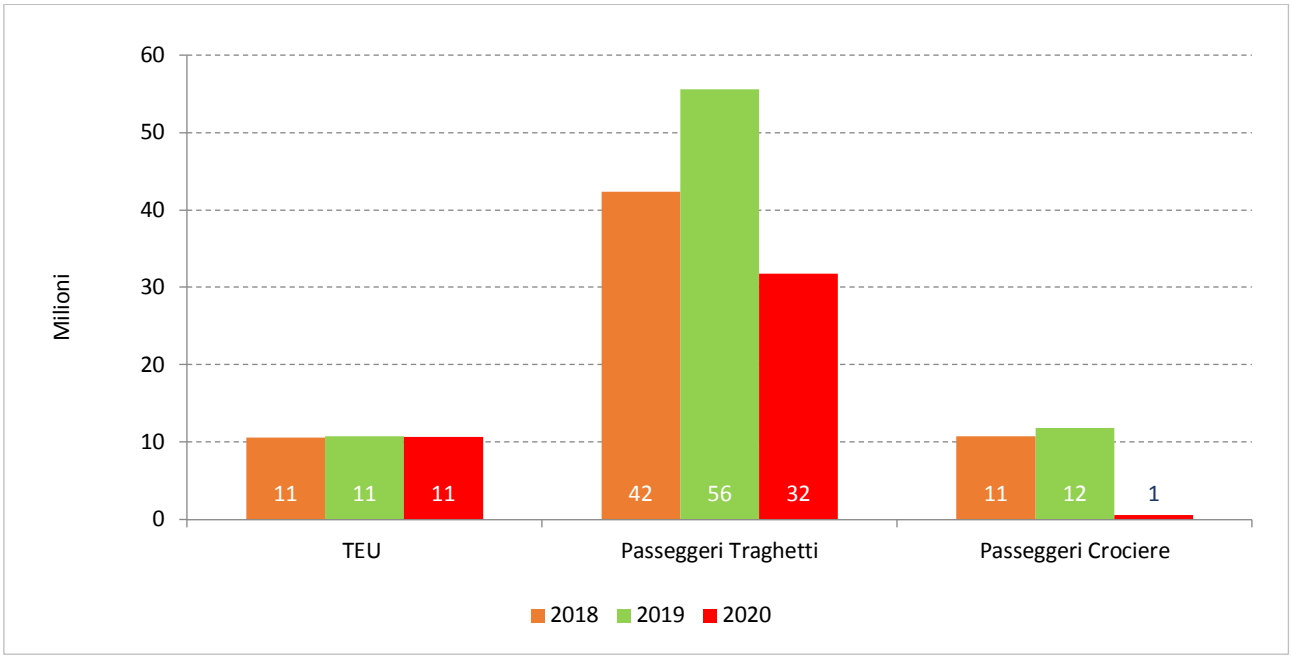
Gli effetti della pandemia sull'evoluzione del traffico ferroviario

Figura 126. Traffico marittimo nei porti gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia – Anni 2018-2020 (1/2)



Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti

Figura 127. Traffico marittimo nei porti gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia – Anni 2018-2020 (2/2)

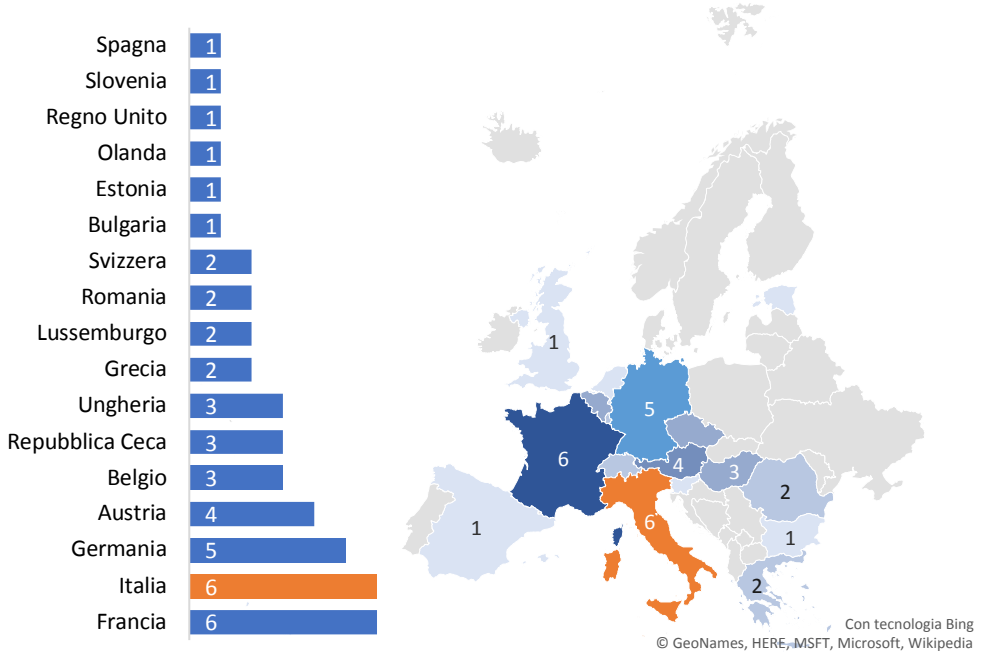


Fonte: elaborazione ART su dati Assoporti

6. GLI INTERPORTI E LA LOGISTICA DELLE MERCI

6.1 La situazione europea

Figura 128. Numero membri UIRR – Anno 2018

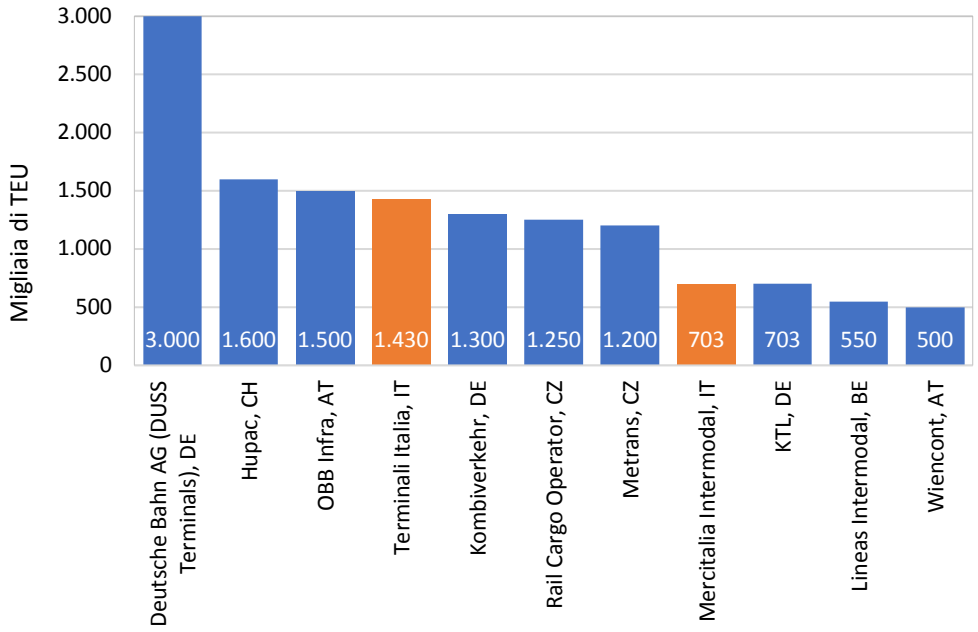


Italia, Francia e Germania sono i Paesi europei con il maggior numero di membri UIRR.

Le 6 imprese italiane sono: Alpe Adria S.p.A., Ambrogio S.p.A., Interporto Bologna S.p.A., Lugo Terminal S.p.A., Mercitalia Intermodal S.p.A. e Terminali Italia S.r.l..

Fonte: elaborazione ART su dati UIRR; UIRR, 2021, *UIRR report 2020-21*

Figura 129. Membri UIRR con numero di consegne maggiori di 500 mila TEU – Anno 2018

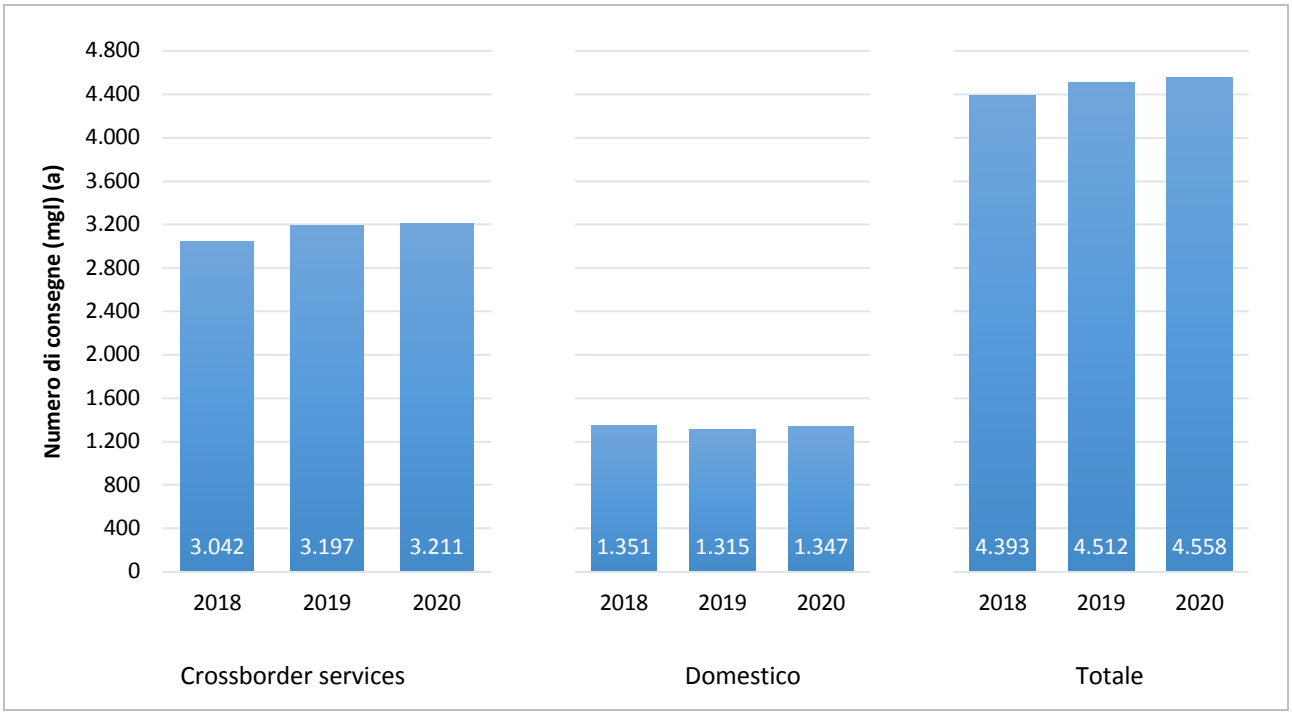


I membri UIRR hanno registrato volumi di traffico che vanno da un minimo di 13 mila a 3 milioni di TEU, (valore medio 456 mila TEU).Tali valori non comprendono n. 4 imprese (in quanto non hanno indicato/aggiornato il dato al 2020 e/o l'informazione non è stata fornita in TEU).

Terminali Italia S.r.l. e Mercitalia Intermodal S.p.A. rientrano tra le aziende con numero di consegne superiori a 500 mila TEU.

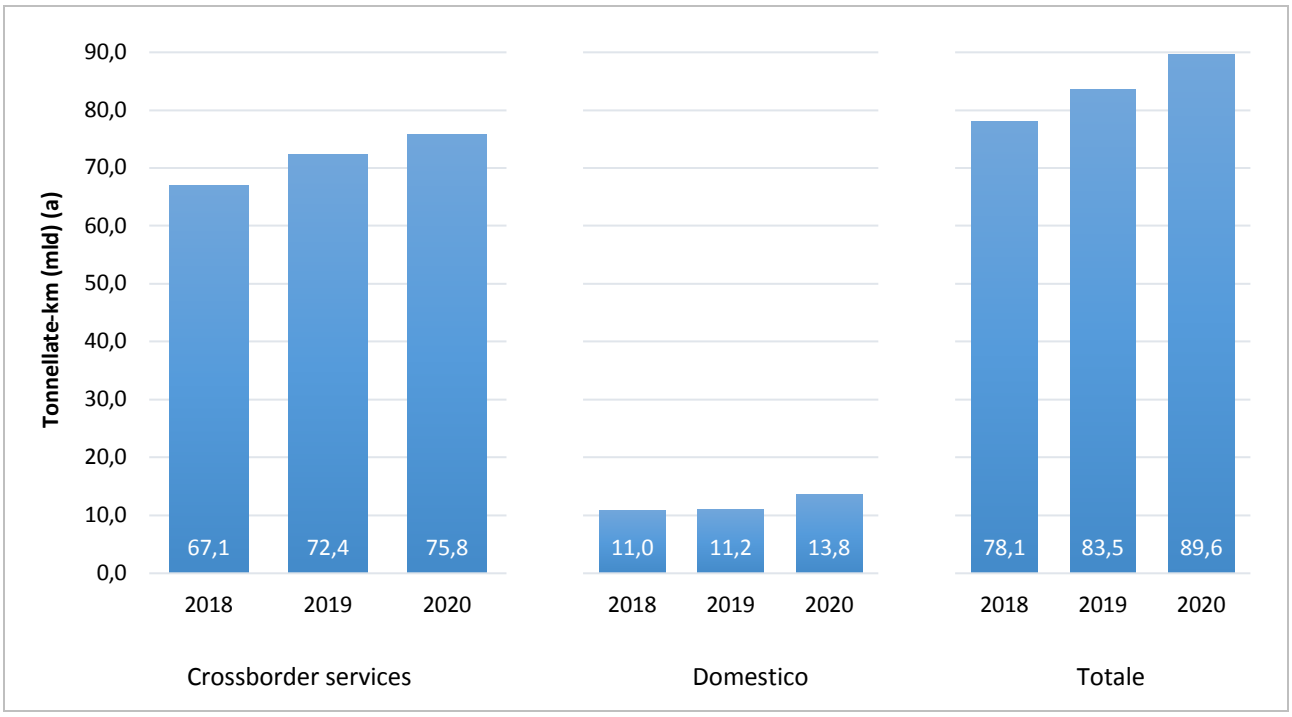
Fonte: elaborazione ART su dati UIRR; UIRR, 2021, *UIRR report 2020-21*

Figura 130. Numero di consegne del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2020



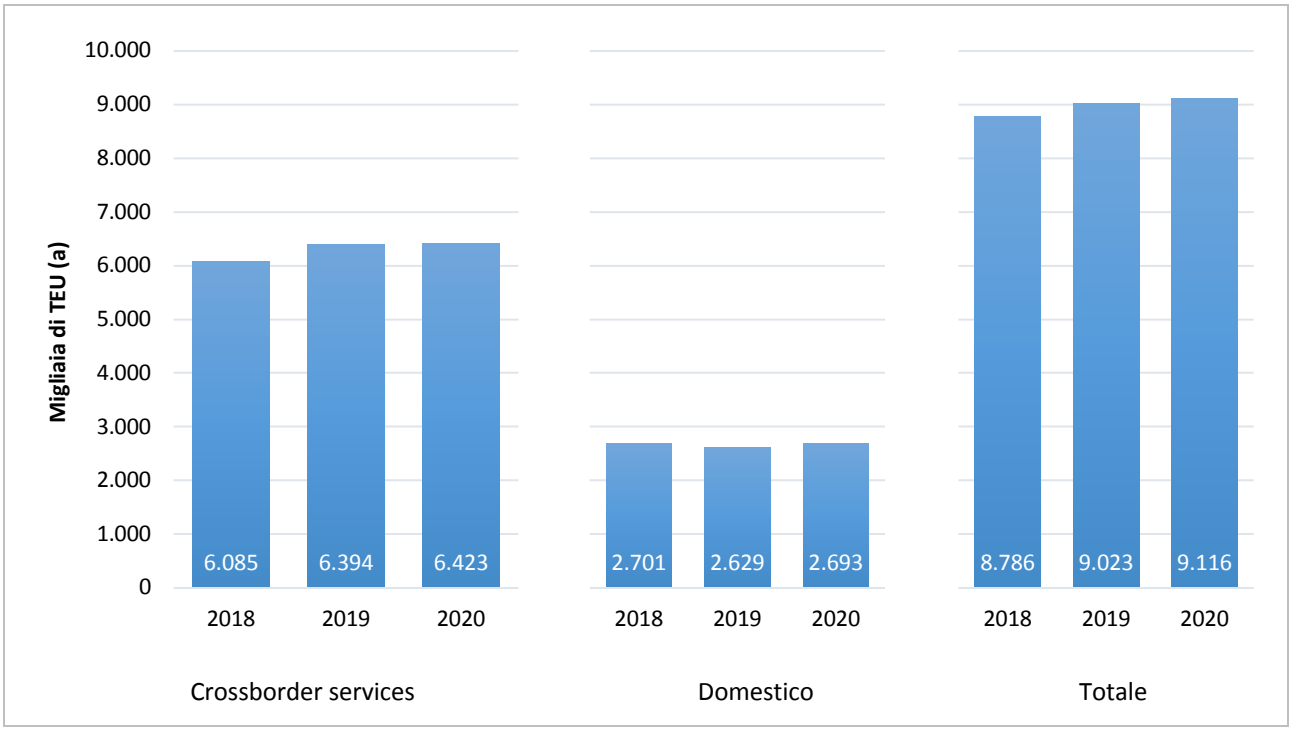
Fonte: UIRR, *UIRR report* vari anni
(a) I dati si riferiscono ai membri UIRR

Figura 131. Tonnellate-km del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2019



Fonte: UIRR, *UIRR report* vari anni
(a) I dati si riferiscono ai membri UIRR

Figura 132. Numero di TEU del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2020



Fonte: UIRR, *UIRR report* vari anni
(a) I dati si riferiscono ai membri UIRR

Tabella 36. Trasporto combinato in Europa – Variazione percentuale 2020/2019

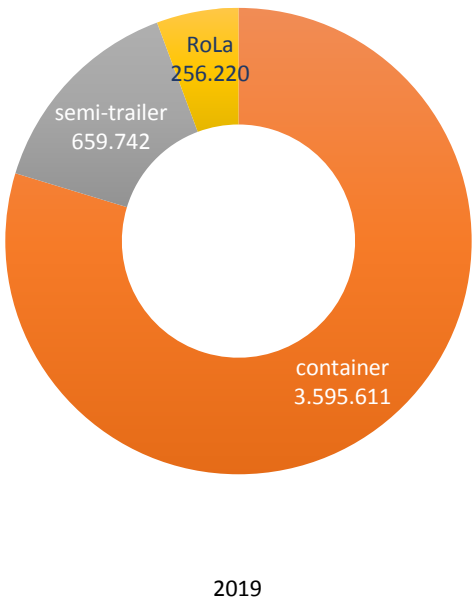
Indicatori tecnico/economici TC (a)		% di variazione 2020/2019
Crescita del numero complessivo di consegne dal 2019 al 2020		+1,02%
TC – Crossborder services		
	Numero di consegne	+0,45%
	TC in tonn-km	+4,79%
	Distanza media percorsa	+4,08%
	TC via RoLa (b)	-28,82%
TC – Domestico		
	Numero di consegne	+2,44%
	TC in tonn-km	+23,24%
	Distanza media percorsa	+14,09%
	TC via RoLa (b)	+4,17%

Il trasporto combinato (TC) in Europa ha registrato una crescita del +1,02 % nel numero di consegne dal 2019 al 2020, con un aumento sia nei servizi crossborder (+0,45%) sia in quelli domestici (+2,44%).

In termini di tonn-km il TC è cresciuto nel periodo considerato del +23,24% nei servizi domestici, mentre più contenuto è stato nei servizi crossborder (+4,79%).

Fonte: UIRR, 2021, *UIRR report 2020-21*
(a) I dati si riferiscono ai membri UIRR
(b) RoLa (acronimo del termine tedesco *Rollende Landstrasse*), più noto con il termine autostrada viaggiante, è una forma di trasporto combinato accompagnato (TCA) su rotaia, ossia un treno sul quale possono essere caricate unità di trasporto stradale intere (motrice + rimorchio)

Figura 133. Caratteristiche TC: composizione delle consegne in termini di tipologia di trasporto – Anni 2019-2020

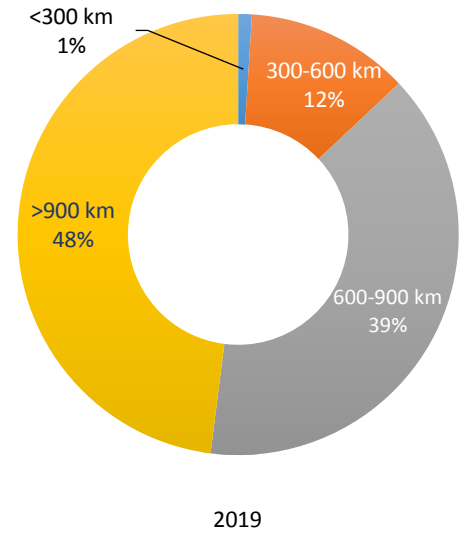


Le consegne nel 2020 sono state in aumento rispetto al 2019 con riferimento all'uso di container (oltre 3,65 milioni) e della modalità semi-trailer (circa 683,3 mila). Nel 2019 si erano registrate per le stesse modalità, infatti, un numero di consegne pari rispettivamente a quasi 3,59 milioni e circa 659,7 mila.

Le consegne via RoLa, invece, sono complessivamente diminuite passando da oltre 256,2 mila (dato 2019) a meno di 220,6 mila nel 2020.

Fonte: elaborazione ART su dati UIRR; UIRR, 2021, *UIRR report 2020-21*

Figura 134. Caratteristiche TC: composizione delle consegne in termini di distanza media – Anni 2019-2020

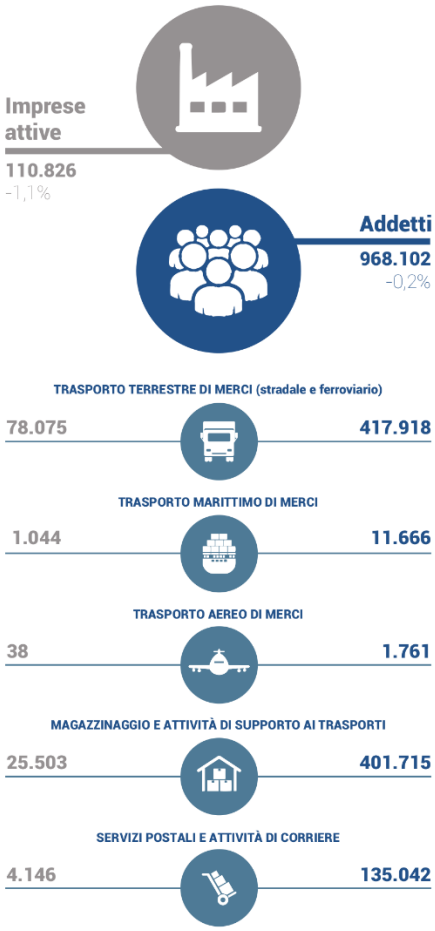


Nel 2020 il TC per distanze minori di 300 km è stato dell'1% (stessa percentuale nel 2019) e del 13% (12% nel 2019) per percorrenze comprese tra i 300 ed i 600 km. Oltre i 600 ed inferiori ai 900 km, per il trasporto combinato è stato registrato il 36% (39% nel 2019), raggiungendo la percentuale del 50% per distanze medie maggiori di 900 km (48% nel 2019).

Fonte: elaborazione ART su dati UIRR; UIRR, 2021, *UIRR report 2020-21*

6.2 La situazione italiana

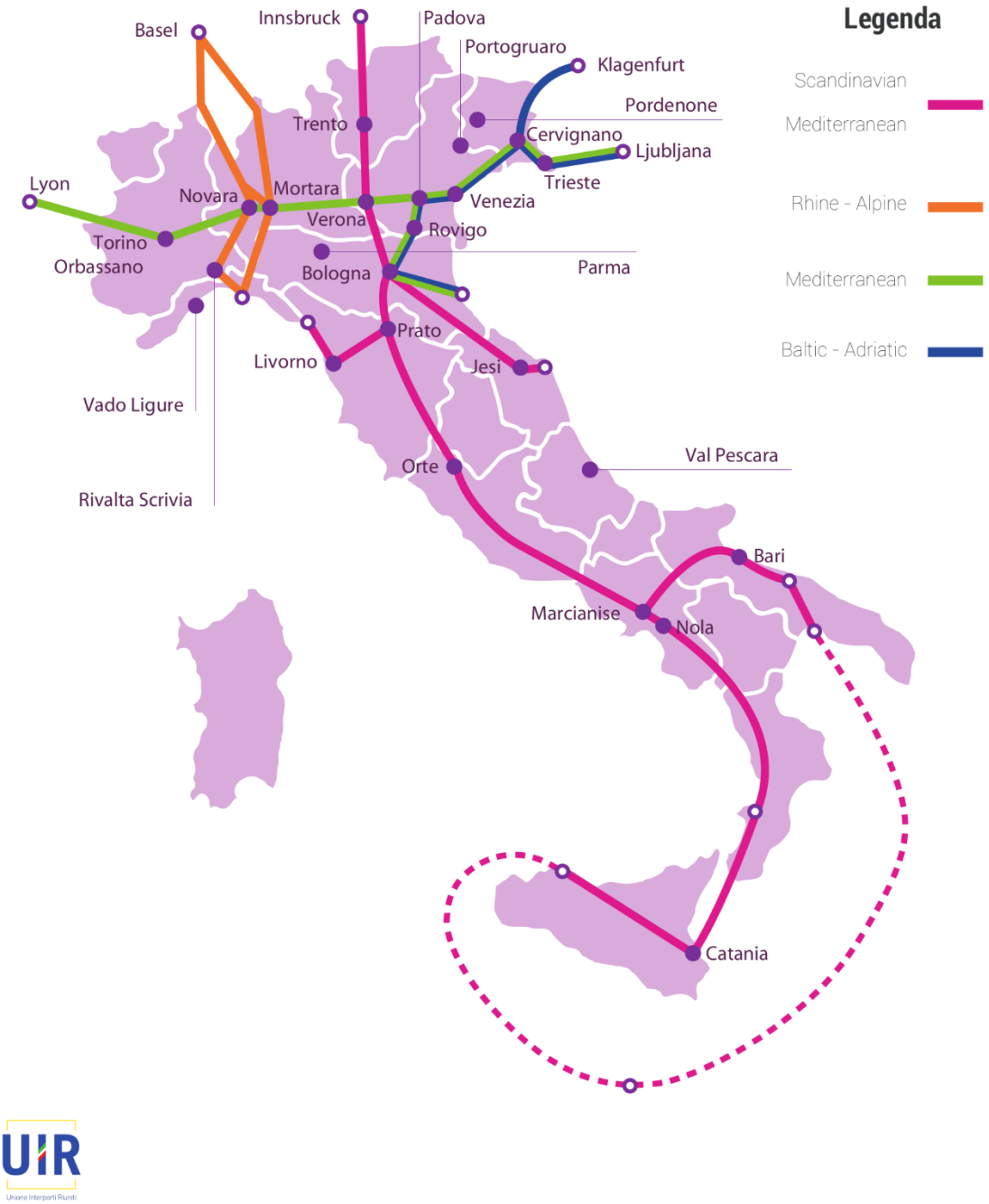
Figura 135. Numero di imprese e addetti nella logistica in Italia – Anno 2020



srm

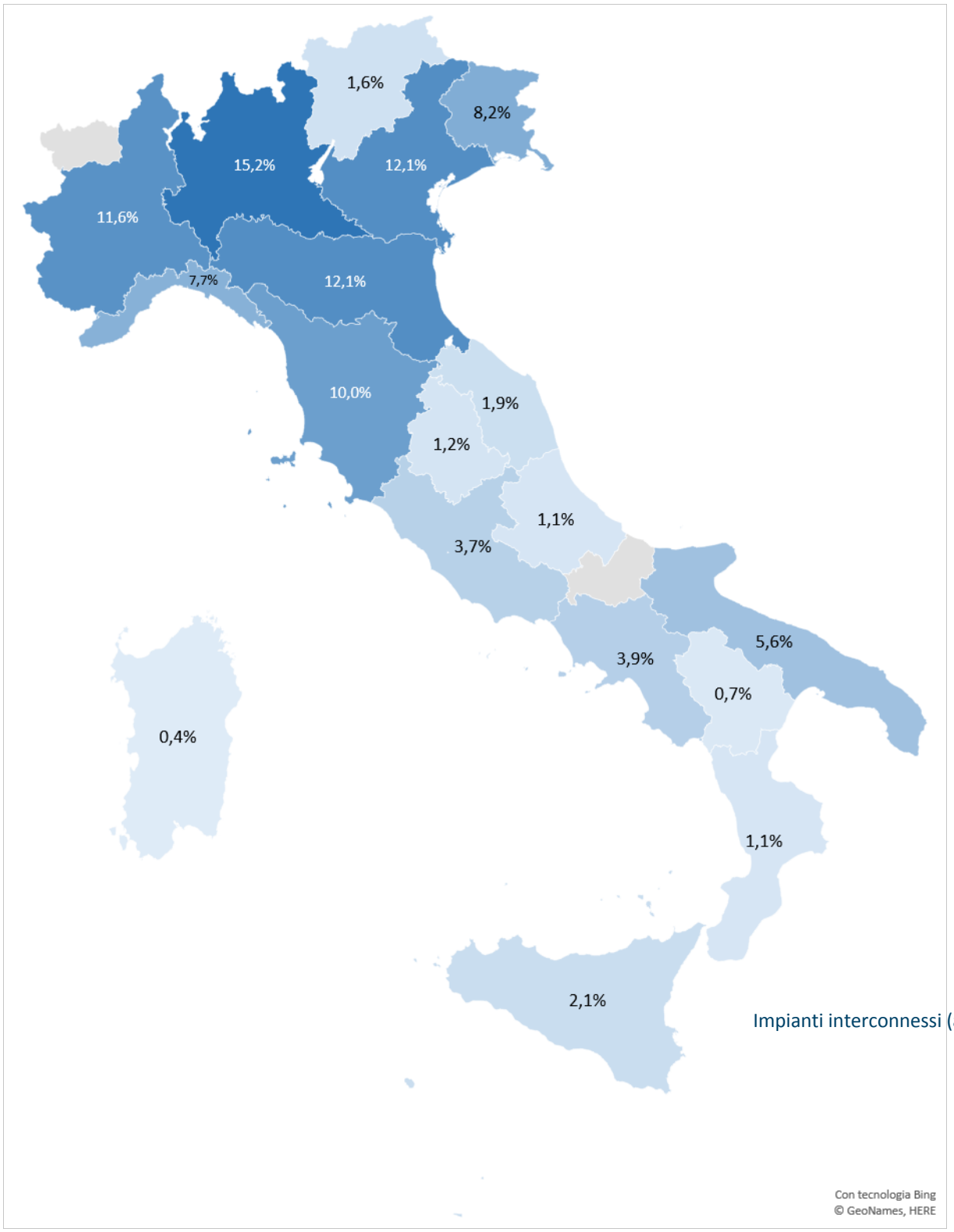
Fonte: Confetra, 2021, Almanacco della logistica 2021

Figura 136. La rete degli interporti e corridoi TEN-T – Anno 2020



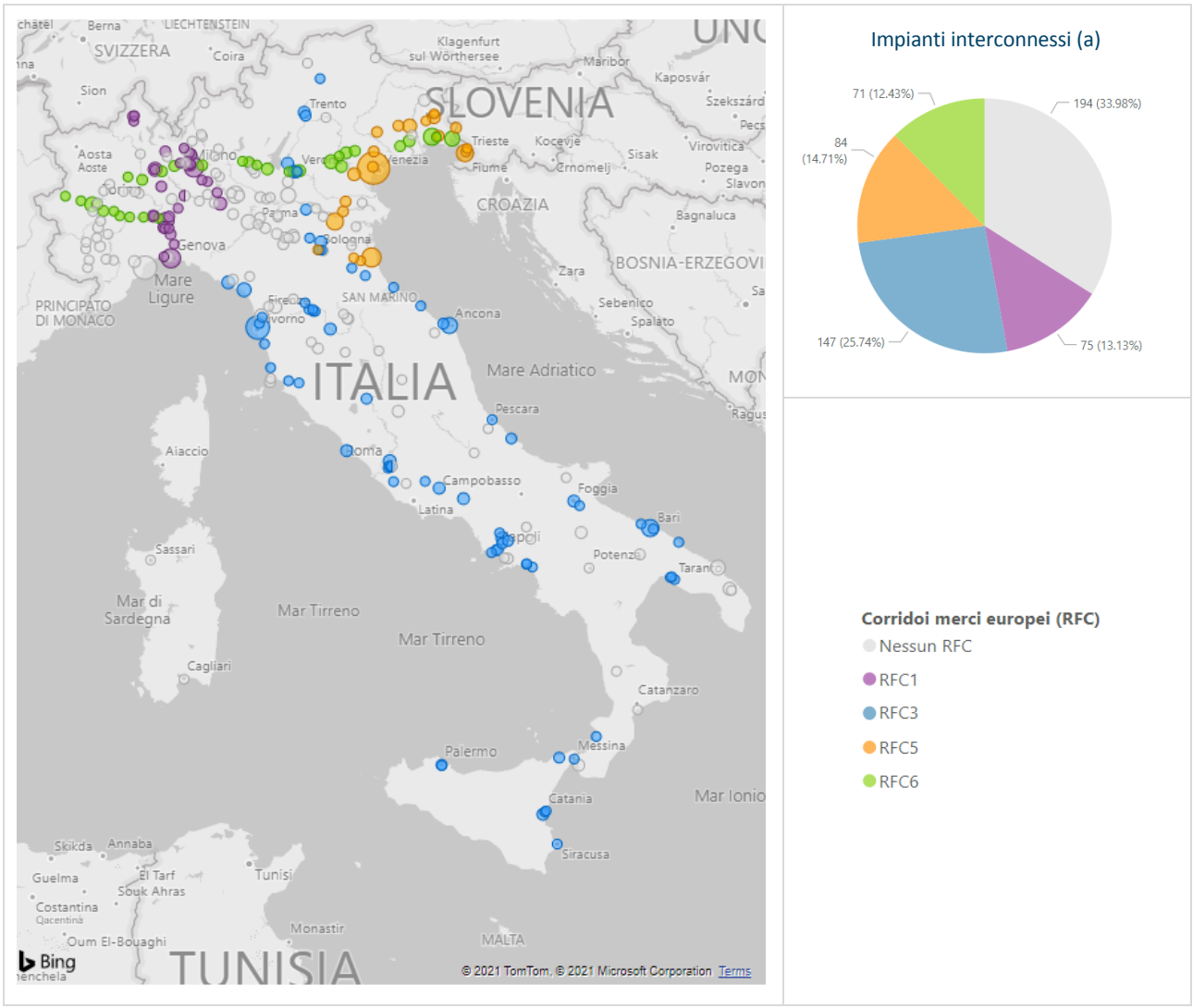
Fonte: Confetra, 2021, Almanacco della logistica 2021

Figura 137. Distribuzione geografica degli impianti interconnessi – Anno 2020



Fonte: ART su dati delle Imprese
(a)I dati si riferiscono agli impianti interconnessi e includono anche gli impianti direttamente gestiti da RFI (escluse le stazioni passeggeri); per impianto interconnesso si intende, ai sensi della del. ART 130/2019 misura 2(e), quell'impianto ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, interconnesso direttamente o indirettamente all'infrastruttura ferroviaria mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss)

Figura 138. Afferenza degli impianti interconnessi ai corridoi merci europei – Anno 2021

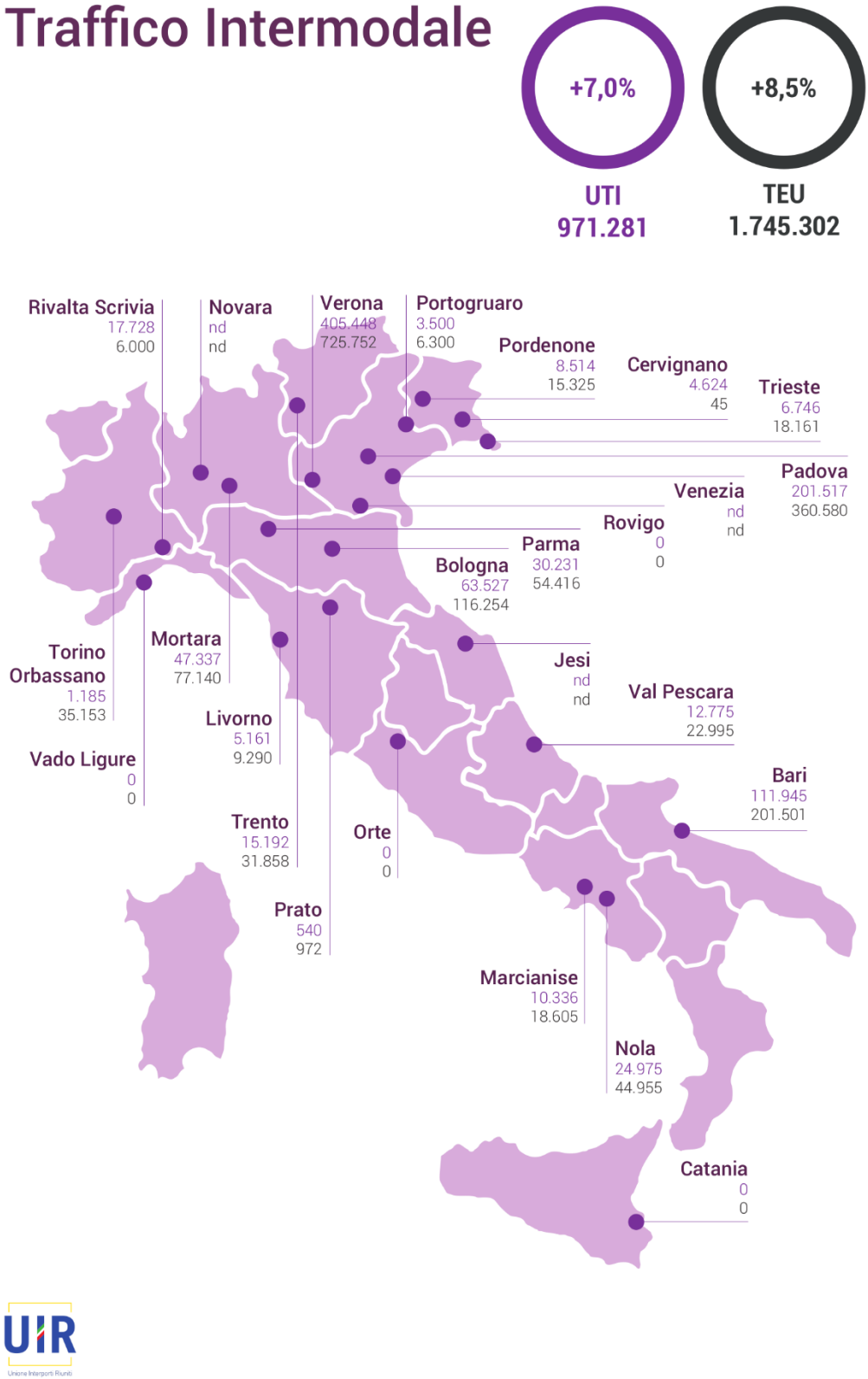


Fonte: ART su dati delle Imprese
(a) I dati si riferiscono agli impianti interconnessi e includono anche gli impianti direttamente gestiti da RFI (escluse le stazioni passeggeri)

Figura 139. Treni movimentati negli interporti e tasso di variazione – Anno 2020; variazione 2020/2019

Fonte: Confetra, 2021, Almanacco della logistica 2021

Figura 140. Traffico intermodale negli interporti e tasso di variazione – Anno 2020; variazione 2020/2019

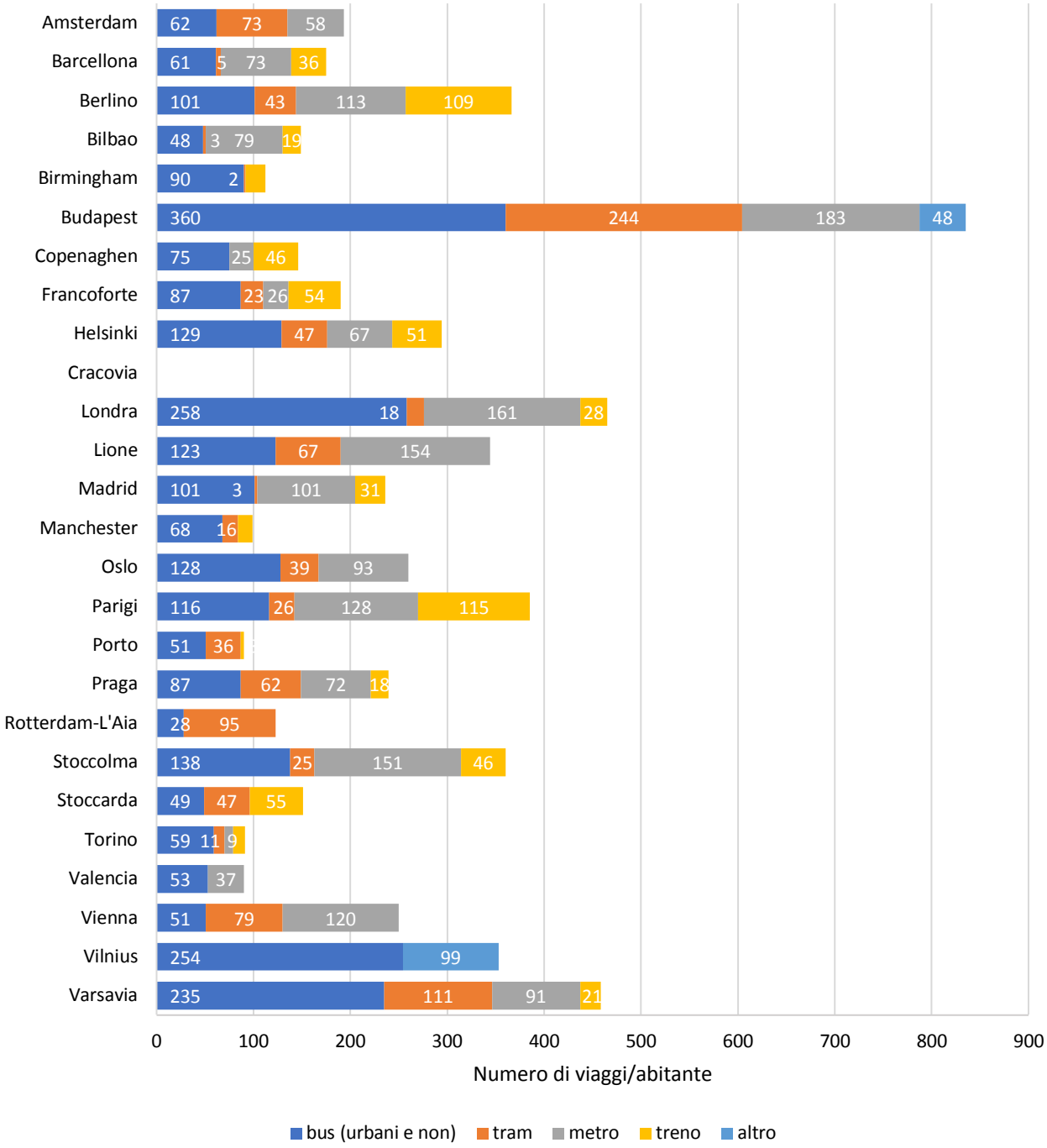


Fonte: Confetra, 2021, Almanacco della logistica 2021

7. I SERVIZI DI TPL DI LINEA E NON DI LINEA

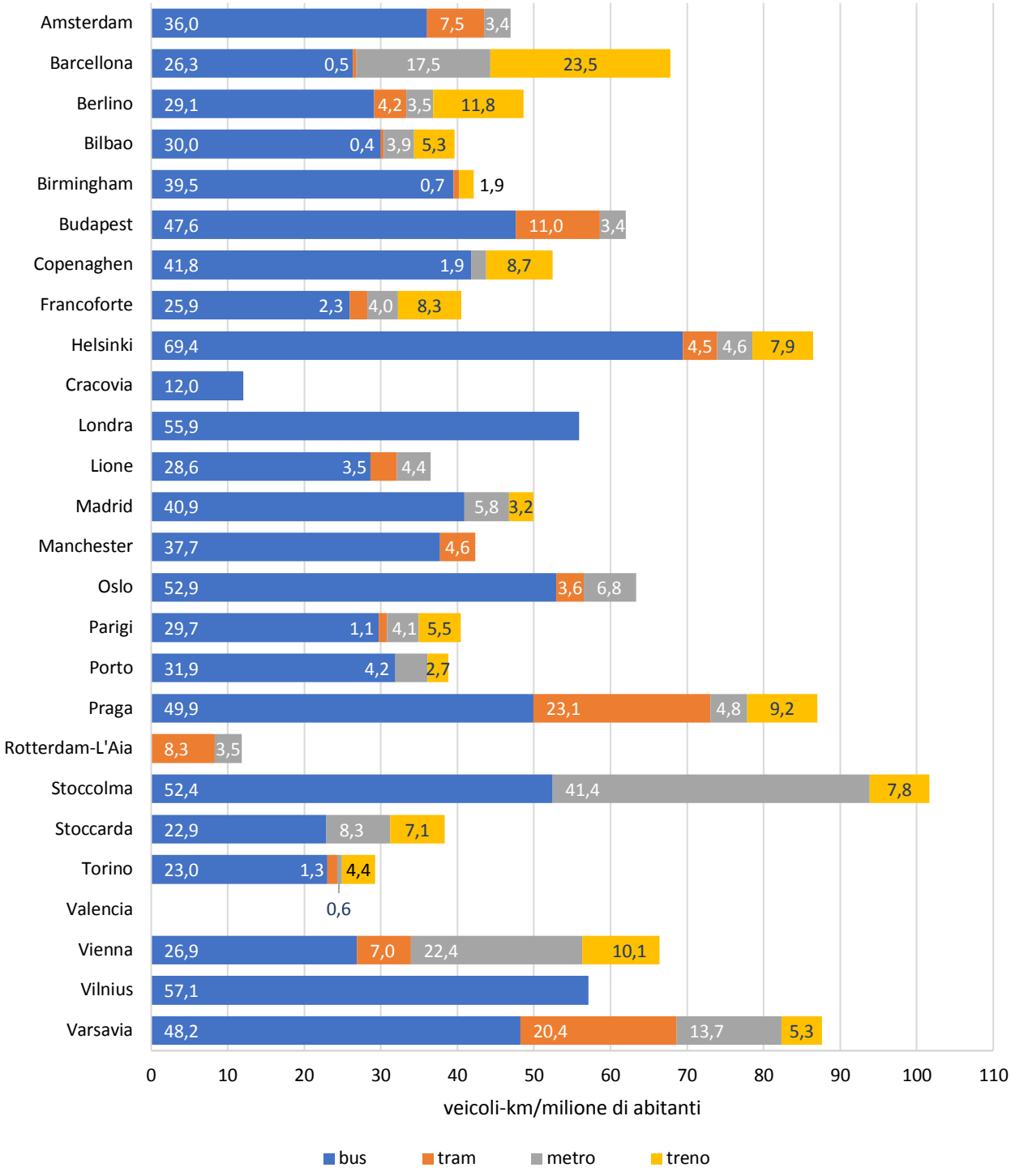
7.1 La situazione europea

Figura 141. Domanda di trasporto pubblico locale in alcune città europee – Anno 2018



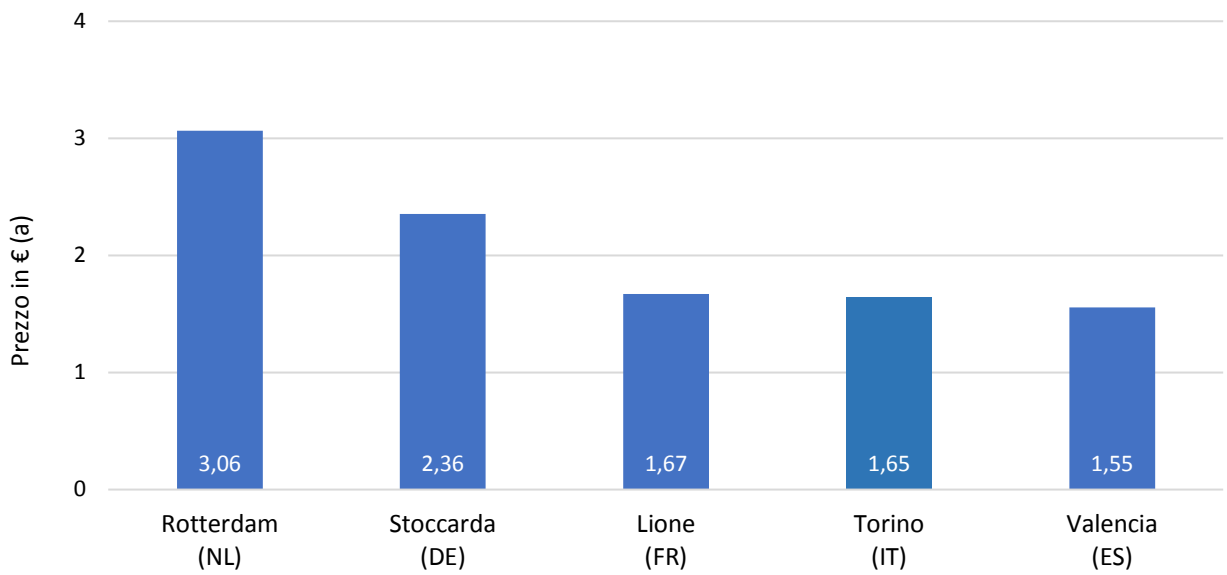
Fonte: EMTA, 2020, Barometer 2018

Figura 142. Offerta di trasporto pubblico locale in alcune città europee – Anno 2018



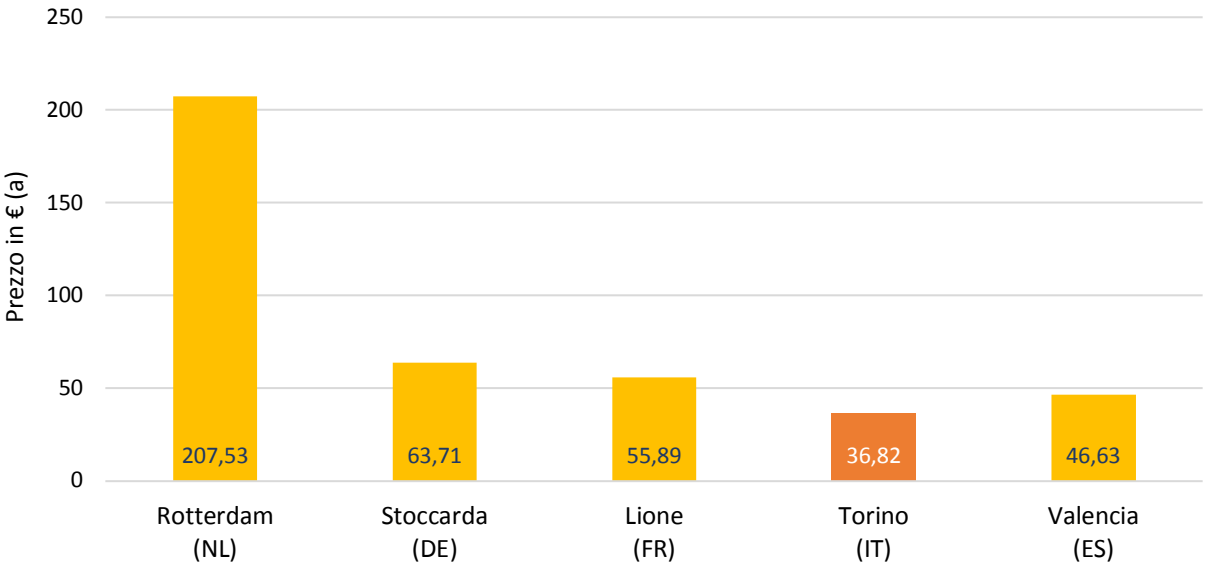
Fonte: EMTA, 2020, Barometer 2018

Figura 143. Prezzo del biglietto urbano di corsa singola in alcune città europee comparabili per numero di residenti – Anno 2018



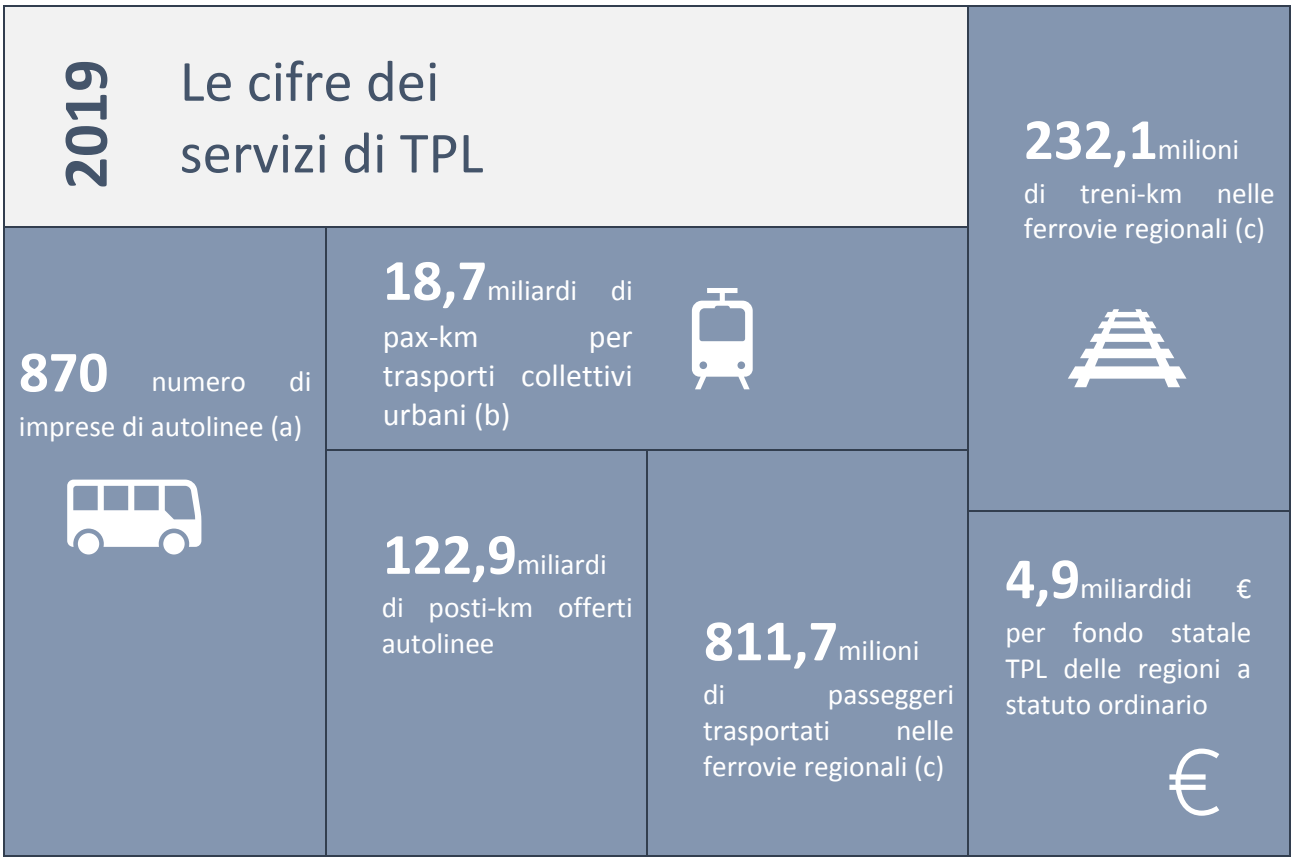
Fonte: elaborazione ART su dati EMTA; EMTA, 2020 *Barometer 2018*
(a) Solo città dove la moneta ufficiale è l'euro; i prezzi effettivi sono stati parificati attraverso l'indice Eurostat PPP

Figura 144. Prezzo dell'abbonamento mensile urbano in alcune città europee comparabili per numero di residenti – Anno 2018



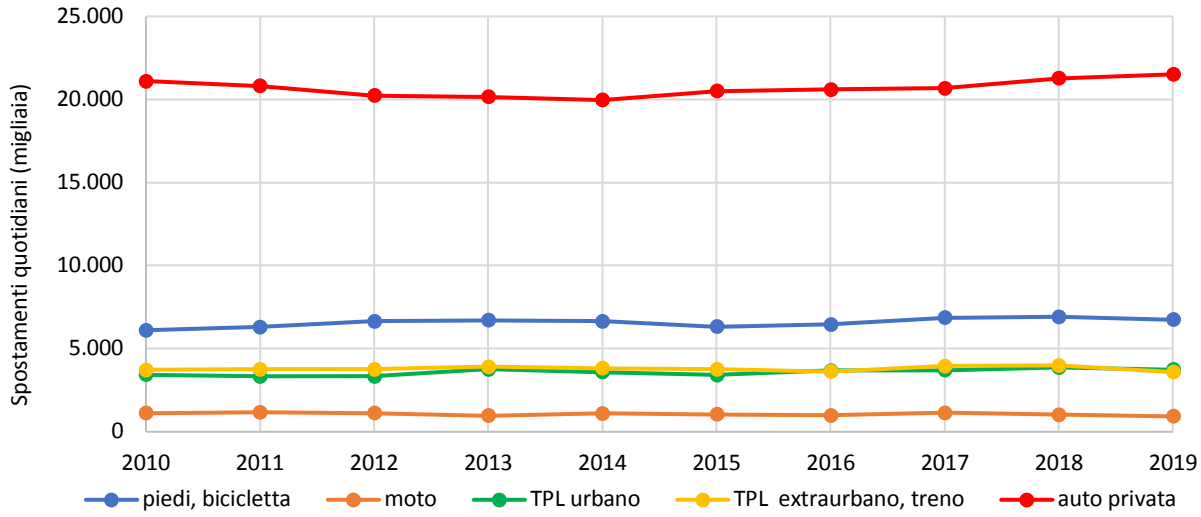
Fonte: elaborazione ART su dati EMTA, EMTA, 2020, *Barometer 2018*
(a) Solo città dove la moneta ufficiale è l'euro; i prezzi effettivi sono stati parificati attraverso l'indice Eurostat PPP

7.2 La situazione italiana



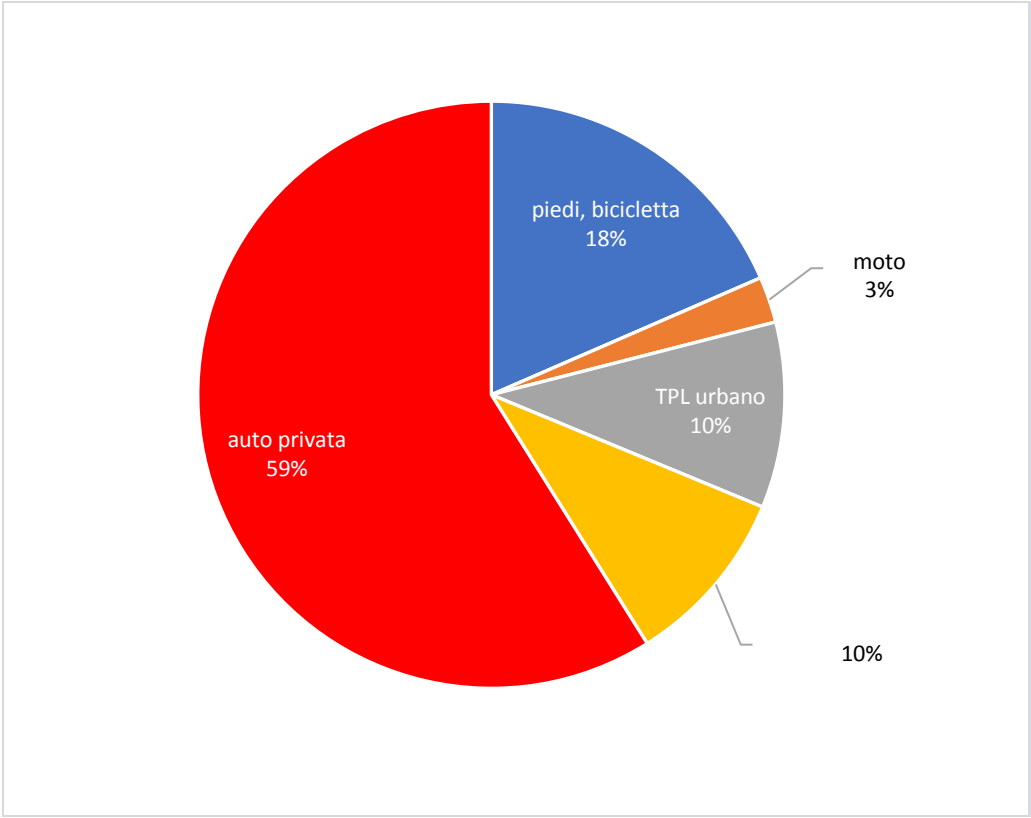
Fonte: MIT, 2020, *Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*
(a) Dato (non definitivo) relativo al 2018
(b) Modalità di trasporto: Filovie e autobus, tranvie, metropolitane e funicolari
(c) Elaborazione ART su dati delle Imprese; dati non definitivi e includono le reti isolate

Figura 145. Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro – Anni 2019-2020



Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT

Figura 146. Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro – Anno 2019



Globalmente, non si riscontrano differenze apprezzabili rispetto al 2018, tuttavia i diversi settori registrano le seguenti variazioni:

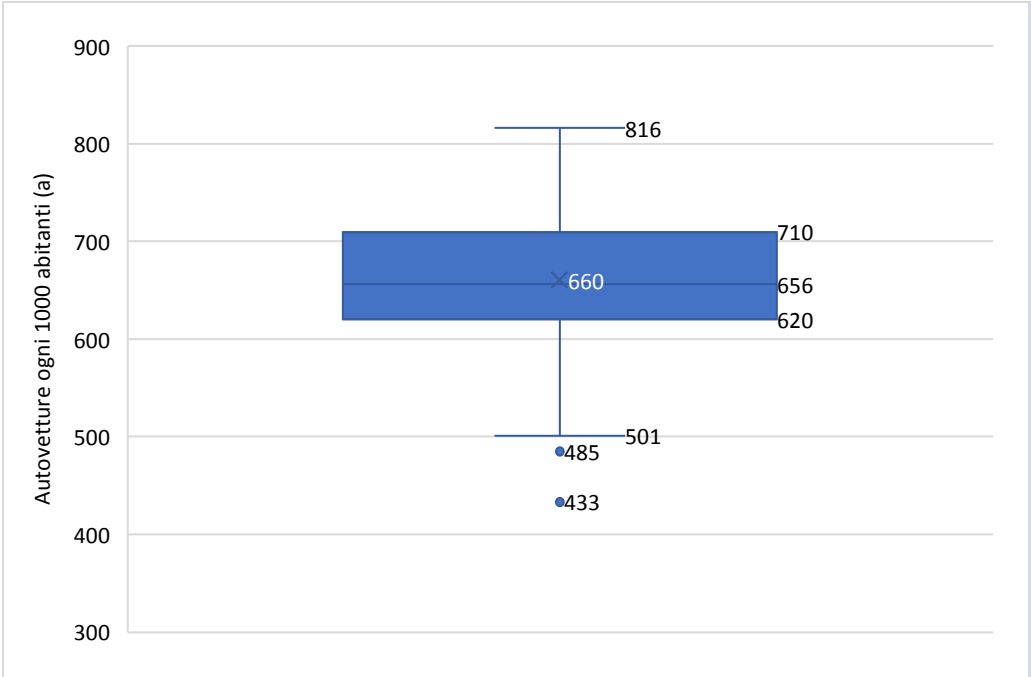
auto: +1,1%
piedi, bici: -2,5%
moto: -9,8%
TPL urbano: -3,5%
TPL extra-urbano: -10%.

Analoghi risultati si ottengono per il 2019 includendo anche la mobilità non sistematica, che secondo le recenti stime di ISFORT ammonta a 105,7 mln di spostamenti (per 1.186 mln di pax-km) (a):

auto: 62,5%
piedi: 20,8%
bicicletta: 3,3%
moto: 2,6%
mezzi pubblici (b): 10,8%

Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) ISFORT, 2020, *17° Rapporto sulla mobilità degli italiani*
(b) Il dato raggruppa tutti i mezzi di trasporto collettivi urbani ed extraurbano nonché altri mezzi a disponibilità pubblica (taxi, NCC, *car sharing*, etc.)

Figura 147. Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana – Anno 2019

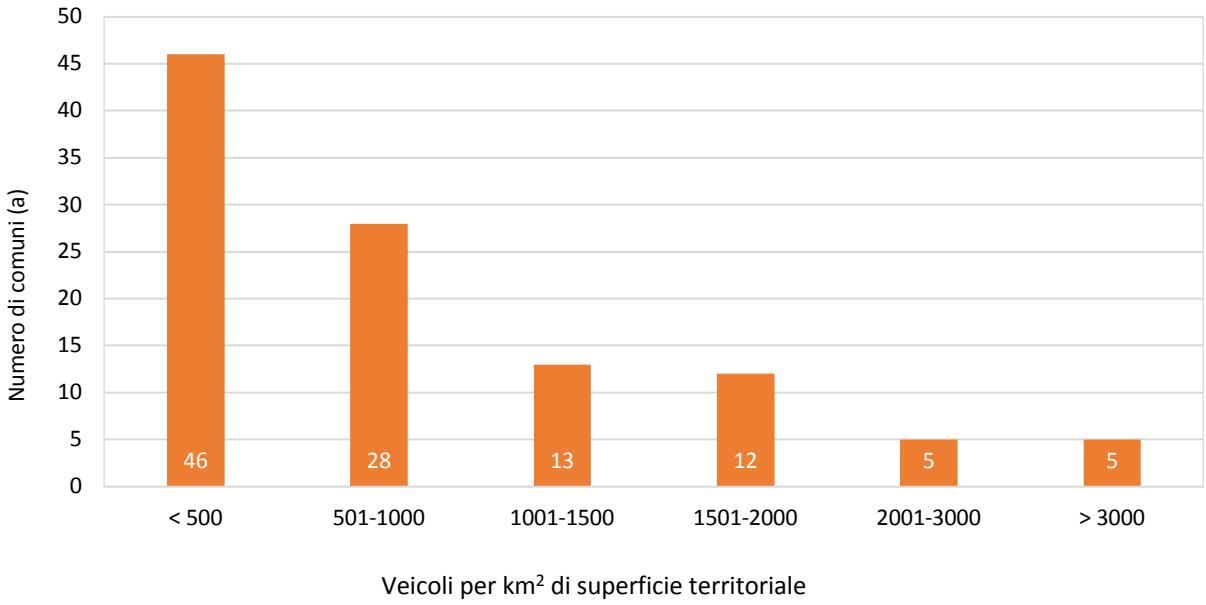


Nei capoluoghi di provincia si riscontra una media di 660 autovetture ogni 1000 abitanti, con una distribuzione simmetrica tra i valori estremi.
Il comune col tasso di motorizzazione più elevato è Aosta (816 auto/kab.) mentre quello col tasso più basso è Milano (501 auto/kab.).

Genova e Venezia costituiscono *outliers* cioè valori anomali che si situano al di fuori della distribuzione statistica (in figura rappresentati da punti).

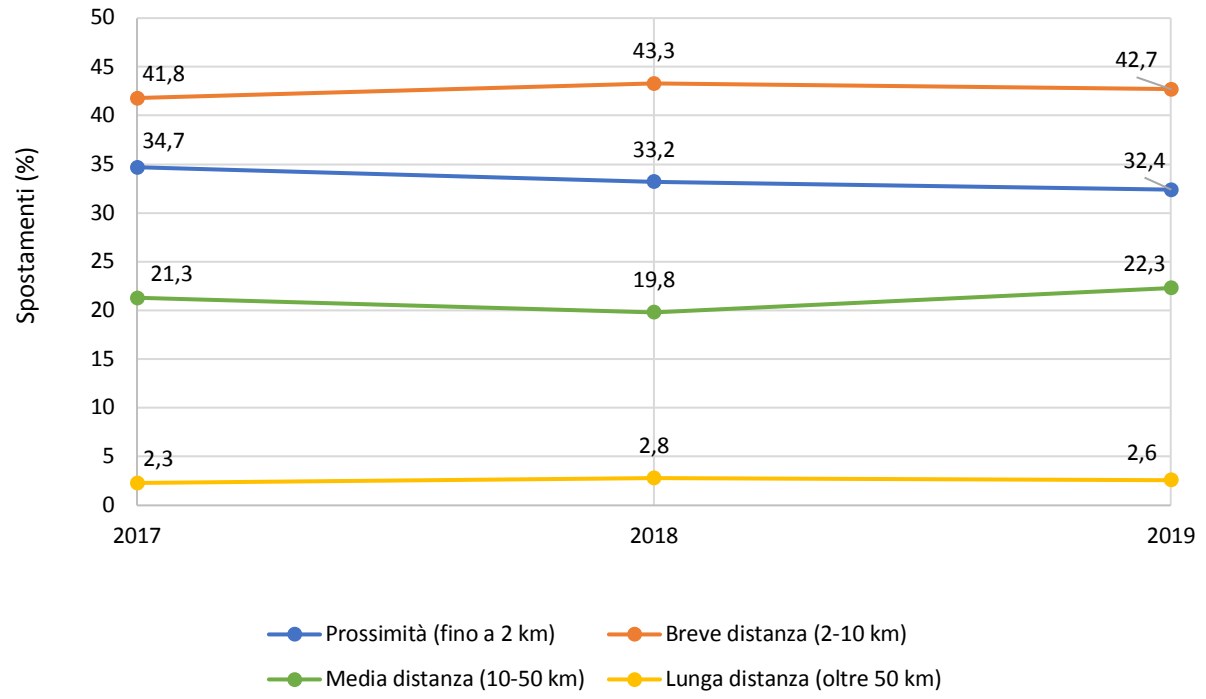
Fonte: elaborazioni ART su dati ISTAT
(a) Dati riferiti a 109 comuni

Figura 148. Ripartizione dei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana secondo classi di densità di motorizzazione – Anno 2019



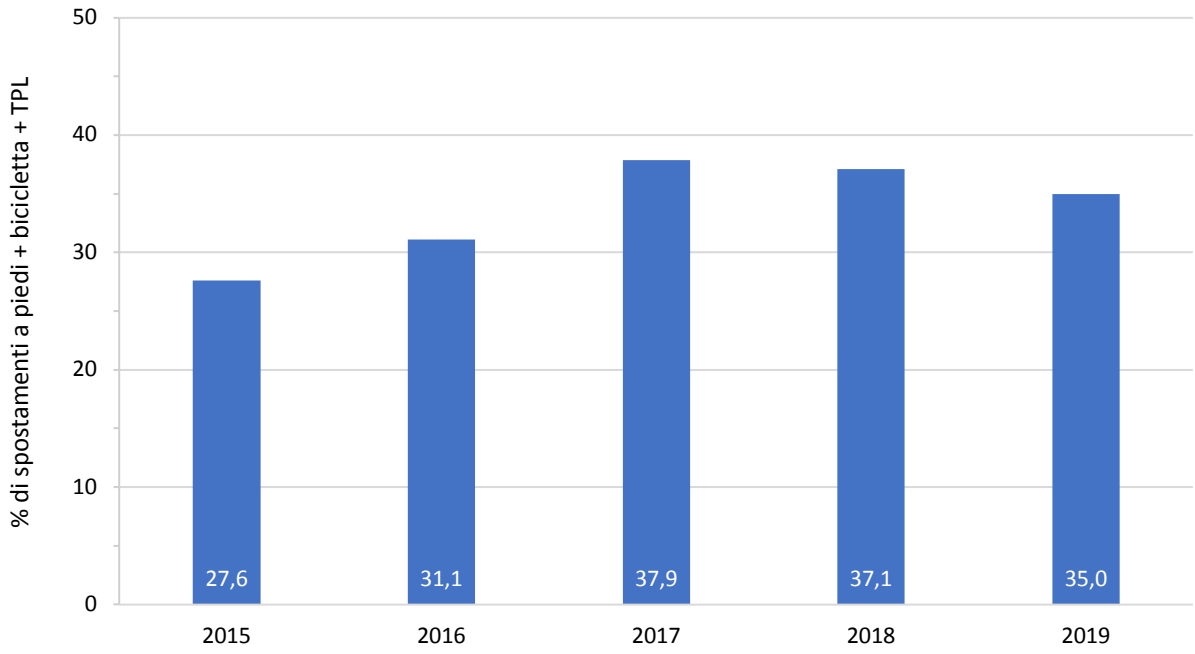
Fonte: elaborazioni ART su dati ISTAT
(a) Dati riferiti a 109 comuni

Figura 149. Ripartizione degli spostamenti in funzione delle distanze – Anni 2017-2019



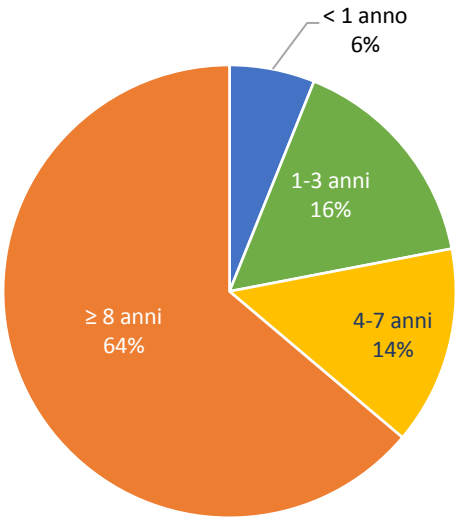
Fonte: ISFORT, 2019-2020, *16° e 17° Rapporto sulla mobilità degli italiani*

Figura 150. Evoluzione del tasso di mobilità sostenibile in ambito comunale – Anni 2017-2019



Fonte: ISFORT, 2020, *17° Rapporto sulla mobilità degli italiani*

Figura 151. Ripartizione delle autovetture nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana per classi di vetustà dalla data di immatricolazione – Anni 2017-2019

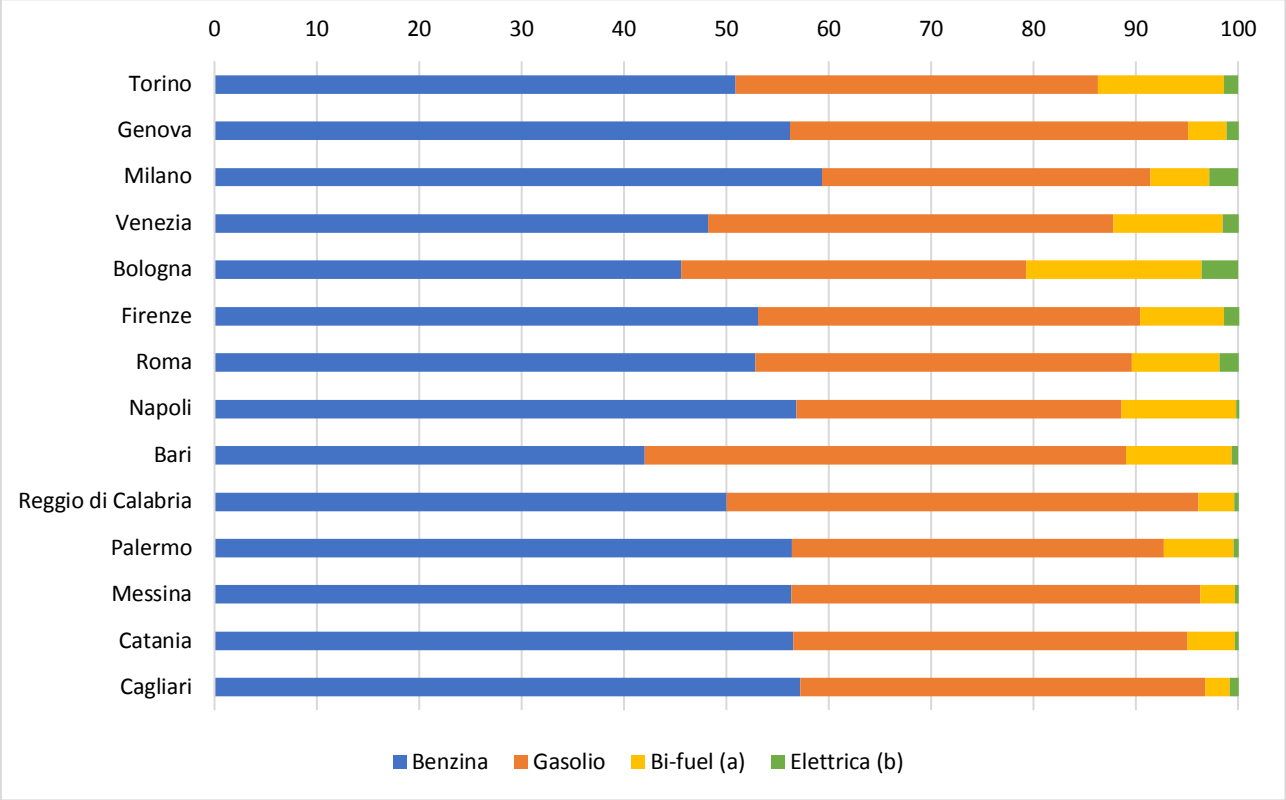


Il 64% delle autovetture sono state immatricolate da almeno 8 anni (a).

Quelle inferiori a 3 anni costituiscono il 22% delle autovetture circolanti.

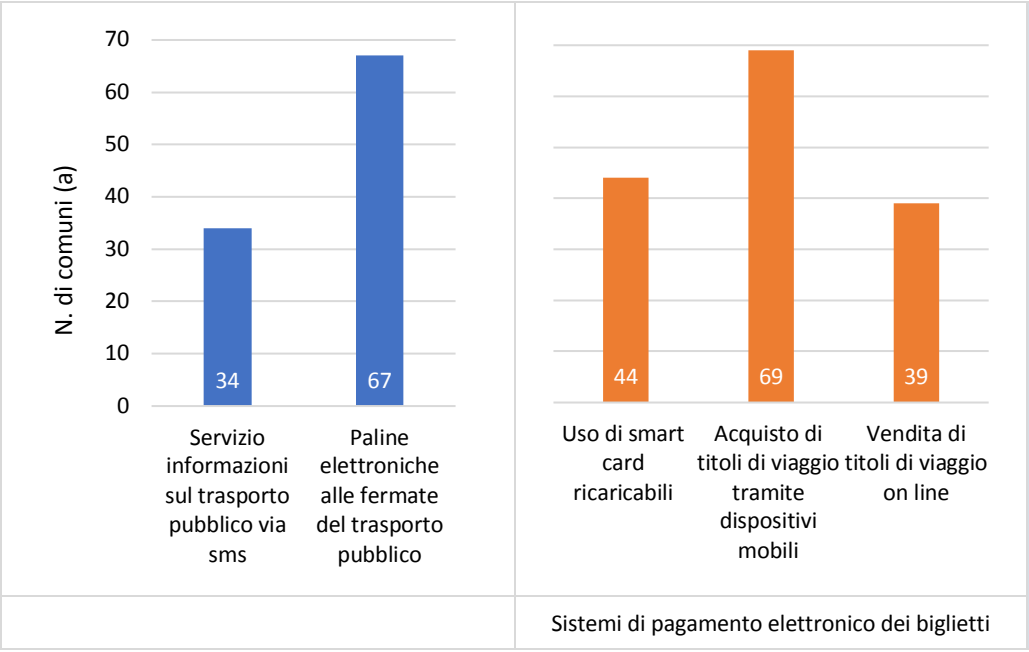
Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Dati riferiti a 109 comuni

Figura 152. Ripartizione delle autovetture nelle città metropolitane per tipologia di alimentazione – Anno 2019



Fonte: elaborazioni ART su dati ISTAT
(a) Autovetture con motore alimentato a benzina e GPL oppure a benzina e metano
(b) Autovetture dotate di motore ad alimentazione elettrica (esclusiva oppure ibrida)

Figura 153. Principali sistemi di infomobilità a supporto del trasporto pubblico locale – Anno 2019



Presenza sistemi di infomobilità (b):

Servizio informazioni sul trasporto pubblico via sms	31%
Paline elettroniche alle fermate del trasporto pubblico	61%

Sistemi di pagamento:

Uso di smart card ricaricabili	40%
Acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili	63%
Vendita di titoli di viaggio *on-line*	36%

Fonte: ISTAT
(a) Comuni capoluogo con sistemi di infomobilità attivi; per alcuni comuni i dati sono stimati e si rimanda alla fonte per eventuali approfondimenti
(b) Percentuali ottenute con riferimento a 109 comuni capoluogo

Figura 154. Servizio informazioni sul trasporto pubblico via *sms* – Anno 2019

Comuni (a):	
Torino	Piacenza
Novara	Reggio nell'Emilia
Cuneo	Modena
Asti	Bologna
Alessandria	Ferrara
Genova	Ravenna
Milano	Forlì
Brescia	Rimini
Lodi	Firenze
Mantova	Prato
Bolzano/ Bozen	Ancona
Trento	Roma (b)
Verona	L'Aquila
Vicenza	Napoli
Padova	Catanzaro (b)
Pordenone	Reggio di Calabria
Trieste	Sassari

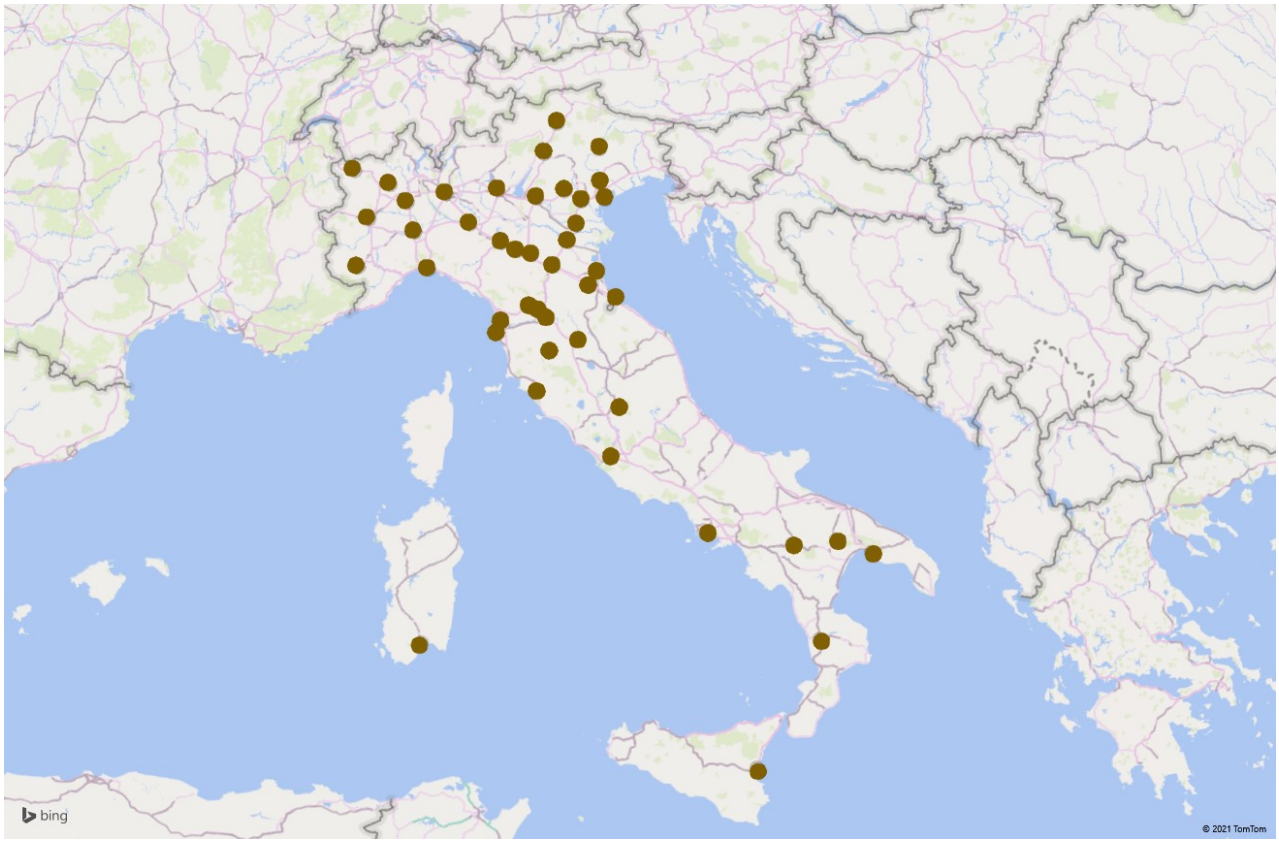
Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Comuni capoluogo di provincia/città metropolitana dove è presente il servizio
(b) Dato stimato

Figura 155. Paline elettroniche alle fermate del trasporto pubblico – Anno 2019

Comuni capoluogo di provincia/città metropolitana dove è presente il servizio									
Torino	Monza	Trento	Gorizia	Ferrara	Prato	Pesaro	Frosinone (a)	Cosenza	Nuoro
Savona (a)	Bergamo	Verona	Trieste	Ravenna	Livorno	Ancona	Napoli	Catanzaro	Oristano (a)
Genova	Brescia	Vicenza	Piacenza	Forlì	Pisa	Macerata	Salerno	Reggio di Calabria	Cagliari
La Spezia	Pavia	Treviso	Parma	Rimini	Arezzo	Fermo	Foggia	Trapani	Carbonia
Varese	Cremona	Venezia	Reggio nell'Emilia	Lucca	Siena	Ascoli Piceno (a)	Trani	Palermo	
Lecco	Mantova	Padova	Modena	Pistoia	Grosseto	Roma	Bari	Catania	
Milano	Bolzano/Bozen	Pordenone	Bologna	Firenze	Perugia	Latina	Matera	Sassari	

Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Dato stimato

Figura 156. Pagamento elettronico con l'uso di *smart card* ricaricabili – Anno 2019



Comuni capoluogo di provincia/città metropolitana dove è presente il servizio								
Torino	Aosta	Trento	Venezia	Reggio nell'Emilia	Forlì	Livorno	Terni (a)	Matera
Vercelli	Genova	Verona	Padova	Modena	Rimini	Pisa	Roma (a)	Cosenza
Biella	Milano	Vicenza	Rovigo	Bologna	Pistoia	Arezzo	Napoli	Catania
Cuneo	Brescia	Belluno	Piacenza	Ferrara	Firenze	Siena	Taranto	Cagliari
Alessandria	Bolzano/Bozen	Treviso	Parma	Ravenna	Prato	Grosseto	Potenza	

Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Dato stimato

Figura 157. Acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili – Anno 2019

Comuni capoluogo di provincia/città metropolitana dove è presente il servizio									
Torino	Milano	Bolzano/Bozen	Padova	Parma	Rimini	Arezzo	Roma	Brindisi	Ragusa
Vercelli	Monza	Trento	Rovigo	Reggio nell'Emilia	Lucca	Siena	L'Aquila	Cosenza	Siracusa (a)
Asti	Bergamo	Verona	Pordenone	Modena	Pistoia	Grosseto	Chieti	Catanzaro	Sassari
Alessandria	Brescia	Vicenza	Udine	Bologna	Firenze	Terni (a)	Campobasso	Vibo Valentia	Nuoro
Savona (a)	Pavia	Belluno	Gorizia	Ferrara	Prato	Pesaro	Napoli	Reggio di Calabria	Cagliari
Genova	Lodi	Treviso	Trieste	Ravenna	Livorno	Ancona	Bari	Messina	Carbonia
La Spezia (a)	Mantova	Venezia	Piacenza	Forlì	Pisa	Rieti	Taranto	Catania	

Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Dato stimato

Figura 158. Vendita di titoli di viaggio *on-line* – Anno 2019

Comuni capoluogo di provincia/città metropolitana dove è presente il servizio									
Torino	Savona (a)	Monza	Belluno	Udine	Parma	Ferrara	Arezzo	Ancona	Catania
Vercelli	Genova	Mantova	Treviso	Gorizia	Reggio nell'Emilia	Forlì	Siena	L'Aquila	Cagliari
Novara	La Spezia (a)	Bolzano/Bozen	Venezia	Trieste	Modena	Rimini	Grosseto	Catanzaro	Carbonia
Alessandria	Milano	Vicenza	Pordenone	Piacenza	Bologna	Firenze	Terni (a)	Vibo Valentia	

Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Dato stimato

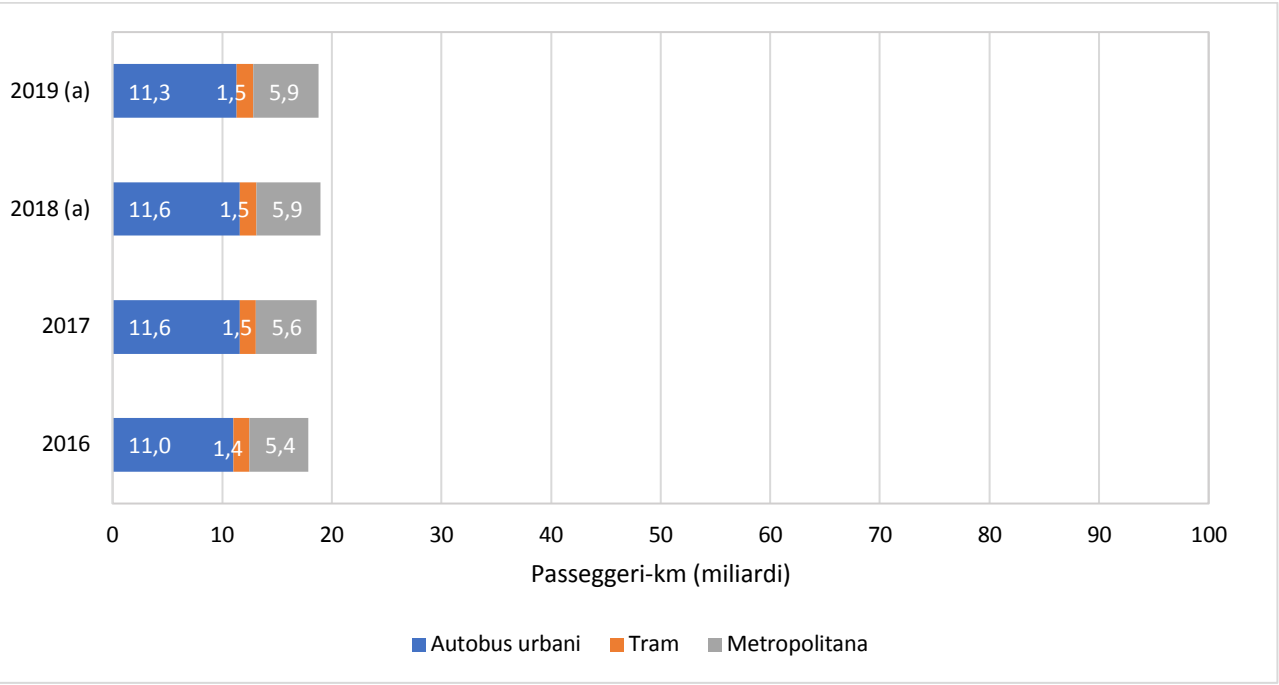
7.2.1 I servizi di TPL di linea

Tabella 37. Caratteristiche dei servizi di TPL – Anno 2017

	Ferrovie regionali	Autolinee, tranvie, metropolitane	Navigazione	**Totale**
Dati tecnici				
Quantità di bus-km	36.532.376	1.674.869.926	(....)	**1.711.402.302**
Quantità di treno-km	223.379.111	56.032.246	(....)	**279.411.357**
Quantità di corsa-km	(....)	(....)	7.069.528	**7.069.528**
Passeggeri trasportati	786.499.183	4.249.443.832	155.217.401	**5.191.160.416**
Numero di addetti totali	25.356	85.219	2.661	**113.236**
Dati economici				
Ricavi da traffico (compresi altri ricavi) [€]	1.330.271.578	2.138.160.791	203.214.375	**3.671.646.744**
Corrispettivi totali da CdS [€]	2.692.438.480	4.797.486.643	131.935.221	**7.621.860.344**
Pedaggio infrastruttura [€]	598.226.789	54.045.556	1.717.259	**653.989.604**
Compensazioni per agevolazioni tariffarie [€]	25.352.721	67.788.170	13.894	**93.154.785**

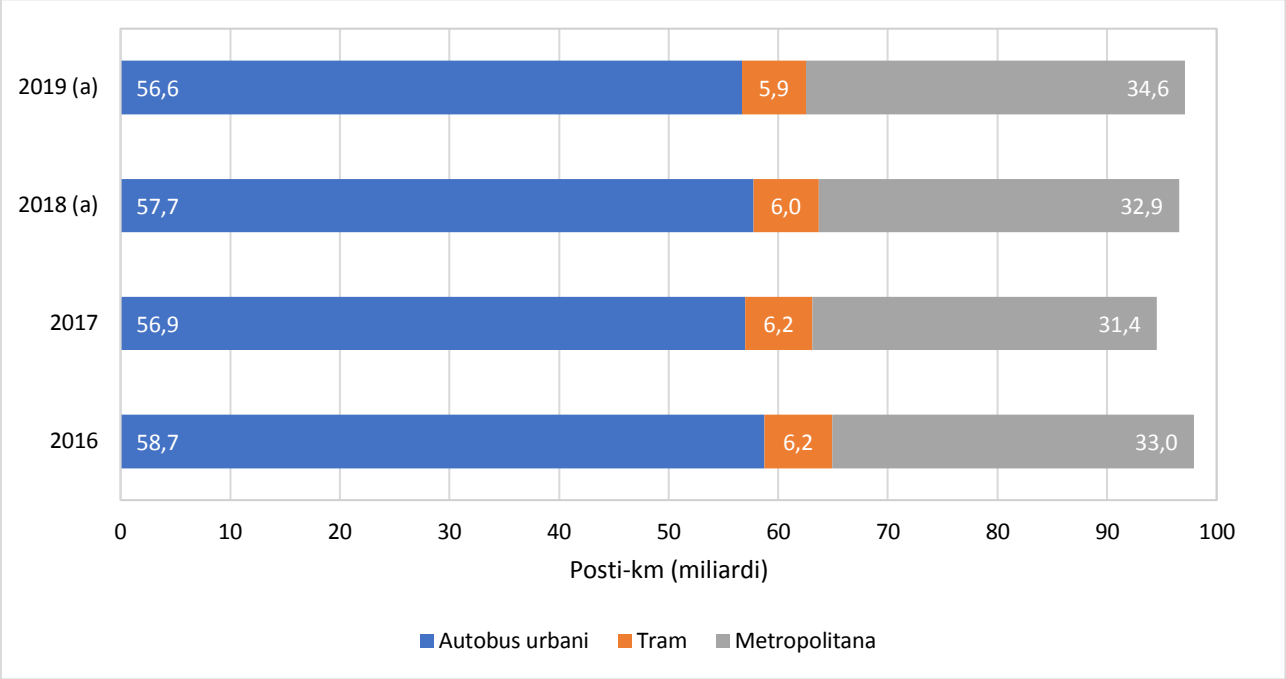
Fonte: Osservatorio TPL (MIMS), 2020, *Relazione annuale al Parlamento* dati 2017 (v. 1.11)

Figura 159. Domanda nazionale di TPL urbano – Anni 2016-2019



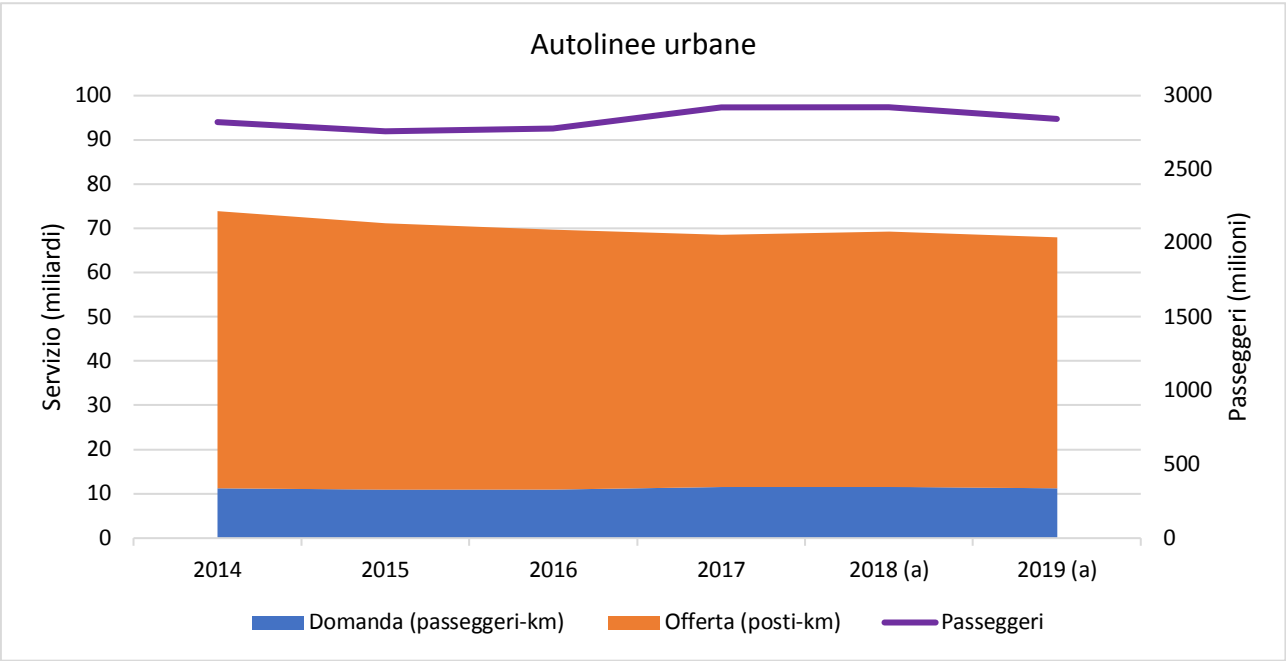
Fonte: MIT, 2020, *Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*
(a) Dati non definitivi

Figura 160. Offerta nazionale di TPL urbano – Anni 2016-2019



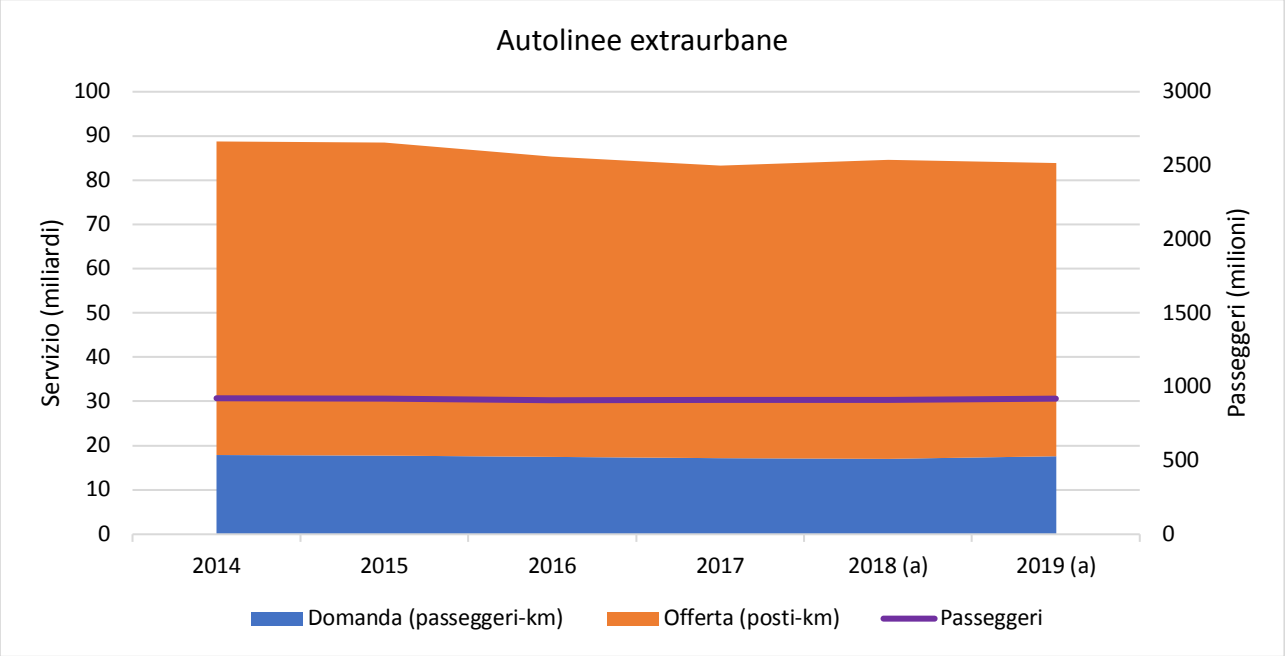
Fonte: MIT, 2020, *Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*
(a) Dati non definitivi

Figura 161. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee urbane – Anni 2014-2019



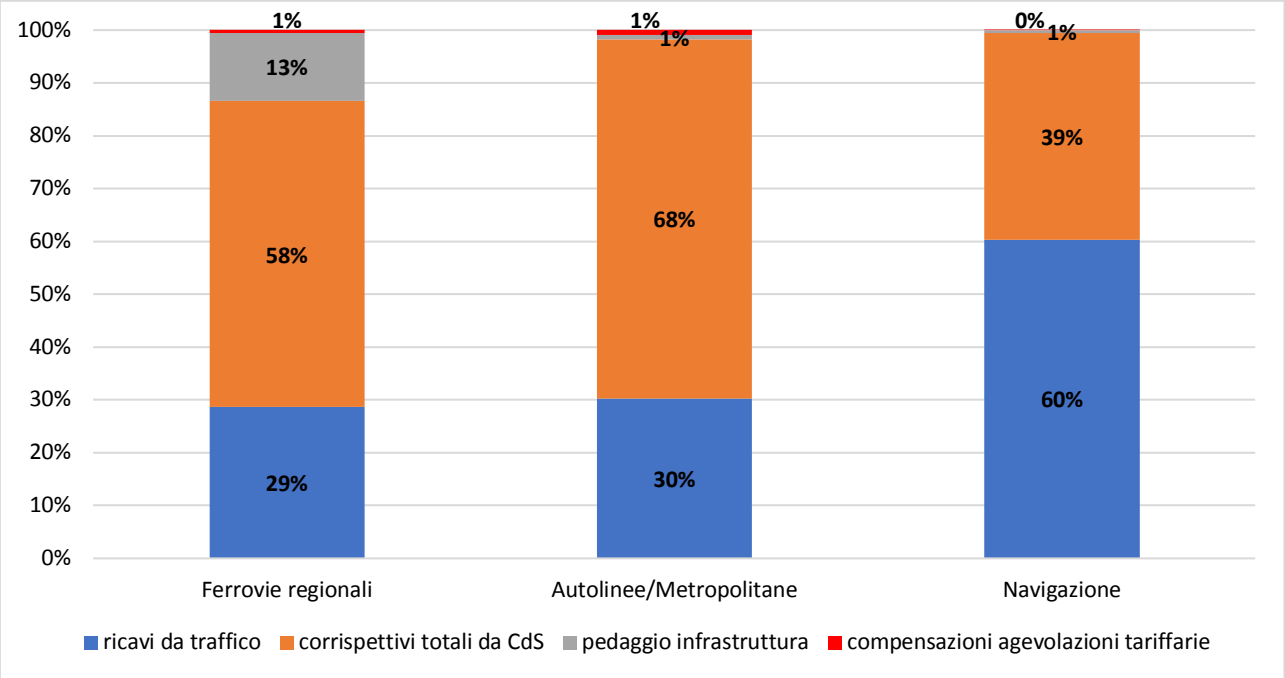
Fonte: MIT, 2020, *Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*
(a) Dati non definitivi

Figura 162. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee extraurbane – Anni 2014-2019



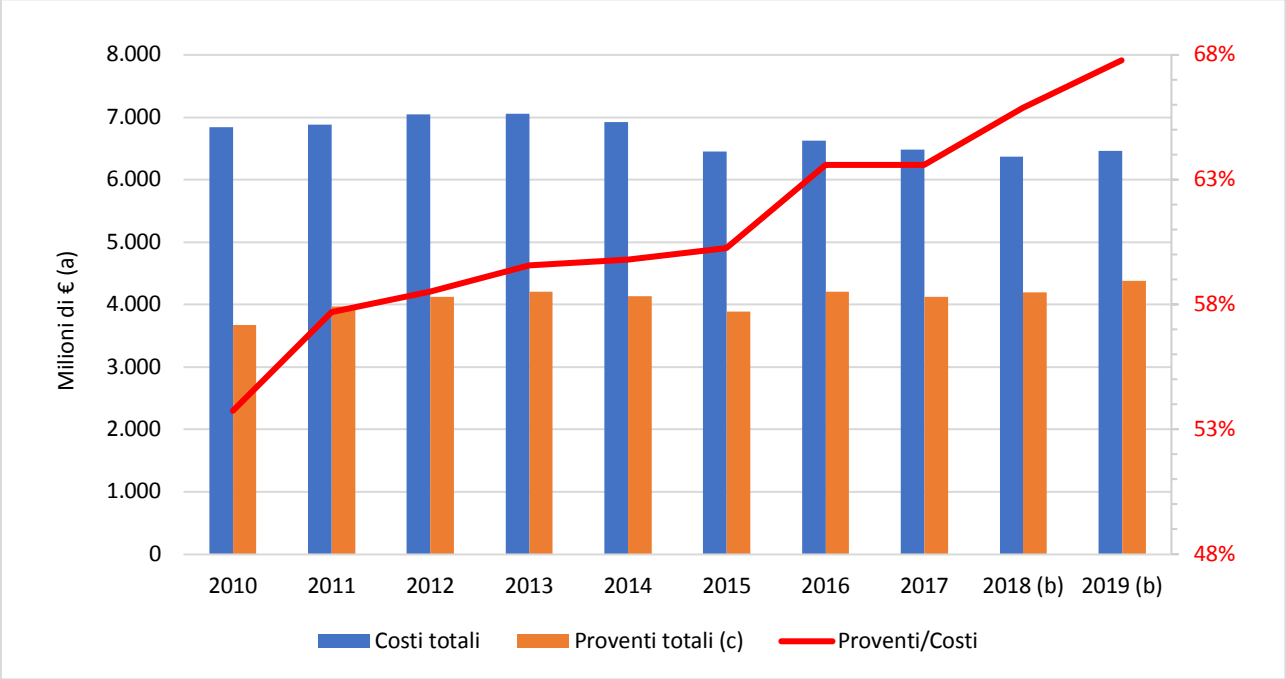
Fonte: MIT, 2020, *Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*
(a) Dati non definitivi

Figura 163. Composizione dei ricavi relativi ai servizi TPL – Anno 2017



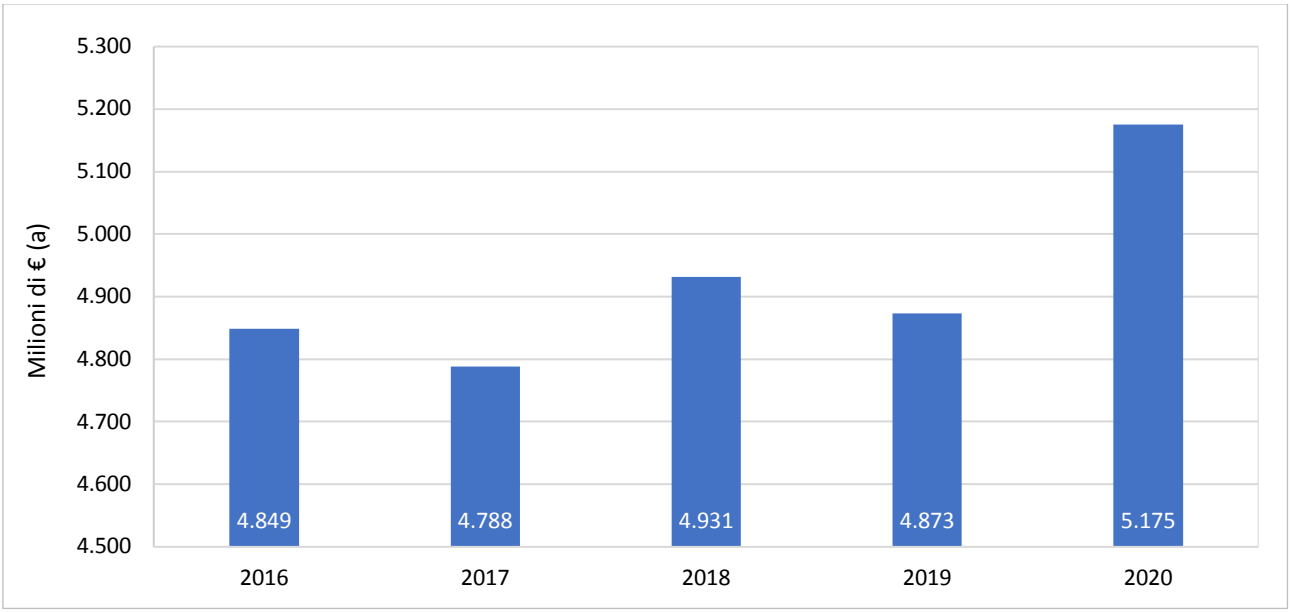
Fonte: Osservatorio TPL (MIMS), 2020, Relazione annuale al Parlamento dati 2017 (v. 1.11)

Figura 164. Evoluzione dei conti economici della produzione di servizi di TPL autolinee – Anni 2010-2019



Fonte: MIT, 2020, *Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019*
(a) Dati relativi ai servizi di TPL autolinee urbane ed extraurbane
(b) Dati non definitivi
(c) I proventi totali includono i ricavi da traffico, i contributi pubblici e le altre entrate

Figura 165. Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario – Anni 2016-2020



Fonte: decreti dirigenziali MIMS, vari anni
(a) Dati a valori correnti

Tabella 38. Riparto del Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario – Anni 2018-2020

Regione	Fondo TPL 2018	Fondo TPL 2019	Fondo TPL 2020	Risorse Covid-19 2020
Abruzzo	132.639.267	132.337.396	129.456.878	7.463.279
Basilicata	76.427.830	74.573.647	74.594.112	1.917.232
Calabria	211.039.428	208.042.975	205.975.999	9.340.691
Campania	545.842.635	532.093.071	532.746.334	30.539.557
Emilia-Romagna	363.895.090	367.575.353	355.164.223	34.331.312
Lazio	575.427.601	557.882.736	561.621.474	43.794.196
Liguria	201.177.773	196.994.473	196.350.952	15.481.012
Lombardia	855.991.702	842.997.870	835.454.053	87.274.855
Marche	106.998.962	106.754.562	104.431.757	7.075.059
Molise	35.008.877	36.561.544	34.168.916	2.760.721
Piemonte	484.700.370	481.348.583	473.071.045	28.390.048
Puglia	398.903.967	395.902.904	389.333.139	16.673.328
Toscana	435.392.092	433.618.745	424.945.811	31.989.766
Umbria	100.095.803	99.326.375	97.694.224	4.906.202
Veneto	407.779.457	407.325.121	397.995.681	39.965.730
Totale	**4.931.320.861**	**4.873.335.361**	**4.813.004.597**	**361.902.987**

Fonte: decreti dirigenziali MIMS, vari anni

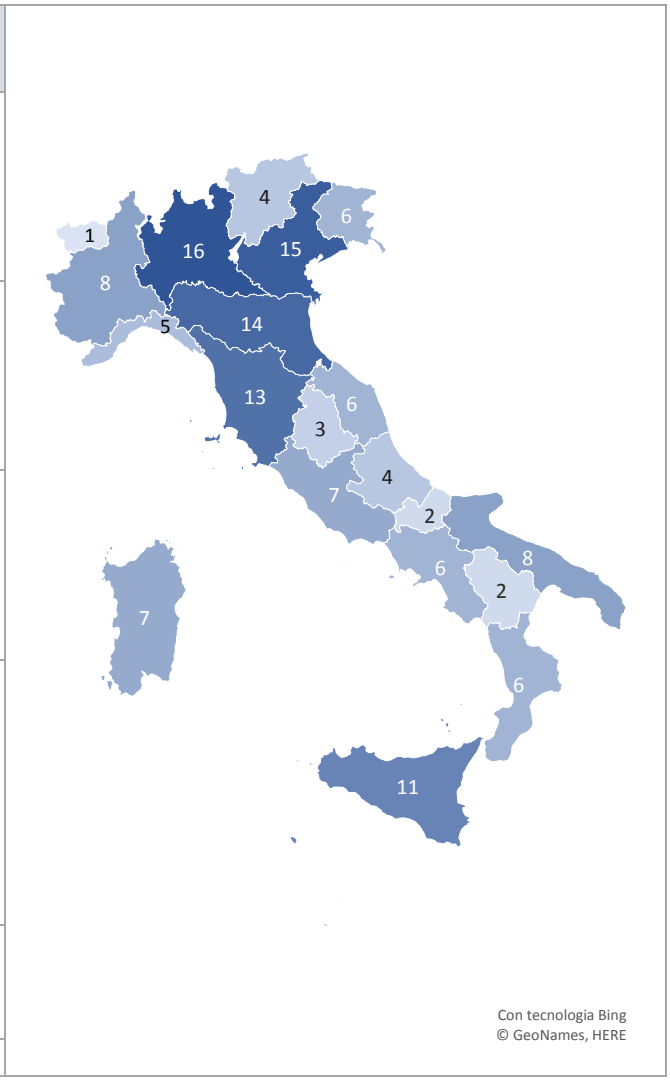
Per far fronte agli effetti economici della pandemia da Covid-19, nel 2020 lo Stato ha erogato risorse aggiuntive a quelle già previste dal Fondo per il TPL, portando il totale delle sovvenzioni ad oltre 5 miliardi di euro.

La Lombardia, il Lazio e la Campania sono le regioni che fruiscono della quota maggiore di risorse (insieme assorbono il 40% del totale).

7.2.2 I servizi taxi e NCC

Figura 166. Suddivisione dei Comuni del campione per macroregione/regione – Anni 2018-2019

Macroregione/regione	N. di Comuni facenti parte del campione (a)
Nord-Ovest	**30**
Lombardia	16
Piemonte	8
Liguria	5
Valle d'Aosta/Vallée	1
Nord-Est	**39**
Veneto	15
Emilia-Romagna	14
Friuli-Venezia Giulia	6
Trentino-Alto Adige/Südtirol	4
Centro	**29**
Toscana	13
Lazio	7
Marche	6
Umbria	3
Sud	**28**
Puglia	8
Calabria	6
Campania	6
Abruzzo	4
Basilicata	2
Molise	2
Isole	**18**
Sicilia	11
Sardegna	7
Totale campione	**144**



Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni
(a) Il campione selezionato con il monitoraggio 2019 comprende: capoluoghi di regione e provincie autonome; centri delle Città metropolitane; capoluoghi di Provincia con popolazione residente superiore a 100.000 abitanti (secondo i dati Istat al 01/01/2017); comuni nel cui territorio è ubicato un aeroporto commerciale per traffico passeggeri; capoluoghi di provincia sedi di Autorità di Sistema Portuale; comuni capofila per numero di arrivi negli esercizi ricettivi (secondo i dati Istat al 31/12/2017); comuni già destinatari di pareri dell'ART in tema di taxi al 31/12/2018. Con il monitoraggio del 2020, infine, sono stati aggiunti i rimanenti 44 comuni capoluoghi di provincia italiani

Tabella 39. Numero di licenze taxi attive nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana al 31 dicembre – Anni 2017-2019

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (a)
Agrigento	(....)	8	8	8	8	8	8	8	8	17	17	17	17
Alessandria	(....)	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Ancona	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	(....)
Andria	(....)	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	(....)
Arezzo	(....)	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Ascoli Piceno	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	3	3	3
Asti	(....)	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Avellino	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	5
Bari	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	(....)
Barletta	(....)	6	6	6	4	4	3	2	2	2	2	2	2
Belluno	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	6	6	6	6
Benevento	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	7	7	7	7	7
Bergamo	35	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	(....)
Biella	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	(....)
Bologna	665	665	706	706	706	706	706	706	706	706	706	706	(....)
Bolzano	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51	51	(....)
Brescia	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	(....)
Brindisi	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	(....)
Cagliari	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	(....)
Caltanissetta	(....)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4
Campobasso	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	3	(....)
Caserta	(....)	24	24	24	24	24	24	24	24	24	23	23	23
Catania	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	(....)
Catanzaro	11	9	9	10	9	9	8	7	14	13	13	13	(....)
Chieti	(....)	12	12	12	13	13	13	13	13	13	13	12	12
Como	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	45	45	45	(....)
Cosenza	(....)	11	11	11	10	10	9	9	8	7	5	5	5
Cremona	(....)	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Crotone	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	(....)
Cuneo	27	26	25	24	23	23	23	23	23	23	23	23	(....)
Enna	(....)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Fermo	(....)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ferrara	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	59	59	(....)
Firenze	594	654	654	654	654	654	654	654	654	654	724	724	(....)
Foggia	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	16	17	(....)
Forlì	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	(....)
Frosinone	(....)	9	9	9	10	10	10	12	12	12	15	15	15
Genova	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869	868	868	(....)
Gorizia	(....)	5	6	6	6	8	8	8	8	8	8	8	8
Grosseto	18	17	17	17	17	17	17	16	16	16	16	16	(....)
Imperia	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	(....)
Isernia	(....)	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4
L'Aquila	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	(....)	(....)
La Spezia	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	(....)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (a)
Latina	16	16	16	18	18	18	18	18	18	18	18	18	(....)
Lecce	(....)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Lecco	(....)	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Livorno	61	61	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	(....)
Lodi	(....)	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Lucca	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	(....)
Macerata	(....)	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Mantova	(....)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Massa	(....)	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Matera	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	7	(....)
Messina	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	102	(....)
Milano	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4852	4852	(....)
Modena	75	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	(....)
Monza	16	18	18	18	18	18	19	20	21	21	22	23	(....)
Napoli	2372	2372	2372	2371	2371	2370	2370	2369	2365	2365	2365	2365	(....)
Novara	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	(....)
Nuoro	(....)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Olbia	37	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	(....)
Oristano	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	(....)
Padova	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	(....)
Palermo	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	319	319	(....)
Parma	78	78	78	78	77	77	77	77	77	78	78	(....)	(....)
Pavia	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	29	29
Perugia	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	(....)
Pesaro	(....)	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
Pescara	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	(....)
Piacenza	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	(....)
Pisa	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	(....)
Pistoia	(....)	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	16	16
Pordenone	(....)	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Potenza	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	(....)
Prato	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	(....)
Ragusa	(....)	12	18	16	16	16	16	16	16	16	16	14	14
Ravenna	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	(....)
Reggio	74	74	64	64	64	64	64	75	70	65	64	63	(....)
Reggio Emilia	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	51	59	(....)
Rieti	(....)	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Rimini	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	(....)
Roma	(....)	7710	7710	7710	7710	7707	7705	7705	7705	7705	7700	7703	(....)
Rovigo	(....)	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Salerno	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	40	40	40	40	40	40	40	(....)
Sassari	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	(....)
Savona	(....)	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Siena	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	55	55	(....)
Siracusa	33	33	33	33	35	35	35	44	47	47	47	48	(....)
Sondrio	(....)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Taranto	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	(....)
Teramo	(....)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (a)
Terni	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	(....)
Torino	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1502	1501	(....)
Trani	(....)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trapani	(....)	25	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	25	25	25	(....)
Trento	34	34	37	37	37	40	40	40	40	40	40	40	(....)
Treviso	27	27	32	32	33	34	34	34	34	34	34	34	(....)
Trieste	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	(....)
Udine	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	39	40
Urbino	(....)	8	8	8	7	6	6	6	6	6	6	6	6
Varese	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	(....)
Venezia	92	92	92	106	120	120	120	120	120	120	120	120	(....)
Verbania	(....)	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Vercelli	(....)	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Verona	163	163	165	176	177	177	177	177	177	177	177	177	(....)
Vibo Valentia	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	2	2
Vicenza	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	42	(....)
Viterbo	(....)	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16

Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni
(a) Il monitoraggio 2020 ha riguardato 44 comuni e comprende l'anno 2019; i dati degli altri comuni si riferiscono al monitoraggio 2019

Tabella 40. Numero di autorizzazioni NCC attive nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana al 31 dicembre – Anni 2007-2019

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (a)
Agrigento	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	12	13
Alessandria	(....)	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Ancona	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	(....)
Andria	(....)	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	(....)
Arezzo	(....)	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Ascoli Piceno	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	11	11
Asti	(....)	17	16	16	16	16	16	16	16	16	21	22	22
Avellino	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	1
Bari	26	26	25	25	25	25	25	25	19	19	14	14	(....)
Barletta	(....)	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2
Belluno	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	7	7	7	6
Benevento	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	18	18	18	18	18
Bergamo	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	47	47	47	47	47	47	(....)
Biella	24	24	23	23	23	23	20	20	20	20	20	20	(....)
Bologna	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	(....)
Bolzano	20	20	20	20	19	24	24	24	23	21	21	20	(....)
Brescia	27	27	27	27	27	27	27	27	27	26	26	26	(....)
Brindisi	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	(....)
Cagliari	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	(....)
Caltanissetta	(....)	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7
Campobasso	8	7	7	7	6	6	6	5	5	5	5	5	(....)
Caserta	(....)	17	17	17	17	17	17	17	17	15	15	15	15
Catania	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	(....)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (a)
Catanzaro	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	13	13	14	14	(....)
Chieti	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	39	39
Como	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	55	55	55	(....)
Cosenza	(....)	4	5	5	9	9	9	9	9	10	9	10	10
Cremona	(....)	8	8	8	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Crotone	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	(....)
Cuneo	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	(....)
Enna	(....)	2	2	3	5	6	10	12	12	12	12	12	12
Fermo	(....)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Ferrara	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	(....)
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	(....)
Forlì	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	18	18	23	23	22	22	(....)
Frosinone	(....)	5	9	12	12	18	18	19	19	20	22	22	22
Genova	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	188	188	(....)
Gorizia	(....)	11	11	11	13	14	14	14	14	15	15	15	15
Grosseto	7	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	(....)
Imperia	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	(....)
Isernia	(....)	3	3	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6
L'Aquila	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	(....)	(....)
La Spezia	36	36	36	36	36	36	36	36	46	46	46	46	(....)
Latina	3	3	3	22	22	22	22	22	22	22	22	22	(....)
Lecce	(....)	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Lecco	(....)	25	25	25	25	25	25	25	25	25	24	23	23
Livorno	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	(....)
Lodi	(....)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	18	17	17
Lucca	19	19	19	19	19	19	19	19	19	17	17	17	(....)
Macerata	(....)	9	9	9	9	9	9	9	7	7	7	7	7
Mantova	(....)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Massa	(....)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	5	5
Matera	18	18	18	18	18	18	18	18	28	28	29	35	(....)
Messina	19	19	19	19	19	19	19	18	18	18	18	18	(....)
Milano	205	204	204	204	204	204	204	204	204	203	203	203	(....)
Modena	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	(....)
Monza	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	29	(....)
Napoli	160	160	160	155	154	154	154	154	154	154	154	154	(....)
Novara	37	33	32	32	29	29	28	25	29	29	28	28	(....)
Nuoro	(....)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Olbia	16	23	23	23	89	89	89	89	89	89	89	89	(....)
Oristano	15	15	15	5	5	4	4	7	6	5	5	5	(....)
Padova	(....)	(....)	(....)	10	9	9	9	9	9	9	8	8	(....)
Palermo	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	160	(....)
Parma	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	(....)	(....)
Pavia	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	13	13
Perugia	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	62	62	(....)
Pesaro	(....)	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Pescara	20	20	20	19	19	19	14	14	13	13	13	13	(....)
Piacenza	9	9	9	9	9	9	9	9	15	15	15	14	(....)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (a)
Pisa	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	(....)
Pistoia	(....)	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Pordenone	(....)	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Potenza	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	20	25	25	(....)
Prato	29	29	29	29	28	28	28	28	28	28	27	27	(....)
Ragusa	(....)	40	51	60	60	60	60	80	80	80	80	80	80
Ravenna	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	(....)
Reggio Calabria	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	28	22	26	30	25	25	25	(....)
Reggio Emilia	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	(....)
Rieti	(....)	25	25	24	19	26	26	26	25	22	22	22	22
Rimini	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	(....)
Roma Capitale	(....)	1025	1025	1025	1025	1025	1025	993	993	993	993	993	(....)
Rovigo	(....)	8	8	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6
Salerno	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	15	15	15	(....)
Sassari	28	32	33	34	32	30	28	27	33	35	38	38	(....)
Savona	(....)	18	18	18	18	18	18	18	18	18	17	17	17
Siena	15	15	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	(....)
Siracusa	13	13	13	13	13	13	13	13	20	20	20	20	(....)
Sondrio	(....)	11	11	11	11	11	10	6	6	6	6	6	6
Taranto	39	39	39	39	39	39	39	39	39	29	29	29	(....)
Teramo	(....)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Terni	14	14	14	13	13	11	10	9	9	9	9	2	(....)
Torino	176	176	176	176	176	176	176	176	176	173	169	169	(....)
Trani	(....)	3	1	0	0	0	0	0	1	0	0	13	13
Trapani	(....)	42	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	38	38	38	(....)
Trento	26	26	34	34	34	34	34	34	34	35	33	32	(....)
Treviso	25	25	25	25	25	25	25	21	21	20	19	19	(....)
Trieste	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	38	34	(....)
Udine	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	18	18
Urbino	(....)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Varese	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	(....)
Venezia	108	108	108	115	114	102	102	102	110	116	116	116	(....)
Verbania	(....)	1	1	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5
Vercelli	(....)	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Verona	87	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	(....)
Vibo Valentia	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	4	4
Vicenza	39	38	38	38	38	37	37	37	37	37	37	37	(....)
Viterbo	(....)	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9

Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni
(a) Il monitoraggio 2020 ha riguardato 44 comuni e comprende l'anno 2019; i dati degli altri comuni si riferiscono al monitoraggio 2019

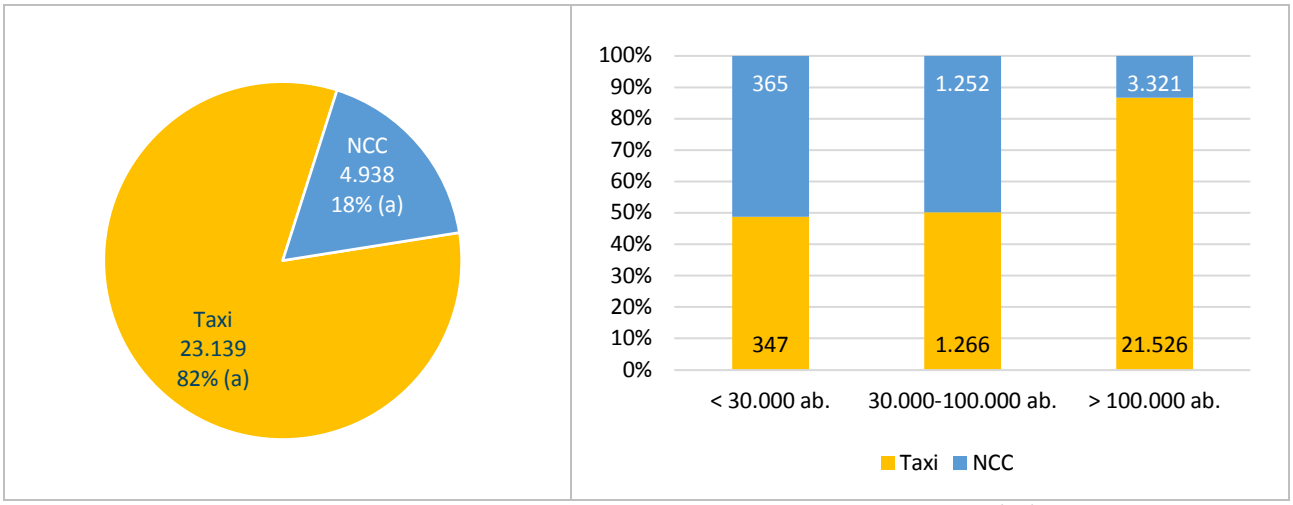
Tabella 41. Numero di licenze taxi ed autorizzazioni NCC attive negli altri comuni del campione al 31 dicembre 2018

Comuni	Taxi	NCC
Abano Terme	13	19
Albenga	12	0
Alghero	30	30
Assisi	28	7
Bardolino	2	4
Bellaria-Igea Marina	6	2
Caorle	2	7
Cattolica	22	2
Cavallino-Treporti	3	4
Cervia	14	4
Cesenatico	8	3
Civitavecchia	20	6
Comiso	6	22
Corbetta	1	5
Desenzano del Garda	12	5
Fiumicino	34	60
Grado	1	4

Comuni	Taxi	NCC
Jesolo	12	12
Lamezia Terme	36	12
Lazise	1	5
Lignano Sabbiadoro	11	4
Merano	31	9
Montecatini Terme	34	6
Montepulciano	0	10
Peschiera del Garda	9	8
Portoferraio	10	2
Riccione	28	2
Riva del Garda	9	21
S. Michele al Tagliamento	0	6
Sirmione	7	7
Somma Lombardo	30	4
Sorrento	40	163
Taormina	41	13
Tortolì	2	9

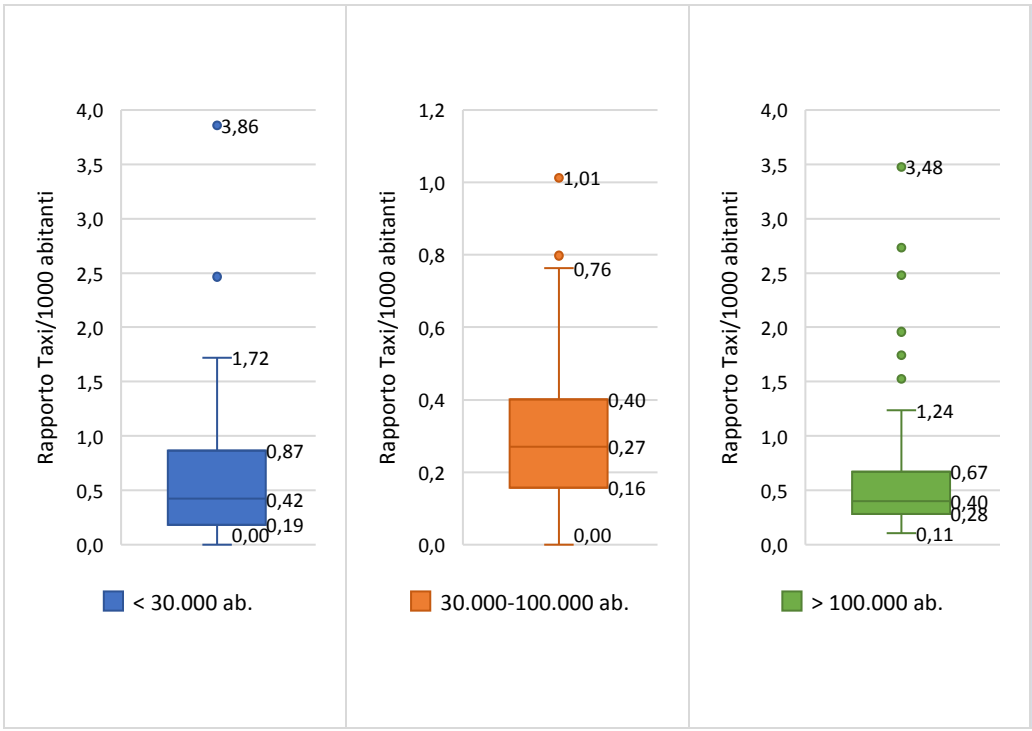
Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni

Figura 167. Numero di licenze taxi e autorizzazioni NCC: comuni del campione esaminato – Anno 2018



Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni; ISTAT popolazione al 1° gennaio 2019; dati relativi a 144 comuni al 31/12/2018 (estrapolando i dati per Avellino, L'Aquila e Parma)

Figura 168. Rapporto fra taxi e popolazione residente dei comuni – Anno 2018



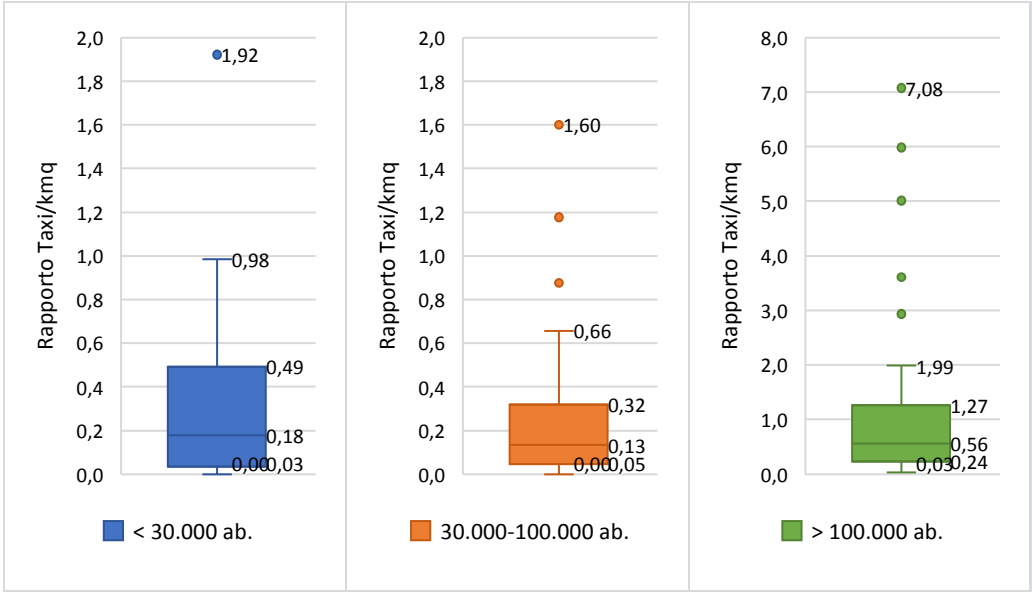
La dotazione di taxi nei piccoli comuni presenta una dispersione statistica (altezza del rettangolo in figura) che è il doppio di quella dei grandi comuni e il triplo di quella dei comuni di dimensioni intermedie.

Nei grandi comuni è maggiore la presenza di situazioni *outliers* rispetto al comportamento statistico.

I valori riportati in ciascun diagramma a baffi riportano il valore min (relativo), il 1° quartile, la mediana, il 3° quartile e il max (relativo), oltre a eventuali *outliers* (a).

Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni; ISTAT popolazione al 1° gennaio 2019
(a) Tale rappresentazione si riferisce anche alle figure che seguono e che riportano un diagramma a baffi

Figura 169. Rapporto fra taxi ed estensione territoriale dei comuni – Anno 2018



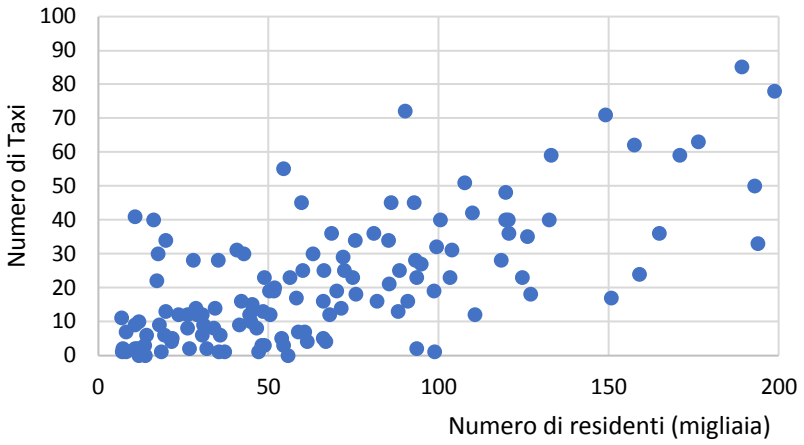
Per esigenze di visualizzazione, sono stati rimossi alcuni outliers, precisamente:

Pop. < 30.000 ab.
4,02
3,55
3,12

Pop. > 100.000 ab.
26,71
19,87
11,55

Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni; ISTAT popolazione al 1° gennaio 2019

Figura 170. Numerosità dei taxi in funzione del numero di residenti, nei comuni del campione con un numero di taxi non superiore a 100 – Anno 2018

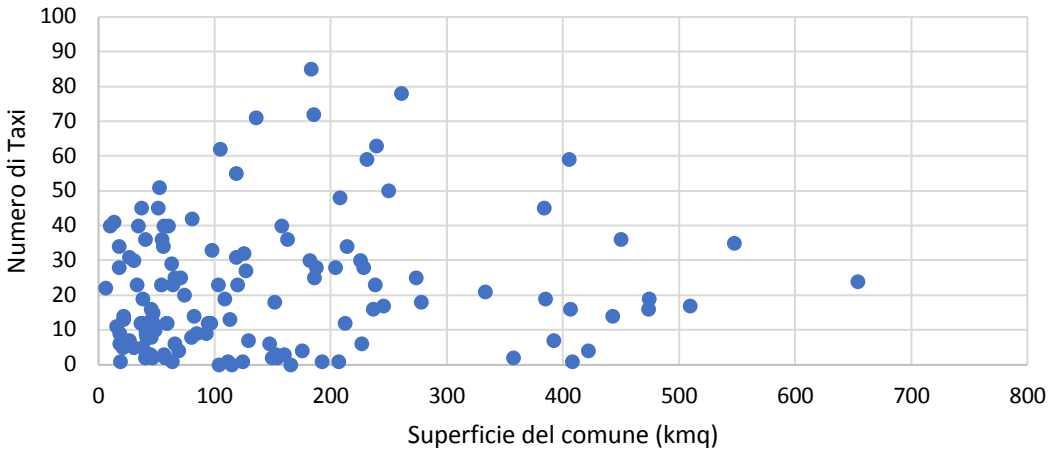


I comuni che hanno meno di 100 taxi costituiscono il 90% del campione.

Solo 17 comuni hanno più di 100 taxi: di questi, il più piccolo in termini di residenti è Cagliari mentre il più grande è Roma.

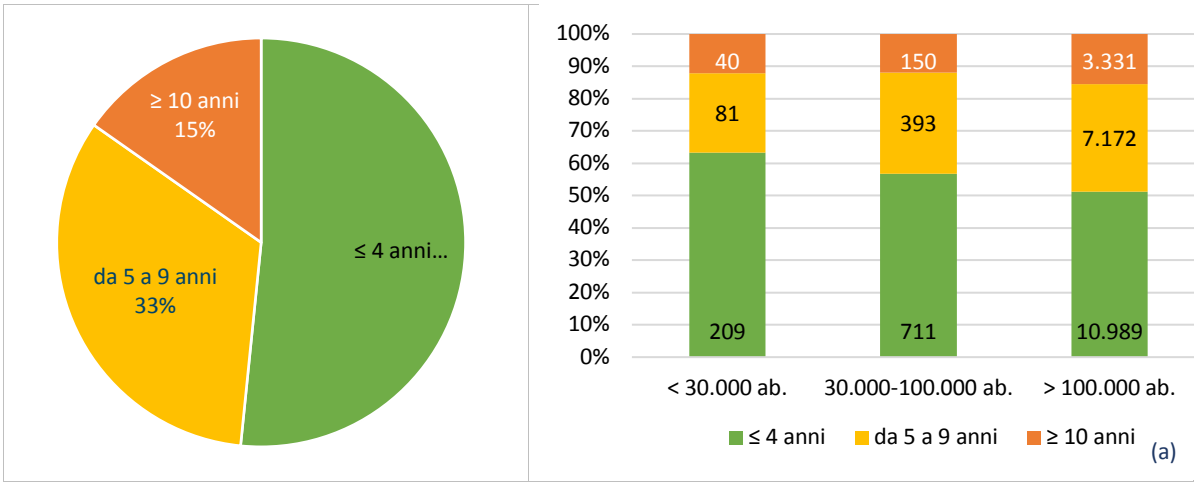
Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni; ISTAT popolazione al 1° gennaio 2019

Figura 171. Numerosità dei taxi in funzione dell'estensione territoriale, nei comuni del campione con un numero di taxi non superiore a 100 – Anno 2018



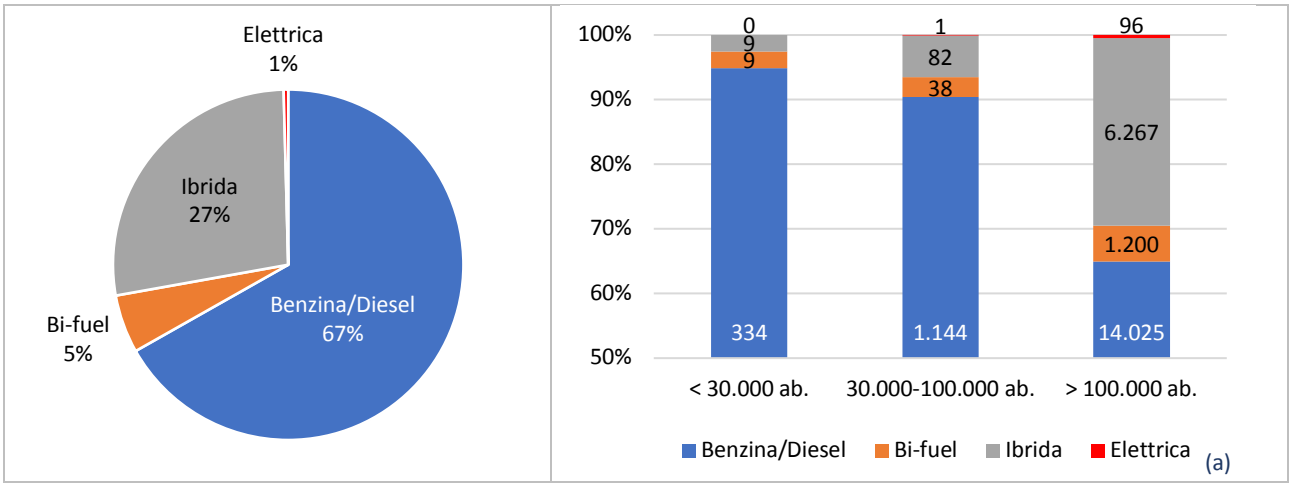
Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni

Figura 172. Vetustà delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato – Anni 2018-2019



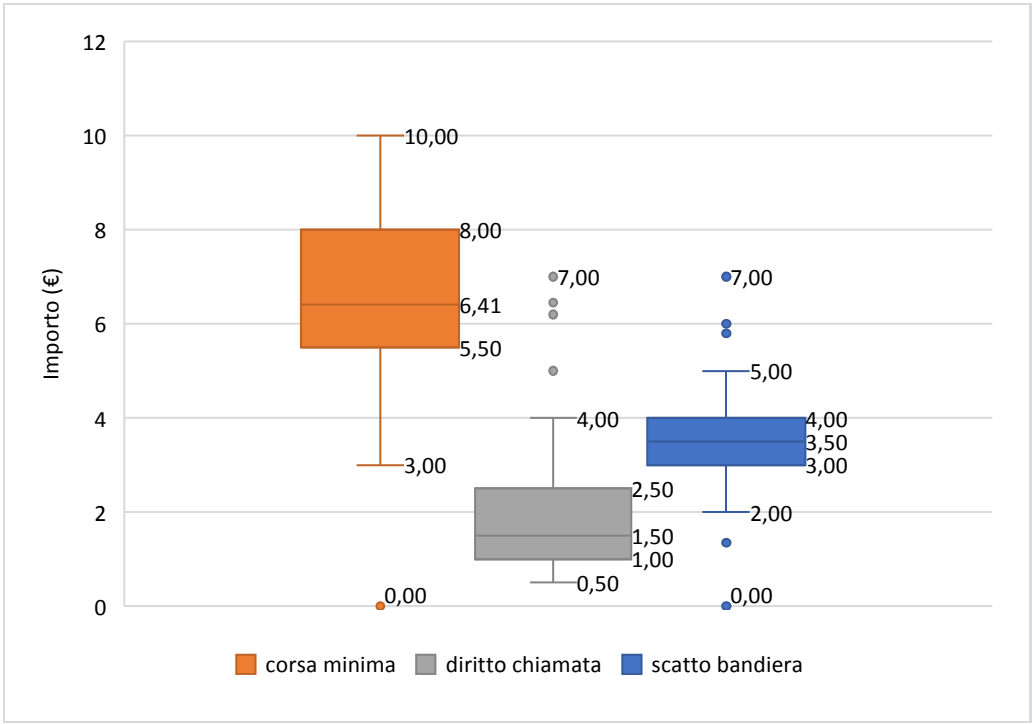
Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni; ISTAT popolazione al 1° gennaio 2019
(a) Le informazioni riportate nei grafici si riferiscono al dato più recente disponibile; il campione non include Ascoli Piceno, Avellino, Bardolino (VR), Cattolica (RN), Cosenza, Fermo, Rieti, Trapani e Vibo Valentia che non hanno fornito i dati

Figura 173. Motorizzazione delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato – Anni 2018-2019



Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni; ISTAT popolazione al 1° gennaio 2019
(a) Le informazioni riportate nei grafici si riferiscono al dato più recente disponibile; il campione non include Ascoli Piceno, Avellino, Bardolino (VR), Cosenza, Fermo, Rieti e Vibo Valentia che non hanno fornito i dati

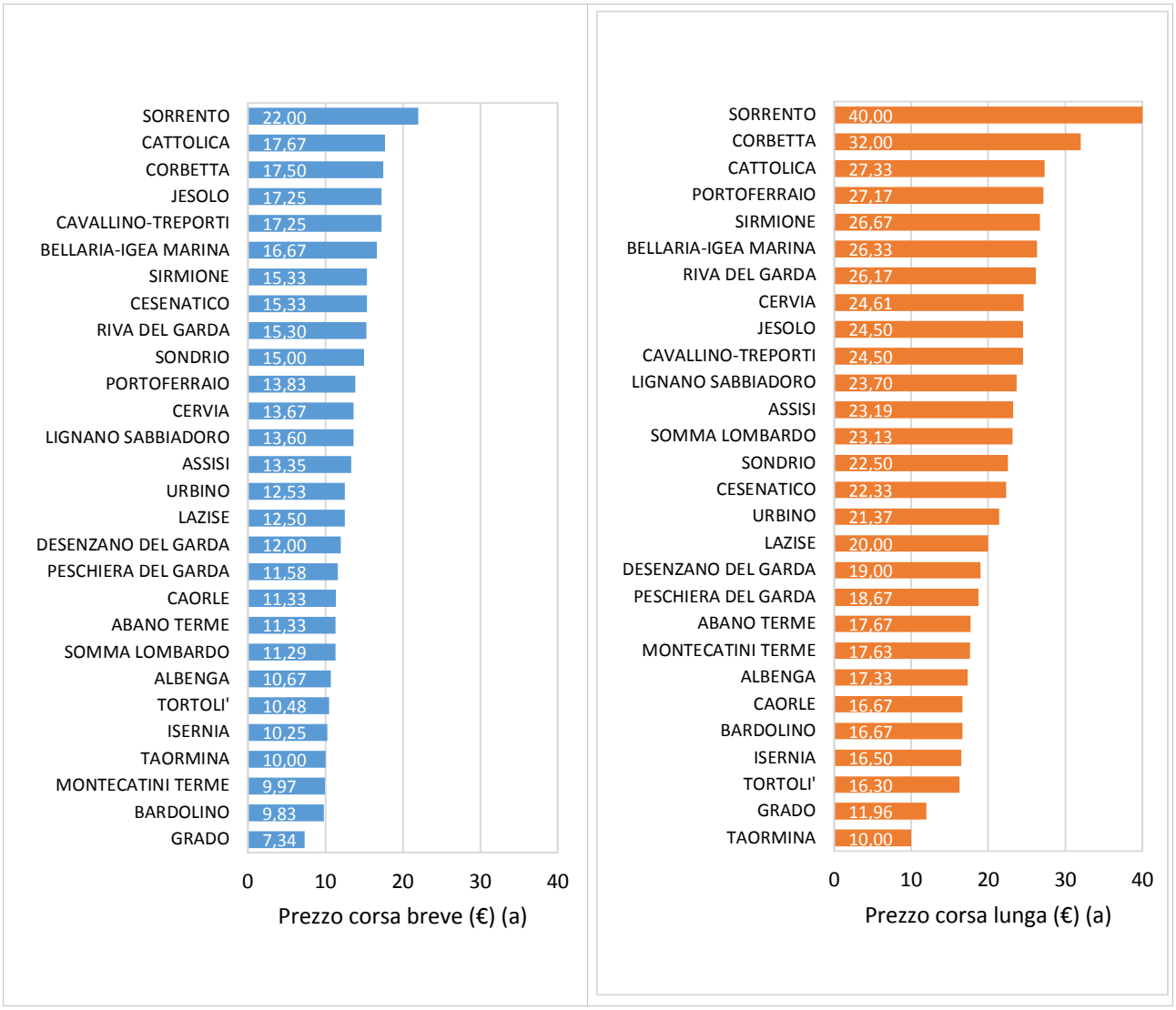
Figura 174. Variabilità dei principali importi fissi del tariffario taxi tra i comuni del campione – Anni 2018-2019



La corsa minima presenta un'ampia dispersione intorno al valore mediano, rispetto al diritto di chiamata ed allo scatto bandiera.
Per queste ultime due voci si rileva la presenza di diversi valori *outliers*.

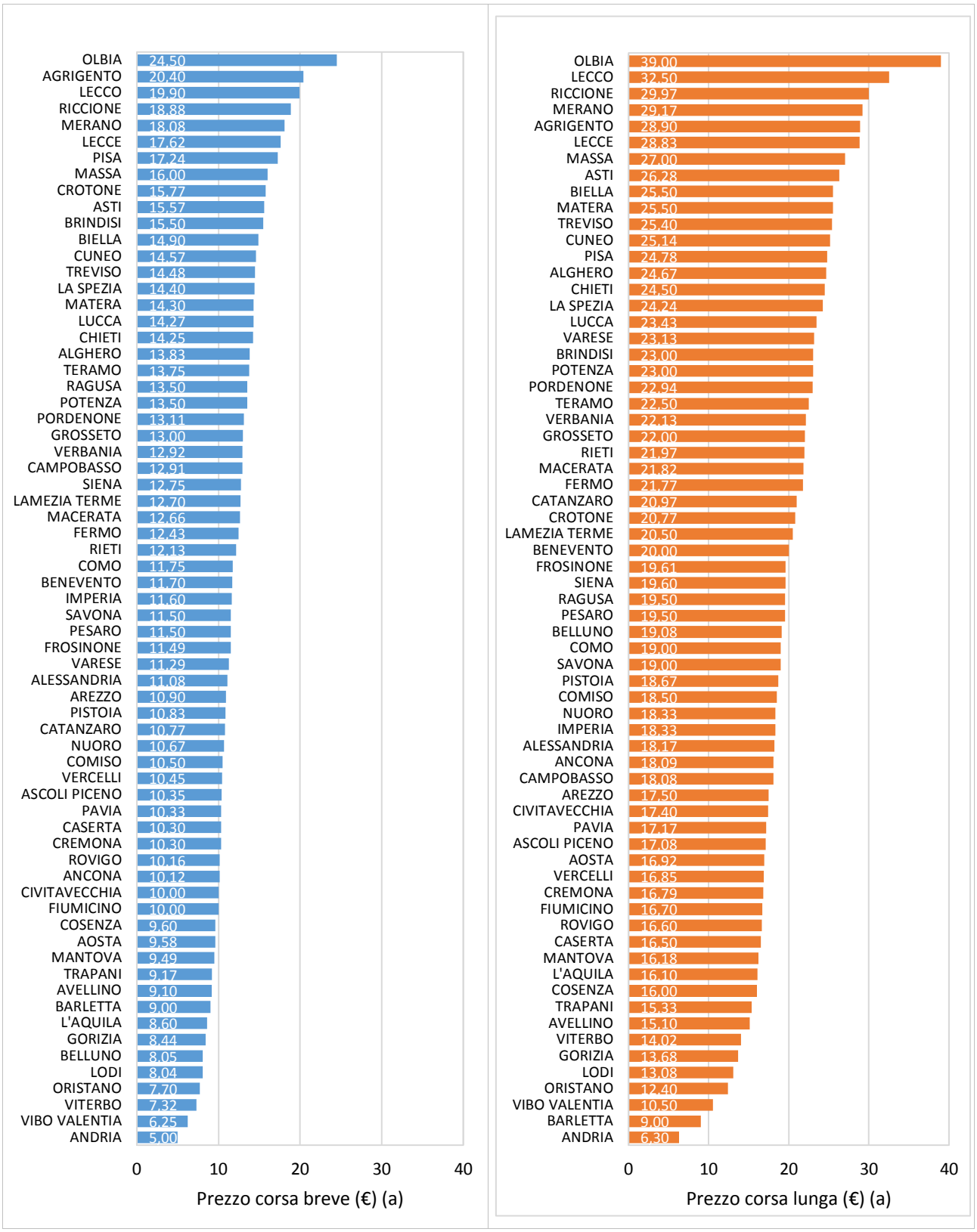
Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni

Figura 175. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione inferiore a 30.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019



Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni
(a) Per corsa *standard* si intende una corsa urbana di 1 persona priva di bagagli effettuata alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione (la *corsa standard breve* comprende 5 km + 5' di sosta; la *corsa standard lunga* comprende 10 km + 10' di sosta)

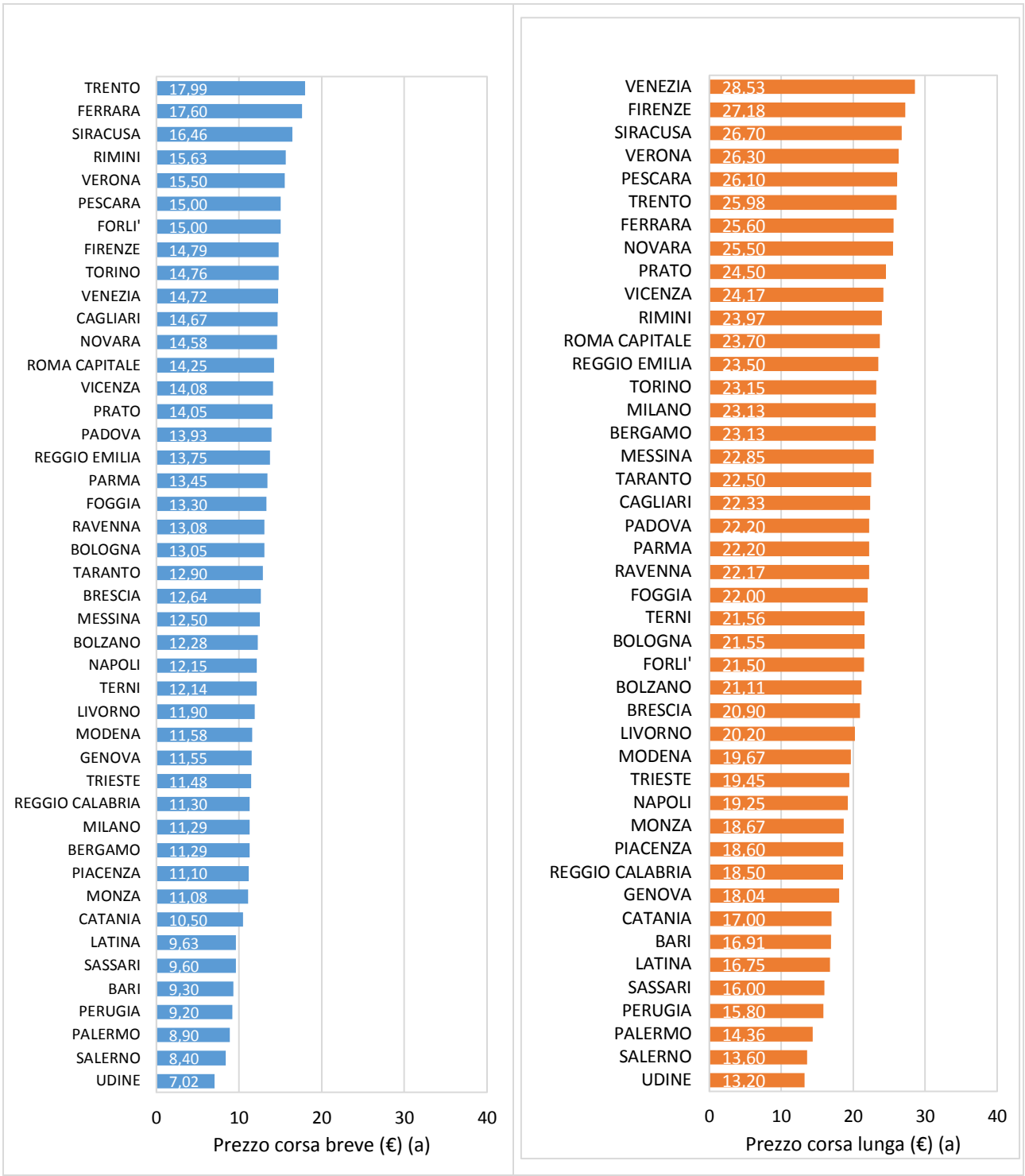
Figura 176. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione compresa tra 30.000 e 100.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019



Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni

(a) Per *corsa standard* si intende una corsa urbana di 1 persona priva di bagagli effettuata alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione (la *corsa standard breve* comprende 5 km + 5' di sosta; la *corsa standard lunga* comprende 10 km + 10' di sosta)

Figura 177. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione superiore a 100.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019



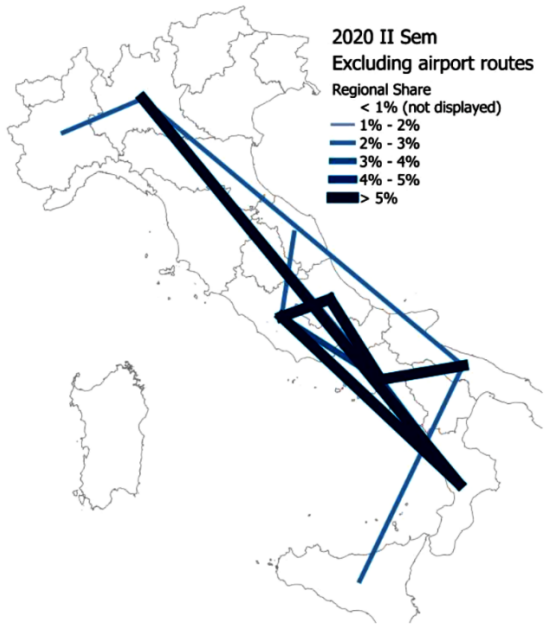
Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni

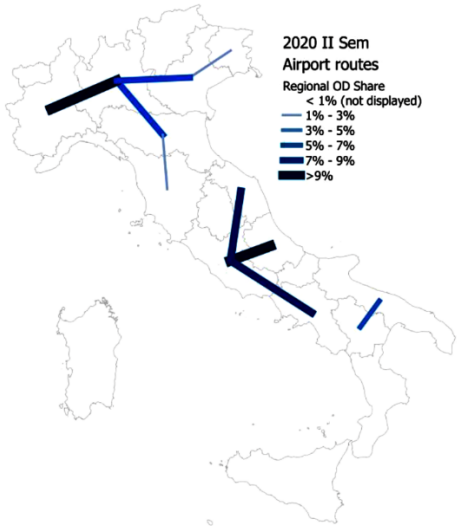
(a) Per *corsa standard* si intende una corsa urbana di 1 persona priva di bagagli effettuata alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione (la *corsa standard breve* comprende 5 km + 5' di sosta; la *corsa standard lunga* comprende 10 km + 10' di sosta)

8. LE AUTOLINEE DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

8.1 La situazione italiana

Figura 178. Principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza – Anno 2020, secondo semestre





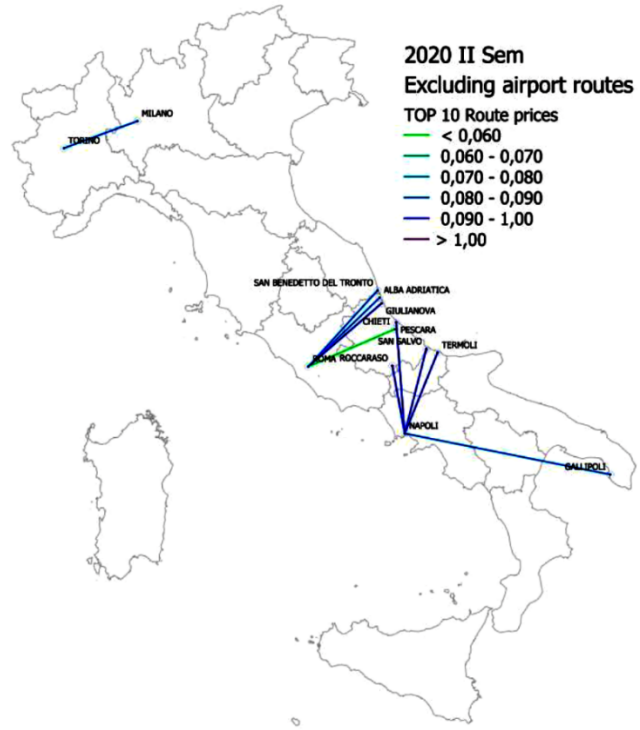
Nel secondo semestre 2020, i dati disponibili mostrano che le principali rotte cercate (>5%) per le autolinee a media e lunga percorrenza (escludendo gli spostamenti che hanno origine/destinazione un aeroporto) interessano essenzialmente i collegamenti Lazio/Abruzzo, Lazio/Calabria, Lombardia/Calabria, Campania/Puglia e Abruzzo/Calabria.

Le rotte per i sistemi aeroportuali del nord Italia registrano collegamenti superiori al 9% per la tratta Piemonte/Lombardia.

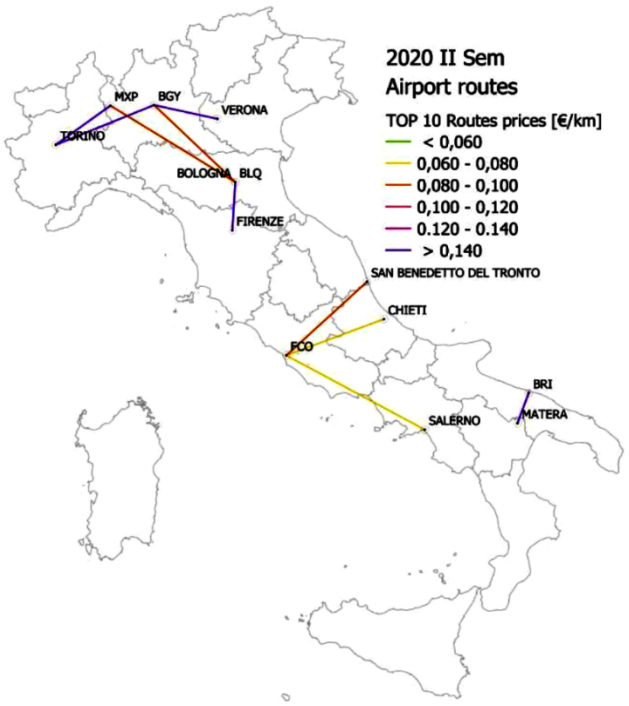
Nel sistema aeroportuale romano le maggior rotte cercate riguardano i collegamenti Lazio/Abruzzo, Lazio/Marche e Lazio/Campania.

Fonte: P. Beria, S. Tolentino e L. Vardhman, 2021, *Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2020*, TRASPOL Report 2/21 & Checkmybus

Figura 179. Indice di prezzo delle principali rotte per autolinee a media e lunga percorrenza – Anno 2020, secondo semestre



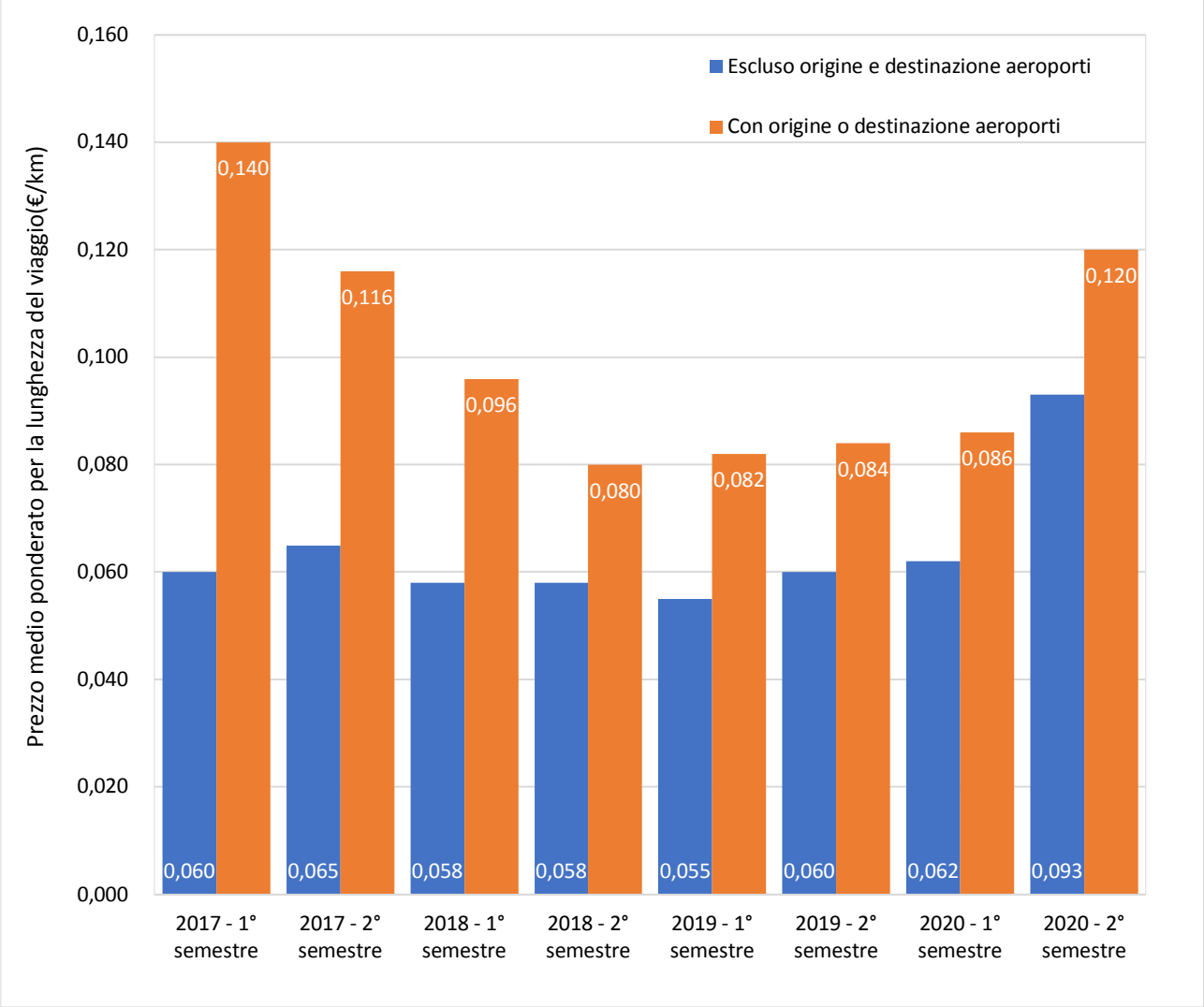
(a)



(a)

Fonte: P. Beria, S. Tolentino e L. Vardhman, 2021, *Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2020*, TRASPOL Report 2/21 & Checkmybus
(a) Indice di prezzo €/km

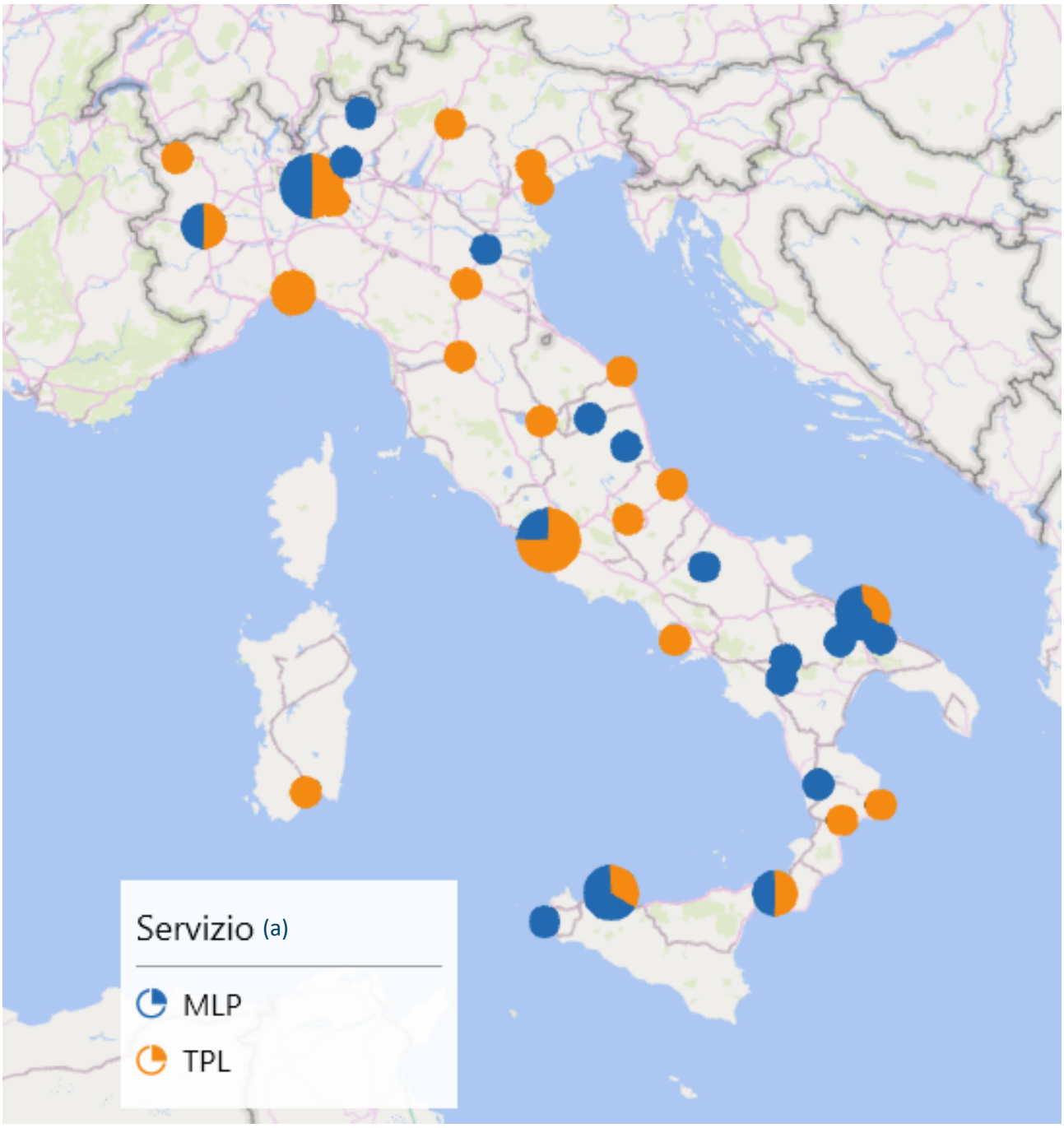
Figura 180. Indice di prezzo medio (ponderato) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza – Anni 2017-2020



Fonte: P. Beria, S. Tolentino e L. Vardhman, 2021, *Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2020*, TRASPOL Report 2/21 & Checkmybus

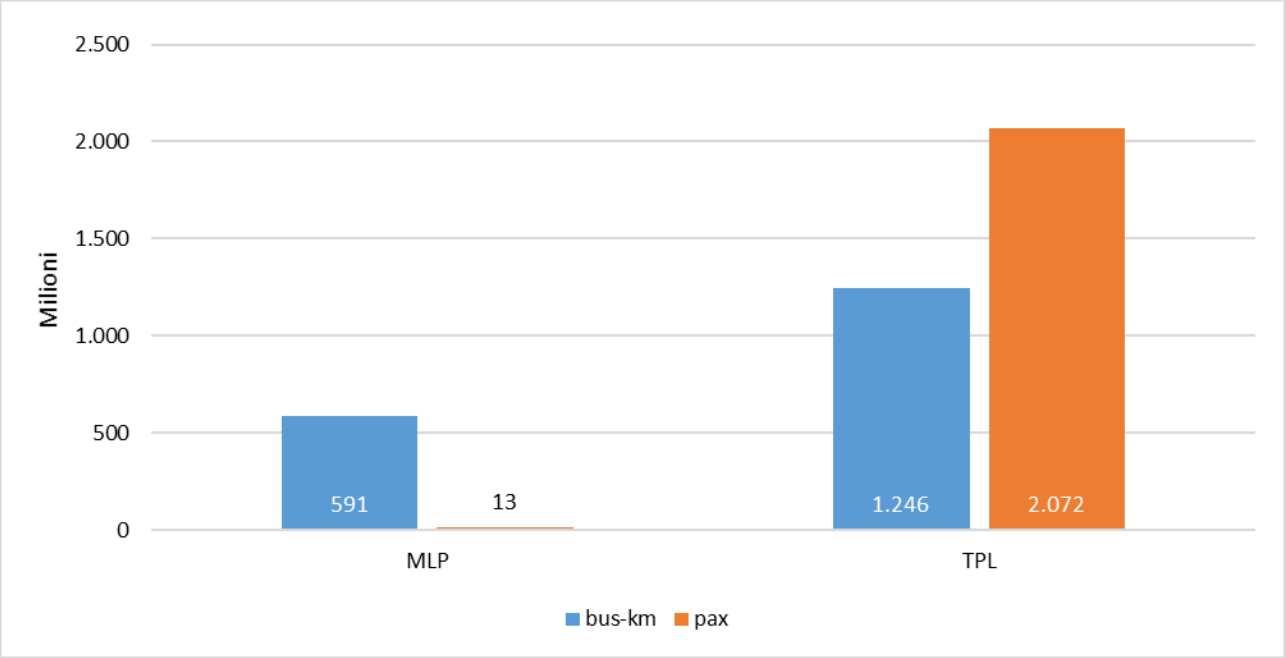
Focus sezione C – AIR di cui alla del. ART 28/2021

Figura 181. Ubicazione della sede legale delle imprese di autolinee che hanno partecipato all'indagine – Anno 2020



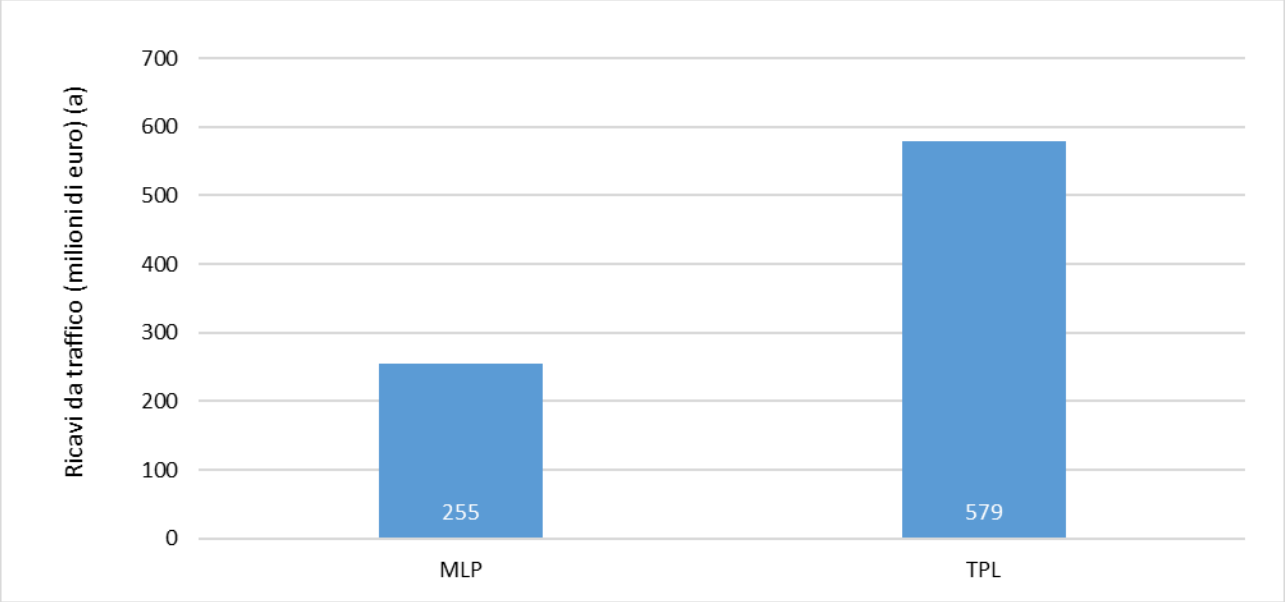
Fonte: elaborazione ART
(a) Campione formato da n. 22 imprese di autolinee media e lunga percorrenza (MLP) e n. 26 imprese di autolinee TPL

Figura 182. Offerta e domanda di servizi per il campione di imprese di autolinee esaminato – Anno 2019



Fonte: elaborazione ART su dati imprese; indagine sui sistemi di trattamento dei reclami 2020

Figura 183. Ricavi da traffico del campione di imprese di autolinee esaminato – Anno 2019



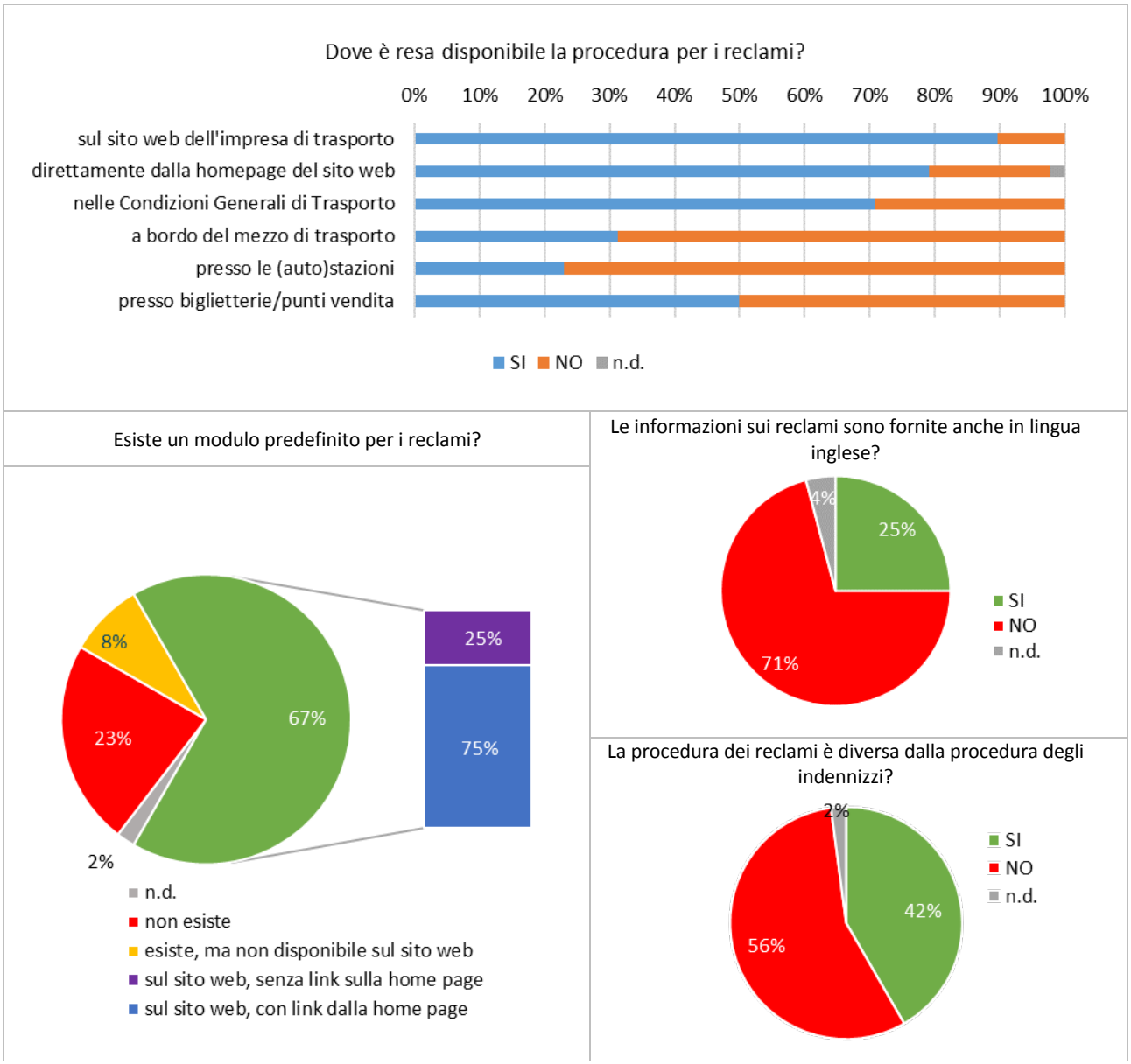
Fonte: elaborazione ART su dati imprese; indagine sui sistemi di trattamento dei reclami 2020
(a) Il totale TPL non comprende ATAC (Roma) che non ha fornito i dati

Tabella 42. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi di autolinee – Anno 2019

Dati cumulativi	Autolinee	Autostazioni
Reclami ricevuti	164.407	30
Tempo medio di evasione dei reclami [giorni, media]	10	7
Tempo max di evasione [giorni, media]	41	22
Risposte entro 30 giorni [media]	95%	89%
Durata minima di conservazione degli atti dei reclami [anni]	1	5

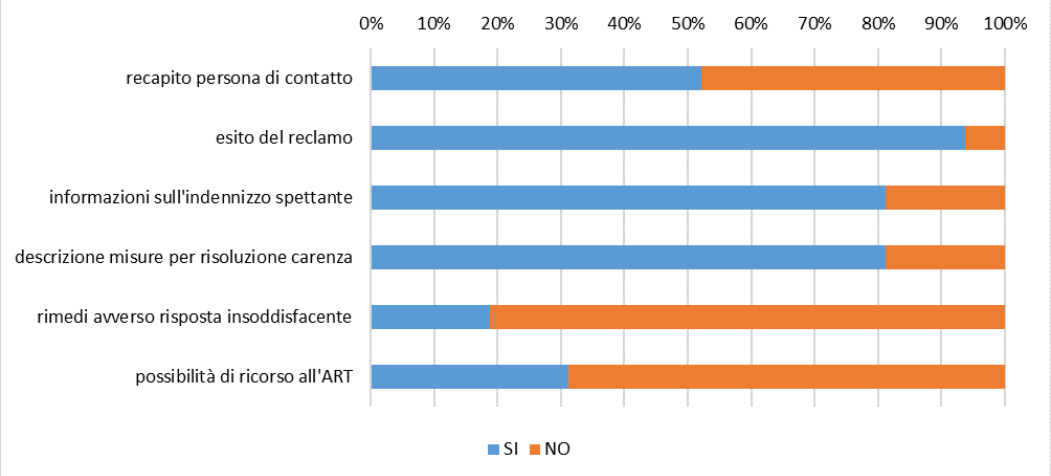
Fonte: Elaborazione ART su dati imprese; Indagine sui sistemi di trattamento dei reclami 2020

Figura 184. Principali aspetti emersi dalle risposte ottenute dal campione di autolinee esaminato – Anno 2019



Fonte: elaborazione ART su dati imprese; indagine sui sistemi di trattamento dei reclami 2020

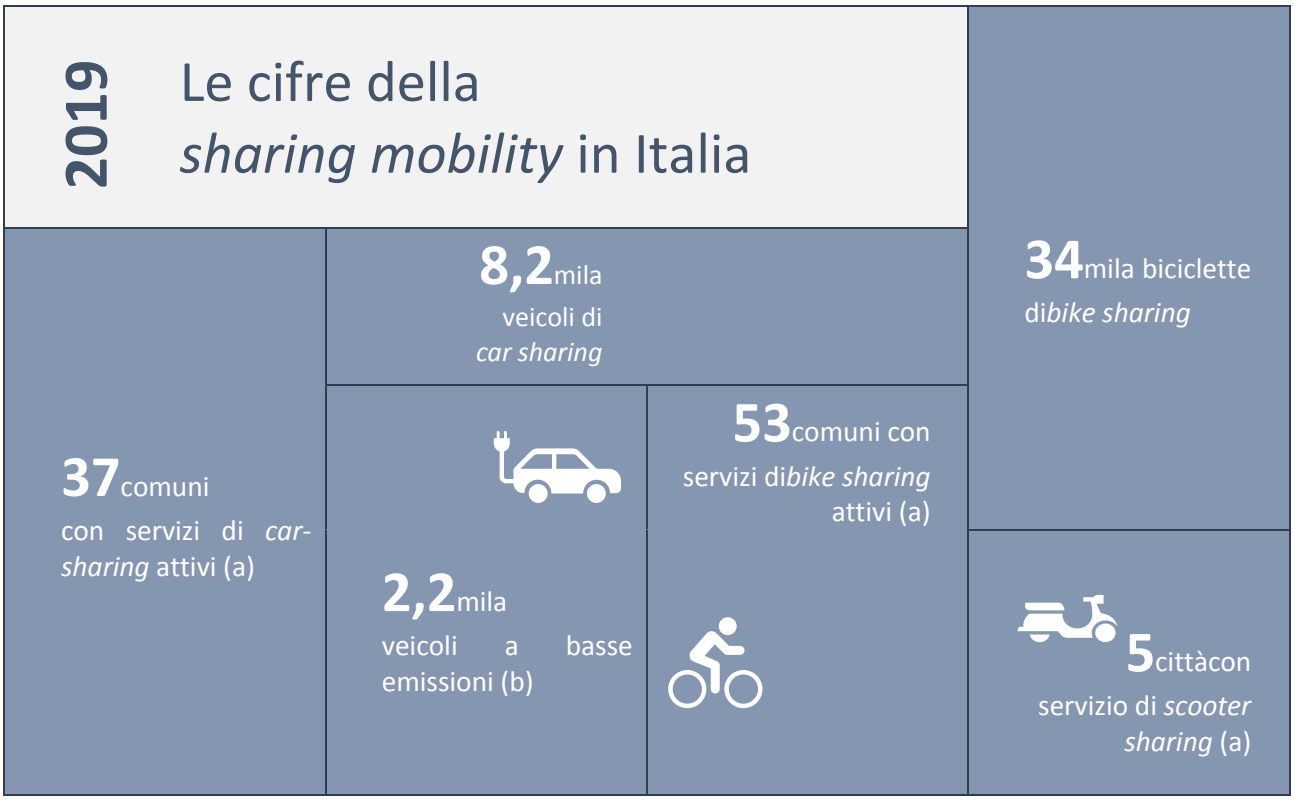
Figura 185. Informazioni contenute nella risposta a un reclamo – Anno 2019



Fonte: elaborazione ART su dati imprese; indagine sui sistemi di trattamento dei reclami 2020

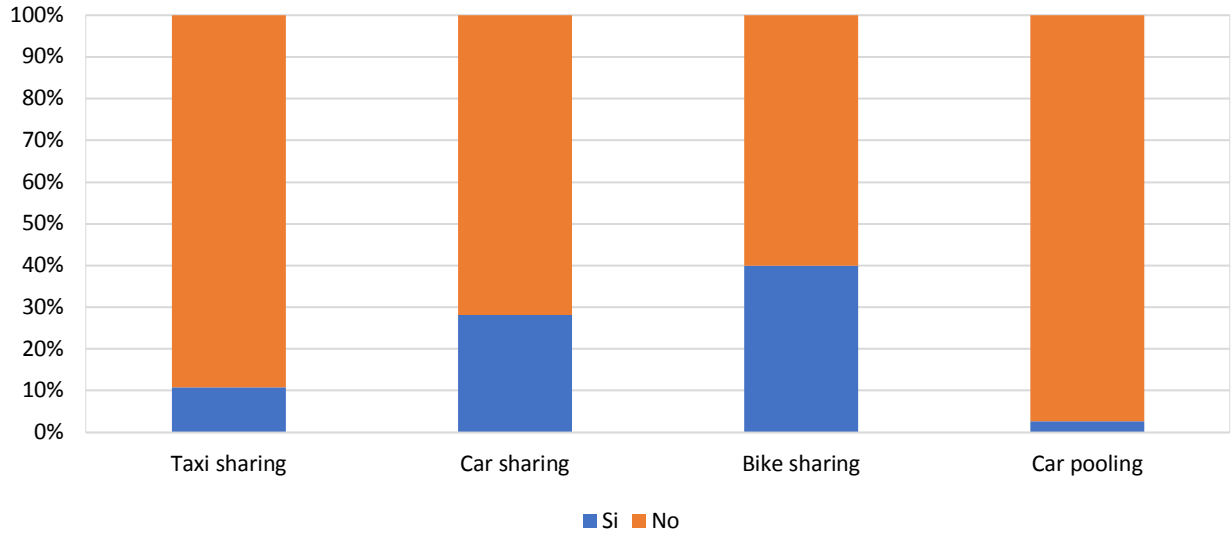
9. MOBILITÀ E MICROMOBILITÀ CONDIVISA

9.1 La situazione italiana



Fonte: ISTAT
(a) Dati riferiti a comuni capoluogo di provincia/città metropolitana; per alcuni comuni i dati che seguono sono stimati e si rimanda alla fonte per eventuali approfondimenti
(b) Veicoli a trazione elettrica (integrale o ibrida) e veicoli alimentati a gas (GPL, metano, bi-fuel benzina/GPL, bi-fuel benzina/metano)

Figura 186. Diffusione di sistemi di mobilità condivisa nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana – Anni 2019-2020



Fonte: elaborazione ART su dati dei Comuni

9.1.1 Il Car sharing

Tabella 43. Presenza di servizi di *car sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019

Area Geografica/Regione/Comune (a)		Servizi a postazione fissa (b)							Servizi a flusso libero (c)							Totale						
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nord-Ovest	Piemonte																					
	Torino																					
	Verbania																					
	Totale (d)	1	1	1	1	2	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
	Liguria																					
	Imperia																					
	Genova																					
	Totale (d)	2	2	2	1	1	1	1								2	2	2	1	1	1	1
	Lombardia																					
	Varese																					
	Como																					
	Lecco																					
	Sondrio																					
	Milano																					
	Monza																					
	Bergamo																					
	Brescia																					
	Pavia																					
	Lodi																					
	Cremona																					
	Mantova																					
	Totale (d)	8	10	10	12	12	12	12	1	1	1	1	1	1	1	8	10	10	12	12	12	12
	Totale Nord-Ovest (d)	**11**	**13**	**13**	**14**	**15**	**15**	**15**	**1**	**1**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**11**	**13**	**13**	**14**	**15**	**15**	**15**
Nord-Est	Trentino-Alto Adige/Südtirol																					
	Bolzano/Bozen																					
	Trento																					
	Totale (d)	2	2	2	2	2	2	2								2	2	2	2	2	2	2
	Veneto																					
	Verona																					
	Venezia																					
	Padova																					
	Totale (d)	2	2	2	2	2	2	2				1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2
	Emilia-Romagna																					
	Parma																					
	Modena																					
	Bologna																					
	Ferrara																					
	Forlì																					
	Totale (d)	2	2	2	3	3	3	2					1	2	3	2	2	2	3	4	4	5
	Totale Nord-Est (d)	**6**	**6**	**6**	**7**	**7**	**7**	**6**	**0**	**0**	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**6**	**6**	**6**	**8**	**9**	**8**	**9**
Ce	Toscana																					

Area Geografica/Regione/Comune (a)		Servizi a postazione fissa (b)							Servizi a flusso libero (c)							Totale						
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	Firenze																					
	Prato																					
	Arezzo																					
	Totale (d)	1	1	1	2	1	1	1		1	1	3	3	3	3	1	1	1	3	3	3	3
	Lazio																					
	Roma																					
	Latina																					
	Totale (d)	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2
	Totale Centro (d)	**2**	**2**	**2**	**3**	**2**	**2**	**2**	**0**	**2**	**2**	**4**	**4**	**4**	**5**	**2**	**2**	**2**	**4**	**4**	**4**	**5**
Sud	Campania																					
	Napoli																					
	Totale (d)	1	1		1		1									1	1		1		1	
	Puglia																					
	Bari																					
	Lecce																					
	Totale (d)											1	1	1	1				1	1	1	1
	Calabria																					
	Reggio di Calabria																					
	Totale (d)					1	1	1												1	1	1
	Totale Sud (d)	**1**	**1**	**0**	**1**	**1**	**2**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0**	**2**	**2**	**3**	**2**
Isole	Sicilia																					
	Palermo																					
	Messina																					
	Enna																					
	Catania																					
	Totale (d)	1	1	1	1	1	2	3					1	2	2	1	1	1	1	2	3	4
	Sardegna																					
	Sassari																					
	Cagliari																					
	Totale (d)		1	1	1	1	1	1						1	2		1	1	1	1	2	2
	Totale Isole (d)	**1**	**2**	**2**	**2**	**2**	**3**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**3**	**4**	**1**	**2**	**2**	**2**	**3**	**5**	**6**
	Totale Italia (d)	**21**	**24**	**23**	**27**	**27**	**29**	**28**	**1**	**3**	**4**	**8**	**10**	**13**	**16**	**21**	**24**	**23**	**30**	**33**	**35**	**37**

Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT

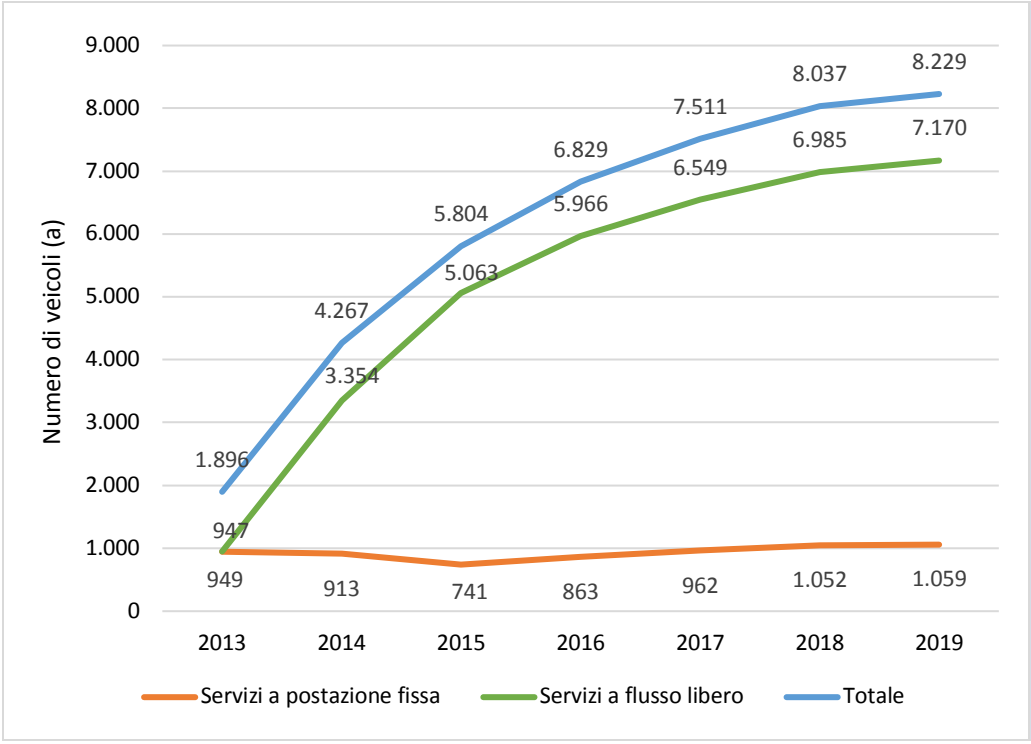
(a) Dati riferiti a comuni capoluogo di provincia/città metropolitana con servizi di *car sharing* attivi

(b) I servizi a postazione fissa (anche "tradizionali", "convenzionali" o *station-based*) sono quelli che prevedono il prelievo e la riconsegna del veicolo esclusivamente in postazioni prestabilite - compresi quelli che consentono di utilizzare il veicolo in modalità *one way*, ossia con possibilità di riconsegna in postazione diversa da quella di prelievo

(c) I servizi a flusso libero (anche *free flow* o *free-floating*) sono quelli che consentono il prelievo e la riconsegna del veicolo in qualsiasi stallo di sosta compreso entro un perimetro dato

(d) Numero di comuni capoluogo con servizi di *car sharing* attivi

Figura 187. Evoluzione del numero autoveicoli in *sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019

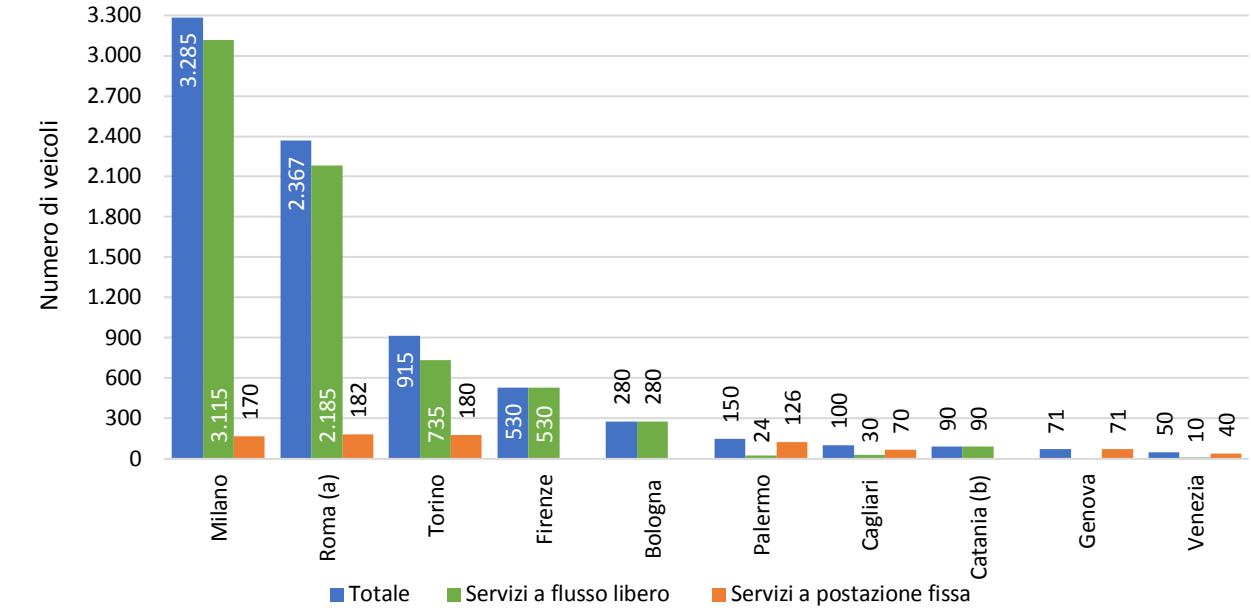


La crescita del numero di veicoli di *car sharing* nel periodo considerato è stata contenuta per i servizi a postazione fissa (incremento del +12% circa nel 2019 rispetto al 2013) se paragonata alla crescita dei servizi a flusso libero.

Per quest'ultima tipologia di servizi, infatti, si è registrato nel periodo 2013-2019 un deciso incremento (oltre il +650%).

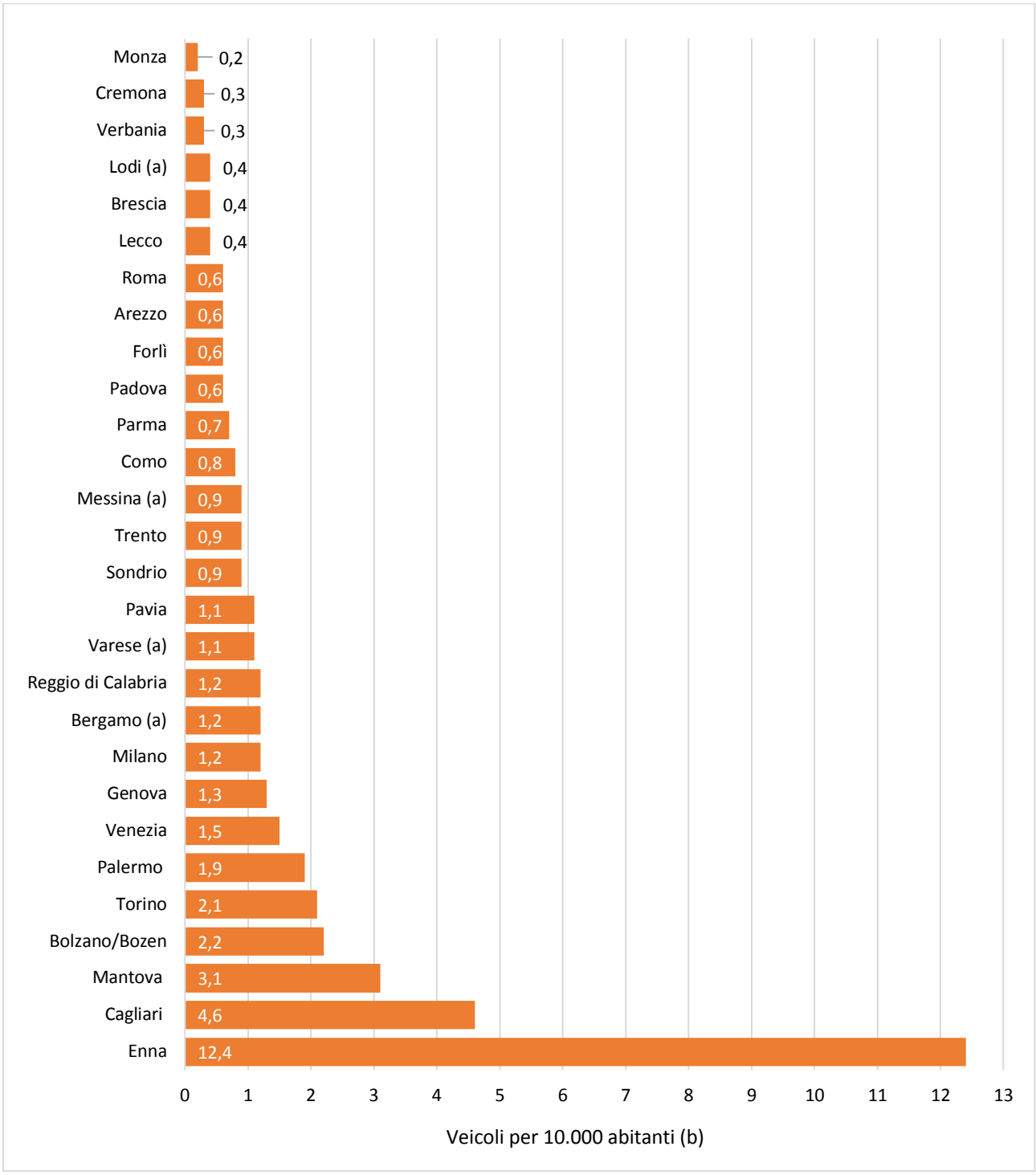
Fonte: ISTAT
(a) Valori riferiti all'insieme dei comuni capoluogo. Per alcuni comuni i dati sono stimati e si rimanda alla fonte per eventuali approfondimenti.

Figura 188. Primi 10 comuni capoluogo per numero di veicoli autoveicoli in *sharing* – Anno 2019



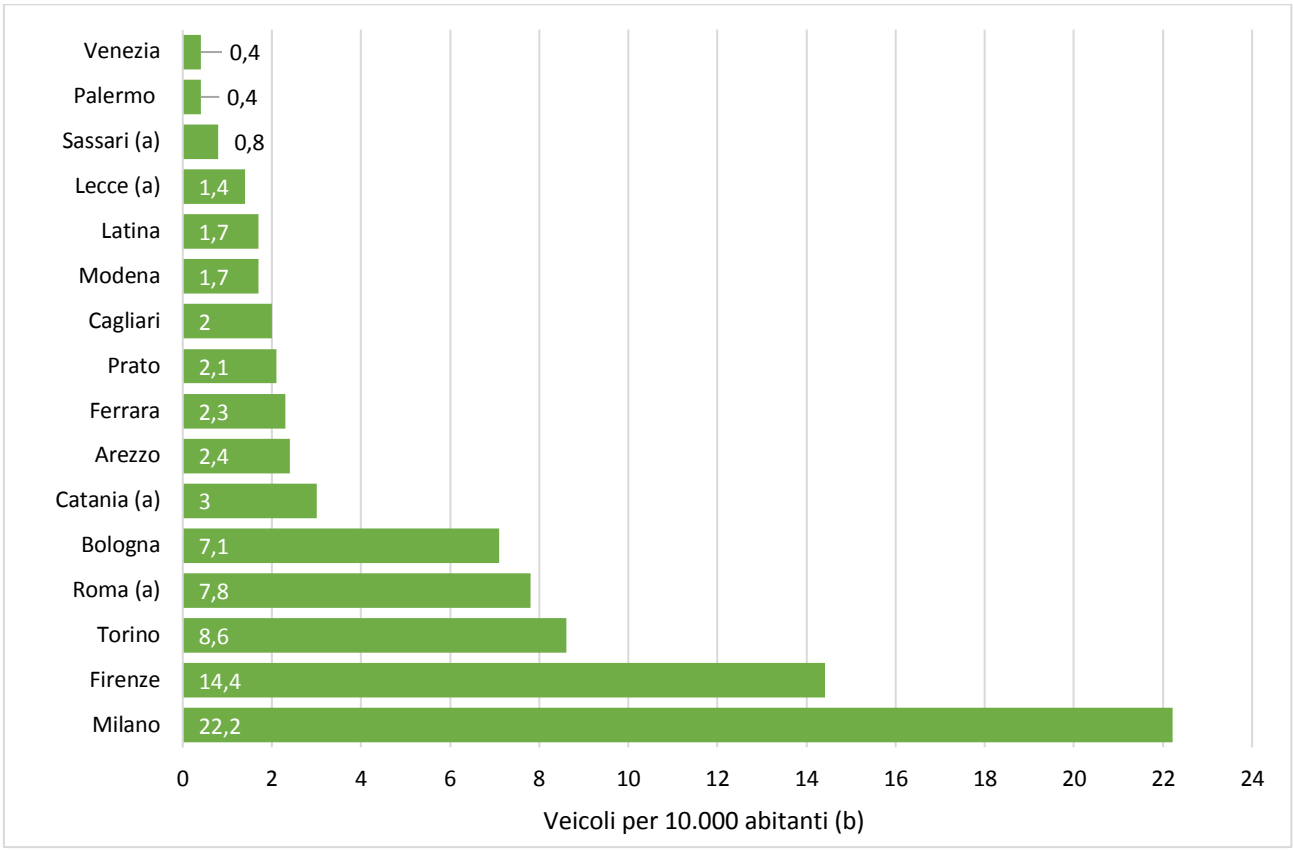
Fonte: ISTAT
(a) Dati servizi a flusso libero stimati
(b) Dati stimati

Figura 189. Disponibilità di autoveicoli in *sharing* per servizi a postazione fissa – Anno 2019



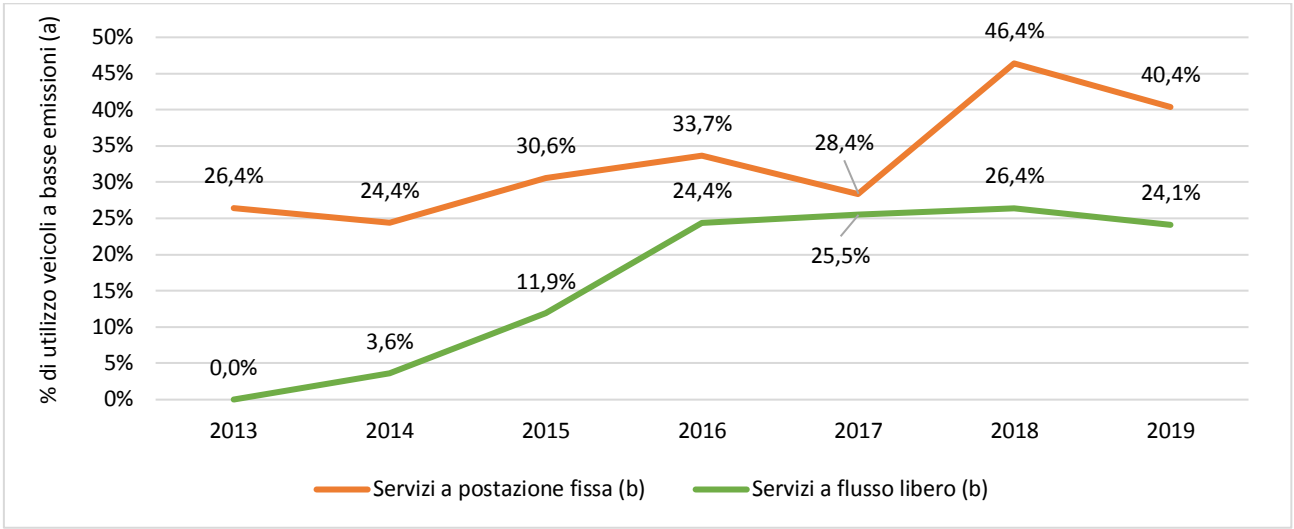
Fonte: ISTAT
(a) Dati stimati
(b) Valori riferiti ai comuni capoluogo di provincia/città metropolitana

Figura 190. Disponibilità di autoveicoli in *sharing* per servizi a flusso libero – Anno 2019



Fonte: ISTAT
(a) Dati stimati
(b) Valori riferiti ai comuni capoluogo di provincia/città metropolitana

Figura 191. Evoluzione della percentuale di autoveicoli a basse emissioni in *sharing* – Anni 2013-2019



Fonte: ISTAT
(a) Veicoli a trazione elettrica (integrale o ibrida) e veicoli alimentati a gas (GPL, metano, bi-fuel benzina/GPL, bi-fuel benzina/metano)
(b) Valori riferiti all'insieme dei comuni capoluogo; per alcuni comuni i dati sono stimati e si rimanda alla fonte per eventuali approfondimenti

9.1.2 La micromobilità in *sharing*

Tabella 44. Presenza di servizi di *bike sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019

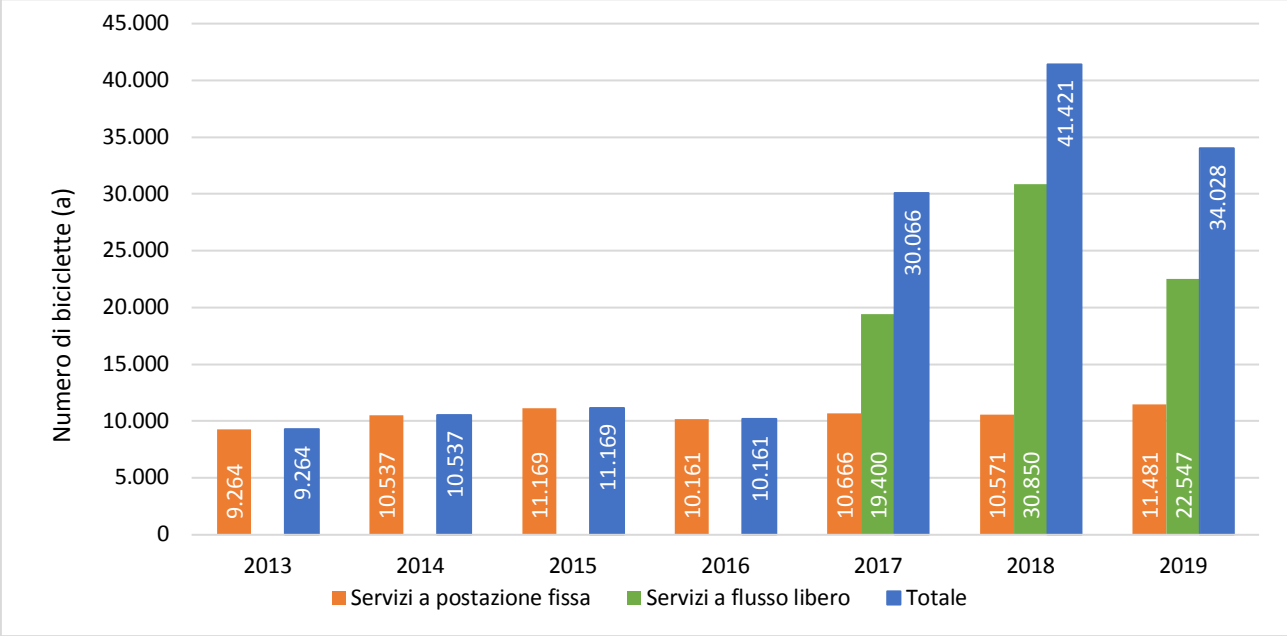
Area Geografica/Regione/Comune (a)		Servizi a postazione fissa (b)							Servizi a flusso libero (c)			Totale						
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nord-Ovest	Piemonte																	
	Torino	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Vercelli	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Novara	■	■	■	■							■	■	■	■			
	Biella	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Cuneo	■	■	■	■	■	■					■	■	■	■	■	■	
	Verbania			■	■	■	■	■						■	■	■	■	■
	Asti	■										■						
	Alessandria																	
	Totale (d)	6	5	6	6	5	5	4	1	1	1	6	5	6	6	5	5	4
	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste																	
	Aosta	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Totale (d)	1	1	1	1	1	1	1				1	1	1	1	1	1	1
	Liguria																	
	Imperia																	
	Savona	■	■	■	■	■						■	■	■	■	■		
	Genova	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	La Spezia	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Totale (d)	3	3	3	3	3	2	2				3	3	3	3	3	2	2
	Lombardia																	
	Varese	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Como	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Lecco	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Sondrio	■										■						
	Milano	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Monza				■	■	■	■							■	■	■	■
	Bergamo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Brescia	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Pavia	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Lodi	■	■	■	■	■	■					■	■	■	■	■	■	
	Cremona	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■	■
	Mantova		■	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■	■	■	■
	Totale (d)	10	10	10	11	11	11	10	3	3	3	10	10	10	11	11	11	10
	Totale Nord-Ovest (d)	**20**	**19**	**20**	**21**	**20**	**19**	**17**	**4**	**4**	**4**	**20**	**19**	**20**	**21**	**20**	**19**	**17**
Nord-Est	Trentino-Alto Adige/Südtirol																	
	Bolzano - Bozen							■										■
	Trento	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Totale (d)	1	1	1	1	1	1	2				1	1	1	1	1	1	2
	Veneto																	
	Verona	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Treviso	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Venezia	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■
	Padova	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■

Area Geografica/Regione/Comune (a)		Servizi a postazione fissa (b)							Servizi a flusso libero (c)			Totale						
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	Rovigo																	
	Totale (d)	5	5	5	4	4	4	4		1	1	5	5	5	4	4	4	4
	Friuli-Venezia Giulia																	
	Pordenone																	
	Udine																	
	Gorizia																	
	Totale (d)	3	3	3	3	3	3	3				3	3	3	3	3	3	3
	Emilia-Romagna																	
	Piacenza																	
	Parma																	
	Reggio nell'Emilia																	
	Modena																	
	Bologna																	
	Ferrara																	
	Ravenna																	
	Forlì																	
	Rimini																	
	Totale (d)	9	9	9	9	8	8	7		6	5	9	9	9	9	8	9	9
	Totale Nord-Est (d)	**18**	**18**	**18**	**17**	**16**	**16**	**16**	**0**	**7**	**6**	**18**	**18**	**18**	**17**	**16**	**17**	**18**
Centro	Toscana																	
	Pistoia																	
	Firenze																	
	Prato																	
	Livorno																	
	Pisa																	
	Arezzo																	
	Siena																	
	Totale (d)	6	6	6	4	4	4	4	1	1	1	6	6	6	4	5	5	5
	Umbria																	
	Perugia																	
	Terni																	
	Pesaro																	
	Ascoli Piceno																	
	Totale (d)	4	4	4	3	2	1	2	1	1	1	4	4	4	3	2	2	3
	Lazio																	
	Rieti																	
	Roma																	
	Frosinone																	
	Totale (d)	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	2
	Totale Centro (d)	**12**	**12**	**12**	**9**	**8**	**7**	**7**	**3**	**3**	**3**	**12**	**12**	**12**	**9**	**10**	**10**	**10**
Sud	Abruzzo																	
	Teramo																	
	Totale (d)	1	1	1	1	1						1	1	1	1	1		
	Molise																	
	Isernia																	
	Totale (d)	1	1									1	1					

Area Geografica/Regione/Comune (a)		Servizi a postazione fissa (b)							Servizi a flusso libero (c)			Totale						
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	Campania																	
	Benevento																	
	Napoli																	
	Totale (d)		1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1
	Puglia																	
	Foggia																	
	Andria																	
	Bari																	
	Brindisi																	
	Lecce																	
	Totale (d)	4	5	5	3	2	1	1		1	1	4	5	5	3	2	2	2
	Calabria																	
	Reggio di Calabria																	
	Totale (d)										1							1
	Totale Sud (d)	**6**	**8**	**7**	**5**	**4**	**2**	**2**	**0**	**1**	**2**	**6**	**8**	**7**	**5**	**4**	**3**	**4**
Isole	Sicilia																	
	Palermo																	
	Catania																	
	Siracusa																	
	Totale (d)			1	2	2	2	2						1	2	2	2	2
	Sardegna																	
	Sassari																	
	Cagliari																	
	Carbonia																	
	Totale (d)	1	2	1	2	2	2	2				1	2	1	2	2	2	2
	Totale Isole (d)	**1**	**2**	**2**	**4**	**4**	**4**	**4**				**1**	**2**	**2**	**4**	**4**	**4**	**4**
	Totale Italia (d)	**57**	**59**	**59**	**56**	**52**	**48**	**46**	**7**	**15**	**15**	**57**	**59**	**59**	**56**	**54**	**53**	**53**

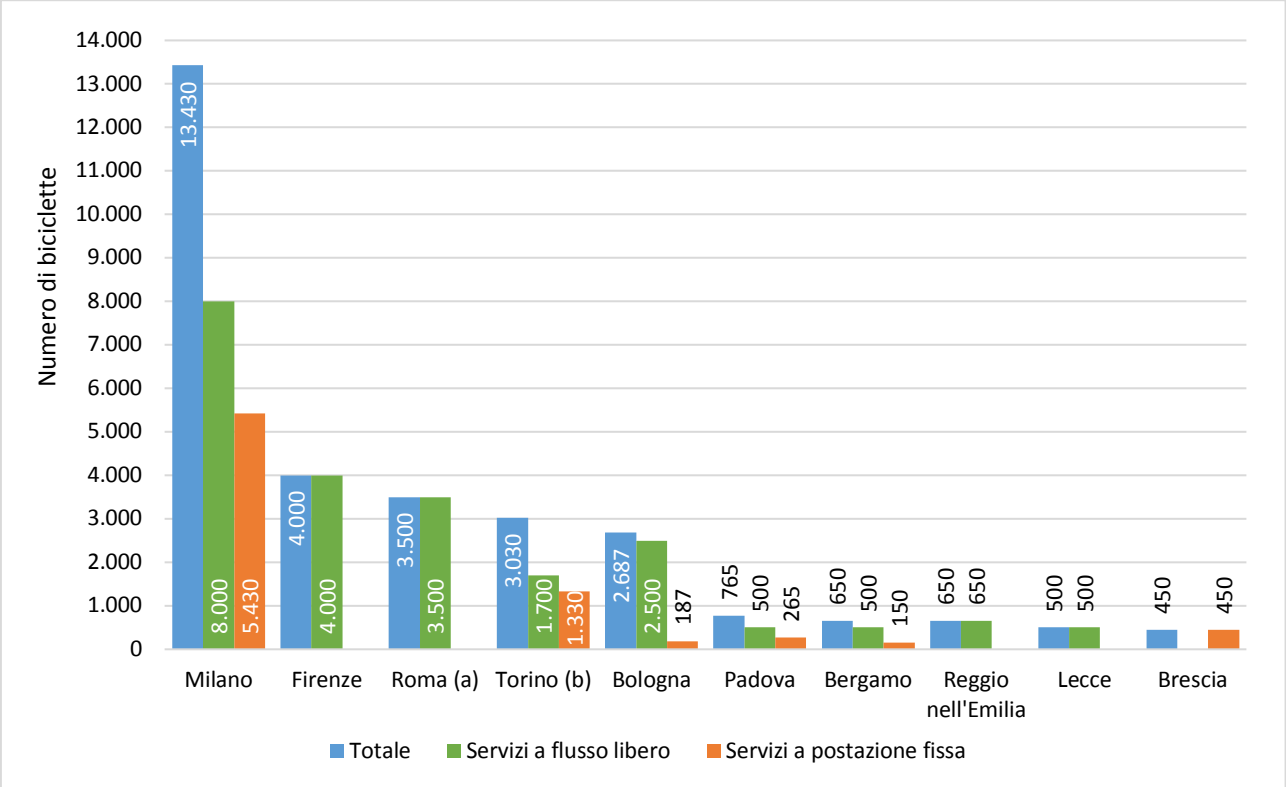
Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Dati riferiti a comuni capoluogo di provincia/città metropolitana con servizi di *bike sharing* attivi
(b) I servizi a postazione fissa (anche "tradizionali", "convenzionali" o *station-based*) sono quelli che prevedono il prelievo e la riconsegna della bicicletta esclusivamente in postazioni prestabilite
(c) I servizi a flusso libero (anche free flow o *free-floating*) sono quelli che consentono il prelievo e la riconsegna della bicicletta in qualsiasi punto idoneo alla sosta compreso entro un perimetro dato
(d) Numero di comuni capoluogo con servizi di *bike sharing* attivi

Figura 192. Evoluzione del numero di biciclette in *sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019



Fonte: ISTAT
(a) Valori riferiti all'insieme dei comuni capoluogo; per alcuni comuni i dati sono stimati e si rimanda alla fonte per eventuali approfondimenti

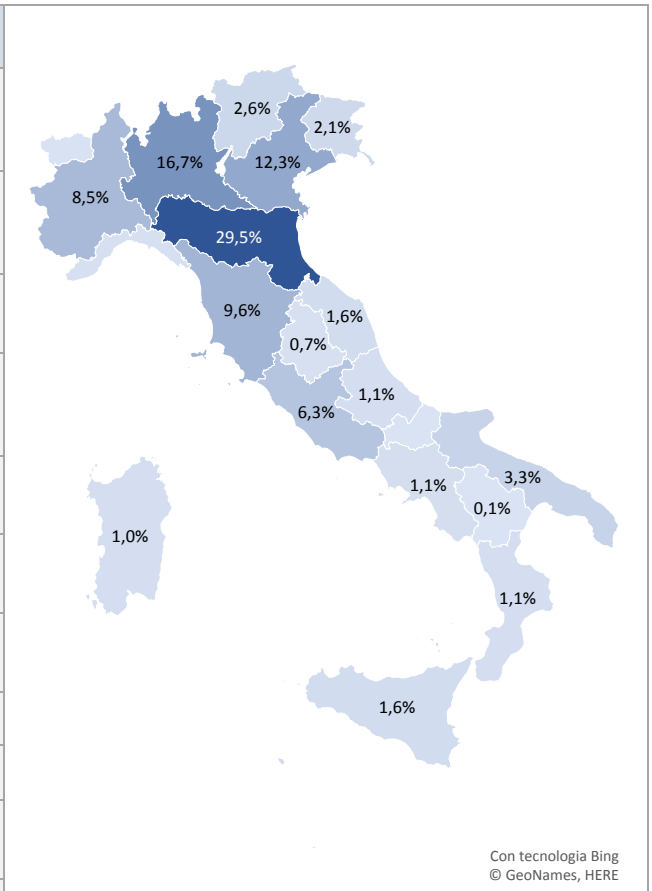
Figura 193. Primi 10 comuni capoluogo per numero di biciclette in *sharing* – Anno 2019

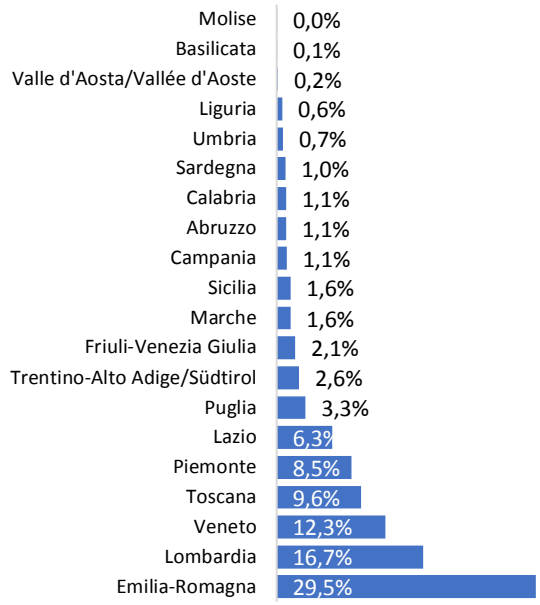


Fonte: ISTAT
(a) Dati servizi a flusso libero stimati
(b) Dati stimati

Figura 194. Piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana – Anno 2019

Regione/comune capoluogo	Km
Emilia-Romagna km: Bologna (136,5), Ferrara (177,0), Forlì (121,9), Modena (227,9), Parma (138,4), Piacenza (77,4), Ravenna (146,0), Reggio nell'Emilia (251,9) e Rimini (117,0).	**1.394**
Lombardia km: Bergamo (52,6), Brescia (158,3), Como (8,3), Cremona (71,9), Lecco (11,0), Lodi (39,9), Mantova (113,9), Milano (224,0), Monza (29,3), Pavia (39,8), Sondrio (20,2) e Varese (21,0).	**790,2**
Veneto km: Belluno (20,0), Padova (172,0), Rovigo (24,9), Treviso (60,9), Venezia (144,0), Verona (97,3) e Vicenza (64,8).	**583,9**
Toscana Km: Arezzo (48,0), Firenze (102,0), Grosseto (52,5), Livorno (20,6), Lucca (38,4), Massa (27,0), Pisa (45,0), Pistoia (10,0), Prato (105,0) e Siena (7,7).	**456,2**
Piemonte km: Alessandria (24,0), Asti (11,0), Biella (8,0), Cuneo (44,6), Novara (29,1), Torino (216,0), Verbania (26,6) e Vercelli (43,8).	**403,1**
Lazio km: Frosinone (12,0), Latina (11,0), Rieti (26,0), Roma (248,1) e Viterbo (0,8).	**297,9**
Puglia km: Andria (6,0), Bari (31,0), Barletta (26,7), Brindisi (5,7), Foggia (8,6), Lecce (46,0), Taranto (26,0) e Trani (5,3).	**155,3**
Trentino-Alto Adige/Südtirol km: Bolzano/Bozen (54,2) e Trento (66,5).	**120,7**
Friuli-Venezia Giulia km: Gorizia (11,4), Pordenone (43,3), Trieste (23,7) e Udine (22,0).	**100,4**
Marche Km: Ancona (4,5), Ascoli Piceno (7,0), Fermo (7,0), Macerata (5,3) e Pesaro (51,0).	**74,8**
Sicilia km: Agrigento (a) (5,0), Caltanissetta (0,0), Catania (8,0), Enna (0,0), Messina (7,2), Palermo (47,2), Ragusa (3,2), Siracusa (4,0) e Trapani (0,0).	**74,6**
Campania Km: Avellino (0,8), Benevento (19,0), Caserta (10,8), Napoli (19,2) e Salerno (4,5).	**54,3**
Abruzzo km: Chieti (0,0), L'Aquila (6,8), Pescara (33,0) e Teramo (12,0).	**51,8**
Calabria Km: Catanzaro (15,4), Cosenza (15,0), Crotone (12,0), Reggio di Calabria (8,0) e Vibo Valentia (0,0).	**50,4**
Sardegna Km: Cagliari (26,0), Carbonia (7,4), Nuoro (0,0), Oristano (3,8) e Sassari (10,0).	**47,2**
Umbria km: Perugia (15,9) e Terni (18,2).	**34,1**
Liguria km: Genova (13,3), Imperia (2,0), La Spezia (8,6) e Savona (6,3).	**30,2**
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste km: Aosta (7,4)	**7,4**
Basilicata km: Matera (3,0) e Potenza (0,0).	**3,0**
Molise km: Campobasso (0,0) e Isernia (2,0).	**2,0**
Totale	**4.731,5**

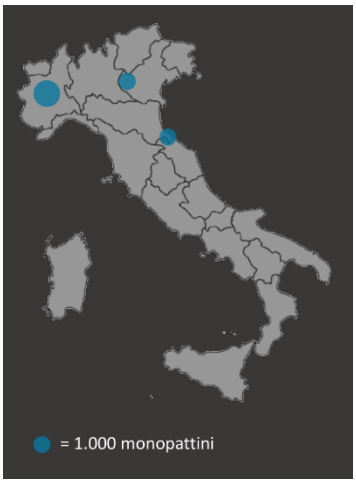




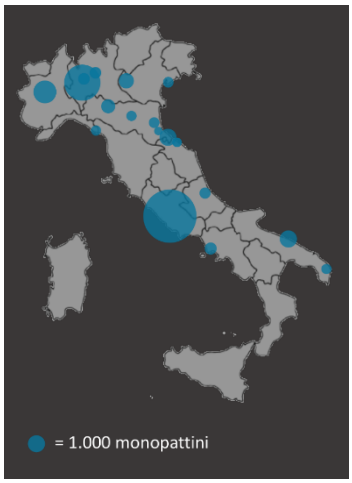
Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Dati stimati

Figura 195. L'evoluzione della flotta dei monopattini in *sharing* – Anni 2019-2020

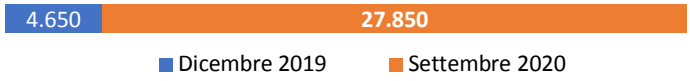
	Dicembre 2019	Settembre 2020
Bari	-	1.000
Bergamo	-	300
Cesena	-	200
La Spezia	-	300
Lecce	-	250
Milano	-	6.000
Modena	-	200
Monza	-	400
Napoli	-	900
Parma	-	900
Pesaro	-	250
Pescara	-	500
Ravenna	-	350
Rimini	1.000	1.000
Roma	-	11.000
Torino	2.650	3.000
Venezia	-	300
Verona	1.000	1.000



Dicembre 2019



Settembre 2020



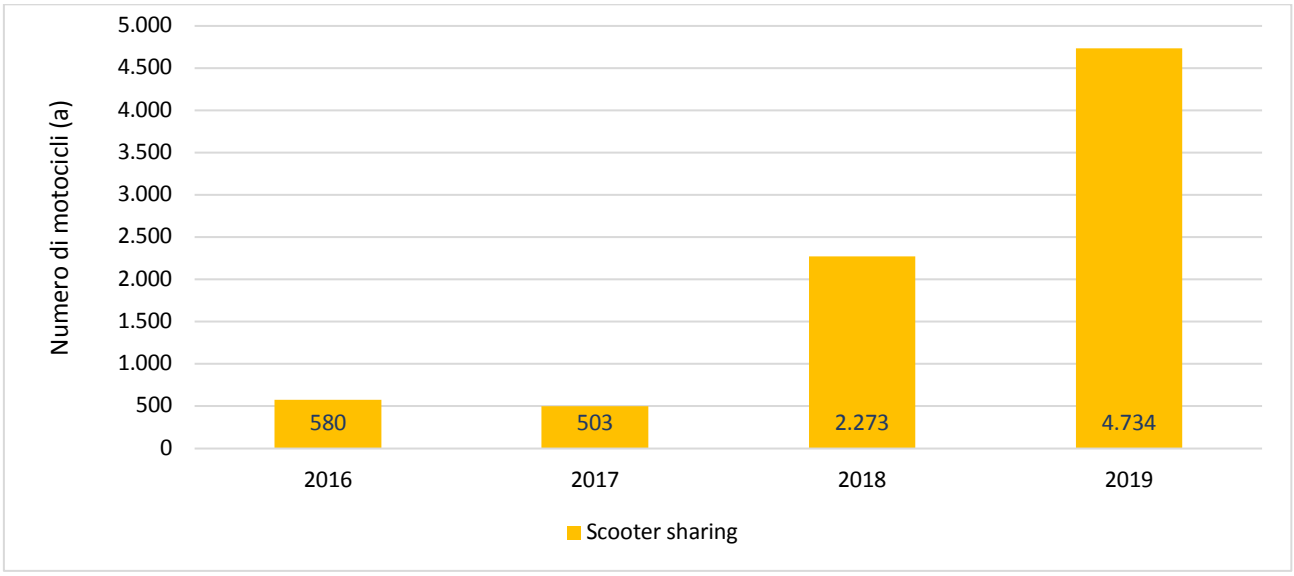
Fonte: elaborazione ART su dati Osservatorio Nazionale *Sharing Mobility*, 2020, *4 Rapporto Nazionale Sharing Mobility*

Tabella 45. Presenza di servizi di *scooter sharing* – Anni 2016-2020

Area Geografica/Regione/Comune (a)		*Scooter sharing*			
		2016	2017	2018	2019
Nord-Ovest	Piemonte				
	Torino			■	■
	Totale (b)			1	1
	Liguria				
	Genova				■
	Totale (b)				1
	Lombardia				
	Milano	■	■	■	■
	Brescia		■	■	■
	Totale (b)	1	2	2	2
	Totale Nord-Ovest (b)	**1**	**2**	**3**	**4**
Centro	Lazio				
	Roma	■	■	■	■
	Totale Centro (b)	**1**	**1**	**1**	**1**
Isole	Sicilia				
	Catania	■			
	Totale Isole (b)	**1**			
	Totale Italia (b)	**3**	**3**	**4**	**5**

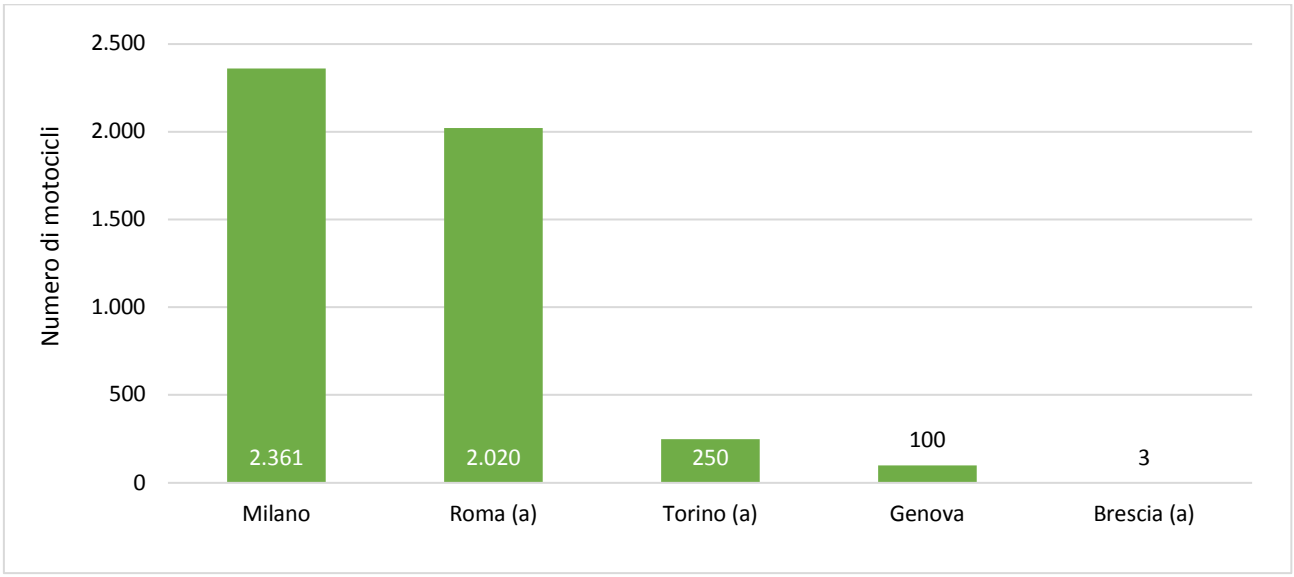
Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT
(a) Dati riferiti a comuni capoluogo di provincia/città metropolitana con servizi di *scooter-sharing* attivi
(b) Numero di comuni capoluogo con servizi di *scooter-sharing* attivi

Figura 196. Evoluzione del numero di motocicli in *sharing* – Anni 2016-2019



Fonte: ISTAT
(a) Valori riferiti all'insieme dei comuni capoluogo; per alcuni comuni i dati sono stimati e si rimanda alla fonte per eventuali approfondimenti

Figura 197. Numero di motocicli in *sharing* per comune capoluogo di provincia/città metropolitana – Anno 2019



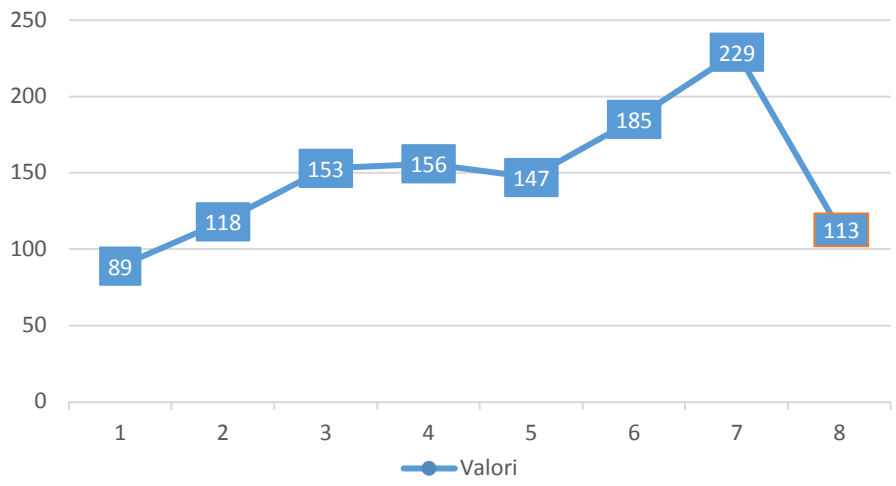
Fonte: ISTAT
(a) Dati stimati

PARTE QUARTA – ATTI E PROVVEDIMENTI

1. IL QUADRO D'INSIEME

I paragrafi seguenti hanno ad oggetto i principali provvedimenti (delibere e pareri) adottate dall'Autorità nel periodo compreso tra il 17 settembre 2013 ed il 31 luglio 2021. Per le delibere, si fornisce un'elencazione completa dei relativi titoli, mentre si rinvia al sito *web* dell'Autorità per i testi in formato integrale e con allegati. L'elenco è preceduto da alcune rappresentazioni grafiche[135]. Per l'anno 2021, il numero delle delibere si riferisce al periodo 1° gennaio – 31 luglio. Quanto ai pareri, di quelli relativi al periodo di riferimento (1° giugno 2020 – 31 luglio 2021), si forniscono di seguito i testi integrali seguiti da un elenco di quelli precedenti. Gli uni e gli altri sono ripartiti per materia.

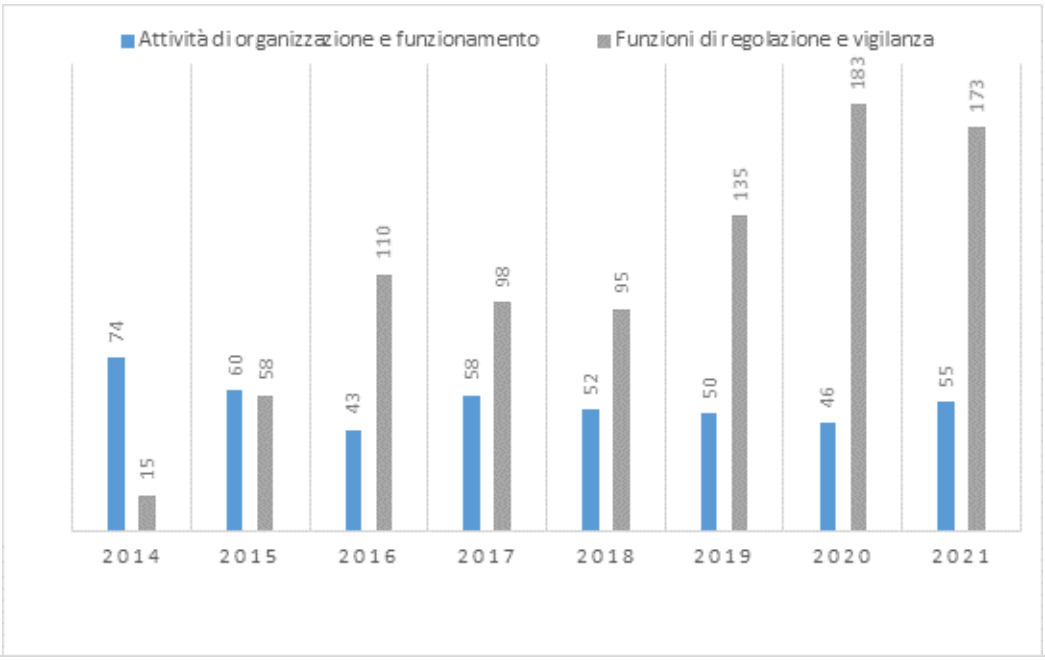
Figura 198. Delibere dell'Autorità – Anni 2014-2021



La Figura riporta le delibere adottate dell'Autorità dal 2014 al 2021.

Per l'anno 2021, è riportato il dato relativo alle delibere adottate fino alla data del 31 luglio 2021.

Figura 199. Oggetto delle delibere – Anni 2014-2021

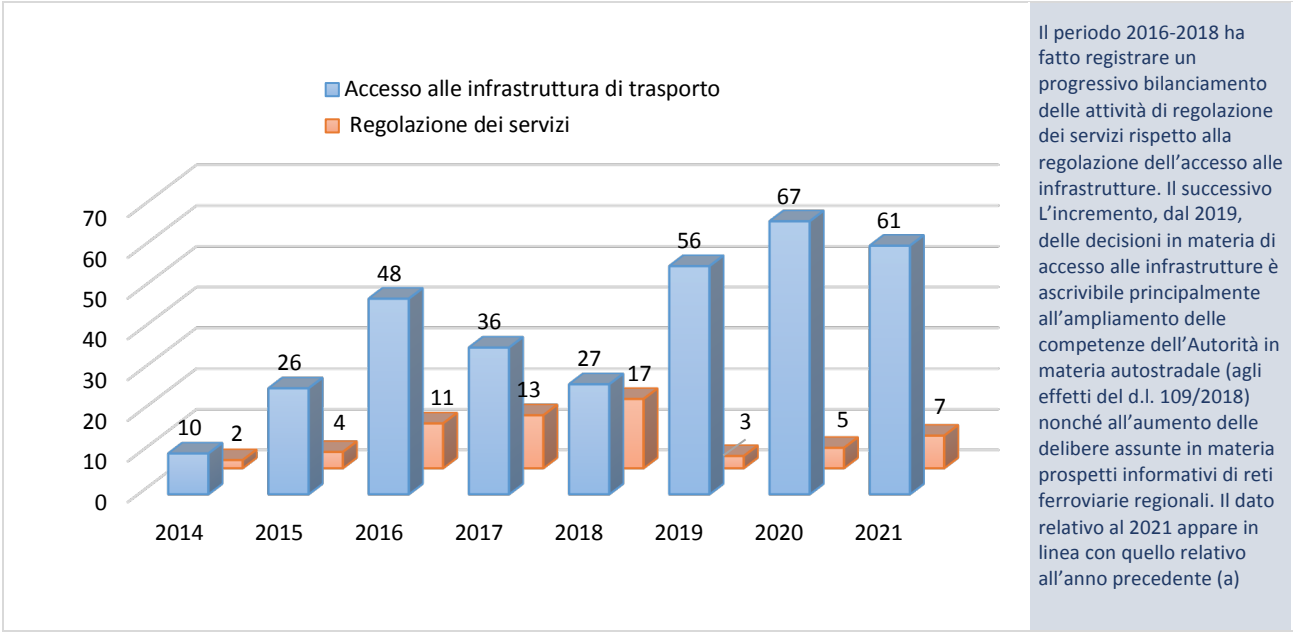


Dalla Figura si evince un consolidamento della struttura e dell'organizzazione dell'Autorità dal 2016 e un notevole aumento delle delibere collegate all'esercizio delle funzioni di regolazione e di vigilanza, a partire dal 2019. Le nuove competenze attribuite ad ART hanno contribuito a generare il picco evidenziato dalla tabella per l'anno 2020. Dato, quest'ultimo, che dovrebbe mantenersi costante nel 2021 (a)

(a) Previsione effettuata sulla base delle attività programmate

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.

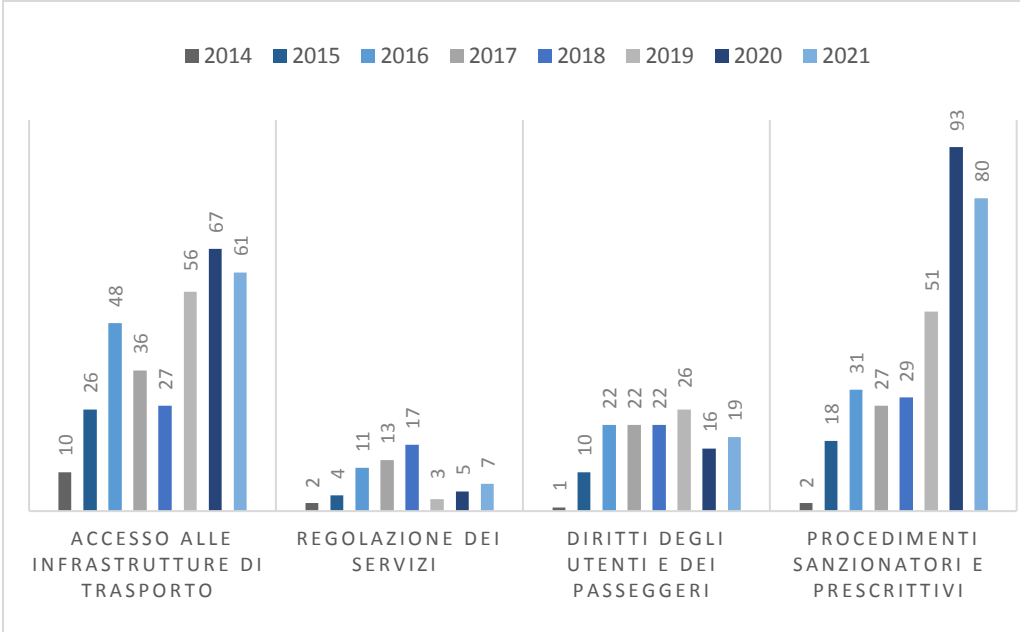
Figura 200. Atti di regolazione – Anni 2014-2021



Il periodo 2016-2018 ha fatto registrare un progressivo bilanciamento delle attività di regolazione dei servizi rispetto alla regolazione dell'accesso alle infrastrutture. Il successivo L'incremento, dal 2019, delle decisioni in materia di accesso alle infrastrutture è ascrivibile principalmente all'ampliamento delle competenze dell'Autorità in materia autostradale (agli effetti del d.l. 109/2018) nonché all'aumento delle delibere assunte in materia prospetti informativi di reti ferroviarie regionali. Il dato relativo al 2021 appare in linea con quello relativo all'anno precedente (a)

(a) Previsione effettuata sulla base delle attività programmate

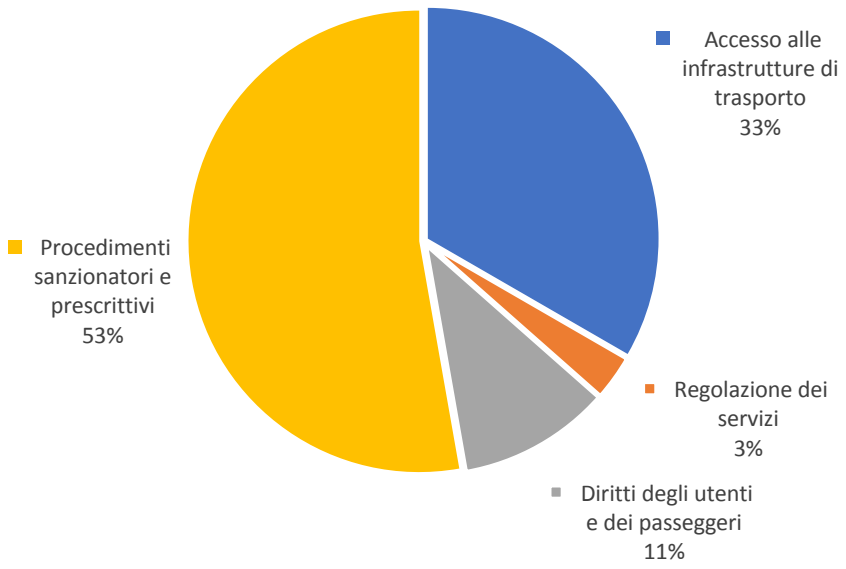
Figura 201. Attività di regolazione e sanzionatoria – Anni 2014-2021



La Figura rappresenta nel dettaglio l'andamento dell'attività di regolazione e sanzionatorie negli anni 2014-2021(a). Nel 2019 si registra un picco delle attività in materia di accesso alle infrastrutture, mentre nel 2020 il numero più elevato è stato registrato per le attività correlate ai procedimenti sanzionatori e prescrittivi. Il dato 2021 appare pressoché in linea con quello dell'anno precedente (a)

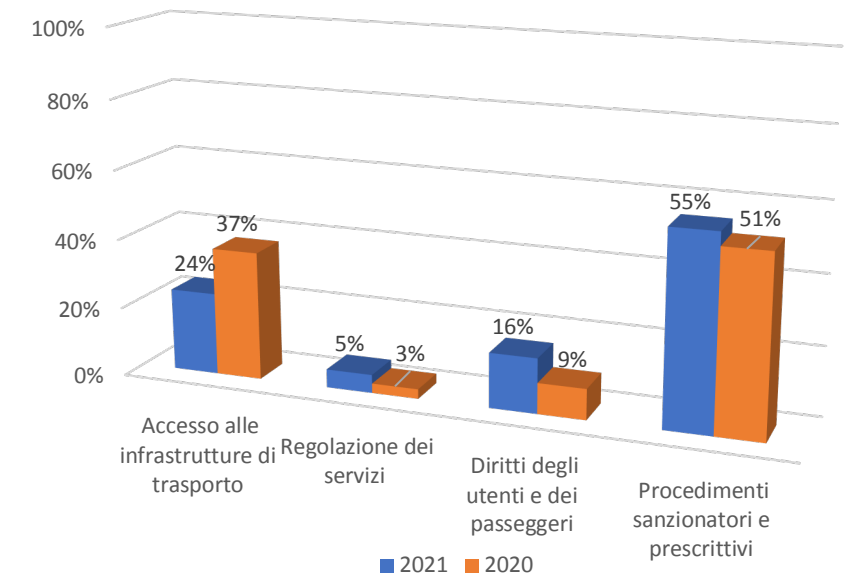
(a) Previsione effettuata sulla base delle attività programmate

Figura 202. Delibere dell'Autorità per ambito di attività – Gennaio 2020-luglio 2021



La Figura riporta l'andamento, in termini percentuali, dell'attività di regolazione e di vigilanza nel periodo gennaio 2020-luglio 2021

Figura 203. Distribuzione per ambito di attività – Anni 2020-2021



La Figura mostra l'incidenza percentuale dei singoli ambiti di attività rispetto al numero complessivo delle delibere adottate negli anni 2020 – 2021(a)

(a) Dato al 31 luglio 2021

2. LE DELIBERE

Nei paragrafi seguenti vengono riportate le delibere adottate dall'Autorità fino a luglio 2021. L'elencazione è suddivisa in sei sezioni riguardanti gli atti di regolazione, le consultazioni pubbliche; altre deliberazioni inerenti ai procedimenti di regolazione; i provvedimenti prescrittivi e sanzionatori correlati all'esercizio delle funzioni e regolazione e i provvedimenti adottati nell'esercizio delle funzioni di organismo di sorveglianza nell'ambito della tutela di passeggeri. Le delibere avente ad oggetto l'organizzazione e funzionamento dell'Autorità sono riportate nell'ultimo paragrafo. Ciascuna sezione è suddivisa per anno e riporta la selezione di atti e provvedimenti in ordine numerico cronologicamente inverso.

2.1 L'attività di regolazione

2.1.1 I principali atti di regolazione

Anno 2021

n. 113/2021	Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla misura 12 dell'allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020
n. 88/2021	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 39/2021. Criteri per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 – 31 dicembre 2015, in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato, n. 6108 del 2019
n. 87/2021	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 30/2021 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Società di Progetto Brebemi S.p.A.
n. 77/2021	Definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011. Avvio del procedimento
n. 68/2021	Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all'entrata in vigore della delibera n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19
n. 58/2021	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 23/2021. Misure per l'applicazione del pedaggio afferente al pacchetto minimo di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale sulla direttrice Verona-Brennero, in ottemperanza alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Prima), n. 835 del 2020
n. 54/2021	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 7/2021. Approvazione del "Regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione".
n. 47/2021	Misura 5 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ("Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"). Richiesta di esenzione dall'applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Attilio Carmagnani "AC" S.p.A. – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 15/2021
n. 46/2021	Misura 5 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ("Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"). Richiesta di esenzione dall'applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Mi.Gra. s.r.l. – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 14/2021
n. 40/2021	Indice di rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2020
n. 33/2021	Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019

n. 32/2021	Proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi dell'infrastruttura ferroviaria gestita da Ente Autonomo Volturno s.r.l., presentata da Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti – Conformità ai criteri di cui alla delibera n. 140/2019 ed alle prescrizioni di cui alla delibera n. 188/2020
n. 31/2021	Proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi dell'infrastruttura ferroviaria gestita da Ferrovienord S.p.A. – Conformità ai criteri di cui alla delibera n. 139/2019 ed alle prescrizioni di cui alla delibera n. 193/2020
n. 28/2021	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 147/2020. Approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami"
n. 25/2021	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas – periodo tariffario 2020-2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 24/2021	Misura 5 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ("Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"). Richiesta di esenzione dall'applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Sodele s.r.l. – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 209/2020
n. 6/2021	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo-Punta Raisi – periodo tariffario 2020-2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017

Anno 2020

n. 207/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas – periodo tariffario 2020-2023. Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 115/2020 per la risoluzione della controversia tra il gestore dell'aeroporto ed IBAR – Italian Board Airline Representatives ed easyJet Airlines Company Ltd. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 198/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Società Ferrovie Udine-Cividale s.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 197/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'infrastruttura ferroviaria regionale umbra, nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 196/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 195/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Infrastrutture Venete s.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 194/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura, nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 193/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrovienord S.p.A., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 192/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrotramviaria S.p.A., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi

n. 191/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrovie Emilia – Romagna s.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 190/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 189/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrovie del Gargano s.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 188/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ente Autonomo Volturno s.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi
n. 187/2020	Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2022", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2021
n. 183/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2019-2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 164/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2019-2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017. Modifica del punto 1, lettera c), della delibera n. 146/2020
n. 163/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2020-2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 158/2020	Determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell'articolo 43 del d.l. 201/2011, nonché per le nuove concessioni
n. 157/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova Sestri – periodo tariffario 2020-2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 156/2020	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della "Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione"
n. 146/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2019-2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 136/2020	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali
n. 121/2020	Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Mestre-Adria presentato da Infrastrutture Venete s.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n. 120/2020	Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Settimo Torinese-Rivarolo Canavese, Rivarolo Canavese-Pont Canavese presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura; Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n. 119/2020	Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022

n. 118/2020	Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Arezzo-Stia, Arezzo-Sinalunga presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n. 117/2020	Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: San Severo-Rodi-Peschici (Calenelle) e Foggia-Lucera, presentato da Ferrovie del Gargano s.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n.116/2020	Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo presentato da Ferrotramviaria S.p.A.- Divisione infrastruttura. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n.112/2020	Misura 5 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ("Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"). Richiesta di esenzione dall'applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Cargofer s.r.l. – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 99/2020
n. 111/2020	Misura n. 4.3.6 dell'Allegato A alla delibera n. 140/2017. Accertamento e verifica sulla proposta di catalogo di tracce correlate all'applicazione delle tariffe PROMO per il biennio 2021-2022
n. 107/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2020-2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 106/2020	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 70/2020 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.
n. 103/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) – periodo tariffario 2019-2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 97/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova Sestri – periodo tariffario 2020-2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 91/2020	Misura 12, punto 5, della delibera n. 130/2019. Approvazione della relazione presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in merito all'organizzazione del servizio di manovra nelle stazioni di confine di Brennero, Domo II, Tarvisio Boscoverde, Villa Opicina
n. 90/2020	Aeroporto "Marco Polo" di Venezia – Proposta di revisione dei diritti aeroportuali anno 2020. Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 175/2019 per la risoluzione della controversia tra il gestore dell'aeroporto ed IBAR – Italian Board Airline Representatives
n. 85/2020	Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2019
n. 80/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo-Punta Raisi – periodo tariffario 2020-2023. Esiti della verifica sulla corretta applicazione dei modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 65/2020	Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019, di approvazione dell'atto di regolazione recante "Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica"

n. 58/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) – periodo tariffario 2019-2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n.30/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma – periodo tariffario 2020-2021.Esiti della verifica sulla corretta applicazione dei modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 29/2020	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 176/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Tangenziale Esterna S.p.A.
n. 12/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2020-2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 2/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2020 – 2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 1/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna – periodo tariffario 2020 – 2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017

Anno 2019

n. 176/2019	Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del parer-legge 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Tangenziale Esterna S.p.A. Avvio del procedimento del procedimento
n. 154/2019	Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017
n. 152/2019	Proposta di revisione dei diritti per la rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) – periodo tariffario 2019-2022. Esiti della verifica sulla corretta applicazione dei modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 151/2019	Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2021", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al "Prospetto informativo della rete 2020", nonché relative alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2022"
n. 150/2019	Delibera n. 93/2019 "Prescrizione 6.2.3.3 dell'allegato A alla delibera n. 118/2018. Revisione della COp 269/2010 «Attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime» e del performance regime". Valutazioni sulle proposte trasmesse ai sensi del punto 5 del dispositivo
n. 145/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2020-2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 141/2019	Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Società Ferrovie Udine – Cividale s.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 e alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n. 140/2019	Prospetto informativo della rete 2021 Linee suburbane: Cancello-Benevento, Santa Maria C.V.-Piedimonte Matese presentato da Ente Autonomo Volturno s.r.l. – Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022

n. 139/2019	Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Ferrovienord S.p.A. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n. 133/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2020 – 2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 132/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna – periodo tariffario 2020 – 2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 130/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari" Nota: si veda la sezione servizi on-line: "Notifica delle dichiarazioni di appartenenza o non appartenenza all'ambito di applicazione della delibera n. 130/2019"
n. 126/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo – periodo tariffario 2019-2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 119/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 1/2019 – Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona, e del relativo sistema tariffario di pedaggio
n. 95/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo – periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 94/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola– periodo tariffario 2019-2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 93/2019	Prescrizione 6.2.3.3 dell'allegato A alla delibera n. 118/2018. Revisione della COp 269/2010 "Attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime" e del performance regime
n. 83/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 2/2019. Approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami"
n. 79/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Tangenziale di Napoli S.p.A.
n. 78/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – SITAF S.p.A. Autostrada A32 Torino-Bardonecchia
n. 77/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – SAV Società Autostrade Valdostane S.p.A.
n. 76/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – SALT S.p.A.
n. 75/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Autostrada Torino Savona S.p.A.
n. 74/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Autostrada dei Fiori S.p.A.

n. 73/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Autocamionale della CISA S.p.A.
n. 72/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Società di Progetto Autostrada Asti – Cuneo p.A.
n. 71/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Autostrade per l'Italia S.p.A.
n. 70/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza- Padova S.p.A.
n. 69/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.
n.68/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Società SATAP Tronco A4
n. 67/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione ANAS S.p.A. – Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.A.
n. 66/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Strada dei Parchi S.p.A.
n. 65/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Società Autostrada Tirrenica p.A.
n. 64/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.
n. 50/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa – periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 43/2019	Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017. Conformità alle prescrizioni di cui alle delibere n. 11/2019 del 14 febbraio 2019 e n. 23/2019 del 28 marzo 2019 del sistema tariffario aggiornato da rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021
n. 29/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019 – 2022. Chiusura del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione avviato con delibera n. 135/2018 e revoca della delibera n. 24/2019
n. 28/2019	Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2018
n. 24/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 23/2019	Procedimento avviato con delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017. Verifica di conformità alle prescrizioni di cui alla delibera n. 11/2019 del 14 febbraio 2019 del sistema tariffario aggiornato da rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021
n. 22/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 4/2016 e ampliato nell'oggetto dalla delibera n. 124/2017. Approvazione dell'atto di regolazione recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione 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, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con

	modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni"
n. 21/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 11/2019	Procedimento avviato con 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 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. Esiti della verifica della rispondenza dei piani tariffari ai criteri del costo e proroga dei termini di conclusione del procedimento
n. 6/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Parma – anno 2019. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017 e prescrizione

Anno 2018

n. 136/2018	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 91/2018 – Determinazione dei diritti aeroportuali da parte di Aeroporto di Treviso S.p.A.
n. 133/2018	Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 3/2018 – Approvazione 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
n. 121/2018	Accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale umbra e determinazione dei relativi canoni di accesso
n. 120/2018	Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 69/2017. Approvazione dell'atto di regolazione recante "Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale"
n. 119/2018	Rimodulazione del sistema tariffario attinente al servizio di sosta, ricovero e deposito del materiale rotabile offerto da RFI. Verifica di conformità ai sensi della delibera n. 80/2016, punto 1, lettera b)
n. 118/2018	Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2020", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al "Prospetto informativo della rete 2019", nonché relative alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2021"
n. 106/2018	Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 43/2018. Approvazione di "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"
n. 99/2018	Delibera n. 18/2017 recante "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria". Applicazione della misura 3.2.
n. 91/2018	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, avviato con delibera n. 37/2016. Conclusione del procedimento
n. 73/2018	Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 2/2018 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena
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"
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
n. 35/2018	Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2017

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
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.
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.
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
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
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

Anno 2017

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
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"
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
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
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
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
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
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)
n. 114/2017	Pedaggio relativo alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle
n. 92/2017	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

n. 85/2017	Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2016
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
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
n. 49/2017	Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti – Adozione
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
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
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
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
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

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 decreto legislativo n. 112/2015
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
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"
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
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
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
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

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
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
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
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
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 decreto legislativo n. 112/2015
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
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
n. 70/2016	Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali
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
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
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
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
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 del. ART n. 64/2014
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 del. ART n. 64/2014
n. 31/2016	Attuazione delibera n. 96/2015 - Precisazioni
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
n. 70/2016	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

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

Anno 2015

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
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
n. 96/2015	Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria
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
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
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
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
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
n. 56/2015	Pubblicazione dell'Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anni 2013 e 2014
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
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
n. 45/2015	Schema di concessione da inserire nel bando di gara relativo alla costruzione e gestione dell'autostrada Modena – Brennero A22
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 delibera n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con delibera n. 31 del 2015
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
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

Anno 2014

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.
n. 70/2014	Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie
n. 64/2014	Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

2.1.2 Le consultazioni pubbliche

Anno 2021

n. 59/2021	Del. ART n. 154/2019, Allegato A – Misura 12 recante "Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS di trasporto pubblico locale passeggeri su strada" – Indizione di consultazione pubblica
n. 39/2021	Ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI, 9 settembre 2019, n. 6108 – Criteri per la rideterminazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità per il periodo 6 novembre 2014 – 31 dicembre 2015. Avvio del procedimento e indizione di consultazione
n. 23/2021	Ottemperanza alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Prima), n. 835 del 2020, relativa al reclamo di Rail Traction Company S.p.A. ex articolo 37 d.lgs. 112/2015 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale sulla direttrice Verona-Brennero. Avvio del procedimento e indizione di consultazione
n. 7/2021	Regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione. Avvio del procedimento di revisione della delibera n. 136/2016 e indizione di una consultazione

Anno 2020

n. 211/2020	Procedimento avviato con delibera n. 147/2020 – Indizione della consultazione pubblica sulle "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami"
n. 114/2020	Proroga dei termini della consultazione pubblica sulla "Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del Regolamento della Commissione n. 1795/2018" indetta con delibera n. 86/2020
n. 86/2020	Regolazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie per l'offerta di un nuovo servizio di trasporto passeggeri. Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento della Commissione n. 1795/2018. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione

Anno 2019

n. 118/2019	Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 – Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017 e proroga dei termini di conclusione del procedimento
n. 86/2019	Procedimento avviato con delibera n. 1/2019 – Indizione consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona, e sul relativo sistema tariffario di pedaggio
n. 47/2019	Procedimento avviato con delibera n. 2/2019 – Indizione della consultazione pubblica sulle "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami"
n. 42/2019	Procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – Indizione della consultazione pubblica sulle "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari" e proroga termini di conclusione del procedimento

Anno 2018

n. 143/2018	Procedimento per la revisione della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 avviato con la delibera n. 129/2017 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica. Indizione di consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 89/2018	Procedimento volto all'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione 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. Indizione di consultazione pubblica
n. 88/2018	Procedimento avviato con delibera n. 3/2018 – Indizione della consultazione pubblica sul 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 e proroga dei termini di conclusione
n. 66/2018	Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio consultazione
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
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.

Anno 2017

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
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
n. 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
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
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
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

Anno 2016

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
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"
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
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"
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
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

Anno 2015

n. 61/2015	Avvio della consultazione sullo schema di atto di regolazione recante "Princìpi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" (Procedimento di cui alla delibera n. 70/2014)
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

Anno 2014

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"
n. 79/2014	Consultazione concernente l'esecuzione delle sanzioni per le violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) 2006/2004

2.1.3 Le altre deliberazioni

Anno 2021

n. 112/2021	Procedimento avviato con delibera n. 28/2020. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 19, n. 23 e n. 25 del 2020, relative alla delibera n. 75/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria – esiti dell'istruttoria e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 30/2021	Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Società di Progetto Brebemi S.p.A. Avvio del procedimento
n. 15/2021	Misura 5 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ("Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"). Richiesta di esenzione dall'applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Attilio Carmagnani "AC" S.p.A. Avvio del procedimento

n. 14/2021	Misura 5 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ("Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"). Richiesta di esenzione dall'applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Mi.Gra. s.r.l. Avvio del procedimento

Anno 2020

n. 210/2020	Del. ART n. 154/2019, Allegato A – Misura 12 recante "Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS di trasporto pubblico locale passeggeri su strada" – Avvio procedimento di revisione e differimento dei termini di applicazione
n. 209/2020	Misura 5 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ("Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"). Richiesta di esenzione dall'applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Sodele s.r.l. Avvio del procedimento
n. 208/2020	Procedimento avviato con delibera n. 28/2020. Proroga del termine di conclusione
n. 183/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2019-2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 176/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas – periodo tariffario 2020-2023. Istanze di risoluzione della controversia presentate da easyJet Airlines Company Ltd e da IBAR – Italian Board Airline Representatives. Proroga dei termini di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 115/2020
n. 162/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo-Punta Raisi – periodo tariffario 2020-2023. Proroga dei termini di cui al punto 2 e al punto 3 della delibera n. 80/2020
n. 159/2020	Procedimento avviato con delibera n. 28/2020. Proroga del termine di conclusione
n. 153/2020	Procedimento avviato con delibera n. 86/2020 – Proroga dei termini di conclusione
n. 147/2020	Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami. Avvio del procedimento
n.115/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas – periodo tariffario 2020-2023. Istanze di risoluzione della controversia presentate da easyJet Airlines Company Ltd e da IBAR – Italian Board Airline Representatives. Avvio del procedimento, sospensione dei termini del procedimento avviato con delibera n. 13/2020 e decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali
n. 108/2020	Procedimento avviato con delibera n. 28/2020. Proroga del termine di conclusione
n. 100/2020	Termini previsti dalla delibera n. 130/2019 «Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari» e dalla delibera n. 151/2019 «Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2021", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al "Prospetto informativo della rete 2020", nonché relative alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2022"»: istanze presentate da Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
n. 99/2020	Misura 5 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 ("Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"). Richiesta di esenzione dall'applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Cargofer s.r.l. Avvio del procedimento
n. 98/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2019-2022. Sospensione dei termini di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 31/2020

n. 96/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo-Punta Raisi – periodo tariffario 2020-2023. Sospensione del termine di cui al punto 4 della delibera n. 80/2020
n. 89/2020	Procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 84/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2020-2023. Proroga dei termini di conclusione del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 70/2020	Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del decreto-legge 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. Avvio del procedimento
n. 57/2020	Procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 37/2020	Misura 11, punto 4, di cui all'allegato A alla delibera n. 130/2019. Differimento del termine
n. 31/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 28/2020	Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 19, n. 23 e n. 25 del 2020, relative alla delibera n. 75/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria. Avvio procedimento
n. 15/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 14/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova Sestri – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 13/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 3/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo-Punta Raisi – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017

Anno 2019

n. 177/2019	Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 – Proroga dei termini di conclusione
n. 144/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma – periodo tariffario 2020-2021. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 121/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n.120/2019	Proposta di revisione dei diritti per la rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto). Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017

n. 97/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 96/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 67/2018	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 – Riapertura termini della consultazione pubblica
n. 61/2019	Procedimento avviato con delibera n. 2/2019 per la definizione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per le vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami". Differimento del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con delibera n. 47/2019 e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 53/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 52/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 44/2019	Procedimento per la revisione della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 avviato con la delibera n.129/2017 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica. Proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 16/2019	Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del decreto-d 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Avvio del procedimento
n. 2/2019	Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami. Avvio del procedimento
n. 1/2019	Definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi all'affidamento delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona. Avvio del procedimento

Anno 2018

n. 142/2018	Procedimento avviato con 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 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. Proroga dei termini di conclusione
n. 135/2018	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Firenze – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017
n. 134/2018	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Pisa– periodo tariffario2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017
n. 122/2018	Procedimento volto all'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione 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. Estensione della durata della consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 110/2018	Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere 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. Verifica della rispondenza dei piani tariffari ai criteri del costo
n. 109/2018	Procedimento avviato con Delibera n. 3/2018 – Consultazione pubblica sul 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. Proroga del termine di conclusione della consultazione e differimento della data di audizione
n. 103/2018	Procedimento volto all'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione 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. Proroga del termine di conclusione della consultazione pubblica
n. 102/2018	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Parma – anno 2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 98/2018	Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari. Avvio del procedimento
n. 91/2018	Determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Treviso S.p.A. Avvio di procedimento
n. 84/2018	Revisione modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017. Avvio del procedimento
n. 83/2018	Procedimento volto all'adozione di un atto regolatorio avente a oggetto metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, avviato con delibera n. 69/2017 – Differimento del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con delibera n. 66/2018 e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 64/2018	Procedimento avviato con 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 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. Proroga dei termini
n. 63/2018	Procedimento avviato con delibera n. 2/2018. Definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero – Modena Proroga dei termini di conclusione
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
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
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
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
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
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
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
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

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
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
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
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
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 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
n. 129/2017	Revisione della delibera n. 49/2015. Avvio del procedimento
n. 105/2017	Procedimento avviato con delibera n. 83/2017 – Proroga dei termini di conclusione
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
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
n. 87/2017	Procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Proroga dei termini di conclusione

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
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
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
n. 69/2017	Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio del procedimento
n. 40/2017	Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Avvio del procedimento
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.
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.
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.)

Anno 2016

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
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
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
n. 142/2016	Articolo 37, comma 2, lett. g, del decreto-legge 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
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
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
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"
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 decreto legislativo n. 112/2015

n. 106/2016	Revisione modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014. Avvio del procedimento
n. 102/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Avvio del procedimento
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
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
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
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
n. 62/2016	Differimento dei termini di attuazione delle misure 41 e 58 di cui all'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015
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
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
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
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
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

Anno 2015

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
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
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

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
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
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 delibera n. 64/2014
n. 32/2015	Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali

2.2 L'attività di vigilanza e sanzionatoria

2.2.1 I provvedimenti prescrittivi e sanzionatori correlati all'esercizio delle funzioni di regolazione

Anno 2021

n. 106/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 41/2021, del 25 marzo 2021, nei confronti di Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'art. 37, comma 14, lettera a), del D.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione della misura 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, del 30 settembre 2019
n. 104/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di GTS S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione della misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, del 30 settembre 2019
n. 103/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Sintermar S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione della misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, del 30 settembre 2019
n. 101/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 18/2021 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 97/2021	Tariffe per l'accesso agli spazi destinati a servizi di accoglienza ed assistenza ai passeggeri nelle stazioni gestite da Grandi Stazioni Retail S.p.A. – Reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. presentato in data 30 novembre 2020, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
n. 89/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Gruppo Messina S.p.A. e di Ignazio Messina & C. S.p.A., in concorso, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione della misura 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019
n. 83/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrovie del Gargano s.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione del punto 3 della delibera n. 189/2020, del 3 dicembre 2020
n. 82/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione del punto 3 della delibera n. 192/2020, del 3 dicembre 2020

n. 81/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Infrastrutture Venete s.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione del punto 3 della delibera n. 195/2020, del 3 dicembre 2020
n. 80/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione del punto 3 della delibera n. 194/2020, del 3 dicembre 2020
n. 72/2021	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A. per la violazione degli articoli 2 e 11, commi 4, 9 e 11, del medesimo decreto legislativo
n. 71/2021	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A. e di Ferrovie del Gargano s.r.l. in concorso, per violazione dell'articolo 11, comma 11, del medesimo decreto legislativo n. 112/2015
n. 70/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Terminal Rinfuse Genova s.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione della misura 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019
n. 69/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 18/2021 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta d'impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
n. 64/2021	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., per violazione dell'articolo 11, comma 11, del medesimo decreto legislativo n. 112/2015
n. 63/2021	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrovie Udine Cividale s.r.l., per violazione dell'articolo 11, comma 11, del medesimo decreto legislativo n. 112/2015
n. 60/2021	Allocazione delle tracce ferroviarie – Reclamo di Trenitalia S.p.A. presentato in data 3 febbraio 2020, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
n. 55/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Italy Rail s.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione della misura 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, del 30 settembre 2019
n. 50/2021	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto informativo della rete per l'anno 2021
n. 49/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Tamagnone s.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione della misura 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019
n. 41/2021	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione della misura 3.3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019
n. 42/2021	Avvio di procedimento individuale, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6, comma 1, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, in relazione alla prescrizione di cui al punto 4.1.3.1 dell'Allegato A alla delibera n. 118/2018, del 29 novembre 2018

n. 35/2021	Stazioni ferroviarie di Roma Termini e Firenze S.M. Novella – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 142/2020, punto 3, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
n. 34/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 127/2019 e proseguito con delibera n. 203/2020 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Grandi Stazioni Rail S.p.A. ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riqualificazione dei fatti contestati. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta d'impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Grandi Stazioni Rail S.p.A.
n. 26/2021	Conclusione del procedimento individuale avviato, nei confronti di SAVE S.p.A., con delibera n. 143/2020. Adozione di un provvedimento di sospensione dei diritti aeroportuali relativi all'anno 2020, ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27
n. 18/2021	Avvio del procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. b), del D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112, per l'inottemperanza alla prescrizione di cui al punto 4 della delibera n. 150/2019 del 21 novembre 2019, nonché al punto 6.2.3.4 dell'Allegato A alla delibera n. 118/2018 del 29 novembre 2018
n. 3/2021	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 72/2020 nei confronti di Ferrovie Udine Cividale s.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2021
n. 2/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 22/2020, del 30 gennaio 2020, nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della Rete (PIR) per l'anno 2020 e per l'anno 2021

Anno 2020

n. 217/2020	Procedimento avviato nei confronti di Trenitalia, S.p.A. con delibera n. 142/2020, del 30 luglio 2020, punto 3, ai sensi dall'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112. Proroga del termine di conclusione
n. 216/2020	Stazione ferroviaria di Udine – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 142/2020, punto 2, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
n. 215/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 23/2020, del 30 gennaio 2020, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2020
n. 214/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 19/2020 nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della Rete (PIR) per l'anno 2020 e per l'anno 2021
n. 213/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 17/2020, del 30 gennaio 2020, nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della Rete (PIR) per l'anno 2020 e per l'anno 2021
n. 212/2020	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 9/2020, del 16 gennaio 2020, nei confronti di Autostazioni di Milano s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lett. i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alla delibera n. 56/2018, del 30 maggio 2018
n. 203/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 127/2019, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Modifica della qualificazione dei fatti contestati a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Grandi Stazioni Rail S.p.A. – Archiviazione del procedimento nei confronti di Trenitalia S.p.A.

n. 199/2020	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 18/2020 nei confronti di Ferrovie del Gargano s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2020
n. 186/2020	Procedimento avviato nei confronti della Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A. con delibera n. 143/2020, del 30 luglio 2020, ai sensi dell'articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 185/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 21/2020 nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per violazione del medesimo decreto legislativo relativamente al Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2020 e per l'anno 2021
n. 184/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 16/2020 nei confronti di Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per violazione del medesimo decreto legislativo, relativamente al Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2021
n. 179/2020	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 71/2020 nei confronti di Ente Autonomo Volturno s.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015 e per inottemperanza delle prescrizioni n. 5.3.2 e 6.3.1 di cui alla delibera n. 140/2019. Archiviazione della contestazione relativa all'inottemperanza della prescrizione n. 2.3.5 di cui alla delibera n. 140/2019
n. 178/2020	Procedimento avviato con delibera n. 63/2020 nei confronti di Interporto Servizi Cargo s.r.l., 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)". – Archiviazione
n. 177/2020	Procedimento avviato con delibera n. 62/2020 nei confronti di Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A., 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)". – Archiviazione
n. 170/2020	Procedimenti avviati nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Trenitalia S.p.A. con delibera n. 142/2020, del 30 luglio 2020. Proroga dei termini di procedimento
n. 147/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 20/2020, del 30 gennaio 2020. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n.143/2020	Aeroporto "Marco Polo" di Venezia – Monitoraggio dei diritti aeroportuali anno 2020. Avvio di un procedimento individuale, nei confronti della Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A., ai sensi dell'articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27
n. 142/2020	Assegnazione degli spazi in stazione – Reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. presentato in data 14 ottobre 2019 e integrato in data 22 aprile 2020 ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
n. 138/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 24/2020, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della Rete ("PIR") 2020 dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra. – Archiviazione
n. 137/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Trenitalia S.p.A. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 169/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione

n. 134/2020	Conclusione del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 117/2019 nei confronti di So.Ge.A.P. S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lett. i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera n. 6/2019, del 25 gennaio 2019
n. 133/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Trasporto Ferroviario Toscano s.r.l. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 168/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 132/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da TPER S.p.A. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 167/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 131/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 166/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 130/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie Udine Cividale s.r.l. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 165/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 129/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata Sistemi Territoriali S.p.A. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 164/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 128/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da La Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 163/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 127/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Gruppo Torinese Trasporti s.p.a relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 162/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 126/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Ferrovienord S.p.A. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 161/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 125/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 160/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 124/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 159/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 123/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie del Gargano s.r.l. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 158/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 122/2020	Approvazione della proposta di impegni presentata da Ferrotramviaria s.p.a relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 157/2019, del 5 dicembre 2019. Chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 113/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 72/2020, del 26 marzo 2020. Rigetto della proposta d'impegni presentata da Società Ferrovie Udine – Cividale s.r.l.
n. 77/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 23/2020, del 30 gennaio 2020. Rigetto della proposta d'impegni presentata da Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A.
n. 76/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 22/2020, del 30 gennaio 2020. Rigetto della proposta d'impegni presentata da Sistemi Territoriali S.p.A.

n. 75/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. relativa al procedimento avviato con delibera n. 20/2020, del 30 gennaio 2020
n. 74/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 18/2020, del 30 gennaio 2020. Rigetto della proposta d'impegni presentata da Ferrovie del Gargano s.r.l.
n. 73/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 17/2020, del 30 gennaio 2020. Rigetto della proposta d'impegni presentata da Ferrotramviaria S.p.A.
n. 72/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Società Ferrovie Udine – Cividale s.r.l. 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)"
n. 71/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ente Autonomo Volturno s.r.l. ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e b), 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)"
n. 63/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Interporto Servizi Cargo s.p.a 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)"
n. 62/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A., 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)"
n. 61/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 102/2019, 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)", nei confronti di Eurogateway s.r.l. – Archiviazione
n. 60/2020	Procedimento avviato con delibera n. 146/2019 nei confronti di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.– Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 59/2020	Aeroporto "Marco Polo" di Venezia – Proposta di revisione dei diritti aeroportuali anno 2020. Istanza di definizione della controversia presentata da IBAR – Italian Board Airline Representatives. Proroga dei termini di conclusione del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 175/2019
n. 52/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Trenitalia S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 169/2019, del 5 dicembre 2019
n. 51/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 168/2019, del 5 dicembre 201
n. 50/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da TPER S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 167/2019, del 5 dicembre 2019
n. 49/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata dalla Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 166/2019, del 5 dicembre 2019
n. 48/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. relativa al procedimento avviato con delibera n. 165/2019, del 5 dicembre 2019

n. 47/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Sistemi Territoriali S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 164/2019, del 5 dicembre 2019
n. 46/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da La Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 163/2019, del 5 dicembre 2019
n. 45/2019	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 162/2019, del 5 dicembre 2019
n. 44/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrovienord S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 161/2019, del 5 dicembre 2019
n. 43/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l. relativa al procedimento avviato con delibera n. 160/2019, del 5 dicembre 2019
n. 42/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. relativa al procedimento avviato con delibera n. 159/2019, del 5 dicembre 2019
n. 41/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrotramviaria S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 157/2019, del 5 dicembre 2019
n. 40/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrotramviaria S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 157/2019, del 5 dicembre 2019
n. 39/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 156/2019 del 5 dicembre 2019. Rigetto della proposta d'impegni presentata da Ente Autonomo Volturno s.r.l.
n. 24/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete ("PIR") 2020 dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra
n. 23/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete ("PIR") anno 2020
n. 22/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della rete ("PIR") per gli anni 2020 e 2021
n. 21/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della rete ("PIR") per gli anni 2020 e 2021
n. 20/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l., per la violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete ("PIR") 2020
n. 19/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della rete ("PIR") per gli anni 2020 e 2021
n. 18/2020	-Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrovie del Gargano s.r.l., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete ("PIR") anno 2020

n. 17/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della rete ("PIR") per gli anni 2020 e 2021
n. 16/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete (PIR) per l'anno 2021
n. 9/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, relativo all'inottemperanza all'atto di regolazione approvato con la delibera n. 56/2018, del 30 maggio 2018,recante "Misure 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"
n. 4/2020	Procedimento avviato con delibera n. 56/2019 nei confronti di Umbria T.P.L. e Mobilità S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell'articolo 1 della delibera n. 121/2018

Anno 2019

n. 184/2019	Procedimenti sanzionatori avviati con le delibere nn. 156/2019, 157/2019, 158/2019, 159/2019, 160/2019, 161/2019, 162/2019, 163/2019, 164/2019, 165/2019, 166/2019, 167/2019, 168/2019, 169/2019 e 170/2019, del 5 dicembre 2019, ai sensi dell'art. 37, comma 3, lett. i), del decreto-legge n. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214/2011, nei confronti di gestori delle infrastrutture e dei servizi ferroviari. Differimento dei termini procedimentali
n. 175/2019	Aeroporto "Marco Polo" di Venezia – Proposta di revisione dei diritti aeroportuali anno 2020. Istanza di definizione della controversia presentata da IBAR – Italian Board Airline Representatives. Avvio del procedimento e decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali
n. 170/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenord s.r.l. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 169/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenitalia S.p.A. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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
n. 168/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 167/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di TPER S.p.A. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 166/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti della Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 165/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti della Società Ferrovie Udine-Cividale s.r.l. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"

n. 164/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A.relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 163/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti de La Ferroviaria Italiana S.p.A.relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 162/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n.161/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovienord S.p.A. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 160/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 159/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 158/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovie del Gargano s.r.l. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 157/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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"
n. 156/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti dell'Ente Autonomo Volturno s.r.l. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "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
n. 149/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 127/2019 del 26 settembre 2019. Rigetto della proposta d'impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Grandi Stazioni Rail S.p.A.
n. 147/2019	Approvazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 80/2019 del 19 giugno 2019. Chiusura del procedimento sanzionatorio con riferimento alle prescrizioni nn.: 2.2.3.1., lettere c) ed e), 2.3.3.1. e 2.3.3.2 di cui all'Allegato A alla delibera n. 118/2018 del 29 novembre 2018
n. 143/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 117/2019. Rigetto della proposta d'impegni presentata da So.Ge.A.P. S.p.A.
n. 134/2019	Autorizzazione all'ispezione presso le sedi di Autostazioni di Milano s.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera e), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e dell'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169
n. 127/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio 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

n. 117/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio relativo all'inottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera n. 6/2019 del 25 gennaio 2019, recante l'attivazione di una nuova procedura di revisione dei diritti aeroportuali in conformità al modello tariffario n. 3 approvato con delibera n. 92/2017
n. 116/2019	Procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, avviato con delibera n. 80/2019 del 19 giugno 2019. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
n. 102/2019	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)"
n. 100/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 31/2019, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), 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), nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A. – Archiviazione
n. 98/2019	Reclamo di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. sul procedimento di integrazione e aggiornamento di Accordo Quadro – Archiviazione del procedimento avviato con delibera n.46/2019 del 18 aprile 2019
n. 89/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 56/2019 del 23 maggio 2019. Rigetto, per inammissibilità, della proposta di impegni presentata da Umbria TPL e Mobilità S.p.A.
n. 80/2019	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera b), 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)"
n. 56/2019	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)"
n. 46/2019	Reclamo di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. sul procedimento di integrazione e aggiornamento di Accordo Quadro – Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
n. 31/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), 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)"

Anno 2018

n. 78/2018	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 126/2017 nei confronti di rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Adozione del provvedimento 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)", per la violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015, con riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h. Archiviazione della contestazione relativa all'esercizio dei treni in doppia composizione
n. 76/2018	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. Conclusione del procedimento avviato, nei confronti di rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con delibera n. 28/2018 ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
n. 68/2018	Procedimento avviato con delibera n. 125/2017 nei confronti di rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Adozione del provvedimento 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)", per la violazione dell'articolo 26, commi 1 e 3, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015

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
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
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)"
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
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

n. 151/2017	Determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A. Avvio di procedimento
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)"
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)"
n. 79/2017	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera l), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214
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)"
n. 49/2017	Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Adozione

Anno 2016

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 decreto legislativo n. 112/2015
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
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 decreto legislativo n. 112/2015
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 decreto legislativo n.112/2015

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
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
n. 14/2016	Stazioni di Verona P.N. e Bologna Centrale – Avvio del procedimento per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n. 112/2015
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

n. 92/2015	Ottemperanza agli impegni, relativi alla misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014, resi vincolanti con la delibera n .6/2015 del n. 66/2015 del 6 agosto 20156 agosto
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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.

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 I provvedimenti adottati nell'esercizio delle funzioni di organismo di sorveglianza, ai sensi dei regolamenti UE sulla tutela dei diritti dei passeggeri

Anno 2021

n. 108/2021	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"
n. 107/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 91/2021, del 17 giugno 2021, nei confronti di Trenord S.r.l., per la violazione degli articoli 8, paragrafo 2, e 18, paragrafo 2, lett. a), del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 102/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 18/2021 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 96/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 65/2021, del 6 maggio 2021, nei confronti di Trenord s.r.l., per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, lett. a), del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 95/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 52/2021, dell'8 aprile 2021, nei confronti di Ente Autonomo Volturno s.r.l.ai sensi del d.lgs. 70/2014. Rigetto della proposta di impegni presentata da Ente Autonomo Volturno s.r.l.in relazione alla violazione dell'articolo 27, paragrafi 1 e 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Conclusione del procedimento in relazione alla violazione degli articoli 8, paragrafo 2, e 18, paragrafo amento in misura ridotta
n. 91/2021	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"
n. 90/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 51/2021, dell'8 aprile 2021, nei confronti di Flixbus Italia s.r.l., per la violazione degli articoli 24 e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 84/2021	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"
n. 66/2021	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"
n. 65/2021	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"
n. 62/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 44/2021, del 25 marzo 2021, nei confronti di Flixbus Italia s.r.l., per la violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, 20, paragrafo 1 e 21, paragrafo 1, lett. b), del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 61/2021	Procedimento avviato con delibera n. 19/2021 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 13, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

n. 52/2021	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"
n. 51/2021	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"
n. 48/2021	Procedimento individuale avviato nei confronti di Trenord s.r.l. con delibera n. 205/2020, del 3 dicembre 2020, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6, comma 1, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità – Rigetto della proposta di impegni
n. 44/2021	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"
n. 43/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2021 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l. per la violazione degli articoli 19, paragrafo 1, 21, lett. a) e b), e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 27/2021	Procedimento sanzionatorio avviato, nei confronti di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., con delibera n. 206/2020, ai sensi dell'articolo 14, comma 2, 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". Archiviazione del procedimento
n. 19/2021	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
n. 17/2021	Procedimento individuale avviato nei confronti di Trenord s.r.l. con delibera n. 205/2020, del 3 dicembre 2020, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6, comma 1, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità. Differimento del termine procedimentale per la presentazione di proposte di impegni
n. 16/2021	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 161/2020 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 e dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del d.l. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 214/2011. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione
n. 9/2021	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"
n. 8/2021	Procedimento avviato con delibera n. 171/2020 del 14 ottobre 2020 nei confronti di Flixbus Italia ss.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 19, paragrafo 1, 24 e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011
n. 4/2021	Procedimento avviato con delibera n. 166/2020 del 28 settembre 2020 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. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 21, lettera a), e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011
n. 1/2021	Conclusione del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 156/2019 del 5 dicembre 2019 nei confronti di Ente Autonomo Volturno ss.r.l.. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lett. i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza a misure di cui alla delibera n. 106/2019, del 25 ottobre 2018

Anno 2020

n. 206/2020	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"
n. 205/2020	Avvio di procedimento individuale, nei confronti di Trenord s.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6, comma 1, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità
n. 204/2020	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 170/2019, del 5 dicembre 2019, nei confronti di Trenord s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214
n. 202/2020	Procedimento avviato con delibera n. 161/2020 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 e dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del d.l. 201/2011. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni
n. 201/2020	Procedimento avviato con delibera n. 144/2020 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. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 21, lettere a) e b), e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011
n. 200/2020	Procedimento avviato con delibera n. 101/2020 nei confronti di Autostazioni di Milano 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
n. 171/2020	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"
n. 169/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 104/2020 nei confronti di Adria Ferries S.p.A. Approvazione della proposta di impegni relativa alla violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e chiusura del procedimento, con riferimento a tale violazione, senza accertamento dell'infrazione
n. 168/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 88/2020 nei confronti di Adria Ferries S.p.A. Approvazione della proposta di impegni relativa alla violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e chiusura del procedimento, con riferimento a tale violazione, senza accertamento dell'infrazione
n. 167/2020	Procedimento sanzionatorio avviato nei confronti di Trenord s.r.l. con delibera n. 170/2019, del 5 dicembre 2019. Proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 166/2020	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"
n. 165/2020	Procedimento avviato con delibera n. 102/2020 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 161/2020	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" e dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del d.l. 201/2011
n. 151/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 104/2020 nei confronti di Adria Ferries S.p.A. ai sensi del d.lgs. 129/2015. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni relativa alla violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura del procedimento per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010

n. 150/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 88/2020 nei confronti di Adria Ferries S.p.A. ai sensi del d.lgs. 129/2015. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni relativa alla violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura del procedimento per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010
n. 149/2020	Procedimento avviato con delibera n. 33/2020 nei confronti di Trenitalia S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 8, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007
n. 144/2020	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"
n. 141/2020	Procedimento avviato con delibera n. 92/2020 nei confronti di Trenord s.r.l. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, lett. a), del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 3, del Regolamento (CE) n. 1371/2007
n. 140/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 64/2020 nei confronti di S.A.I.S. Trasporti S.p.A. per violazione dell'articolo 21, lettera a), e dell'articolo 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta e conclusione senza effetti della fase di valutazione della proposta di impegni presentata da S.A.I.S. Trasporti S.p.A., dichiarata parzialmente ammissibile con la delibera 109/2020
n. 139/2020	Procedimento avviato con delibera n. 53/2020 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
n. 135/2020	Procedimento avviato con delibera n. 10/2020 nei confronti di Baltour s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 21, lettera a) del Regolamento (UE) n. 181/2011
n. 109/2020	Dichiarazione di ammissibilità parziale e pubblicazione della proposta di impegni presentata da S.A.I.S. Trasporti S.p.A. relativa al procedimento avviato con delibera n. 64/2020, del 12 marzo 2020
n. 104/2020	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"
n. 102/2020	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"
n. 101/2020	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"
n. 92/2020	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"
n. 88/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Reg. (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"
n. 87/2020	Procedimento avviato con delibera n. 179/2019 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 Reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'articolo 27 del Reg. (UE) n. 181/2011

n. 64/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 53/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 33/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo. 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 ferroviario"
n. 32/2020	Procedimento avviato con delibera n. 135/2019, nei confronti di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 17, paragrafi 1 e 2, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 25/2020	Procedimento avviato con delibera n. 136/2019, nei confronti di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 17, paragrafi 1 e 2, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 10/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n.8/2020	Procedimento avviato con delibera n. 129/2019 nei confronti di Ente Autonomo Volturno s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 7/2020	Procedimento avviato con delibera n. 128/2019 nei confronti di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafi 1 e 2, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 6/2020	Procedimento avviato con delibera n. 122/2019 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 13, paragrafo 1, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 5/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 104/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 2, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del reg. (UE) n. 1177/2010

Anno 2019

n. 179/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 178/2019	Procedimento avviato con delibera n. 103/2019, nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, lettera a), del reg. (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 155/2019	Procedimento avviato con delibera n. 91/2019, nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, lettera a), del reg. (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 148/2019	Procedimento avviato con delibera n. 105/2019 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 13, paragrafo 1, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

n. 146/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 142/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 123/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 136/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 135/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 129/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 128/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 123/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
n. 122/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 105/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 104/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
n. 103/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 101/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 33/2019 nei confronti di Forship S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1 del reg. (UE) n. 1177/2010
n. 99/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 26/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
n. 91/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario”
n. 90/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 57/2019 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta

n. 88/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 48/2019 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 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 ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 87/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 18/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
n. 82/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 14/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
n. 63/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 32/2019 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 62/2019	Procedimento avviato con delibera n. 9/2019 nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 57/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 55/2019	Procedimento avviato con delibera n. 4/2019 nei confronti di Ente Autonomo Volturno s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 18, paragrafo 1, e 27, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 54/2019	Procedimento avviato con delibera n. 138/2018 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, lettera a), del reg. (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 48/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 45/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 3/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 33/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del rag. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 32/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
n. 30/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 123/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010

n. 26/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 25/2019	Procedimento avviato con delibera n. 139/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del reg. (UE) n. 1177/2010
n. 18/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 124/2018 nei confronti di Minoan Lines S.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 17/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 14/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n.13/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 115/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 12/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 114/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 9/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 4/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 3/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"

Anno 2018

n. 139/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 138/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 137/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 100/2018 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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta

n. 124/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 123/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 115/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 114/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 105/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 75/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 104/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 74/2018 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 100/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 90/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 80/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 80/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 79/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 37/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne
n. 77/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 50/2018 nei confronti di Bus Center s.r.l. e di Servizi Informazioni s.r.l. ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 75/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 74/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 69/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 31/2018 nei confronti di Bus Center S.r.l e di Servizi Informazioni s.r.l. ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 62/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera 25/2018 nei confronti di Busitalia Veneto S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 27 del reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004

n. 61/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 20/2018 nei confronti di SNAV S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 60/2018	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 19/2018 nei confronti di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 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 reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 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 reg. (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 reg. (CE) n. 1371/2007
n.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 reg. (UE) n. 1177/2010
n. 50/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 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 reg. (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004
n. 37/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 31/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 25/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
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 reg. (UE) n. 1177/2010

n. 20/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 19/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 13/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
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 reg. (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 reg. (CE) n. 1371/2007
n. 9/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 5/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 4/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 1/2018	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"

Anno 2017

n. 153/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 148/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
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 reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 136/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
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
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

	reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004
n.117/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 116/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
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 reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 108/2017	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 reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
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
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 reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
n. 106/2017	Procedimento avviato con delibera n. 64/2017 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta con riferimento alla violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
n. 99/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
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 reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del reg. (UE) n. 1177/2010
n. 95/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario

n. 94/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n.129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
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 reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
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 reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 81/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
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 reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
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 reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 68/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 67/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 64/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 61/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 60/2017	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 19/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 per violazioni del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
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 reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 51/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 50/2017	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 per violazioni del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta

n. 45/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 44/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario
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 reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 32/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 27/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 27/2017	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 reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 19/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 10/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 9/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"

Anno 2016

n. 153/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 137/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
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 reg. (CE) n. 1371/2007 e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta con riferimento alla violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007
n. 125/2016	Procedimento avviato con delibera n. 96/2016 nei confronti di COAS Consorzio Astigiano ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'art. 27 del reg. (UE) n. 181/2011 e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'art. 25, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 181/2011

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 decreto legislativo n. 169/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 123/2016	Avvia di proc. ai sensi del decreto legislativo n. 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
n. 116/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 79/2016 nei confronti di Trenord s.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. CE n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 108/2016	Procedimento avviato con delibera n. 58/2016, nei confronti di Trenord s.r.l. Adozione provvedimento sanzionatorio
n. 107/2016	Procedimento avviato con delibera n. 49/2016, nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio
n. 96/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 95/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 82/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 78/2016	Procedimento avviato con delibera n. 2/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio
n. 76/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 41/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 67/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 27/2016 nei confronti di Trenord s.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 57/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 26/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 56/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 53/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2016 nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014. Archiviazione
n. 52/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 8/2016 nei confronti di Ferrovie Udine Cividale s.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta

n. 49/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 47/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 6/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 44/2016	Procedimento avviato con delibera n. 119/2015 nei confronti di Consorzio Trasporti Prontobus. Adozione provvedimento sanzionatorio
n. 41/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 38/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 5/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 35/2016	Procedimento avviato con delibera n. 110/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio
n. 34/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2016 nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014. Archiviazione
n. 27/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 26/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 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 ferroviario"
n. 25/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 109/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"

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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"

Anno 2015

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 reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 114/2015	Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Adozione del provvedimento sanzionatorio
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
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 reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Anno 2014

n.52/2014	Adozione del regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

2.3 L'organizzazione e il funzionamento

Anno 2021

n. 111/2021	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova del dirigente assunto presso l'Autorità con delibera n. 227/2020
n. 110/2021	Bilancio di previsione 2021 – Terza variazione
n. 109/2021	Nomina dei componenti dell'Advisory Board dell'Autorità
n. 105/2021	Bilancio di previsione 2021 – Assestamento
n. 100/2021	Nomina del Segretario Generale dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 99/2021	Preposizione dirigenti agli Uffici Contabilità, bilancio e autofinanziamento, Risorse Umane e affari generali e Contenuto minimo dei diritti degli utenti, con attribuzione degli incarichi di responsabile dei citati Uffici
n. 98/2021	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2019/2020 e riconoscimento degli assegni ad personam non riassorbibili al personale di ruolo avente diritto
n. 93/2021	Procedura di selezione pubblica, per titoli e colloquio, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato. Nomina della Commissione esaminatrice
n. 92/2021	Nucleo di valutazione. Nomina
n. 86/2021	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova del funzionario (omissis) assunto presso l'Autorità con delibera n. 172/2020
n. 79/2021	Procedura di selezione pubblica, per titoli e colloquio, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato
n. 76/2021	Premio di risultato relativo all'anno 2021
n. 75/2021	Sistema di valutazione delle performance del personale dell'Autorità. Approvazione
n. 74/2021	Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità. Modifiche
n. 73/2021	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifiche
n. 67/2021	Regolamento concernente l'utilizzo della carta di credito – Approvazione
n.57/2021	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016. Esecuzione della sentenza TAR Lazio n. 3023/2020, pubblicata il 6 marzo 2020
n. 56/2021	Nucleo di valutazione. Proroga
n. 53/2021	Rendiconto finanziario 2020 – Approvazione
n. 45/2021	Bilancio di previsione 2021 – Prima variazione
n. 37/2021	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 173/2019, per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 operativi nel profilo operativo area amministrativo-contabile, codice OR2.1. Nomina dei vincitori
n. 36/2021	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 173/2019, per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n.

	1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 4 funzionari nel profilo funzionario area giuridico-amministrativa, codice FR2.1. Nomina dei vincitori
n. 29/2021	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018 per l'assunzione di personale a tempo determinato. Conclusione del periodo di prova
n. 22/2021	Conferimento dell'incarico di Consigliere Giuridico dell'Autorità
n. 21/2021	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 173/2019, per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 7 funzionari nel profilo funzionario area statistico-economico-gestionale, cod. FR1.1. Nomina dei vincitori
n. 20/2021	Cessazione degli effetti delle clausole sospensive riferite al contributo per il funzionamento dell'Autorità relativo agli anni 2020 e 2021. Rimessione in termini per gli adempimenti relativi all'anno 2020 ed efficacia dei termini di adempimento previsti per l'anno 2021
n. 13/2021	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018 per l'assunzione di personale a tempo determinato. Conclusione del periodo di prova
n. 12/2021	Preposizione dirigenti agli Uffici Accesso alle infrastrutture, Affari legali e contenzioso, Information and communication technology e Affari generali, amministrazione e personale, con attribuzione degli incarichi di responsabile dei citati Uffici
n. 11/2021	Regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento dell'Autorità. Modifiche
n.10/2021	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2021-2023. Approvazione definitiva
n. 05/2021	Preposizione dell'Ufficio Raccolta, elaborazione e qualità dei dati, con attribuzione dell'incarico di dirigente responsabile dell'Ufficio

Anno 2020

n. 229/2020	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018 per l'assunzione di personale a tempo determinato. Conclusione del periodo di prova
n. 228/2020	Approvazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 227/2020	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 173/2019, per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 1 dirigente nel profilo dirigente area economica, codice DR1.1. Nomina del vincitore
n. 226/2020	Conferimento dell'incarico di Capo di Gabinetto
n. 225/2020	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2021 Nota: per effetto dell'articolo 2 della delibera n. 20/2021 dell'11 febbraio 2021 le sospensioni di cui agli articoli 3, comma 3 e 4, comma 3 della delibera n. 225/2020 perdono efficacia
n. 224/2020	Bilancio di previsione 2021 e Pluriennale 2021-2023 – Approvazione
n. 223/2020	Trattamento economico del personale comandato in Autorità
n. 222/2020	Sede secondaria di Roma. Pianta organica
n. 221/2020	Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche

n. 220/2020	Regolamento concernente la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo mensa dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifiche
n. 219/2020	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifiche
n. 218/2020	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2021-2023. Approvazione in via preliminare dello schema di Piano e avvio della consultazione pubblica
n. 182/2020	Rapporti con le organizzazioni sindacali. Individuazione della Delegazione trattante
n. 181/2020	Avvio della procedura di formazione dell'elenco degli esperti ad alto livello di specializzazione ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale
n. 180/2020	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2021
n. 175/2020	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo OD01 – operativo approvata con delibera n. 110/2019. Dichiarazione vincitore e assunzione in prova, a tempo determinato, utilmente collocate in graduatoria
n. 174/2020	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo FD02 – funzionario area economico-gestionale approvata con delibera n. 109/2019. Dichiarazione vincitore e assunzione in prova, a tempo determinato, utilmente collocato in graduatori
n. 173/2020	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo FD01 – funzionario area giuridica approvata con delibera n. 108/2019. Dichiarazione vincitori e assunzione in prova, utilmente collocati in graduatoria
n. 172/2020	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 173/2019, per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 1 funzionario nel profilo FR1.2 – funzionario area informatica. Nomina del vincitore
n. 160/2020	Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità. Modifica
n. 155/2020	Nomina in ruolo del funzionario assunto presso l'Autorità con delibera n. 180/2019
n. 154/2020	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Integrazione delle Commissioni esaminatrici nominate con delibera n. 34/2020, come modificate con delibere n. 105/2020 e n.152/2020, con un componente esterno esperto in lingua inglese
n. 152/2020	Commissione esaminatrice per i concorsi pubblici, per titoli ed esami, di cui agli Allegati sub-C e sub-D alla delibera n. 173/2019 per il reclutamento di n. 6 unità di personale di ruolo dell'Autorità nelle qualifiche di funzionario, livello di funzionario III, cod. FIII7 (n. 4 unità) e operativo, livello di vice assistente, cod. VA3 (n. 2 unità). Nomina nuovo componente della Commissione a seguito di rinuncia dell'Avv. Michele Passaro nominato con la delibera n. 34/2020
n. 145/2020	Bilancio di previsione 2020 – Assestamento
n. 105/2020	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 173/2019 per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n.

	1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Rettifica della previsione di una commissione esaminatrice unica per i posti messi a concorso con i bandi sub-A e sub-B
n. 95/2020	Nomina dei responsabili dei procedimenti in corso, di competenza dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni dell'Autorità
n. 94/2020	Selezione pubblica, per titoli e colloquio, indetta con delibera n. 67/2020, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato, livello di Direttore – Cod. D6. Responsabile dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni. Approvazione della graduatoria finale, nomina del vincitore e preposizione dello stesso all'Ufficio Vigilanza e sanzioni in qualità di responsabile dell'Ufficio
n. 93/2020	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova dei funzionari assunti presso l'Autorità con delibera n. 107/2019
n. 83/2020	Emergenza epidemiologica da Covid-19 sul territorio nazionale. Disposizioni in materia di termini relativi ai procedimenti dell'Autorità. Proroga
n. 82/2020	Nomina in ruolo dei funzionari assunti presso l'Autorità giuste delibere n. 39/2019 e n. 81/2019
n. 81/2020	Rendiconto finanziario 2019 – Approvazione
n. 79/2020	Procedura di selezione pubblica, per titoli e colloquio, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato. Nomina della Commissione esaminatrice
n. 78/2020	Misure organizzative e conferimento di compiti e funzioni del titolare del trattamento dei dati, ai sensi del regolamento (UE) 2016/679 e delle relative norme di adeguamento dell'ordinamento nazionale
n. 69/2020	Emergenza epidemiologica da Covid-19 sul territorio nazionale. Disposizioni in materia di termini relativi ai procedimenti dell'Autorità
n. 67/2020	Procedura di selezione pubblica, per titoli e colloquio, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato
n. 66/2020	Preposizione del dirigente all'Ufficio Affari economici, con attribuzione dell'incarico di dirigente responsabile dell'Ufficio
n. 56/2020	Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche
n. 55/2020	Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 54/2020	Regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento dell'Autorità. Integrazione
n. 36/2020	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova di due funzionari assunti presso l'Autorità giuste delibere n. 36/2019 e n. 59/2019
n. 35/2020	Adempimenti conseguenti al reg. (UE) 679/2016, in materia di protezione dei dati personali
n. 34/2020	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 173/2019 per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Nomina delle Commissioni esaminatrici
n. 27/2020	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2020-2022. Approvazione definitiva
n. 26/2020	Premio di risultato relativo all'anno 2020
n. 11/2020	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 10 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione delle graduatorie finali e nomina dei vincitori

Anno 2019

n. 185/2019	Regolamento concernente la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo mensa dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 181/2019	Assunzione a tempo indeterminato di 3 unità di personale, mediante utilizzo delle graduatorie finali approvate in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relative ai profili F06 e F07. Nomina in ruolo dei funzionari
n. 180/2019	Assunzione a tempo indeterminato in prova mediante utilizzo della graduatoria finale approvata in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 59/2018 riservata alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", qualifica di funzionario, livello di funzionario III, cod. FIII7
n. 174/2019	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 10 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Costituzione della Commissione per la valutazione comparativa delle candidature pervenute
n. 173/2019	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità)
n. 153/2019	Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Modifica
n. 138/2019	Rinnovo dell'incarico di responsabile dell'Ufficio Diritti degli utenti
n. 137/2019	Attribuzione di specifici compiti e funzioni connessi al trattamento di dati personali di cui al reg. UE) 2016/679
n. 131/2019	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2020
n. 125/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 3 operativi mediante utilizzo delle graduatorie formatesi in esito al concorso pubblico indetto con delibera n. 74/2015. Nomina in ruolo degli operativi
n. 124/2019	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 10 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Nota: la delibera è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 4° Serie Speciale – Concorsi ed Esami n. 79 del 4 ottobre 2019
n. 115/2019	Adozione del Codice disciplinare e modifiche di coordinamento al regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 114/2019	Assunzione a tempo indeterminato in prova mediante utilizzo della graduatoria finale approvata in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F11 – funzionario ingegnere esperto in materia di logistica e sistemi di trasporto marittimo, qualifica di funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7
n. 113/2019	Assunzione a tempo indeterminato mediante utilizzo della graduatoria finale approvata in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F07 – funzionario ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, qualifica di funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7
n. 112/2019	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Chiusura della procedura relativa al reclutamento di n. 2 funzionari nel profilo FD03 – funzionario area processi e gestione documentale digitale, dichiarata deserta
n. 111/2019	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 operativi nel profilo OD02 – operativo riservato
n. 110/2019	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori

	dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 4 operativi nel profilo OD01 – operativo
n. 109/2019	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 funzionari nel profilo FD02 – funzionario area economico gestionale
n. 108/2019	delibera n. 108/2019 - Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 8 funzionari nel profilo FD01 – funzionario area giuridica
n. 107/2019	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Approvazione graduatoria finale
n. 106/2019	Rinnovo dell'incarico di responsabile dell'Ufficio Servizi e mercati retail e di responsabile dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni
n. 92/2019	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2017/2018 *** Nota: omessa pubblicazione degli allegati A e B, ai sensi della normativa in materia di protezione dei dati personali
n. 85/2019	Concorso pubblico indetto con delibera n. 74/2015. Nomina in ruolo dei funzionari
n. 84/2019	Bilancio di previsione 2019 – Assestamento
n. 81/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e dall'Autorità Nazionale Anticorruzione in esito alla procedura concorsuale relativa al profilo F6ITA – funzionario per lo svolgimento di attività di indagine, progettazione, sviluppo e di reverse engineering di software, algoritmi e data base. Assunzione in prova
n. 60/2019	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette di cui all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"). Integrazione della Commissione per la selezione nominata con delibera n. 117/2018 con un membro esterno esperto in lingua inglese
n. 59/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella seduta del 5 aprile 2018, in esito alla procedura concorsuale indetta con bando emanato a seguito di delibera n. Garante della Concorrenza e del Mercato del 14 giugno 2017 – Avviso di Concorso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica IV^ Serie speciale – Concorsi ed esami, n. 50 del 04/07/2017, relativa al profilo F6TC – funzionario – Area Tutela del Consumatore
n. 58/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella seduta del 27 giugno 2018 e dall'Autorità Nazionale Anticorruzione nella seduta del 27 giugno 2018 in esito alla procedura concorsuale indetta con bando emanato a seguito di delibera n. Garante della Concorrenza e del Mercato del 19 luglio 2017 e delibera n. Nazionale Anticorruzione del 19 luglio 2017, n. 757 – Avviso di Concorso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica IV^ Serie speciale – Concorsi ed esami, n. 56 del 25/07/2017 , relativa al profilo F6ITA – funzionario per lo svolgimento di attività di indagine, progettazione, sviluppo e di reverse engineering di software, algoritmi e data base

n. 51/2019	Regolamenti sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità e sulle progressioni di carriera del personale. Modifica
n. 49/2019	Rendiconto finanziario 2018 – Approvazione
n. 41/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 operativi, livello di Assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 91/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP02 – operativo Affari istituzionali e comunicazione. Assunzione in prova
n. 40/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 operativo, livello di Assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 90/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP01 – operativo Trasporti e logistica. Assunzione in prova
n. 39/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 6/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F11 – funzionario ingegnere esperto in materia di logistica e sistemi di trasporto marittimo. Assunzione in prova
n. 38/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 funzionari, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 15/2017, come rettificata dalla delibera n. 113/2018, in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F07 – funzionario ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto. Assunzione in prova
n. 37/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 14/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F06 – funzionario analista dell'offerta del servizio di trasporto esperto in *pricing* e *revenue management*. Assunzione in prova
n. 36/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 1/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F01 – funzionario giurista esperto in regolazione dei trasporti. Assunzione in prova
n. 35/2019	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Integrazione della Commissione esaminatrice nominata con delibera n. 86/2018 con un membro esterno esperto in lingua inglese
n. 34/2019	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016. Esecuzione della sentenza TAR Piemonte n. 344/2019, depositata il 26.3.2019
n. 27/2019	Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione
n. 20/2019	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. Nomina in ruolo
n. 19/2019	Premio di risultato anno 2019
n. 15/2019	Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche
n. 10/2019	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2019-2021. Approvazione definitiva
n. 8/2019	Conferimento dell'incarico di Capo di Gabinetto

n. 7/2019	Conferimento dell'incarico di responsabile dell'Ufficio Affari Istituzionali ed Internazionali dell'autorità.
n. 5/2019	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori

Anno 2018

n. 147/2018	Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 146/2018	Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 145/2018	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Costituzione della Commissione per la valutazione comparativa delle candidature pervenute
n. 144/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2019-2021. Approvazione in via preliminare dello schema di piano e avvio della consultazione pubblica
n. 140/2018	Bilancio di previsione 2019 e Pluriennale 2019-2021 – Approvazione
n. 131/2018	Incarico di coordinamento dell'Advisory Board dell'Autorità
n. 130/2018	Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 129/2018	Elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 128/2018	Performance Management. Approvazione
n. 127/2018	Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 126/2018	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifiche
n. 125/2018	Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 117/2018	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018 per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette di cui all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"). Nomina della Commissione per la selezione
n. 116/2018	Determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019. Riapertura della consultazione pubblica avviata con la delibera n. 92/2018
n. 113/2018	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, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015. Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3641/2018, pubblicata il 13 giugno 2018
n. 112/2018	Bilancio di previsione 2018 – Variazione di bilancio
n. 111/2018	Procedura di selezione di personale proveniente da pubbliche amministrazioni indetta con delibera n. 9/2013 relativamente all'Area dirigenti – Affari giuridici e contenzioso (A2). Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3056/2017
n. 108/2018	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con delibera

	n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Nomina del Segretario della Commissione esaminatrice
n. 107/2018	Proroga dell'incarico di Garante etico
n. 101/2018	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 97/2018	Procedura di selezione di personale proveniente da pubbliche amministrazioni indetta con delibera n. 9/2013 relativamente all'Area dirigenti – Affari giuridici e contenzioso (A2). Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3056/2017
n. 95/2018	Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 operativi, livello di Assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 91/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP02
n. 94/2018	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 103/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F13
n. 93/2018	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 1/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F01
n. 92/2018	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019
n. 87/2018	Avvio della procedura di formazione dell'elenco degli esperti ad alto livello di specializzazione ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale
n. 86/2018	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Nomina della Commissione esaminatrice
n. 85/2018	Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità. Modifica
n. 82/2018	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette
n. 81/2018	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
n. 72/2018	Aggiornamento dei valori stipendiali contenuti nelle la Sezione II – Parte economica del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità a decorrere dal 1° gennaio 2018, in adeguamento al contenuto dell'Accordo sindacale del 14 giugno 2018
n. 71/2018	Regolamento delle trasferte e missioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Modifiche
n. 70/2018	Bilancio di previsione 2018 – Assestamento
n. 65/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2018-2020. Approvazione definitiva
n. 59/2018	Procedura per il reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei

	disabili", articoli 1 e 18, per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7
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
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
n. 46/2018	Nomina del Nucleo di valutazione
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
n. 44/2018	Rendiconto finanziario 2017 – Approvazione
n. 41/2018	Regolamento recante la disciplina dei permessi studio. Adozione
n. 40/2018	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica
n. 39/2018	Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Adozione
n. 38/2018	Performance Organizzativa
n. 32/2018	Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 22/2018	Premio di risultato anno 2018
n. 21/2018	Proroga del Nucleo di valutazione
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
n. 7/2018	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
n. 6/2018	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

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
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
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
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
n. 144/2017	Bilancio di previsione 2018 e Pluriennale 2018 – 2020 – Approvazione
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
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
n. 133/2017	Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione
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
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
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
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
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
n. 102/2017	Bilancio di previsione 2017 – Assestamento
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
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

n. 90/2017	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016
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
n. 74/2017	Designazione dell'Advisory Board dell'Autorità
n. 55/2017	Premio di risultato anni 2016 e 2017
n. 54/2017	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica
n. 53/2017	Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità. Adozione
n. 52/2017	Performance Management
n. 33/2017	Piano formativo per il personale dell'Autorità - Anno 2017
n. 29/2017	Conferimento dell'incarico di Responsabile dei rapporti con le organizzazioni sindacali
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

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
n. 139/2016	Misura e modalità di versamento dovuto all'Autorità di regolazione dei Trasporti per l'anno 2017
n. 138/2016	Bilancio di previsione 2017 e Pluriennale 2017-2019. Approvazione
n. 135/2016	Nomina del Collegio dei revisori
n. 131/2016	Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Modifica
n. 120/2016	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Aggiornamento 2016-2018. Approvazione definitiva
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
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
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
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
n. 85/2016	Bilancio di previsione 2016 – Assestamento
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

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
n. 68/2016	Premio di Risultato anno 2015
n. 61/2016	Nuovo "regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità"
n. 48/2016	Rendiconto finanziario 2015. Approvazione
n. 21/2016	Regolamento per l'acquisizione in economia di beni e servizi. Modifica
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
n. 18/2016	Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento. Scorrimento graduatoria tirocini extracurriculari
n. 12/2016	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015-2017. Approvazione definitiva

Anno 2015

n. 115/2015	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
n. 199/2015	Bilancio di previsione 2015. Seconda variazione
n. 95/2015	Protocollo per le relazioni sindacali nell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ratifica
n. 94/2015	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2016
n. 93/2015	Bilancio di previsione 2016 e Pluriennale 2016-2018 – Approvazione
n. 82/2015	Regolamento per l'acquisizione di beni e servizi. Approvazione
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)
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
n. 58 bis/2015	Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 58/2015	Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione
n. 51/2015	Bilancio di previsione 2015 – Assestamento
n. 35/2015	Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015-2017. Approvazione preliminare
n. 33 bis/2015	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale. Modifica
n. 30/2015	Rendiconto finanziario 2014. Approvazione
n. 30/2015	Performance Management
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

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
n. 15/2015	Nomina del Nucleo di valutazione
n. 14/2015	Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica
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
n. 4/2015	Adozione del regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) 2006/2004

Anno 2014

n. 82/2014	Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione
n. 78/2014	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2015
n. 77/2014	Bilancio di previsione 2015. Pluriennale 2015-2017 - Approvazione
n. 74/2014	Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa
n. 66/2014	Bilancio di previsione 2014. Pluriennale 2014-2016. Quinta variazione

Anno 2013

n. 13/2013	Entrata in operatività
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
n. 11/2013	Bilancio di previsione 2014 e bilancio pluriennale 2014-2016
n. 9/2013	Avvisi di selezione di personale dipendente da pubbliche amministrazioni
n. 8/2013	Uffici nella città di Roma
n. 7/2013	Adozione di una procedura di selezione di esperti
n. 6/2013	Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità
n. 5/2013	Nomina del collegio dei revisori
n. 4/2013	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 3/2013	Bilancio preventivo dell'Autorità per il 2013
n. 2/2013	Pianta organica del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 1/2013	Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento

3. I PARERI

Ad indicazione del sempre crescente esercizio delle funzioni (anche) consultive attribuite all'Autorità, nei paragrafi seguenti sono riportati in versione integrale i pareri da essa resi nel periodo di riferimento (paragrafo 3.1).

Segue l'elenco dei pareri adottati negli esercizi precedenti, per il cui testo integrale si rinvia al sito *web* dell'Autorità (paragrafo 3.2).

In entrambi i paragrafi i provvedimenti sono presentati in ordine cronologicamente inverso e/o suddivisa in sottocategorie tematiche.

3.1 I pareri adottati nel periodo di riferimento

3.1.1 Gli aggiornamenti dei PEF e gli schemi di atti aggiuntivi delle concessioni autostradali in essere

3.1.1.1 Parere n. 11 del 17 giugno 2021 – Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrada dei Fiori S.p.A. – Tronco A10

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 17 giugno 2021, premesso che:

- in data 2 settembre 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: ANAS) e Autostrada dei Fiori S.p.A. (di seguito: AdF) relativa al tronco autostradale A10 - approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della l. 191/2009, che modifica l'art. 8-duodecies del d.l. 59/2008, convertito con modificazioni dalla l. 101/2008 - divenuta efficace dal 12 novembre 2010, data di sottoscrizione dell'Atto con cui la medesima Convenzione Unica ha recepito le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 18 del 13 maggio 2010;
- in data 21 febbraio 2018 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo a detta Convenzione - approvato con decreto interministeriale n. 127 del 16 marzo 2018 - e divenuto efficace dal 23 aprile 2018, data di relativa registrazione alla Corte dei Conti - che contemplava l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (di seguito, anche: PEF) per il periodo regolatorio 2014-2018;
- con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 707 del 17 dicembre 2019 è stata indetta una procedura ristretta per l'"Affidamento in concessione delle attività di gestione delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca e A15 diramazione per La Spezia e A10 Savona-Ventimiglia (confine francese), nonché, limitatamente agli interventi di messa in sicurezza dell'*infra*struttura esistente, la progettazione, la costruzione e la gestione degli stessi", prevedendosi che gli effetti dell'affidamento in concessione, limitatamente alla tratta autostradale A10 Savona - Ventimiglia (confine francese), decorreranno dalla data di scadenza dell'attuale convenzione fissata al 30 novembre 2021; − con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 839 del 18 novembre 2020 sono state approvate le risultanze delle operazioni di gara per detto affidamento, con aggiudicazione al concorrente Itinera S.p.A.;
- con delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016, l'Autorità ha approvato la Misura di regolazione relativa alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, di cui all'Allegato 1 alla medesima delibera; − con delibera n. 74/2019 del 19 giugno 2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l'Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra ANAS e AdF relativa al tronco autostradale A10, di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con nota 32090 del 21 dicembre 2020, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: MIMS) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del PEF, relativo alla suddetta Convenzione Unica, per l'espressione del parere di competenza di cui all'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, corredata (i) del Piano Economico Finanziario inviato da AdF al MIMS l'11 novembre 2020, composto dal Piano Economico Finanziario, dal Piano Finanziario Regolatorio, dalla Relazione illustrativa e da due file excel denominati rispettivamente "PEF_ADF_A10_TIR_CIPE_20201108" e "PEF_ADF_A10_ART_20201110", nonché (ii) dell'informativa della competente Direzione generale del MIMS sull'istanza di aggiornamento del PEF presentata da AdF;
- con nota del 18 gennaio 2021, gli Uffici dell'Autorità, oltre a richiedere l'integrazione della documentazione resa disponibile, hanno illustrato alla competente Direzione generale del MIMS alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire puntuale riscontro ai fini del completamento dell'istruttoria;
- con nota del 20 maggio 2021, il MIMS ha trasmesso agli Uffici dell'Autorità, per gli adempimenti di competenza, la documentazione integrativa acquisita da AdF con riguardo all'aggiornamento della proposta di PEF tenendo conto delle osservazioni formulate dall'Autorità;

esaminata la documentazione trasmessa dal concedente, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011, ritiene di svolgere le seguenti osservazioni, che andranno raccordate con le disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato, al cui riguardo gli Uffici dell'Autorità, a seguito della relativa trasmissione, potranno fornire specifici elementi in ordine ad eventuali criticità ivi riscontrate.

I. Considerazioni preliminari

Come risultante dall'art. 2 della Convenzione Unica, il PEF, originariamente trasmesso con la citata nota prot. ART 20126/2020, si riferisce alla costruzione e all'esercizio delle seguenti tratte autostradali:

Denominazione		Km
A10	Savona - Ventimiglia (confine francese)	113,3
	Totale	**113,3**

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite risulta quindi inferiore al minimo (180 km) individuato al punto 2 della misura di regolazione approvata con la citata delibera n. 70/2016 per gli ambiti ottimali di gestione, valore al di sotto del quale si rileva la presenza di significative inefficienze di costo, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa.

Il Piano si sviluppa su un orizzonte temporale inferiore a 2 anni (dal 1° gennaio 2020 al 30 novembre 2021) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

- l'assenza di incremento tariffario per il 2020 ed il 2021; − una variazione del traffico pagante da circa 1.221 milioni di veicoli-km totali nel 2019 a circa 1.157 milioni di veicoli-km totali per il periodo gennaio-novembre 2021[136];
- un capitale investito netto, al 31 dicembre 2019, pari a circa 226 milioni di euro, composto come illustrato 1 Tale ultimo dato corrisponde ad una proiezione annuale per l'intero 2021 di circa 1.265 milioni di veicoli-km. Si configura pertanto un Tasso medio di incremento CAGR + 1,78% annuo. 3 nella tabella che segue;

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019		Valore (Mio €)
1	Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2019, inclusive di rivalutazioni	1.299
2	Fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2019	-1.089
3	Contributi pubblici al 31 dicembre 2019	-70
4	Lavorazioni in corso al 31 dicembre 2019	25
5	Rettifiche per investimenti non riconosciuti in tariffa ("manutenzioni straordinarie e devoluzione aree di servizio")	-8
6	Rettifiche per oneri finanziari capitalizzati	-4
7	Credito di poste figurative maturato al 31 dicembre 2019	73
	Totale	**226**

- un piano di investimenti, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 30 novembre 2021, pari a circa 118,5 milioni di euro;
- nessun recupero di efficienza produttiva, con conseguente previsione di un indicatore di produttività X pari a 0,00% annuo, per le due annualità 2020 e 2021. Tale imputazione è correlata dal concessionario alla circostanza che "*la scadenza della concessione al 30 novembre 2021 non consente materialmente di poter mettere in atto le relative azioni di efficientamento*", mentre il concedente non risulta essersi espresso in proposito, limitandosi, nella citata nota prot. ART 8271/2021, a rinviare a quanto già evidenziato nella propria nota del 30 aprile 2021 (prot. ART 6760/2021) con riferimento all'aggiornamento del PEF relativo alla concessione fra ANAS e Società Autostrade Valdostane S.p.A. (ove affermava che "*da quanto risulta dalla relazione al Piano Economico Finanziario, l'estensione dell'orizzonte di riferimento risulta giustificato dalla impossibilità di comprimere i costi operativi connessi alla manutenzione dell'infrastruttura*"), che tra l'altro non presentava analogo orizzonte temporale;
- la previsione di un incremento del valore di subentro da riconoscere al concessionario uscente a cura di quello subentrante in forza della procedura di affidamento aggiudicata con il citato d.m. 839/2020, il cui valore risulta, nella proposta del concessionario, pari a circa 237,7 milioni di euro, rispetto all'importo di 180 milioni di euro assunto in sede di avvio della procedura ex d.m. 707/2019.

Detto incremento risulta riconducibile, oltre che ad una crescita degli investimenti in beni reversibili rispetto a quelli previsti nel previgente PEF 2014-2018, anche (i) agli effetti del mancato recepimento di quanto previsto dal Sistema tariffario ART con riferimento al recupero di efficienza produttiva (vedi *infra*), nonché (ii) agli effetti economici scaturenti dall'emergenza sanitaria da Covid-19, quantificati in componenti di costo integrative pari a 25,2 milioni di euro, imputate all'anno 2021 (vedi *infra*);

- l'applicazione di un tasso di inflazione pari all'1,20% per il 2019 e allo 0,8% dal 2020 fino alla fine della concessione;
- un tasso di remunerazione, per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), pari al 10,99%;

[136] Tale ultimo dato corrisponde ad una proiezione annuale per l'intero 2021 di circa 1.265 milioni di veicoli-km. Si configura pertanto un Tasso medio di incremento CAGR + 1,78% annuo.

- un tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo di capitale (di seguito: WACC), pari al 7,09%;
- un indicatore di redditività, rappresentato dal Tasso interno di rendimento di progetto (TIR), pari al 10,69%.

Il Piano Economico Finanziario, sebbene orientato al recepimento del Sistema tariffario ART, in conformità con le disposizioni di cui all'art. 13, comma 3, del d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, deve essere soggetto a revisione per ovviare, oltre che alle criticità di natura finanziaria sopra evidenziate, anche alle difformità applicative di seguito descritte, idonee a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

II. Osservazioni dell'Autorità

1. Periodo regolatorio e applicazione del Sistema tariffario ART

Il punto 32 del Sistema tariffario ART prevede esplicitamente l'applicazione del nuovo regime tariffario a partire dal 1° gennaio 2020. Ne consegue che, ai sensi del medesimo Sistema, in presenza di un periodo regolatorio 2019-2021, la costruzione tariffaria, al fine di garantire la continuità tra i diversi periodi regolatori, deve essere effettuata:

- per la sola annualità 2019, a seguito di un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario previgente, secondo le modalità di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART, facendo riferimento al periodo temporale esteso fino alla scadenza della concessione;
- per le annualità 2020-2021, a seguito di un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario ART, tenendo conto delle valutazioni del concedente in merito alla valorizzazione, al 31 dicembre 2019: (i) del capitale investito netto; (ii) del TIR previgente; (iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente.

Di contro, il concessionario AdF risulta avere predisposto un PEF basato sul periodo regolatorio 2020-2021.

Risulta inoltre necessario che la competente Direzione Generale del MIMS si pronunci preventivamente circa l'ammissibilità tariffaria:

(i) del capitale investito netto, secondo quanto previsto dal punto 12.1 del Sistema tariffario ART, con particolare riferimento alle rettifiche e alle rivalutazioni indicate dal concessionario;

(ii) del calcolo, a cura del concessionario, del Tasso interno di rendimento (TIR previgente) di cui al punto 17.2 del Sistema tariffario ART. Al riguardo, in particolare, AdF risulta:

  - avere assunto quale valore iniziale delle immobilizzazioni reversibili un ammontare differente da quello utilizzato per la costruzione tariffaria nell'ambito del Sistema tariffario ART, in quanto non inclusivo, rispetto a quest'ultimo, della rettifica per investimenti non riconosciuti in tariffa, asseritamente riferibili a manutenzioni straordinarie e a "devoluzione aree di servizio";
  - non avere incluso nel calcolo del TIR previgente, effettuato a partire dal pertinente aggiornamento dell'ultimo PEF approvato dal concedente, gli investimenti previsti fino alla scadenza del periodo concessorio con riferimento alle opere da realizzare alla data di pubblicazione della delibera n. 74/2019, mentre al fine di assicurare la piena coerenza della complessiva pianificazione economico-finanziaria appare necessario che il concessionario, ai fini del calcolo del TIR previgente, provveda all'aggiornamento del PEF, ai sensi del punto 17.3 del Sistema tariffario ART, ricomprendendo la totalità dei flussi di cassa della gestione operativa, ivi inclusi quelli relativi ai citati investimenti relativi alle opere da realizzare;

(iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente, secondo le previsioni di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART.

2. Effetti economici da Covid-19

Con riferimento all'inclusione in tariffa, da parte del concessionario, di un onere pari a circa 25,2 milioni di euro correlato agli effetti economici scaturenti dell'emergenza Covid-19, si rileva che: (i) l'inclusione di tali oneri in tariffa - fermo che parrebbe comunque opportuno trovasse specifico fondamento nell'ambito di apposita previsione normativa - dovrebbe essere subordinata alla preventiva ed esplicita autorizzazione da parte del concedente nei confronti di tutti gli operatori del settore; (ii) la quantificazione degli effetti economici in questione dovrebbe essere puntualmente verificata alla luce delle risultanze delle partite 5 economiche iscritte a bilancio di esercizio, al netto dei benefici derivanti dalle misure di sostegno alle imprese adottate dal Governo.

Ferme tali considerazioni (peraltro con la citata nota prot. 614/2021 già sottoposte all'attenzione del MIMS anche con specifico riferimento alla fattispecie in esame), qualora la definizione dell'indicato contesto non risultasse percorribile, rileva, con riguardo alla quantificazione degli indicati effetti economici, quanto rappresentato con nota prot. ART 7405/2021 del 4 maggio 2021, in riscontro alla nota del MIMS prot. ART 4411/2021 del 12 aprile 2021, nell'ambito dell'evocato e condiviso spirito di collaborazione istituzionale e nella prospettiva di assicurare comunque il pieno rispetto, oltre che del quadro normativo di riferimento, dei principi generali sottesi alla regolazione del settore definita dall'Autorità. In particolare – salvo diverso avviso della competente Direzione Generale del MIMS – detta quantificazione: (i) assorbirebbe gli effetti economici già inclusi nella proposta di revisione del PEF; (ii) sarebbe formalizzata attraverso specifiche integrazioni alle disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato; (iii) troverebbe applicazione nell'ambito del monitoraggio annuale previsto dal Sistema Tariffario ART, ovvero del successivo aggiornamento del PEF.

Nel caso di specie, occorre inoltre evidenziare che, stante la scadenza della concessione al 30 novembre 2021, gli effetti economici scaturenti dell'emergenza Covid-19 e riferibili al periodo precedente a tale scadenza sembrerebbero determinare un credito in favore del concessionario uscente, riflettendosi, come detto, per circa 25,2 milioni di euro sull'incremento dell'onere di subentro. Sarà cura del concedente pertanto definire modalità e termini della quantificazione e del trattamento di tale partita.

3. Determinazione della tariffa unitaria media di riferimento

Nella formulazione da ultimo trasmessa da parte di AdF, la tariffa unitaria media relativa al 2019 - riferimento su cui impostare la dinamica tariffaria in applicazione del Sistema tariffario ART - è stata assunta dal concessionario pari a 0,12618 €/veic*km, valore calcolato al netto del canone, ma sulla base di una formula che non risulta formalmente corretta, in quanto il canone stesso, secondo la metodologia adottata, non pare rappresentare il 2,4% del pedaggio netto, quanto piuttosto il 2,4% del pedaggio lordo.

4. Dinamica della componente tariffaria di gestione

Con riguardo alla dinamica relativa alla componente tariffaria di gestione, si rileva, da un lato, che il concessionario non ha applicato l'indicatore di produttività X di cui al punto 20.2 del Sistema tariffario ART, pari a 3,12% annuo e finalizzato ad un recupero di efficienza produttiva del 14,64% in cinque anni a partire dal 2020; dall'altro, si rileva che la competente Direzione Generale del MIMS, nella documentazione trasmessa, sebbene in presenza di un periodo regolatorio ridotto e in parte già decorso, non ha comunque prodotto argomentazioni circa la definizione di una diversa imputazione di tale indicatore, sulla base delle condizioni previste al punto 20.4 del medesimo Sistema tariffario ART.

Si evidenzia che, in assenza della trasmissione da parte del concedente all'Autorità delle proprie determinazioni al riguardo (come previsto all'ultimo paragrafo del punto 20.4 del Sistema tariffario ART), tale circostanza costituisce una difformità applicativa del medesimo Sistema tariffario ART, sebbene in presenza di un peculiare contesto di riferimento.

Occorre peraltro ricordare che il punto 20.6 del Sistema tariffario ART disciplina espressamente l'ipotesi in cui l'ultimo periodo regolatorio, per effetto della durata complessiva della concessione, sia composto da un numero di anni inferiore a 5, prevedendo che il concedente, d'intesa con l'Autorità, proceda ad una diversa distribuzione dell'indicatore di produttività Xt.

Né, d'altra parte, si comprendono le ragioni che hanno indotto il concessionario ad applicare un indicatore 6 di produttività pari a zero, in difformità con quanto fatto dallo stesso Concessionario nell'ambito della precedente versione di PEF inviata a questa Autorità con nota 32090 del 21 dicembre 2020.

Va parimenti evidenziato che la medesima circostanza, per effetto del vincolo imposto alla dinamica tariffaria relativa alle annualità 2020 e 2021 (ove non sono previsti incrementi dei pedaggi), comporta un indebito incremento del citato valore di subentro, stimabile in circa 6 milioni di euro, cui AdF non avrebbe diritto in quanto riconducibile ad una gestione non efficiente dell'*infra*struttura autostradale.

Al riguardo, in linea generale, necessita raccomandare al concedente l'attenta valutazione di tutti quegli aspetti che contribuendo ad incrementare l'onere di subentro possano incidere negativamente sulla contendibilità della concessione alla sua scadenza (vedi *infra*).

5. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

Con riguardo alla dinamica relativa alla componente tariffaria di costruzione, tenuto conto delle assunzioni del concessionario con riferimento ai vincoli all'incremento del pedaggio per le annualità 2020 e 2021, si rileva che, con riferimento alle opere in corso di realizzazione, il concessionario medesimo risulta aver proceduto all'ammortamento dell'investimento annualmente programmato per il 2020 e il 2021 nel corso dell'anno di entrata in esercizio dello stesso, differentemente da quanto previsto al punto 21.1 del Sistema tariffario ART, secondo cui la quota annuale di investimenti prevista per l'anno *t* non determina ammortamenti nel medesimo esercizio.

Sempre con riferimento alle assunzioni del concessionario sui vincoli all'incremento del pedaggio, occorre inoltre evidenziare come la crescita degli investimenti in beni reversibili (barriere antirumore, gallerie, barriere di sicurezza, viadotti ed altro) rispetto a quelli previsti nel previgente PEF 2014-2018, passati da 37,9 milioni di euro nel 2020 a 80,6 milioni di euro nel 2021, si sia riflessa anch'essa per circa 26,5 milioni di euro sull'incremento dell'onere di subentro.

***

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il parere ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201. Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

3.1.1.2 Parere n. 10 del 17 giugno 2021 – Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrada dei Fiori S.p.A. – Tronco A6

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 17 giugno 2021, premesso che:

- in data 18 novembre 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: ANAS) e Autostrada Torino Savona S.p.A. relativa al tronco autostradale A6 - approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della l. 191/2009, che modifica l'art. 8-duodecies del d.l. 59/2008, convertito con modificazioni dalla l. 101/2008 - divenuta efficace dal 22 dicembre 2010, data di sottoscrizione dell'Atto con cui la medesima Convenzione Unica ha recepito le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 21 del 13 maggio 2010;

- con decreto n. 14357 del 2 agosto 2017, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha autorizzato l'operazione di fusione per incorporazione di Autostrada Torino Savona S.p.A. in Autostrada dei Fiori S.p.A. (di seguito: AdF);
- in data 16 novembre 2017 è stato sottoscritto l'Atto aggiuntivo a detta Convenzione disciplinante la fusione per incorporazione di Autostrada Torino Savona S.p.A. in Autostrada dei Fiori S.p.A.; − in data 21 febbraio 2018 è stato sottoscritto un ulteriore Atto Aggiuntivo a detta Convenzione, che contemplava l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (di seguito, anche: PEF) per il periodo regolatorio 2014-2018;
- con delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016, l'Autorità ha approvato la Misura di regolazione relativa alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, di cui all'All.1 alla medesima delibera;
- con delibera n. 75/2019 del 19 giugno 2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l'Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra ANAS e AdF, di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con nota 106 del 5 gennaio 2021 (acquisita in pari data al prot. ART 62/2021), il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: MIMS) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del PEF, relativo alla suddetta Convenzione Unica, per l'espressione del parere di competenza di cui all'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, corredata (i) dal Piano Economico Finanziario inviato da AdF al MIMS l'11 novembre 2020, composto dal Piano Economico Finanziario, dal Piano Finanziario Regolatorio, dalla Relazione sui costi di manutenzione e da due file excel denominati rispettivamente "pef_a6_tir_cipe_20201108" e "pef_art_a6_20201110 (1)", nonché (ii) dall'informativa della competente Direzione generale del MIMS sull'istanza di aggiornamento del PEF presentata da AdF;
- con nota prot. 872/2021 del 22 gennaio 2021, gli Uffici dell'Autorità, oltre a richiedere l'integrazione della documentazione resa disponibile, hanno illustrato alla competente Direzione 2 generale del MIMS alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire puntuale riscontro ai fini del completamento dell'istruttoria;
- con nota 12529 del 5 maggio 2021 (acquisita in pari data al prot. ART 7479/2021), il MIMS ha trasmesso agli Uffici dell'Autorità, per gli adempimenti di competenza, la documentazione integrativa acquisita da AdF con riguardo all'aggiornamento della proposta di PEF tenendo conto delle osservazioni formulate dall'Autorità, comunicando inoltre che risultava a tale data in corso un confronto sulla sostenibilità delle soluzioni alternative al significativo incremento tariffario previsto, e preannunciando la condivisione con l'Autorità, con separata nota, delle soluzioni individuate;
- con nota prot. 7649/2021 del 7 maggio 2021, gli Uffici dell'Autorità hanno in proposito rappresentato al MIMS l'impossibilità di istruire il riscontro alla richiesta di parere relativamente all'aggiornamento del PEF relativo ad AdF - Tronco A6 fino alla ricezione della preannunciata separata nota, considerata l'evidente rilevanza della stessa;
- con nota 14188 del 20 maggio 2021 (acquisita in pari data al prot. ART 8247/2021), il MIMS, a tale riguardo ha: (i) evidenziato l'impossibilità di accogliere l'ipotesi operativa sviluppata da AdF ai fini del contenimento dei livelli tariffari, sulla base dell'attuale contesto ed in assenza di forme di contribuzione a favore della Società assicurate da apposite disposizioni normative; (ii) invitato conseguentemente l'Autorità ad esprimere il competente parere sulla proposta di PEF già agli atti;

esaminata la documentazione trasmessa dal concedente, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011, ritiene di svolgere le seguenti osservazioni, che andranno raccordate con le disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato, al cui riguardo gli Uffici dell'Autorità, a seguito della relativa trasmissione, potranno fornire specifici elementi in ordine ad eventuali criticità ivi riscontrate.

I. Considerazioni preliminari

Come risultante dall'art. 2 della Convenzione Unica, il PEF, originariamente trasmesso con la citata nota prot. ART 62/2021, si riferisce alla costruzione e all'esercizio delle seguenti tratte autostradali:

Denominazione		Km
A6	Torino - Savona asta principale	124,3
-	Raccordo di Fossano	6,6
	Totale	**130,9**

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite risulta quindi inferiore al minimo (180 km) individuato al punto 2 della misura di regolazione approvata con la citata delibera n. 70/2016 per gli ambiti ottimali di gestione, valore al di sotto del quale si rileva la presenza di significative inefficienze di costo, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa.

Il Piano si sviluppa su un orizzonte temporale di 19 anni (dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2038) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

- l'assenza di incremento tariffario per il 2020 ed il 2021, a fronte invece di un incremento tariffario annuo pari a 16,72% per ciascuna delle annualità a partire dal 2022 e fino al 2026. Il livello tariffario raggiunto nel 2026 rimane poi, dal 2027, pressocché costante sino al termine della concessione.
- Detti incrementi tariffari, secondo quanto affermato dal gestore, "*sono stati correlati al periodo di realizzazione degli investimenti al fine di incrementare la capacità di autofinanziamento della concessionaria negli anni in cui il fabbisogno finanziario relativo allo stesso programma di investimenti richiede, in ogni caso, l'accensione di ulteriori e significativi finanziamenti da parte della società*".
- La dinamica tariffaria adottata - che pone interamente a carico degli utenti il finanziamento degli investimenti da realizzare, particolarmente ingenti nel caso di specie - appare indotta non solo dalla necessità di incrementare i flussi di cassa operativi nel breve periodo, ma anche dalla scelta del concessionario di non ricorrere a fonti finanziarie proprie e/o di terzi, così salvaguardando la redditività degli azionisti, caratterizzata da una crescente distribuzione di dividendi, particolarmente significativa a ridosso della scadenza della concessione.
- un aumento del traffico pagante da circa 912 milioni di veicoli-km totali nel 2019 a circa 1.050 milioni di veicoli-km totali nel 2038 (Tasso medio di incremento CAGR + 0,74% annuo);
- un capitale investito netto, al 31 dicembre 2019, pari a circa 419 milioni di euro, composto come illustrato nella tabella che segue;

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019		**Valore (Mio €)**
1	Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2019, inclusive di rivalutazioni	951
2	Fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2019	-220
3	Contributi pubblici al 31 dicembre 2019	-421
4	Lavorazioni in corso al 31 dicembre 2019	53
5	Rettifiche per investimenti non riconosciuti in tariffa ("manutenzioni straordinarie e devoluzione aree di servizio")	-21
6	Rettifiche per oneri finanziari capitalizzati	-7
7	Credito di poste figurative maturato al 31 dicembre 2019	84
	Totale	**419**

- un piano di investimenti, che si concentra nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 31 dicembre 2025, per circa 506 milioni di euro, al netto dei contributi pubblici;
- l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva pari all'1,95%, attraverso la previsione di un indicatore di produttività X pari a 0,10% annuo, con imputazione a partire dal 2020 fino al 2038 (ovverosia per 19 annualità). Tale imputazione - che, in applicazione di quanto previsto dal punto 20.4 del Sistema tariffario ART, determina per l'indicatore di produttività una diversa distribuzione rispetto a quella quinquennale prevista nella formula di cui al punto 20.2 del Sistema stesso - risulta correlata da AdF: (i) ad una estensione della tratta ampiamente inferiore rispetto alla dimensione efficiente definita con l'indicata delibera n. 70/2016; (ii) alla circostanza che "*la maggior parte dei costi operativi della concessionaria (quali ad esempio i costi per il personale, i costi di manutenzione, assicurazioni ed altri oneri diversi di gestione quali tributi locali ecc.) non risultano – di fatto – efficientabili se non nel lungo periodo in quanto la loro dinamica è influenzata principalmente da vincoli contrattuali, dall'esigenza di garantire indispensabili livelli di sicurezza e di servizio nonché da altri fattori esogeni alla società*".

Al riguardo, il concedente si è espresso, nella citata nota prot. ART 7479/2021, rinviando a quanto già evidenziato nella propria nota del 30 aprile 2021 (prot. ART 6760/2021) con riferimento all'aggiornamento del PEF relativo alla concessione fra ANAS e Società Autostrade Valdostane S.p.A., ove affermava che "*da quanto risulta dalla relazione al Piano Economico Finanziario, l'estensione dell'orizzonte di riferimento risulta giustificato dalla impossibilità di comprimere i costi operativi connessi alla manutenzione dell'infrastruttura*";

- l'applicazione di un tasso di inflazione pari all'1,20% per il 2019 e allo 0,8% dal 2020 fino alla fine della concessione;
- l'inclusione, nella determinazione della tariffa all'utenza, di ulteriori componenti di costo integrative valorizzate in: (i) circa 97 milioni di euro, distribuiti in quote annuali nel periodo 2020-2038, per costi da manutenzioni incrementali sulla base dell'emanazione di "*nuove circolari, linee guida e normative che ampliano le attività manutentive sino ad oggi condotte dai gestori con particolare riferimento ai ponti e viadotti, alle gallerie ed alle barriere di sicurezza*"; (ii) 10,8 milioni di euro, all'anno 2021, riconducibili al recupero tariffario di parte degli effetti economici negativi scaturenti dall'emergenza sanitaria da COVID19;
- un tasso di remunerazione, per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), pari all'8,58%; − un tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo di capitale (di seguito: WACC), pari al 7,09%;
- un indicatore di redditività, rappresentato dal Tasso interno di rendimento di progetto (TIR), pari al 7,91%.

Il Piano Economico Finanziario, sebbene orientato al recepimento del Sistema tariffario ART, in conformità con le disposizioni di cui all'art. 13, comma 3, del d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, deve essere soggetto a revisione per ovviare oltre che alle criticità finanziarie sopra evidenziate, anche alle difformità applicative di seguito descritte, idonee a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

II. Osservazioni dell'Autorità

1. Periodo regolatorio e applicazione del Sistema tariffario ART

Il punto 32 del Sistema tariffario ART prevede esplicitamente l'applicazione del nuovo regime tariffario a partire dal 1° gennaio 2020. Ne consegue che, ai sensi del medesimo Sistema, in presenza di un periodo regolatorio 2019-2023, la costruzione tariffaria, al fine di garantire la continuità tra i diversi periodi regolatori, deve essere effettuata:

- del per la sola annualità 2019, a seguito di un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario previgente, secondo le modalità di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART, facendo riferimento al periodo temporale esteso fino alla scadenza della concessione;
- per le annualità 2020-2023, a seguito di un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario ART, tenendo conto delle valutazioni del concedente in merito alla valorizzazione, al 31 dicembre 2019:
  - (i) capitale investito netto;
  - (ii) del TIR previgente;
  - (iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente.

Di contro, il concessionario AdF risulta avere predisposto un PEF basato sul periodo regolatorio 2020-2024.

Risulta inoltre necessario che la competente Direzione Generale del MIMS si pronunci preventivamente circa l'ammissibilità tariffaria:

(i) del capitale investito netto, secondo quanto previsto dal punto 12.1 del Sistema tariffario ART, con particolare riferimento alle rettifiche e alle rivalutazioni indicate dal concessionario;

(ii) del calcolo, a cura del concessionario, del Tasso interno di rendimento (TIR previgente) di cui al punto 17.2 del Sistema tariffario ART. Al riguardo, in particolare, AdF risulta:

- avere assunto quale valore iniziale delle immobilizzazioni reversibili un ammontare differente da quello utilizzato per la costruzione tariffaria nell'ambito del Sistema tariffario ART, in quanto non inclusivo, rispetto a quest'ultimo, della rettifica per investimenti non riconosciuti in tariffa, asseritamente riferibili a manutenzioni straordinarie;
- non avere incluso nel calcolo del TIR previgente, effettuato a partire dal pertinente aggiornamento dell'ultimo PEF approvato dal concedente, gli investimenti previsti fino alla scadenza del periodo concessorio con riferimento alle opere da realizzare alla data di pubblicazione della delibera n. 75/2019, mentre al fine di assicurare la piena coerenza della complessiva pianificazione economico-finanziaria appare necessario che il concessionario, ai fini del calcolo del TIR 5 previgente, provveda all'aggiornamento del PEF, ai sensi del punto 17.3 del Sistema tariffario ART, ricomprendendo la totalità dei flussi di cassa della gestione operativa, ivi inclusi quelli relativi ai citati investimenti relativi alle opere da realizzare;

(iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente, secondo le previsioni di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART.

2. Effetti economici da Covid-19

Con riferimento all'inclusione in tariffa, da parte del concessionario, di un onere pari a circa 10,8 milioni di euro correlato agli effetti economici scaturenti dell'emergenza Covid-19, si rileva che: (i) l'inclusione di tali oneri in tariffa - fermo che parrebbe comunque opportuno trovasse specifico fondamento nell'ambito di apposita previsione normativa - dovrebbe essere subordinata alla preventiva ed esplicita autorizzazione da parte del concedente nei confronti di tutti gli operatori del settore; (ii) la quantificazione degli effetti economici in questione dovrebbe essere puntualmente verificata alla luce delle risultanze delle partite economiche iscritte a bilancio di esercizio, al netto dei benefici derivanti dalle misure di sostegno alle imprese adottate dal Governo.

Ferme tali considerazioni (peraltro con la citata nota prot. 872/2021 già sottoposte all'attenzione del MIMS anche con specifico riferimento alla fattispecie in esame), qualora la definizione dell'indicato contesto non risultasse percorribile rileva, con riguardo alla quantificazione degli indicati effetti economici, quanto rappresentato con nota prot. ART 7405/2021 del 4 maggio 2021, in riscontro alla nota del MIMS prot. ART 4411/2021 del 12 aprile 2021, nell'ambito dell'evocato e condiviso spirito di collaborazione istituzionale e nella prospettiva di assicurare comunque il pieno rispetto, oltre che del quadro normativo di riferimento, dei principi generali sottesi alla regolazione del settore definita dall'Autorità. In particolare – salvo diverso avviso della competente Direzione Generale del MIMS – detta quantificazione:

(i) assorbirebbe gli effetti economici già inclusi nella proposta di revisione del PEF;
(ii) sarebbe formalizzata attraverso specifiche integrazioni alle disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato;
(iii) troverebbe applicazione nell'ambito del monitoraggio annuale previsto dal Sistema Tariffario ART, ovvero del successivo aggiornamento del PEF.

3. Costi da manutenzioni incrementali

Quanto ai costi da manutenzioni incrementali per il periodo 2020-2038, tenuto conto di quanto illustrato dal concessionario nella documentazione pervenuta all'Autorità, nonché di quanto rappresentato dal concedente circa l'incomprimibilità di tali costi, si rappresenta che:

a) l'inclusione di tali interventi nella costruzione tariffaria, con conseguente addebito dei relativi oneri agli utenti per circa 97 milioni di euro, va attentamente valutata dalla competente Direzione generale del MIMS sotto il profilo dell'ammissibilità, risultando necessario assicurare completezza informativa e argomentativa circa le motivazioni correlate alla scelta di non porre detto incremento dei costi tra gli impegni a carico del concessionario;

b) appare necessario che la quantificazione di tali maggiori oneri trovi preventiva ed integrale giustificazione in ragione di sopravvenienze normative o regolamentari in conformità a quanto previsto dal punto 2.12 del Sistema tariffario ART;

c) tenuto conto della parziale riconduzione degli interventi di manutenzione in questione - desumibile tra l'altro dalla relazione illustrativa al PEF e dalla "Relazione sui costi di manutenzione" incluse nella documentazione pervenuta - nell'ambito delle opere di ripristino e/o riqualificazione, per natura assimilabili a costi di manutenzione straordinaria, si ritiene opportuno considerare detti interventi, ai soli fini tariffari, tra gli investimenti e ricomprenderli nella tariffa di costruzione piuttosto che tra le attività che generano costi di gestione. Si tratta peraltro di una classificazione che, da un lato, 6 consentirebbe di sottoporre tali opere al meccanismo di adeguamento previsto dal punto 25 del Sistema tariffario ART con riferimento all'effettivo grado di realizzazione, e, dall'altro, eviterebbe che la tariffa di gestione dei successivi periodi regolatori sia influenzata dall'esistenza di apparenti maggiori costi operativi, da ritenere in effetti non ciclici;

d) in merito all'inclusione di detti costi nella dinamica tariffaria della componente di gestione, si rileva che il concessionario non ha operato in conformità al punto 18.2 del Sistema tariffario ART, il quale prevede che la relativa sub-componente, se ciclica e riferibile ai medesimi interventi di manutenzione, venga conglobata nella tariffa di gestione secondo le modalità ivi definite, e ne segua la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

4. Determinazione della tariffa unitaria media di riferimento

Nella formulazione da ultimo trasmessa da parte di AdF, la tariffa unitaria media relativa al 2019 riferimento su cui impostare la dinamica tariffaria in applicazione del Sistema tariffario ART - è stata assunta dal concessionario pari a 0,07516 €/veic*km, valore calcolato al netto del canone, ma sulla base di una formula che non risulta formalmente corretta, in quanto il canone stesso, secondo la metodologia adottata, non pare rappresentare il 2,4% del pedaggio netto, quanto piuttosto il 2,4% del pedaggio lordo.

5. Dinamica della componente tariffaria di gestione

Con riguardo alla dinamica relativa alla componente tariffaria di gestione, oltre a quanto già osservato al paragrafo 3, lettera d), si rileva che, nel calcolo del livello di detta componente all'anno ponte, il concessionario risulta avere assunto il valore medio annuale dei volumi di traffico afferente al periodo 2020- 2024, differentemente da quanto previsto al punto 18.1 del Sistema tariffario ART, secondo cui il costo di gestione annuale deve essere ripartito su un valore medio annuale dei volumi di traffico afferenti al solo periodo regolatorio, ovverosia - nel caso di specie, e con riferimento all'applicazione del Sistema tariffario ART – al sottoperiodo 2020-2023.

6. Dinamica tariffaria complessiva

Alla luce di quanto sopra evidenziato con riguardo all'incremento tariffario annuo del 16,72% per ciascuna delle annualità a partire dal 2022 e fino al 2026, appare opportuno che la competente Direzione Generale del MIMS, al fine di contenere entro limiti ragionevoli l'incremento tariffario e assicurare una maggiore gradualità nell'evoluzione della tariffa, raccomandi al concessionario un diverso utilizzo delle fonti finanziarie, oltre a valutare, ove ne residuasse la necessità al fine indicato, ulteriori possibilità come, ad esempio, l'opportunità di stabilire - compatibilmente con l'esigenza di assicurare adeguati flussi di cassa a copertura degli investimenti in beni reversibili - la quantificazione di un ragionevole e proporzionato valore di subentro al termine della concessione, attraverso la previsione di quote di ammortamento specifiche a tal fine destinate, in applicazione della metodologia di cui al punto 15.2, lettera a), ii, del Sistema tariffario ART.

Inoltre, in considerazione del rilevante incremento tariffario sopra evidenziato, appare opportuno che la Direzione Generale del MIMS provveda a verificare l'adeguatezza delle previsioni di traffico assunte nel PEF, tenuto conto dei potenziali effetti negativi che potrebbero scaturire dall'elasticità della domanda rispetto alle variazioni di prezzo ipotizzate per l'accesso all'*infra*struttura autostradale.

***

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il parere ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201. Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.1.3 Parere n. 9 del 27 maggio 2021 – Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Società Autostrade Valdostane S.p.A.

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 27 maggio 2021, premesso che:

- in data 2 settembre 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. (di seguito: ANAS) e Società Autostrade Valdostane S.p.A. (di seguito: SAV) - approvata ai sensi dell'art. 2, comma 202, della l. 191/2009, che modifica l'art. 8-duodecies del d.l. 59/2008, convertito con modificazioni dalla l. 101/2008 - divenuta efficace dal 12 novembre 2010, data di sottoscrizione dell'Atto con cui la medesima Convenzione Unica ha recepito le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 17 del 13 maggio 2010;
- in data 22 febbraio 2018 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 1 a detta Convenzione - approvato con decreto interministeriale n. 132 del 16 marzo 2018 e divenuto efficace dal 23 aprile 2018, data di relativa registrazione alla Corte dei Conti - che contemplava l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (di seguito, anche: PEF) per il periodo regolatorio 2014-2018;
- con delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016, l'Autorità ha approvato la Misura di regolazione relativa alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, di cui all'Allegato 1 alla medesima delibera;
- con delibera n. 77/2019 del 19 giugno 2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l'Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra ANAS e SAV, di cui al relativo Allegato A (di seguito: Sistema tariffario ART);
- con nota 31362 dell'11 dicembre 2020 (acquisita in pari data al prot. ART 19741/2020), il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: MIMS) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del PEF, relativo alla suddetta Convenzione Unica, per l'espressione del parere di competenza di cui all'art. 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, corredata (i) dal Piano Economico Finanziario inviato da SAV al MIMS l'11 novembre 2020, composto dal Piano Economico Finanziario, dal Piano Finanziario Regolatorio, dalla Relazione illustrativa, dalla Relazione sui costi di manutenzione, dal documento sul Calcolo del TIR del sistema previgente e da un file excel denominato "2020.11.11_SAV_2304_All._PEF-PFR_ART", e (ii) dall'informativa della competente Direzione generale del MIMS sull'istanza di aggiornamento del PEF presentata da SAV;
- con nota prot. 205/2021 dell'8 gennaio 2021, gli Uffici dell'Autorità, oltre a richiedere l'integrazione della documentazione resa disponibile, hanno illustrato alla competente Direzione generale del MIMS alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire puntuale riscontro ai fini del completamento dell'istruttoria;
- con nota 12038 del 30 aprile 2021 (acquisita in pari data al prot. ART 6760/2021), il MIMS ha trasmesso agli Uffici dell'Autorità, per gli adempimenti di competenza, la documentazione integrativa acquisita da SAV con riguardo all'aggiornamento della proposta di PEF tenendo conto delle osservazioni formulate dall'Autorità;

esaminata la documentazione trasmessa dal concedente, ai sensi dell'art. 43, comma 1, del d.l. 201/2011, ritiene di svolgere le seguenti osservazioni che andranno raccordate con le disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato, al cui riguardo gli Uffici dell'Autorità, a seguito della relativa trasmissione, potranno fornire specifici elementi in ordine ad eventuali criticità ivi riscontrate.

I. Considerazioni preliminari

Come risultante dall'art. 2 della Convenzione Unica, il PEF, originariamente trasmesso con la citata nota prot. ART 19741/2020, si riferisce alla costruzione e all'esercizio delle seguenti tratte autostradali:

Denominazione		Km
A5	Aosta Est – Quincinetto	47,9
A5	Aosta Est - Aosta Centro	6,1
A5	Aosta Centro - Aosta Ovest (solo esercizio)	5,5
-	Raccordo tra A5 e SS 27 del Gran S. Bernardo	7,9
	Totale	**67,4**

L'estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite risulta quindi inferiore al minimo (180 km) individuato al punto 2 della misura di regolazione approvata con la citata delibera n. 70/2016 per gli ambiti ottimali di gestione, valore al di sotto del quale si rileva la presenza di significative inefficienze di costo, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa.

Il Piano si sviluppa su un orizzonte temporale di 13 anni (dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2032) e, fatte salve le difformità applicative di seguito evidenziate, prevede:

- l'assenza di incremento tariffario per il 2020 ed il 2021, a fronte invece di un incremento tariffario annuo dell'8,69% per ciascuna delle annualità a partire dal 2022 e fino al 2026. Il livello tariffario raggiunto nel 2026 rimane poi, dal 2027, pressocché costante sino al termine della concessione. Detti incrementi tariffari, secondo quanto affermato dal gestore, "*sono stati correlati al periodo di realizzazione degli investimenti al fine di incrementare la capacità di autofinanziamento della concessionaria negli anni in cui il fabbisogno finanziario relativo allo stesso programma di investimenti richiede, in ogni caso, l'accensione di ulteriori e significativi finanziamenti da parte della società*". Tuttavia la dinamica tariffaria adottata - che pone interamente a carico degli utenti il finanziamento degli investimenti da realizzare - appare indotta non solo dalla necessità di incrementare i flussi di cassa operativi in presenza di bassi volumi di traffico, ma anche dalla scelta del concessionario di non

ricorrere a fonti finanziarie proprie e/o di terzi, così salvaguardando la redditività degli azionisti, caratterizzata da una crescente distribuzione di dividendi, particolarmente significativa a ridosso della scadenza della concessione.

- un aumento del traffico pagante da circa 355 milioni di veicoli-km totali nel 2019 a circa 392 milioni di veicoli-km totali nel 2032 (Tasso medio di incremento CAGR + 0,75% annuo);
- un capitale investito netto, al 31 dicembre 2019, pari a circa 325 milioni di euro, composto come illustrato nella tabella che segue;

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019		**Valore (Mio €)**
1	Immobilizzazioni in beni reversibili da bilancio di esercizio 2019, inclusive di rivalutazioni	582
2	Fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2019	-278
3	Contributi pubblici al 31 dicembre 2019	-49
4	Lavorazioni in corso al 31 dicembre 2019	60
5	Rettifiche per investimenti non riconosciuti in tariffa	-22
6	Rettifiche al fondo di ammortamento	4
7	Credito di poste figurative maturato al 31 dicembre 2019	25
	Totale	**325**

- un piano di investimenti, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 31 dicembre 2032, per circa 171,5 milioni di euro;
- l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva pari al 4,41%, attraverso la previsione di un indicatore di produttività X pari a 0,35% annuo, con imputazione a partire dal 2020 fino al 2032 (ovverosia per 13 annualità). Tale imputazione - che, in applicazione di quanto previsto dal punto 20.4 del Sistema tariffario ART, determina per l'indicatore di produttività una diversa distribuzione rispetto a quella quinquennale prevista nella formula di cui al punto 20.2 del Sistema stesso - risulta correlata da SAV: (i) ad una estensione della tratta ampiamente inferiore rispetto alla dimensione efficiente definita con l'indicata delibera n. 70/2016; (ii) alla circostanza che "*la maggior parte dei costi operativi della concessionaria (quali ad esempio i costi per il personale, i costi di manutenzione, assicurazioni ed altri oneri diversi di gestione quali tributi locali ecc.) non risultano – di fatto – efficientabili se non nel lungo periodo in quanto la loro dinamica è influenzata principalmente da vincoli contrattuali, dall'esigenza di garantire indispensabili livelli di sicurezza e di servizio nonché da altri fattori esogeni alla società*". Al riguardo, il concedente si è espresso, nella citata nota prot. ART 6760/2021, affermando che "*da quanto risulta dalla relazione al Piano Economico Finanziario, l'estensione dell'orizzonte di riferimento risulta giustificato dalla impossibilità di comprimere i costi operativi connessi alla manutenzione dell'infrastruttura*";
- l'applicazione di un tasso di inflazione pari all'1,20% per il 2019 e allo 0,8% dal 2020 fino alla fine della concessione;
- l'inclusione, nella determinazione della tariffa all'utenza, di ulteriori componenti di costo integrative valorizzate in: (i) circa 87 milioni di euro, distribuiti in quote annuali nel periodo 2020-2032, per costi da manutenzioni incrementali sulla base dell'emanazione di "*nuove circolari, linee guida e atti normativi che richiedono un ampliamento delle attività di ispezione, controllo, indagine, analisi e conseguenti manutenzioni sino ad oggi condotte dai gestori con particolare riferimento ai ponti, viadotti e cavalcavia, alle gallerie ed alle barriere di sicurezza*"; (ii) 11,6 milioni di euro, all'anno 2021, riconducibili al recupero tariffario di parte degli effetti economici negativi scaturenti dall'emergenza sanitaria da Covid-19;
- un tasso di remunerazione, per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), pari al 7,86%;
- un tasso di remunerazione, per le opere da realizzare, corrispondente al tasso medio ponderato del costo di capitale (di seguito: WACC), pari al 7,09%; 4
- un indicatore di redditività, rappresentato dal Tasso interno di rendimento di progetto (TIR), pari al 7,62%.

Il Piano Economico Finanziario, sebbene orientato al recepimento del Sistema tariffario ART, in conformità con le disposizioni di cui all'art. 13, comma 3, del d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, deve essere soggetto a revisione per ovviare oltre che alle criticità finanziarie sopra evidenziate, anche alle difformità applicative di seguito descritte, idonee a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

II. Osservazioni dell'Autorità

1. Periodo regolatorio e applicazione del Sistema tariffario ART

Il punto 32 del Sistema tariffario ART prevede esplicitamente l'applicazione del nuovo regime tariffario a partire dal 1° gennaio 2020. Ne consegue che, ai sensi del medesimo Sistema, in presenza di un periodo regolatorio 2019-2023, la costruzione tariffaria, al fine di garantire la continuità tra i diversi periodi regolatori, deve essere effettuata:

- per la sola annualità 2019, a seguito di un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario previgente, secondo le modalità di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART, facendo riferimento al periodo temporale esteso fino alla scadenza della concessione;
- per le annualità 2020-2023, a seguito di un aggiornamento del Piano Economico Finanziario, elaborato dal concessionario sulla base del Sistema tariffario ART, tenendo conto delle valutazioni del concedente in merito alla valorizzazione, al 31 dicembre 2019: (i) del capitale investito netto; (ii) del TIR previgente; (iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente.

Di contro, il concessionario SAV risulta avere predisposto un PEF basato sul periodo regolatorio 2020-2024.

Risulta inoltre necessario che la competente Direzione Generale del MIMS si pronunci preventivamente circa l'ammissibilità tariffaria:

(i) del capitale investito netto, secondo quanto previsto dal punto 12.1 del Sistema tariffario ART, con particolare riferimento alle rettifiche e alle rivalutazioni indicate dal concessionario;

(ii) del calcolo, a cura del concessionario, del Tasso interno di rendimento (TIR previgente) di cui al punto 17.2 del Sistema tariffario ART. Al riguardo, in particolare, SAV dichiara di avere incluso nel calcolo del TIR previgente, effettuato a partire dal pertinente aggiornamento dell'ultimo PEF approvato dal concedente, "*esclusivamente gli investimenti affidati alla data di pubblicazione della Delibera, mentre non sono stati ricompresi gli investimenti ancora da affidare che rientrano nel calcolo tariffario del modello ART*", mentre al fine di assicurare la piena coerenza della complessiva pianificazione economico-finanziaria appare necessario che il concessionario, ai fini del calcolo del TIR previgente, provveda all'aggiornamento del PEF, ai sensi del punto 17.3 del Sistema tariffario ART, ricomprendendo la totalità dei flussi di cassa della gestione operativa, ivi inclusi quelli relativi agli investimenti ancora da affidare alla data di pubblicazione della delibera n. 77/2019;

(iii) del credito di poste figurative relativo al sistema tariffario previgente, secondo le previsioni di cui al punto 17.3 del Sistema tariffario ART.

2. Effetti economici da Covid-19

Con riferimento all'inclusione in tariffa, da parte del concessionario, di un onere pari a circa 11,6 milioni di euro correlato agli effetti economici scaturenti dell'emergenza Covid-19, si rileva che: (i) l'inclusione di tali oneri in tariffa - fermo che parrebbe comunque opportuno trovasse specifico fondamento nell'ambito di 5 apposita previsione normativa - dovrebbe essere subordinata alla preventiva ed esplicita autorizzazione da parte del concedente nei confronti di tutti gli operatori del settore; (ii) la quantificazione degli effetti economici in questione dovrebbe essere puntualmente verificata alla luce delle risultanze delle partite economiche iscritte a bilancio di esercizio, al netto dei benefici derivanti dalle misure di sostegno alle imprese adottate dal Governo.

Ferme tali considerazioni (peraltro con la citata nota prot. 205/2021 già sottoposte all'attenzione del MIMS anche con specifico riferimento alla fattispecie in esame), qualora la definizione dell'indicato contesto non risultasse percorribile rileva, con riguardo alla quantificazione degli indicati effetti economici, quanto rappresentato con nota prot. ART 7405/2021 del 4 maggio 2021, in riscontro alla nota del MIMS prot. ART 4411/2021 del 12 aprile 2021, nell'ambito dell'evocato e condiviso spirito di collaborazione istituzionale e nella prospettiva di assicurare comunque il pieno rispetto, oltre che del quadro normativo di riferimento, dei principi generali sottesi alla regolazione del settore definita dall'Autorità. In particolare – salvo diverso avviso della competente Direzione Generale del MIMS – detta quantificazione: (i) assorbirebbe gli effetti economici già inclusi nella proposta di revisione del PEF; (ii) sarebbe formalizzata attraverso specifiche integrazioni alle disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo interessato; (iii) troverebbe applicazione nell'ambito del monitoraggio annuale previsto dal Sistema Tariffario ART, ovvero del successivo aggiornamento del PEF.

3. Costi da manutenzioni incrementali

Quanto ai costi da manutenzioni incrementali per il periodo 2020-2032, tenuto conto di quanto illustrato dal concessionario nella documentazione pervenuta all'Autorità, nonché di quanto rappresentato dal concedente circa l'incomprimibilità di tali costi, si rappresenta che:

a) l'inclusione di tali interventi nella costruzione tariffaria, con conseguente addebito dei relativi oneri agli utenti per circa 87 milioni di euro, va attentamente valutata dalla competente Direzione generale del MIMS sotto il profilo dell'ammissibilità, risultando necessario assicurare completezza informativa e argomentativa circa le motivazioni correlate alla scelta di non porre detto incremento dei costi tra gli impegni a carico del concessionario;

b) appare necessario che la quantificazione di tali maggiori oneri trovi preventiva ed integrale giustificazione in ragione di sopravvenienze normative o regolamentari in conformità a quanto previsto dal punto 2.12 del Sistema tariffario ART;

c) tenuto conto della parziale riconduzione degli interventi di manutenzione in questione - desumibile tra l'altro dall'allegato E al PEF e dalla "Relazione sui costi di manutenzione" inclusi nella documentazione pervenuta - nell'ambito delle opere di ripristino e/o riqualificazione, per natura assimilabili a costi di manutenzione straordinaria, si ritiene opportuno considerare detti interventi, ai soli fini tariffari, fra gli investimenti e ricomprenderli nella tariffa di costruzione piuttosto che trattarli come costi operativi e includerli nella componente tariffaria di gestione. Si tratta peraltro di una classificazione che, da un lato, consentirebbe di sottoporre tali opere al meccanismo di adeguamento previsto al punto 25 del Sistema tariffario ART con riferimento all'effettivo grado di realizzazione, e, dall'altro, eviterebbe che la tariffa di gestione dei successivi periodi regolatori sia influenzata dall'esistenza di apparenti maggiori costi operativi, da ritenere in effetti non ciclici;

d) in merito all'inclusione di detti costi nella dinamica tariffaria della componente di gestione, si rileva che il concessionario non ha operato in conformità al punto 18.2 del Sistema tariffario ART, il quale prevede che la relativa sub-componente, se ciclica e riferibile ai medesimi interventi di manutenzione, venga conglobata nella tariffa di gestione secondo le modalità ivi definite, e ne segua la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

4. Determinazione della tariffa unitaria media di riferimento

Nella formulazione da ultimo trasmessa da parte di SAV, la tariffa unitaria media relativa al 2019 - riferimento su cui impostare la dinamica tariffaria in applicazione del Sistema tariffario ART - è stata assunta dal concessionario pari a 0,19062 €/veic*km, valore

calcolato al netto del canone, ma sulla base di una formula che non risulta formalmente corretta, in quanto il canone stesso, secondo la metodologia adottata, non pare rappresentare il 2,4% del pedaggio netto, quanto piuttosto il 2,4% del pedaggio lordo.

5. Dinamica della componente tariffaria di gestione

Con riguardo alla dinamica relativa alla componente tariffaria di gestione, oltre a quanto già osservato al paragrafo 3, lettera d), si rileva che, nel calcolo del livello di detta componente all'anno ponte, il concessionario risulta avere assunto il valore medio annuale dei volumi di traffico afferente al periodo 2020- 2024, differentemente da quanto previsto al punto 18.1 del Sistema tariffario ART, secondo cui il costo di gestione annuale deve essere ripartito su un valore medio annuale dei volumi di traffico afferenti al solo periodo regolatorio, ovverosia - nel caso di specie, e con riferimento all'applicazione del Sistema tariffario ART - 2020-2023.

6. Dinamica tariffaria complessiva

Alla luce di quanto sopra evidenziato con riguardo all'incremento tariffario annuo dell'8,69% per ciascuna delle annualità a partire dal 2022 e fino al 2026, appare opportuno che la competente Direzione Generale del MIMS, al fine di contenere entro limiti ragionevoli l'incremento tariffario e assicurare una maggiore gradualità nell'evoluzione della tariffa, raccomandi al concessionario un diverso utilizzo delle fonti finanziarie.

Inoltre, in considerazione del rilevante incremento tariffario sopra evidenziato, appare opportuno che la Direzione Generale del MIMS provveda altresì a verificare l'adeguatezza delle previsioni di traffico assunte nel PEF, tenuto conto dei potenziali effetti negativi che potrebbero scaturire dall'elasticità della domanda rispetto alle variazioni di prezzo ipotizzate per l'accesso all'*infra*struttura autostradale.

***

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il parere ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201. Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.1.4 Parere n. 8 del 14 ottobre 2020 – Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A.

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 14 ottobre 2020, premesso che:

− in data 12 ottobre 2007 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito: ASPI), approvata con decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101 (di seguito: Convenzione Unica);

− con delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016, l'Autorità ha approvato la Misura di regolazione relativa alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali;

− con delibera n. 71/2019, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019, l'Autorità, nella sua riunione del 19 giugno 2019, ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito: Sistema tariffario ART);

− con nota U.0023166/2020 del 22 settembre 2020 (acquisita al prot. ART 13399/2020 in pari data) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF), per l'espressione del parere previsto dall'articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, corredata dalla seguente documentazione:
- Schema di Atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 12 ottobre 2007 (formato pdf);
- Piano Economico Finanziario del 1° settembre 2020, così composto:
  · nota ASPI prot. ASPI/RM/2020/0013694/EU 01/09/2020 (file pdf);
  · allegato 1 alla nota: "Allegato E Piano Economico Finanziario Autostrade per l'Italia S.p.A." (file pdf);
  · allegato 2 alla nota: "Estratto del redigendo Allegato F 'Programma interventi di ordinaria · manutenzione'" (file pdf);
  · file excel denominato "MODELLO PIANO ART";
  · file excel denominato "Tabelle_Allegato E PEF";
  · file excel denominato "1.Calcolo TIR_K barriere+Gronda in X e art15 2020 09 01";
  · file excel denominato "2.INVESTIMENTI TIR del CIN_K barriere+Gronda in X e art15 2020 09 01";
  · file excel denominato "3.Sviluppo Tariffa ART MIT CPI 0,8% 2020 9 01";
  · file excel denominato "4.INVESTIMENTI Piano ART 2020 9 01";
- Integrazione del 14 settembre 2020 al Piano Economico Finanziario, così composta:
  · nota ASPI prot. ASPI/RM/2020/0014284/EU 14/09/2020 (file pdf);
  · file pdf denominato "Relazione Allegato alla lettera del 14092020";
  · file pdf denominato "Procedure verifica investimenti";
  · file pdf denominato "Riconciliazione investimenti non riconosciuti";
  · file pdf denominato "Valore netto contabile investimenti";
  · file excel denominato "MODELLO PIANO ART";
  · file excel denominato "Tabelle_Allegato E PEF_14092020";
  · file excel denominato "1. Calcolo TIR_K barriere+Gronda in X e art15 2020 09 14";

· file excel denominato “2. INVESTIMENTI TIR del CIN_K barriere+Gronda in X e art15 2020 09 14”;

· file excel denominato “3.Sviluppo Tariffa ART MIT CPI 0,8% 2020 9 14”;

· file excel denominato “4.INVESTIMENTI Piano ART 2020 9 14”;

- con nota prot. 14300/2020 del 2 ottobre 2020, gli Uffici dell’Autorità hanno illustrato alla competente Direzione generale del MIT alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire puntuale riscontro ai fini del completamento dell’istruttoria;

- con nota U.0024828/2020 dell’8 ottobre 2020 (acquisita al prot. ART 14948/2020 in pari data), il MIT ha fornito agli Uffici dell’Autorità ulteriori elementi informativi;

esaminata la documentazione trasmessa, ai sensi dell’articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, si rappresentano di seguito le osservazioni di competenza.

Ad esse andranno raccordate le disposizioni dello Schema di Atto aggiuntivo sopra richiamato, al cui riguardo gli Uffici dell’Autorità potranno fornire specifici elementi in ordine alle criticità anche ivi riscontrate.

Come risultante dall’articolo 2 della Convenzione Unica, il Piano Economico Finanziario (PEF), trasmesso con la citata nota U.0023166/2020 del 22 settembre 2020, si riferisce alla costruzione e l'esercizio delle seguenti autostrade:

Denominazione		Km
A1	Milano – Napoli	803,5
A4	Milano – Brescia	93,5
A7	Genova – Serravalle	50,0
A8	Milano – Varese	45,3
	Diramazione A8 – A26	24,0
A9	Lainate – C hiasso	32,4
A10	Genova – Savona	45,5
A11	Firenze – Pisa Nord	81,7
A12	Genova – Sestri Levante	48,7
A12	Roma – Civitavecchia	65,4
A13	Bologna – Padova	127,3
A14	Bologna – Taranto (compresa diramazione per Ravenna)	781,4
A16	Napoli – Canosa	172,3
A23	Udine – Tarvisio	101,2
A26	Genova Voltri – Gravellona Toce	244,9
A27	Venezia Mestre – Belluno	82,3
A30	Caserta – Salerno	55,3
	Totale	2854,6

L’estesa chilometrica complessiva delle tratte gestite risulta ampiamente al di sopra del massimo individuato (oltre 315 km) al punto 2 della Misura di regolazione approvata con la citata delibera n. 70/2016 per gli ambiti ottimali di gestione, valore al di sopra del quale non si rileva la presenza di significative economie di scala. Il Piano si sviluppa su un orizzonte temporale di 19 anni (dal 2020 al 2038) e, fatte salve le criticità applicative di seguito evidenziate, prevede:

− l’assenza di incremento tariffario per il 2020 e un incremento tariffario linearizzato annuo dell’1,75% a partire dal 2021 sino al termine della concessione;

− un aumento del traffico da 47,6 miliardi di veicoli-km totali nel 2019 a 60,2 miliardi di veicoli-km totali nel 2038 (CAGR +1,2% annuo);

− un capitale investito netto al 31 dicembre 2019 pari a 13,9 miliardi di euro, così composto:

Composizione del Capitale investito netto al 31 dicembre 2019		Valore (mld €)
1	diritti concessori da bilancio di esercizio 2019, al netto del fondo impegni da convenzione	7,9
2	rettifica diritti concessori da riallineamento dei valori di bilancio ai principi ITA/GAAP	3,8
3	avviamento scaturente da operazioni di conferimento	6,1
4	rettifica avviamento da riallineamento dei valori di bilancio ai principi ITA/GAAP	- 2,8
5	esclusione investimenti non riconosciuti dal concedente	- 1,9
6	credito di poste figurative maturato al 31 dicembre	0,8
	Totale	13,9

− un piano di investimenti complessivo per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 ed il 31 dicembre 2038, per complessivi 12,4 miliardi di euro, di cui 1,0 miliardi di euro per opere in corso di realizzazione e 11,4 miliardi di euro per opere da realizzare. Sono inoltre previsti interventi per un ammontare di 1,2 miliardi di euro, non remunerati in tariffa (vedi *infra*);

− l’applicazione di un recupero di efficienza produttiva pari al 10,62%, da raggiungersi con applicazione di un indicatore di produttività annuo pari a 1,12% per 10 annualità a partire dal 2020;

− l’applicazione di un tasso di inflazione pari allo 0,8% dal 2019 fino alla fine della concessione. Detta previsione è conforme al punto 19 del Sistema tariffario ART, che dispone l’applicazione del tasso di inflazione programmata, come risultante dall’ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all’inizio del periodo tariffario;

− l’inclusione nella determinazione della tariffa all’utenza di ulteriori componenti di costo integrative quantificate da: (i) un importo pari a 1,2 miliardi di euro, distribuito in quote annuali nel periodo 2020-2024, per costi da manutenzioni incrementali in base “anche

a nuove norme regolamentari emanate dal concedente"[137]; (ii) un importo pari a 332,8 milioni di euro, all'anno 2021, riconducibile al recupero tariffario di parte degli effetti economici negativi scaturenti dall'emergenza sanitaria da Covid-19 (vedi *infra*);

− gli impegni assunti da parte di ASPI per la definizione consensuale del procedimento di contestazione per grave inadempimento, per un importo di 3,4 miliardi di euro, così composto:

Composizione degli impegni di ASPI		Valore (mld €)
1	sconti tariffari generalizzati agli utenti per il periodo 2020-2029	1,11
2	esenzione dal pedaggio per l'area genovese fino al 2031	0,14
3	sconti tariffari per disagi a seguito di lavori sulla rete	0,25
4	investimenti non remunerati in tariffa	1,20
5	oneri a carico della concessionaria connessi alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera	0,70
	Totale	3,40

− un Tasso di remunerazione per le opere realizzate o in corso di realizzazione, corrispondente al tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente (di seguito: TIR previgente), pari al 13,71%.

Il Piano Economico Finanziario, sebbene orientato al recepimento del Sistema tariffario ART, in conformità con le disposizioni di cui all'art. 13, comma 3, del D.L. 30 dicembre 2019, n. 162, presenta alcune significative difformità applicative, di seguito evidenziate, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

1. Variazione tariffaria media annua

Tenuto conto di quanto precisato dal MIT nella sua nota di riscontro prot. ART 14948/2020, è necessario che la quantificazione della variazione tariffaria media annua (1,75%), di cui alle intese negoziali richiamate nelle citate note ASPI del 1° e del 14 settembre 2020, sia da intendere quale valore soglia di incremento massimo piuttosto che come valore predeterminato da assumere ai fini dell'evoluzione tariffaria, fermo restando che il livello tariffario, entro tale s<oglia, dovrà sempre trovare integrale giustificazione economica nel PEF e nei suoi aggiornamenti, nel rispetto del Sistema tariffario ART. Giova al riguardo far rilevare che la variazione tariffaria media annua riconducibile alle ordinarie componenti di gestione e costruzione, con l'esclusione delle sopra richiamate ulteriori componenti di costo integrative, determinerebbe un incremento limitato al + 1,08%, calcolato rispetto al capitale investito netto proposto dal concessionario[138].

2. Capitale investito netto

Il Sistema tariffario ART, al punto 12.1, subordina l'ammissibilità tariffaria del capitale investito netto al suo riconoscimento da parte del concedente. Risulta pertanto necessario che la competente Direzione del MIT si pronunci preventivamente in tal senso, con particolare riferimento: (i) alle rettifiche dei diritti concessori e dell'avviamento derivanti dal riallineamento dei valori di bilancio ai principi contabili nazionali (ITA/GAAP); (ii) al credito di poste figurative maturato al 31 dicembre 2019.

In merito alle predette rettifiche da riallineamento ai principi contabili ITA/GAAP, il cui saldo ammonta complessivamente a circa 1,0 miliardo di euro, si rende necessario assicurarne la conformità al punto 12.2 del Sistema tariffario ART, il quale prevede che per la determinazione del capitale investito netto si faccia riferimento alle immobilizzazioni immateriali e materiali iscrivibili nel bilancio di esercizio.

Quanto agli impatti tariffari scaturenti dalle predette rettifiche, va infine segnalato che:

(i) la loro imputazione nell'ambito del meccanismo di salvaguardia di cui al punto 17 del Sistema tariffario ART determina una riduzione del TIR previgente, a vantaggio del contenimento dei livelli tariffari[139];

(ii) di contro, la loro inclusione nel capitale investito netto, che si riverbera in tariffa attraverso i rispettivi costi di ammortamento e remunerazione, produce un incremento dei livelli tariffari medesimi maggiormente significativo rispetto al decremento di cui al punto (i)[140].

3. Effetti economici da Covid-19

Circa l'inclusione in tariffa di un onere correlato agli effetti economici scaturenti dell'emergenza COVID19[141], tenuto conto delle considerazioni espresse dalla competente Direzione generale del MIT nella nota di riscontro prot. ART 14948/2020, si rappresenta che:

a) l'onere dichiarato dal concessionario (che ammonta asseritamente a circa 532 milioni di euro[142]) si riflette solo parzialmente sui livelli tariffari (per un ammontare pari a 332,8 milioni di euro) presumibilmente per effetto del cap tariffario di cui al precedente punto 1;

b) l'inclusione in tariffa di tale onere, contrariamente a quanto rappresentato dalla DGVCA/DIV7/div.8 del MIT nella propria nota prot. U.0024522 del 5 ottobre 2020 indirizzata alle Società concessionarie autostradali, rimane in ogni caso subordinata alla preventiva ed esplicita autorizzazione da parte del MIT, anche in considerazione del fatto che il Sistema tariffario ART prevede il

[137] Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020, pagina 26.

[138] Secondo le stime degli Uffici dell'Autorità, escludendo anche le rettifiche al capitale investito netto di cui al punto 2, si determinerebbe un incremento tariffario linearizzato annuo dello 0,87% a partire dal 2021 sino al termine della concessione

[139] Secondo le stime degli Uffici dell'Autorità, l'esclusione delle citate rettifiche determinerebbe un tasso interno di rendimento relativo al sistema tariffario previgente pari al 14,67% anziché del 13,71%, come indicato dal concessionario.

[140] Dalle stime degli Uffici dell'Autorità, l'esclusione delle citate rettifiche determinerebbe un incremento tariffario linearizzato annuo dell'1,58% a partire dal 2021 sino al termine della concessione (dunque al di sotto della soglia di incremento massimo dell'1,75%).

[141] L'eventuale riconoscimento di tale posta potrebbe dar luogo alla rivendicazione di analogo trattamento da parte di altri gestori *infra*strutturali.

[142] Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020, pagine 6-7.

trasferimento del rischio traffico in capo al concessionario, fatte salve le ipotesi, di non automatica attivazione, (i) di revisione straordinaria del PEF per cause non imputabili al concessionario medesimo, (ii) di inclusione di detti effetti fra gli oneri integrativi di cui alla definizione 2.12 del Sistema tariffario, previa adozione dei necessari provvedimenti da parte del concedente;

c) la quantificazione degli effetti economici in questione deve essere puntualmente verificata alla luce delle risultanze delle partite economiche iscritte a bilancio di esercizio, al netto dei benefici derivanti dalle misure di sostegno alle imprese adottate dal Governo[143] .

4. Costi da manutenzioni incrementali

Quanto ai costi da manutenzioni incrementali per il periodo 2020-2024, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla competente Direzione generale del MIT nella nota di riscontro prot. ART 14948/2020, si rappresenta che:

a) l'inclusione di tali interventi nella costruzione tariffaria, con conseguente addebito dei relativi oneri agli utenti per 1,2 miliardi di euro, va attentamente valutata dalla competente Direzione generale del MIT sotto il profilo dell'ammissibilità, risultando necessario, come peraltro precisato dallo stesso MIT nella richiamata nota, assicurare completezza informativa e argomentativa circa le motivazioni correlate alla scelta di non porre tra gli impegni a carico del concessionario tale incremento dei costi;

b) appare necessario che la quantificazione di tali maggiori oneri trovi preventiva ed integrale giustificazione in ragione di sopravvenienze normative o regolamentari, posto che le motivazioni addotte dal concessionario (a pagina 27 della relazione allegata al PEF) si riferiscono "anche a nuove norme regolamentari", lasciando intendere che almeno una parte degli oneri correlati non sia da riferire all'ottemperanza a nuova normativa regolamentare afferente agli obblighi manutentivi e, per tal verso, non sia automaticamente ammissibile quale incremento dei costi;

c) in considerazione del fatto che la richiamata nota di riscontro del MIT prevede uno specifico trattamento di detti oneri, che "saranno oggetto di verifica a consuntivo sulla base dei valori effettivamente rendicontati ed esposti separatamente rispetto agli oneri di manutenzione ordinaria", e tenuto conto altresì della prevalente riconduzione degli interventi di manutenzione in questione nell'ambito delle opere di ripristino e/o riqualificazione (desumibile tra l'altro dal citato "Estratto del redigendo Allegato F 'Programma interventi di ordinaria manutenzione"), si ritiene opportuno che detti interventi siano considerati, ai soli fini tariffari, fra gli investimenti - in quanto, di fatto, configurabili come manutenzione straordinaria - piuttosto che tra le attività che generano costi di gestione. Peraltro, tale classificazione, da un lato consentirebbe di sottoporre tali opere al meccanismo di adeguamento previsto al punto 25 del Sistema tariffario ART con riferimento all'effettivo grado di realizzazione; dall'altro, eviterebbe che la tariffa di gestione dei successivi periodi regolatori sia influenzata dall'esistenza di apparenti maggiori costi operativi, da ritenere in effetti non ciclici.

5. Metodologia di calcolo del TIR previgente

Fermo restando quanto già rappresentato al punto 2 con riferimento al capitale investito netto, per quanto attiene al calcolo del TIR previgente si rappresenta quanto segue:

a) appare necessario che il livello dei costi operativi utilizzati per il calcolo sia integralmente conforme al previgente sistema tariffario, piuttosto che influenzato da previsioni del Sistema tariffario ART. Ciò anche alla luce di quanto dichiarato dal concessionario (a pagina 28 della Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020) per le manutenzioni, in relazione "all'importo riconosciuto da ART nella tariffa di gestione, ossia sulla base della media degli utilizzi del fondo accantonamento per la manutenzione ciclica degli ultimi 5 anni"[144];

b) si ritiene necessario che il tasso di inflazione programmato utilizzato per il calcolo del valore nominale del TIR previgente assuma il medesimo valore di quello, sopra indicato, utilizzato per il calcolo della tariffa di gestione del Sistema tariffario ART;

c) dall'analisi dei files excel allegati al PEF del 14 settembre 2020, il flusso di cassa relativo all'annualità 2020 risulta incrementato di una rettifica operata dal gestore, asseritamente da ascrivere a "Programma manutenzioni straordinarie Polcevera". Si ritiene che tale rettifica, recante effetti vantaggiosi per il concessionario nel calcolo del TIR previgente, sia ammissibile solo nella misura in cui la stessa possa essere ricondotta al rilascio/utilizzo di fondi accantonati nei precedenti esercizi, anche in ragione del fatto che ASPI stessa (a pagina 27 della Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020) segnala di avere escluso dal calcolo "gli effetti contabili dell'accantonamento del valore stimato dell'accordo con il Governo pari a circa € 1,5 miliardi";

d) il gestore dichiara (a pagina 28 e 114 della Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020) di avere escluso dal calcolo del TIR previgente, rispetto al pertinente aggiornamento dell'ultimo PEF approvato dal concedente, "ulteriori nuovi investimenti, relativi ad ammodernamenti della rete per un importo pari a € 2,7 miliardi", nonché i ricavi correlati alla relativa remunerazione al WACC.

Al riguardo, appare necessario che il concessionario, nell'ambito di adeguati prospetti di raffronto, fornisca separata evidenza delle componenti economiche e patrimoniali riferibili ai predetti nuovi investimenti, al fine di assicurare il rispetto del principio di trasparenza.

[143] Da evidenze emerse nel corso dell'istruttoria degli Uffici dell'Autorità, va rilevato che il concessionario dichiara (a pagina 6 della relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020) un minore costo per il personale pari a circa -9 M€, mentre dalla relazione semestrale del gruppo ASPI (reperibile sul sito web della società) risultano, sebbene a valere sull'intero gruppo, risparmi per un ammontare di ben -41 M€.

[144] In particolare, dall'analisi dei files excel allegati al PEF del 14 settembre 2020, si rileva che: (i) il costo operativo stimato a partire dal 2021 per le manutenzioni (circa 270 milioni di euro annui) si presenta significativamente più basso di quello sostenuto nel 2019 e nel 2020 (mediamente circa 500 milioni di euro annui); (ii) il saldo netto di accantonamenti, utilizzi e costi di manutenzione fa registrare un andamento decrescente nel tempo. In sintesi, sembrerebbe che il calcolo del TIR, piuttosto che basarsi - come previsto - su autonome ed obiettive valutazioni legate al sistema tariffario previgente, tenga invece conto della scelta del concessionario di avvalersi di alcune previsioni del modello ART, che paiono comportare una riduzione dei costi a tutto vantaggio dei flussi di cassa e della conseguente valorizzazione del tasso di rendimento.

6. Recupero di produttività

Il Sistema tariffario ART, al punto 20.3, prevede che il recupero di efficienza produttiva (quantificato nel 10,62%) sia conseguito in cinque anni a partire dal 1° gennaio 2020, fatta salva la diversa imputazione di cui al successivo punto 20.4, lettere da a) a c)[145].

Dovendosi escludere, nel caso di specie, l'ipotesi legata all'inefficienza strutturale legata all'estesa chilometrica complessiva delle tratte autostradali gestite inferiore all'ambito ottimale di gestione di cui alla citata delibera n. 70/2016, va evidenziato che le motivazioni fornite dal concessionario (alle pagine da 23 a 25 della Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020), afferenti esclusivamente alla necessità di "agire in modo sostanziale sui costi del personale", escludendo sostanzialmente la possibilità di agire sugli altri costi operativi, che si asserisce essere "prevalentemente legati alla dinamica dei prezzi di mercato e poco comprimibili, eccezion fatta per una parte residuale", non risultano condivisibili al fine di comprovare il ricorso delle ipotesi di cui alla lettera b) del citato punto 20.4 del Sistema tariffario ART, legate alla presenza di manifesti, oggettivi e documentati vincoli alle azioni di efficientamento.

Tali argomentazioni, peraltro, non paiono essere analoghe a quanto espresso dalla competente Direzione generale del MIT nella citata nota di riscontro prot. ART 14948/2020 che, nel richiamare gli effetti delle misure di efficientamento sui requisiti di bancabilità e di accesso al mercato dei capitali, sembra fare riferimento all'ipotesi di cui alla lettera c) del richiamato punto 20.4 del Sistema tariffario ART, legata alla compromissione dei requisiti di solidità patrimoniale, piuttosto che alla citata lettera b) richiamata invece dal concessionario.

Ciò premesso, fatto salvo l'eventuale dimostrarsi della sussistenza di ulteriori e analitiche argomentazioni che possano supportare il verificarsi delle condizioni per l'applicazione delle richiamate deroghe, si ritiene opportuno che il recupero di produttività sia conseguito in cinque anni, attraverso un'adeguata riconfigurazione dei processi operativi che non comportino necessariamente riduzione della forza-lavoro.

Corre l'obbligo di segnalare l'assoluta inconferenza del contenuto della nota 4, riportata in calce a pagina 23 della Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020, che sembra richiamare argomentazioni oggetto del contenzioso sollevato da ASPI sui provvedimenti dell'Autorità, cui peraltro il concessionario ha dichiarato di voler rinunciare.

7. Indicatori di sostenibilità economica e finanziaria

L'allegato O alla Convenzione Unica, richiamato fra l'altro all'articolo 3 della stessa ("Obblighi del concessionario") prevede che quest'ultimo sia tenuto, al termine di ciascun esercizio, a dimostrare il rispetto dell'indice di solidità patrimoniale ivi definito. Dai documenti trasmessi a supporto del PEF, non risulta che quest'ultimo fornisca evidenza dell'effettuazione, a preventivo, di tale valutazione annuale per l'intera durata della concessione. Appare pertanto necessario che il concessionario provveda all'elaborazione del richiamato indice, sulla base dei valori di piano.

Più in generale, nell'ambito del PEF medesimo non risultano esplicitati i valori degli indici di sostenibilità economico-finanziaria, come anche individuati da ANAC nelle pertinenti linee guida del 28 marzo 2018 (TIR di progetto e dell'azionista, DSCR, LLCR). Appare pertanto necessario che il concessionario provveda all'esplicitazione di tali indici, necessaria per la valutazione delle condizioni di equilibrio economico e finanziario della concessione[146].

L'elaborazione del TIR di progetto risulterebbe altresì funzionale al raffronto dello stesso (con o senza gli effetti dei richiamati ulteriori impegni a carico del concessionario) con il tasso di rendimento previgente, anche al fine di apprezzare gli effetti della regolazione ART.

8. Impegni a carico del concessionario

Quanto alla circostanza che il Piano finanziario regolatorio non contempla il complesso dei sopra richiamati impegni assunti a proprio carico dal concessionario e quantificati in 3,4 miliardi di euro, anche con riferimento a quanto sopra evidenziato circa la mancata elaborazione degli indicatori sintetici di sostenibilità economica e finanziaria, va rilevata la necessità che il complesso di detti impegni assunti dal concessionario sia oggetto di una più approfondita analisi circa i suoi effetti, nonché di un'adeguata evidenza informativa

[145] Il punto 20.4 del Sistema tariffario ART reca, tra l'altro: "Fermo restando il valore della percentuale complessiva di recupero $X*$, il concedente può definire, in prima applicazione, una diversa imputazione dell'indicatore di produttività Xt rispetto a quella quinquennale prevista nella formula di cui al punto 20.2, al verificarsi di una delle seguenti condizioni: a) inefficienza strutturale derivante da un'estesa chilometrica complessiva delle tratte autostradali oggetto della concessione inferiore alla soglia minima definita con delibera n. 70/2016; b) presenza, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, di vincoli alle azioni di efficientamento, tali da non consentire di assicurare il raggiungimento, dell'obiettivo di recupero di efficienza produttiva $X*$ indicato al punto 20.2; c) compromissione, pur in presenza di oggettive e documentate azioni di efficientamento, dei requisiti di solidità patrimoniale come previsti dall'articolo 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498".

[146] Da stime elaborate dagli Uffici dell'Autorità, risulterebbe un TIR degli azionisti superiore al 40% e, contestualmente, alcune criticità circa gli indici annuali relativi alla sostenibilità del debito. In particolare, dalla documentazione trasmessa si rileva che:

− la politica adottata dal concessionario per la distribuzione dei dividendi fa registrare ingenti tassi di rendimento per gli azionisti ed un continuo ricorso all'indebitamento (che ammonta a oltre 16 miliardi di euro tra il 2020 e il 2038, come evincibile dalla voce 1.15 del Conto finanziario riprodotto a pagina 102 della Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020) apparentemente finalizzato ad assicurare l'erogazione dei dividendi (come si evince dalla voce 1.19 del medesimo Conto finanziario, da cui emerge la distribuzione di utili per oltre 21 miliardi di euro tra il 2020 e il 2038) piuttosto che il rafforzamento patrimoniale della società al fine di garantire la sostenibilità economica e finanziaria del progetto;

− l'analisi del conto finanziario, di cui al PEF trasmesso il 14 settembre 2020, fa registrare in 8 annualità su 19 un flusso di liquidità della gestione operativa inferiore al flusso di liquidità della gestione finanziaria, che, oltre al rimborso del debito, prevede la distribuzione di utili agli azionisti. Le suddette criticità risulterebbero ulteriormente aggravate dall'integrale assorbimento degli impegni a carico del concessionario, di cui al punto 8.

del concessionario nei confronti del concedente, come peraltro suggerito anche dalla competente Direzione generale del MIT nella richiamata nota di riscontro prot. ART 14948/2020, fornendo particolare risalto agli sconti tariffari a beneficio dell'utenza[147].

Si rileva inoltre la necessità che gli atti convenzionali siano aggiornati in funzione della previsione di un accurato sistema di monitoraggio circa l'attuazione degli impegni assunti dal concessionario, posto che non essendo riflessi nella tariffa, essi sfuggono ai meccanismi di adeguamento previsti dal Sistema tariffario ART.

****

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il Parere ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.1.5 Parere n. 7 del 28 settembre 2020 – Convenzione Unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A.

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), nella seduta del 28 settembre 2020, premesso che:

− con delibera n. 70/2014 del 23 giugno 2014, l'Autorità ha approvato la Misura di regolazione relativa alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali;

− con delibera n. 29/2020, a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 176/2019, l'Autorità, nella sua riunione del 12 febbraio 2020, ha approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Tangenziale Esterna S.p.A.;

− con nota U.0018713/2020 del 22 luglio 2020 (acquisita al prot. ART 10760/2020 in pari data) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) ha trasmesso la proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF), per l'espressione del parere previsto dall'articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, corredata dalla seguente documentazione:

- Nota di Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (prot. CAL-060720-00007 del 6 luglio 2020) di trasmissione al MIT della proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario e dello schema di Atto Aggiuntivo n. 3 di adozione, ai fini dell'approvazione ai sensi dell'art. 43, comma 1, del D.l. 201/2011 – file "TEEM" (formato pdf);

- "Piano Economico Finanziario (PEF 2020)" (formato excel);

- "All.1 - Relazione al PEF e allegati" (formato pdf);

- "All. 2 - PEF e PFR" (formato pdf);

- "All. 3 - Schema Atto Aggiuntivo n.3" (formato pdf);

- Istruttoria di Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. sull'istanza di aggiornamento del Piano Economico Finanziario di TEEM presentata dal concessionario - file "TEEM - PEF 2020 - Relazione istruttoria CAL" (formato pdf);

esaminata la documentazione trasmessa ai sensi dell'articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, si rappresentano di seguito le osservazioni di competenza.

Ad esse andranno raccordate le disposizioni dell'Atto Aggiuntivo sopra richiamato, al cui riguardo gli Uffici dell'Autorità forniranno specifici elementi in ordine alle criticità anche ivi riscontrate.

Il Piano Economico Finanziario (PEF) trasmesso con la citata nota U.0018713/2020 del 22 luglio 2020 (acquisita al prot. ART 10760/2020 in pari data), che si riferisce ad una tratta autostradale di circa 33 km – e pertanto ampiamente al di sotto del limite minimo individuato al punto 2 della Misura di regolazione approvata con la citata delibera n. 70/2014 per gli ambiti ottimali di gestione – si sviluppa su un orizzonte temporale di 46 anni (dal 2019 al 2065) e, fatte salve le criticità applicative di seguito evidenziate, prevede:

− l'assenza di incremento tariffario per il 2020 e un incremento tariffario linearizzato annuo del 4,19% a partire dal 2021 sino al termine della concessione;

− un aumento del traffico da 325,3 milioni di veicoli-km totali nel 2019 a 633 milioni di veicoli-km totali nel 2064 (in media, +2,1% annuo), anche in considerazione dell'apertura al traffico, entro il 1° gennaio 2025, di opere di adduzione originariamente previste nel quadro infrastrutturale di riferimento del progetto, ma senza considerare l'effetto dell'emergenza sanitaria in corso;

− un piano di investimenti complessivo di 1.616,99 milioni di euro, per la cui completa realizzazione residuano parte degli espropri e degli indennizzi per demolizione fabbricati;

− l'applicazione di un recupero di efficienza produttiva pari all'11,88%, da raggiungersi al termine del periodo regolatorio 2019-2023, conforme a quello individuato nel sistema tariffario di riferimento;

[147] Come desumibile da quanto affermato dal concessionario a pagina 41 della Relazione allegata al PEF del 14 settembre 2020, lo sconto all'utenza verrà applicato sulla tariffa linearizzata scaturente dall'applicazione del Sistema tariffario ART, a partire dal 2021 e fino al 2029, secondo le seguenti modalità: sconto del 5%, negli anni 2021, 2022, 2023 e 2024; del 4,5% nel 2025, del 4% nel 2026, del 3% nel 2027, del 2% nel 2028, dell'1% nel 2029. non essendo riflessi nella tariffa, essi sfuggono ai meccanismi di adeguamento previsti dal Sistema tariffario ART.

− l'applicazione di un tasso di inflazione pari all'1,20% per il 2019 e allo 0,8% dal 2020 fino alla fine della concessione, pertanto conforme alle previsioni del punto 19 del sistema tariffario di cui alla delibera n. 29/2020, che dispone l'applicazione del tasso di inflazione programmata, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza;

− l'inclusione nel modello tariffario convenuto tra concedente e concessionario, quale componente tariffaria per oneri di concessione: (i) dell'onere di cui all'art. 7 della Convenzione unica, pari a 2 milioni di euro annui (valore nominale) e corrisposto a CAL per tutta la durata della concessione, a partire dalla data di entrata in esercizio dell'intera opera; (ii) di un importo pari a 195.000 euro annui all'anno ponte, riconducibile a "Canoni interferenze", rivalutato annualmente sulla base del tasso di inflazione programmata;

− un indicatore di redditività, rappresentato dal Tasso interno di rendimento di progetto (TIR), pari al 6.95%.

Il Piano Economico Finanziario, sebbene orientato al recepimento del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap, di cui alla delibera n. 29/2020, in conformità con le disposizioni di cui all'art. 13, comma 3, del D.L. 30 dicembre 2019, n. 162, presenta alcune significative difformità applicative, di seguito evidenziate, potenzialmente idonee a riflettersi sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

Occorre preliminarmente premettere che l'allegato A alla del. ART n. 29/2020, al punto 32, prevede l'applicazione del sistema tariffario ART con decorrenza dal 1° gennaio 2021. Ne consegue che lo sviluppo del Piano Economico Finanziario per il periodo intercorrente fra il 1° gennaio 2019 e il 31 dicembre 2020 (ivi compresi, ad esempio, il credito di poste figurative e l'evoluzione del Capitale Investito Netto) deve conformarsi all'applicazione del sistema tariffario previgente e, conseguentemente, riflettersi nella determinazione del tasso di remunerazione (TIR) di cui al punto 17 (Meccanismo di salvaguardia per le opere realizzate o in corso di realizzazione). In difformità rispetto a tali previsioni regolatorie, risulta invece che:

− come desumibile dall'allegato 2 alla relazione accompagnatoria del PEF, il calcolo di detto TIR appare assumere, quale base di calcolo, i valori di saldo relativi all'anno 2018;

− come risultante dal foglio PFR_ART del file in formato .xls, la costruzione tariffaria effettuata con l'utilizzo del modello ART si estende retroattivamente alle annualità 2019 e 2020.

Ciò premesso, a seguito di una valutazione nel dettaglio del modello tariffario proposto dal concessionario:

• il valore correlato al CIN all'anno base delle opere eseguite e non ammortizzate, come risultante dal foglio PFR_ART del file in formato .xls (pari a 1.211.161 migliaia di euro), anche tenuto conto dell'evoluzione prospettata nel foglio PFR del medesimo file in formato .xls, non appare pienamente riconciliabile con il piano di investimenti complessivo di 1.616,99 milioni di euro desumibile, con riferimento al 2020, dalla relazione accompagnatoria (pagg. 4-5), anche alla luce delle variazioni attestate nella relazione istruttoria del concedente CAL (pagg. 9-10);

• il valore riferito ai costi operativi all'anno base (2018), come risultante dal foglio PFR_ART del file in formato .xls (pari a 19.702 migliaia di euro), non appare pienamente riconciliabile con il bilancio di esercizio, dalla cui analisi scaturirebbe un ammontare pari a 19.896 k€, sottraendo dal totale dei costi di gestione, pari a 37.083 migliaia di euro: (i) gli ammortamenti, pari a 11.229 migliaia di euro, (ii) i canoni di concessione, pari a 5.957 migliaia di euro, (iii) i costi non ammissibili fra gli oneri diversi di gestione, pari a meno di 1 migliaia di euro;

• nella determinazione della componente tariffaria di gestione, come risultante dal foglio PFR_ART del file in formato.xls, il dato patrimoniale relativo ai beni non reversibili appare affetto da errori materiali. In particolare:

− il valore delle immobilizzazioni immateriali non reversibili è stato assunto pari a 7.689 migliaia di euro, mentre dall'analisi del bilancio di esercizio emergerebbe un ammontare pari a soli 7.689 euro;

− il valore delle immobilizzazioni materiali si desume assunto pari a 0, mentre dall'analisi del bilancio di esercizio emergerebbe un ammontare pari a 94,4 migliaia di euro;

• l'evoluzione della componente tariffaria di gestione tiene conto di un tasso di efficientamento annuo pari a 3,11%, applicato dal 2020 al 2023 (ossia per 4 anni), al fine di assicurare entro il termine del primo periodo regolatorio il recupero di efficienza produttiva X^* previsto nella delibera n. 29/2020, pari a 11,88%; tuttavia, detta applicazione appare difforme rispetto alle prescrizioni di cui al punto 20 del sistema tariffario approvato con del. ART n. 29/2020, che prevede invece l'applicazione, solo a partire dal 2021, di un tasso di efficientamento annuo pari al 2,50%, tale da permettere il recupero di efficienza produttiva X^* in un periodo di 5 anni (2021-2025), fatte salve le specifiche deroghe previste al punto 20.4, di cui tuttavia, nel caso di specie, non paiono ricorrere i presupposti;

• nell'evoluzione della componente tariffaria di gestione, appare critica la dinamica adottata dal concessionario per i costi operativi incrementali derivanti dall'entrata in esercizio dei nuovi investimenti, che, come desumibile dal foglio PFR_ART del file in formato .xls (ove tale partita è identificata come "costi di manutenzione e rinnovi"), sembrerebbe riconducibile all'inclusione fra detti costi incrementali degli oneri derivanti dalla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale (cfr. punti 5.2 e 10.2 del sistema tariffario di cui alla del. ART n. 29/2020), presumibilmente in assenza di un dato storico riferibile alla media degli utilizzi dei fondi di accantonamento relativi ai 5 anni precedenti l'anno ponte, trattandosi di opera di recente realizzazione. In tale ipotesi, si ritiene che la quota parte di onere incrementale debba essere oggetto di diverso trattamento, con adeguata esplicitazione dei criteri di calcolo e dimostrazione che tali partite, apparentemente di natura ciclica e non ricorrente, non vengano inserite organicamente nella dinamica tariffaria, determinando la reiterazione dei propri effetti economici su più annualità consecutive, con il rischio di indebiti incrementi dei livelli tariffari.

A titolo esemplificativo, dal foglio PFR_ART del file in formato .xls si desume che i costi di manutenzione e rinnovi, qualora presenti all'anno ponte e al primo anno di ogni periodo regolatorio, risultano rispettivamente incidere sulla tariffa base e sulla tariffa incrementale, entrambe trascinate, per pari importo, su ogni anno del periodo regolatorio stesso. Di contro, in applicazione delle richiamate disposizioni regolatorie, sarebbe opportuno che il concessionario stimasse l'incidenza annua degli oneri di manutenzione ciclica, al fine di ricomprenderla, quale valore medio, fra i costi all'anno base oggetto della dinamica tariffaria. Con riferimento agli indicatori generali di piano, il TIR di Progetto, pari come detto al 6,95%, appare idoneo a creare valore nell'arco dell'efficacia della concessione e a generare un livello di redditività adeguato per il capitale investito, sussistendo le condizioni di equilibrio economico (convenienza economica - redditività) così come definite nell'art. 3, comma 1, lettera fff) del Codice dei Contratti Pubblici.

Il Piano Economico Finanziario riporta infine i seguenti indicatori di sostenibilità finanziaria: DSCR pari a 1,04, LLCR pari a 1,54 e EICR pari a 2,71. I citati indicatori, complessivamente considerati, evidenziano la capacità del progetto di generare flussi di cassa sufficienti a garantire il rimborso del finanziamento.

***

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il Parere ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2 La regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale

3.1.2.1 La modalità e le procedure di affidamento dei contratti di servizio

3.1.2.1.1 Parere n. 14 del 15 luglio 2021 – Reso all'ANAC sull'affidamento in house di servizi disponibili in regime di concorrenza

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 15 luglio 2021 premesso che: L'Autorità Nazionale Anticorruzione (di seguito ANAC) ha trasmesso all'Autorità, con nota del 22 giugno 2021 (prot. ART 9837/2021), una richiesta di parere, in relazione alle adottande Linee guida recanti "Indicazioni in materia di affidamenti *in house* di contratti aventi ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza ai sensi dell'articolo 192, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 e s.m.i.";

- l'ANAC ha sottoposto le Linee guida citate ad una consultazione pubblica tenutasi tra il 12 febbraio e il 31 marzo 2021, raccogliendo le osservazioni da diversi soggetti sia pubblici sia privati;

- A corredo della nota, pertanto, sono stati trasmessi i seguenti documenti: il documento di consultazione; la relazione illustrativa; i contributi pervenuti;

- Nella richiesta di parere trasmessa all'Autorità, l'ANAC evidenzia come nell'ambito dell'attività istruttoria volta all'analisi dei contributi pervenuti in sede di consultazione siano emersi ulteriori aspetti da approfondire per i quali ritiene particolarmente utile acquisire l'avviso dell'Autorità;

esaminata la documentazione pervenuta, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici e regolatori

Le Linee guida sulle quali ANAC ha richiesto il parere dell'Autorità, hanno ad oggetto l'art. 192, comma 2, del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (di seguito anche codice dei contratti pubblici), che impone alle stazioni appaltanti un onere motivazionale aggravato, in caso di affidamento *in house*, che presuppone lo svolgimento di un'indagine comparativa finalizzata a dimostrarne l'effettiva convenienza economica rispetto al ricorso al mercato, disponendo, in particolare, che: "Ai fini dell'affidamento *in house* di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, le stazioni appaltanti effettuano preventivamente la valutazione sulla congruità economica dell'offerta dei soggetti *in house*, avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto nella motivazione del provvedimento di affidamento delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche".

L'esigenza di rendere effettiva tale disposizione ha indotto l'ANAC a fornire indicazioni utili per orientare l'azione degli enti verso comportamenti conformi alla disposizione dell'art. 192, comma 2 del codice dei contratti pubblici nel caso di affidamento *in house*, cercando di prevenire e scoraggiare la diffusa prassi che relega la motivazione nell'alveo degli adempimenti formali da soddisfare con un ampio ricorso a clausole di stile prive dell'effettiva ponderata valutazione che la norma richiederebbe.

A seguito della consultazione pubblica sullo schema di linee guida e nell'ambito dell'istruttoria finalizzata ad esaminare i contributi pervenuti, ANAC, tenuto conto delle competenze dell'Autorità che ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. f) del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, tra l'altro, definisce gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, nonché gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, ha ritenuto di acquisirne il parere.

L'Autorità ha esercitato le competenze citate approvando la relativa disciplina regolatoria contenuta nell'Allegato A alla delibera n. 154 del 28 novembre 2019 (di seguito delibera n. 154/2019), nell'ambito della quale, per quanto qui di interesse, sono stati introdotti

degli oneri informativi in capo agli enti affidanti anche al fine di contrastare le asimmetrie informative che connotano strutturalmente il settore. Nell'ambito della disciplina regolatoria le informazioni che devono essere rese pubbliche devono essere oggetto di apposita relazione, ai sensi della Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019, definita Relazione di affidamento (di seguito RdA).

Le informazioni della RdA concorrono con gli ulteriori obblighi della stessa tipologia previsti dall'art. 34, comma 20, del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179 che, per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, prevede che "al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste".

II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato, relativo agli obblighi informativi cui gli EA devono adempiere nell'ambito della disciplina legislativa e regolatoria attinente agli affidamenti dei servizi pubblici di trasporto, si forniscono di seguito le valutazioni dell'Autorità in relazione a ciascuno degli specifici quesiti formulati da ANAC:

1. *Definizione dell'ambito soggettivo di applicazione dell'art. 192, comma 2, del codice dei contratti pubblici. Il dato letterale della norma deporrebbe, infatti, per l'applicazione generale delle indicazioni ivi fornite alle amministrazioni aggiudicatrici, ai soggetti aggiudicatori e ai soggetti privati tenuti all'applicazione del codice.*

Nel quesito si richiede una valutazione dell'Autorità circa l'interpretazione di una norma del codice dei contratti pubblici non espressamente riconducibile alle competenze dell'Autorità. Infatti, i servizi di trasporto pubblico sono normalmente affidati secondo lo schema concessorio e quindi, esclusi dall'ambito applicativo del codice dei contratti, secondo le norme del Regolamento CE n. 1370/2007, alla cui disciplina fa riferimento la regolazione ART dei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia.

Tuttavia, si osserva, al riguardo, che il testo del punto 1.1 dello schema di linee guida indentifica il campo soggettivo di applicazione dell'art. 192, comma 2 con le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società *in house* di cui all'articolo 5 del codice, iscritti nell'elenco, istituito presso l'ANAC ai sensi del primo comma del medesimo articolo. Tale scelta si ritiene condivisibile in ragione dell'evidente connessione tra i due commi, entrambi finalizzati a rendere trasparenti sia l'elenco dei soggetti che legittimamente possono ricorrere agli affidamenti *in house* (comma 1) sia le giustificazioni anche economiche alla base di tale scelta (comma 2).

Inoltre, il mantenimento di tale connessione agevola l'attività di verifica dell'ottemperanza alla disposizione del comma 2.

2. *Ambito oggettivo di applicazione della norma e, in particolare, possibile estensione ai contratti aventi ad oggetto lavori e forniture. A tal proposito si evidenzia che l'art. 192, comma 2, si riferisce ai soli servizi, mentre l'articolo 5 del d.lgs. 175/2017 consente alle società in house lo svolgimento di attività ulteriori. Ci si interroga, pertanto, sulla motivazione sottesa alla previsione di discipline differenti per servizi, da un lato, e lavori e forniture dall'altro.*

Si osserva che la disposizione richiamata, nell'individuazione del proprio ambito oggettivo, si riferisce all'"affidamento *in house* di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza", adottando una formulazione rivolta esclusivamente ai servizi.

Non pare, peraltro, che le attività consentite dall'art. 4 del d.lgs. 175/2016 alle società *in house* possano incidere sul dato letterale della norma di cui si discute autorizzandone una interpretazione estensiva. Pur condividendo le perplessità circa la motivazione sottesa alla diversa disciplina per i servizi rispetto ai lavori e alle forniture, pare pertanto difficilmente sostenibile un'estensione oggettiva della disposizione dell'art. 192, comma 2, anche a ulteriori tipologie di attività che non siano i "servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza". Tuttavia, in caso di appalto "misto" – e sempre che esso, ai sensi dell'art. 28 del codice dei contratti pubblici, sia assoggettabile, per prevalenza della componente "servizi", alla disciplina dell'articolo 192 del medesimo codice – potrebbe essere opportuno specificare nelle linee guida che le stazioni appaltanti, nella relazione che deve dare conto della preventiva valutazione degli effetti positivi dell'affidamento *in house*, possono includere anche eventuali aspetti in relazione alle altre componenti dell'appalto (lavori e/o forniture). Si rappresenta tuttavia al riguardo che trattasi di fattispecie che non ha trovato espressione negli affidamenti di cui alle RdA fino ad ora sottoposte all'esame di questa Autorità.

3. Momento di pubblicazione della motivazione. Sul punto, si evidenzia che l'art. 192, comma 2, del codice dei contratti pubblici impone alle stazioni appaltanti di dare atto della motivazione del mancato ricorso al mercato nel provvedimento di affidamento. Tale indicazione potrebbe ritenersi riferita al solo contenuto del provvedimento richiamato e non al momento della pubblicazione della motivazione che, quindi, resterebbe assoggettato alle disposizioni generali in materia di trasparenza (pubblicazione tempestiva sul profilo di committente di tutti gli atti connessi all'affidamento). Tale interpretazione consentirebbe la conoscibilità della motivazione in un momento antecedente rispetto all'affidamento, rendendo effettiva e concreta la possibilità di controllo e di contestazione da parte dei soggetti interessati.

Riguardo alle diverse possibili soluzioni prospettate nel quesito in esame, la formulazione letterale della disposizione normativa non pare lasciar residuare ampi spazi per interpretazioni che possano discostarsi dalla lettera della legge. Infatti, una diversa e anticipata collocazione temporale della pubblicazione della motivazione comporterebbe la fissazione di uno specifico termine o un provvedimento logicamente antecedente, che dovrebbe contenerla, sui quali non si rinvengono indicazioni nella disposizione in argomento.

Inoltre, la collocazione della motivazione nel provvedimento di affidamento appare speculare alla previsione dell'art. 5 comma 1 del d.lgs. 175/2016 che richiede che l'atto deliberativo di costituzione di una società a partecipazione pubblica "deve essere analiticamente motivato con riferimento alla necessità della società per il perseguimento delle finalità istituzionali di cui all'articolo

4, evidenziando, altresì, le ragioni e le finalità che giustificano tale scelta, anche sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria, nonché di gestione diretta o esternalizzata del servizio affidato. La motivazione deve anche dare conto della compatibilità della scelta con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa".

Anche in tal caso, infatti, pur trattandosi di un onere con la finalità di rendere pubblici gli elementi giustificativi del ricorso alla società partecipata, dal tenore e finalità non molto dissimili da quelli di cui si discute, l'onere di motivazione analitica viene incardinato nell'atto con cui si adotta la decisione finale.

Tuttavia, sul punto appare necessaria una specificazione relativa ai servizi pubblici locali di rilevanza economica. In tali casi, infatti, come correttamente riportato al punto 2.2 dello schema di Linee guida, le stazioni appaltanti sono tenute alla pubblicazione della relazione ex art. 34, comma 20 del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, nella quale ai fini del rispetto delle norme europee, della necessità di garantire la parità tra gli operatori, di garantire l'economicità della gestione e un'adeguata informazione alla collettività di riferimento, gli organi di governo devono dare conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, definendo, inoltre, gli obblighi di servizio pubblico e le relative compensazioni economiche. La disposizione non fissa un termine specifico ma si limita a stabilire che "l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante". Dal tenore della norma è possibile dedurre che la pubblicazione della relazione debba comunque precedere l'atto con il quale si dispone l'affidamento o al più coincidere temporalmente con lo stesso come peraltro confermato anche in sede giurisdizionale[148].

A tal proposito, con riferimento ai servizi di TPL, che, come è noto, sono esclusi dall'ambito di applicazione del codice (ai sensi degli artt. 17, comma 1, lett. i) e 18, comma 1 lett. a)), al medesimo fine di garantire la trasparenza delle scelte amministrative e nella consapevolezza degli impatti positivi circa il controllo sulla legittimità dell'agire amministrativo che una tempestiva pubblicazione degli elementi informativi può avere, la già citata del. ART n. 154/2019 ha introdotto un obbligo specifico di redazione, pubblicazione e trasmissione all'Autorità di una Relazione di affidamento che contiene una serie di informazioni che completano quelle previste nella relazione ex art. 34. In tale caso l'Autorità ha previsto un termine di 45 giorni entro i quali può esprimere le proprie osservazioni e seppur non essendo esplicitato il momento in cui tale relazione debba essere trasmessa/pubblicata appare evidente che, al fine di consentire all'Autorità di poter esercitare gli opportuni compiti di vigilanza, l'adempimento dovrà essere assolto almeno 45 giorni prima dell'adozione del provvedimento di affidamento. Entro tale termine l'Autorità, all'esito dell'istruttoria condotta anche per verificare la fondatezza delle ipotesi del PEFs e conseguentemente accertare la sussistenza dei presupposti per un'equa compensazione degli obblighi di servizio pubblico e dell'equilibrio economico-finanziario dei CdS, può formulare le proprie osservazioni, disponendo, ove necessario, le opportune rettifiche e richiedendo di integrare i contenuti della RdA e della documentazione di affidamento. Peraltro, limitatamente al settore del TPL, nei casi in cui l'EA eserciti la facoltà prevista dalla citata del. ART n. 154/2019 di redigere congiuntamente, in un unico documento, la Relazione di affidamento e la relazione di cui all'art. 34, comma 20, del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179, è in tal modo assicurata la conoscibilità della motivazione – e dunque il relativo controllo, da parte dei soggetti interessati, su di essa – in un momento antecedente all'affidamento, come auspicato da ANAC.

4. Possibile applicazione delle emanande linee guida, come indicazioni di best practice, anche agli affidamenti esclusi dall'applicazione del codice dei contratti pubblici ai sensi degli articoli 17, co. 1, lett. i) (esclusione degli appalti o delle concessioni di servizi riguardanti il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e metropolitana) e 18, co. 1, lett. a) (concessioni ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007) e dalle Direttive UE del 2014. Ciò in considerazione del fatto che indicazioni analoghe a quelle contenute nell'articolo 192 del codice si rinvengono nella disciplina di settore e negli atti di regolazione.

Riguardo al quesito in esame e a quanto si afferma circa la disciplina di settore, prima di procedere con il riscontro alla richiesta di parere, occorre svolgere alcune considerazioni preliminari.

Allo scopo di superare la strutturale esistenza, nel settore di riferimento dell'Autorità, di asimmetrie informative che costituiscono potenziali barriere all'ingresso, con l'adozione della delibera 154/2019 è stato introdotto l'obbligo per gli enti affidanti di rendere pubbliche una serie di informazioni aggiuntive rispetto al contenuto della relazione ex art. 34, allo scopo di illustrare gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni. Tali informazioni aggiuntive, nella disciplina regolatoria della delibera 154/2019, hanno trovato la propria collocazione nell'ambito della RdA, pertanto, in un documento distinto e autonomo, con contenuti diversi e più di dettaglio rispetto alla relazione ex art. 34, tuttavia rispondente al medesimo fine di illustrare le motivazioni poste alla base delle scelte dell'EA e di fornire informazioni utili anche agli operatori interessati alla partecipazione alla procedura.

Tuttavia, occorre evidenziare la diversa connotazione degli obblighi informativi previsti dalla RdA (per tutte le tipologie di affidamento) rispetto a quelli imposti (solo per l'*in house*) dall'art. 192 comma 2 del codice. La RdA, infatti non impone informazioni differenziate[149] a seconda della tipologia di affidamento che denotino una preferenza per l'una o per l'altra, né di dare conto dell'analisi comparativa preventivamente svolta dall'EA[150]. La regolazione dell'Autorità, infatti, si pone in linea con i principi espressi dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia che costituisce il riferimento principale per l'affidamento dei servizi di TPL e che ammette in maniera paritaria l'affidamento mediante gara (art. 5.3) e *in house* (art. 5.2), tuttavia, in quest'ultimo caso,

[148] TAR Lombardia, sez. III, sentenza del 3 ottobre 2016, n. 1781.

[149] Se non nei limiti in cui ciò sia inevitabile in considerazione delle specifiche caratteristiche della procedura.

[150] Riguardo all'analisi comparativa è tuttavia, possibile che, nel caso in cui l'EA decidesse di presentare un'unica relazione inglobando anche i contenuti previsti dall'art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012, incidentalmente anche tale valutazione potrebbe essere comunque nota, ma si tratterebbe di una scelta dell'EA e non di un obbligo imposto dalla regolazione ART.

subordinandone il ricorso all'inesistenza di un espresso divieto della legislazione nazionale, ammettendo, quindi, che gli Stati membri possano vietare o introdurre limitazioni per determinate tipologie di affidamento. Il legislatore nazionale non ha introdotto divieti riguardo al ricorso all'*in house* dei servizi di TPL[151].

Ciò premesso, considerati i potenziali impatti positivi che un maggior ricorso agli affidamenti con gara potrebbe avere sull'efficienza, la qualità e l'innovazione nei servizi di TPL - tanto che anche il legislatore europeo, nell'ultima modifica del Regolamento (CE) n. 1370 del 2007, apportata dal Regolamento (UE) 2338 del 2016, ha introdotto limitazioni di durata e specifiche condizioni per le procedure di affidamento diretto, a dimostrazione di un favor verso le procedure competitive - l'estensione come indicazioni di *best practice* delle Linee guida ANAC – ferma restando in capo agli EA la discrezionalità della decisione sulla scelta della procedura e presupposta comunque la verifica in concreto, i cui esiti vanno sottoposti a questa Autorità, in merito alla gestibilità con un modello effettivamente "*market*" dello specifico servizio di trasporto considerato – può essere accolta favorevolmente laddove sia espressamente previsto che, in tal caso, debba essere comunque garantita la piena compatibilità di tali indicazioni con la regolazione adottata dall'Autorità. Risulta infatti evidente che laddove le Linee guida oggetto del presente parere costituissero riferimento, pur quali *best practice*, anche per i servizi esclusi dall'applicazione dell'art. 192 del codice, si dovrebbe comunque tenere conto dell'adozione di specifici atti di regolazione da parte delle Autorità di settore.

Oltre ai già menzionati obblighi informativi di cui alla delibera n. 154/2019 e ai contenuti economici della RdA, rilevano infatti, ai fini della valutazione sulla congruità economica dell'offerta della società *in house*, per i servizi di trasporto ferroviario, la delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 recante "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 69/2017. Approvazione dell'atto di regolazione recante Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale", nonché, in riferimento alla valutazione dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, la delibera n. 16/2018 del 8 febbraio 2018 recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento".

La delibera n. 120/2018, si applica infatti ai servizi di trasporto ferroviario affidati in tutte le modalità consentite dall'ordinamento (e pertanto anche attraverso l'*in house providing*), e reca metodologie, criteri e procedure orientati a garantire l'efficienza delle gestioni, nonché le condizioni di trasparenza, assenza di sussidi incrociati ed accessibilità delle informazioni pertinenti, anche al fine di assicurare un'adeguata commisurazione dei corrispettivi e delle compensazioni dei servizi stessi. Con la delibera n. 16/2018, l'Autorità ha invece approvato le condizioni minime di qualità (indicatori e livelli) che devono essere incluse nei contratti di servizio per l'affidamento del trasporto ferroviario passeggeri.

Il presente parere è trasmesso all'Autorità Nazionale Anticorruzione e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.2 La suddivisione degli affidamenti in lotti

3.1.2.2.1 Parere n. 7 del 6 maggio 2021 – Reso alla Provincia di Lecce sulla suddivisone in lotti di affidamento del servizio di TPL nel bacino della provincia

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 6 maggio 2021 premesso che:

- l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201 del 2011), che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 2, lettera f), come integrato dall'art. 48, comma 6, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni, prevede che l'Autorità definisca, *inter alia*, "i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" nonché, con riferimento al trasporto pubblico locale, "gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società *in house* o con prevalente partecipazione pubblica (…) nonché per quelli affidati direttamente";

- l'art. 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201/2011 attribuisce all'Autorità il potere di "sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici"; • l'art. 48, comma 4, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), e successive modificazioni dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda;

- l'Allegato A alla del. ART n. 48 del 30 marzo 2017 (di seguito: delibera 48/2017), recante "Criteri per la identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva", prevede l'invio all'Autorità della relazione predisposta dal soggetto competente "prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare […] ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni", nella quale si illustrano e motivano le scelte inerenti "le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio

[151] L'unica limitazione di rilevanza appare essere la previsione dell'art. 4-bis del d.l. 1 luglio 2009, n. 78 convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 con il quale si è disposto che: "*Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo*".

pubblico" nonché "i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare" (Misura 6, punto 2, e Misura 4, punto 11);

- la Provincia di Lecce (di seguito: Provincia), con nota del 30 novembre 2020 (prot. ART n. 18995/2020) ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 2, Misura 6 della delibera in parola (di seguito: Relazione), integrata successivamente con nota del 31 marzo 2021 (prot. ART n. 4019/2021);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

Con riguardo ai lotti di affidamento, la configurazione scelta individua, all'interno del bacino di mobilità provinciale, due lotti, l'uno relativo ai servizi extraurbani e urbani dei comuni c.d. "minori" (Casarano, Galatina e Gallipoli) di dimensioni pari a circa 10,5 mln bus*km/anno, e l'altro relativo ai servizi urbani del comune di Lecce di dimensioni pari a circa 2,4 mln bus*km/anno, per un ammontare complessivo di circa 12,9 mln 2 bus*km/anno. Tale configurazione, come emerge dalla documentazione trasmessa, è anche il risultato di scelte di politica pubblica della Provincia circa le caratteristiche qualitative che dovrà avere il servizio nei prossimi anni, nonché di un significativo sforzo di riorganizzazione della rete, in parte anche derivante da precedenti provvedimenti regionali, finalizzato a rendere l'offerta di servizi maggiormente attrattiva e rispondente alle esigenze degli utenti. Al fine di valutare la economicità dei lotti individuati, la Provincia ha stimato i costi con il metodo del costo *standard*, di cui al d.m. n. 157/2018, rettificati al fine di tener conto delle specificità del contesto e degli obiettivi dell'Ente in termini di promozione dell'efficienza, come previsto dall'art. 27 comma 8*bis* del decreto-legge n. 50 del 2017, pervenendo al c.d. costo *standard* "micro", riferimento per l'elaborazione dei piani economico finanziari simulati (PEFs). La configurazione scelta è stata confrontata con una configurazione alternativa a tre lotti, evidenziando l'assenza di economie di scala a livello di produzione del servizio nei due scenari considerati e un costo pressoché invariante per la Provincia. L'Ente evidenzia inoltre la sussistenza di economie di diversificazione garantite dalla presenza di servizi sia urbani che extraurbani nel lotto di maggiori dimensioni, ed economie legate alla gestione amministrativa di un singolo contratto da parte di ciascun Ente nella configurazione individuata. Vengono inoltre considerate le economie di scala eventualmente conseguibili a livello di organizzazione di impresa per i potenziali partecipanti alle procedure di gara. Particolare attenzione è posta sulla contendibilità e appetibilità della gara, evidenziando l'intento di attrarre soggetti adeguatamente strutturati, anche di scala nazionale e internazionale, con l'obiettivo di assicurare un incremento della qualità dei servizi, e supportando in tal modo la scelta di individuare un lotto da 10,5 mln bus*km/anno.

Tenuto conto delle considerazioni contenute nella Relazione, l'articolazione dei lotti individuata risulta conforme ai criteri della Misura 6 della delibera 48/2017 e in linea con il principio di cui al sopracitato art. 48, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento.

In ogni caso, al fine di rendere possibili più compiute valutazioni in merito al grado di efficacia dell'offerta di servizi programmata rispetto al soddisfacimento delle esigenze di domanda di trasporto pubblico, con particolare attenzione anche alla domanda debole, si ritiene necessario che la Provincia renda sistematico l'impiego di strumenti di analisi della domanda di mobilità (effettiva, potenziale e debole) e dell'offerta di trasporto, per poter aggiornare i documenti di pianificazione e programmazione dei servizi, nonché rimodulare l'offerta di servizi durante il periodo di durata contrattuale in modo da renderla maggiormente rispondente alle esigenze di domanda. Tra i diversi strumenti che gli enti competenti (rispettivamente, Provincia e Comune di Lecce) potranno attivare, come anche indicati nella delibera 48/2017, in vista dell'approssimarsi dei nuovi affidamenti, si ritiene opportuno, nell'ambito della definizione del sistema di monitoraggio da includere nei contratti di servizio, che siano previsti specifici obblighi in capo alle imprese affidatarie relativamente alla trasmissione di dati sui passeggeri trasportati (totali e per tipologia tariffaria), sul riempimento dei mezzi (*load factor*) nelle fasce orarie di punta e di morbida e sulla redditività delle linee (ricavi da traffico, coverage ratio), utili sia nel breve-medio termine al fine di rivedere l'offerta di servizi durante il periodo di vigenza dei contratti, sia nel medio-lungo termine al fine di individuare il perimetro del nuovo affidamento sulla base di evidenze quantitative, anche con una particolare attenzione a servizi a redditività positiva di cui valutare l'eventuale espunzione.

A tal proposito, il monitoraggio dei servizi di trasporto oggetto di affidamento dovrà consentire sia di misurare gli impatti e l'adeguatezza della configurazione dei lotti scelta, sia di rilevare i miglioramenti in efficienza e qualità dei servizi che saranno ottenuti con il rinnovato progetto di servizi e il nuovo assetto contrattuale, da misurare attraverso specifici indicatori di performance. Tra essi, devono essere considerati, almeno i seguenti:

- quota modale del trasporto pubblico su strada, misurata sulla base del numero di passeggeri trasportati;

- variazione del numero di passeggeri trasportati nel tempo; *load factor* per fascia oraria/giorno della settimana/periodo dell'anno (punta e morbida) e per linea; coverage ratio per linea calcolato come previsto dall'art. 19, comma 5, del d.lgs. 422/1997;

- presenza di integrazione tariffaria e relativa estensione all'intero bacino di mobilità.

Sempre al fine di valutare l'adeguatezza della configurazione dei lotti, nel breve-medio termine, i soggetti competenti (rispettivamente, Provincia e Comune di Lecce) potranno ricorrere ad appositi meccanismi da introdurre nei medesimi contratti di servizio di prossima stipula, quali idonee clausole di flessibilità, per consentire la riprogrammazione, rimodulazione e riorganizzazione dei servizi in base agli esiti del monitoraggio sistematico che verrà effettuato, anche con eventuali modifiche, nei termini di legge previsti, del perimetro dei servizi affidati, con particolare riferimento a quelli che insistono sulle zone a domanda debole.

Inoltre, si ritiene opportuno specificare alcune raccomandazioni in merito alla fase di definizione dei contenuti della documentazione di gara, successiva a quella di individuazione dei lotti, che dovranno inoltre trovare riscontro, in termini più specifici, nella Relazione di Affidamento *ex* delibera n. 154/2019. Tali raccomandazioni intendono contribuire al superamento delle criticità ravvisate riconducibili anche al frammentario assetto storico dei servizi, tenendo adeguatamente conto dell'evoluzione delle esigenze della domanda, nonché di favorire la partecipazione di operatori che garantiscano un adeguato livello di efficienza e innovazione. In tale

senso appare opportuno che la Provincia adotti un disegno di gara "flessibile", attraverso la definizione di criteri premiali per la selezione di progetti di offerta di servizi modulati sulle effettive esigenze della domanda, tenendo conto della relativa evoluzione, e dunque in grado di incrementare i passeggeri trasportati e i ricavi da traffico, oltre che capaci di perseguire risultati di efficacia e qualità nella gestione dei servizi (rapida rimodulazione dell'offerta, integrazione tra servizi diversi, tempi di reazione in caso di disservizi, impiego dei dati raccolti per erogare un'offerta di servizi a maggior valore aggiunto per gli utenti), anche proponendo un uso efficiente dei mezzi e servizi innovativi come, ad esempio, servizi a chiamata su piattaforma digitale.

L'adozione delle misure indicate potrà contribuire a favorire l'incremento dei ricavi, anche attraendo nuova domanda di spostamento e aumentando la quota di split modale del TPL, e conseguentemente della *coverage ratio*. Sul punto, merita attenzione il possibile impatto sulla domanda di trasporto e sul conseguente futuro assetto complessivo del settore del TPL derivante dall'emergenza epidemiologica in corso e sulla modalità di assorbimento di tali effetti nel corso della durata dei contratti.

Con riguardo all'aggiornamento del sistema tariffario e all'eventuale futura implementazione di un sistema di tariffazione integrata, oltre a rammentare la necessità di correlare le tariffe al livello della qualità del servizio (metodo del *price-cap*, Misura 5 della delibera 48/2017 e Misura 27 della delibera 154/2019), si invita a tener conto delle preferenze degli utenti, inclusa la "disponibilità a pagare", da rilevare attraverso apposite analisi/indagini.

La Relazione ex delibera 48/2017, come già integrata, dovrà essere pubblicata sul sito web istituzionale della Provincia, come previsto dalla Misura 4 punto 11 della richiamata delibera.

******

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, sulla base degli elementi contenuti nella Relazione, il parere può rendersi in senso favorevole all'articolazione del bacino di mobilità della Provincia di Lecce nei due lotti di affidamento così come individuati nella documentazione trasmessa, con l'invito a dare seguito alle valutazioni e raccomandazioni espresse.

Il presente parere è trasmesso alla Provincia di Lecce e, per conoscenza, al Comune di Lecce e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità

3.1.2.2.2 Parere n. 6 del 25 marzo 2021 del reso alla Regione Basilicata sulla suddivisione in lotti di affidamento dei servizi di TPL nel bacino della regione

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 25 marzo 2021 premesso che:

- l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201 del 2011), che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 2, lettera f), come integrato dall'art. 48, comma 6, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni, prevede che l'Autorità definisca, *inter alia*, "i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" nonché, con riferimento al trasporto pubblico locale, "gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società *in house* o con prevalente partecipazione pubblica (…) nonché per quelli affidati direttamente";

- l'art. 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201/2011 attribuisce all'Autorità il potere di "sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici";

- l'art. 48, comma 4, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), e successive modificazioni dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda;

- l'Allegato A alla del. ART n. 48 del 30 marzo 2017 (di seguito: delibera 48/2017), alla Misura 6 recante "Criteri per la identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva", prevede, al punto 2, l'invio all'Autorità della relazione predisposta dal soggetto competente "prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare […] ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni", nella quale si illustrano e motivano le scelte inerenti "le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico" nonché "i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare";

- la Regione Basilicata (di seguito: Regione), con nota del 12 febbraio 2021 (prot. ART n. 2029/2021), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 2, Misura 6 della delibera in parola (di seguito: Relazione);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

In merito alla valutazione del grado di efficacia dell'offerta di servizi programmata rispetto al soddisfacimento delle esigenze di domanda di trasporto pubblico, con particolare attenzione anche alla domanda debole, si ritiene necessario che la Regione renda sistematico l'impiego di strumenti di analisi della domanda di mobilità (effettiva, potenziale e debole) e dell'offerta di trasporto, al fine di poter aggiornare i documenti di pianificazione e programmazione dei servizi, nonché rimodulare l'offerta di servizi durante il periodo di durata 2 contrattuale in modo da renderla maggiormente rispondente alle esigenze di domanda. Tra i diversi strumenti che la Regione potrà attivare, come anche indicati nella delibera 48/2017, in vista dell'approssimarsi dei nuovi affidamenti, si ritiene

opportuno, nell'ambito della definizione del sistema di monitoraggio da includere nei contratti di servizio, che siano previsti specifici obblighi in capo alle imprese affidatarie relativamente alla trasmissione di dati sui passeggeri trasportati (totali e per tipologia tariffaria), sul riempimento dei mezzi (*load factor*) nelle fasce orarie di punta e di morbida e sulla redditività delle linee (*coverage ratio*), utili sia nel breve medio termine al fine di rivedere l'offerta di servizi durante il periodo di vigenza dei contratti, sia nel medio-lungo termine al fine di individuare il perimetro del nuovo affidamento sulla base di evidenze quantitative. A tal proposito, il monitoraggio dei servizi di trasporto oggetto di affidamento dovrà consentire di misurare gli impatti e l'adeguatezza della configurazione dei lotti scelta.

Per rendere efficaci le finalità nel breve-medio termine, la Regione potrà ricorrere ad appositi meccanismi da introdurre nei medesimi contratti di servizio di prossima stipula, quali idonee clausole di flessibilità, per consentire la riprogrammazione, rimodulazione e riorganizzazione dei servizi in base agli esiti del monitoraggio sistematico che gli Enti e le imprese affidatarie effettueranno, anche con eventuali modifiche, nei termini di legge previsti, del perimetro dei servizi affidati, con particolare riferimento a quelli che insistono sulle zone a domanda debole.

Con riguardo ai lotti di affidamento, la configurazione scelta individua all'interno del bacino di mobilità regionale, tre ambiti di servizio pubblico (c.d. UTOR) e cinque lotti di affidamento caratterizzati da dimensioni eterogenee, da un minimo di circa 1,8 mln bus*km/anno per i lotti dei servizi urbani dei Comuni di Potenza e Matera a un massimo di circa 18 mln bus*km/anno per il lotto dei servizi extraurbani della Provincia di Potenza, comprensivo dei servizi urbani dei comuni c.d. "minori" della medesima provincia, per un ammontare complessivo di circa 37,7 mln bus*km/anno. Tale configurazione, come emerge dalla documentazione trasmessa, è anche il risultato di scelte di politica pubblica della Regione circa le caratteristiche qualitative che dovrà avere il servizio nei prossimi anni, nonché di un significativo sforzo di razionalizzazione della rete, al fine di rendere l'offerta di servizi maggiormente attrattiva e rispondente alle esigenze degli utenti. Al fine di valutare la economicità dei lotti individuati, la Regione ha stimato i costi con il metodo del costo *standard*, di cui al d.m. n. 157/2018, rettificati al fine di tener conto delle specificità del contesto e degli obiettivi dell'Ente in termini di promozione dell'efficienza, come previsto dall'art. 27 comma 8*bis* del d.l. 50/2017, pervenendo al c.d. costo *standard* "micro", utilizzato come riferimento per l'elaborazione dei PEFS. La configurazione scelta è stata confrontata con una configurazione alternativa a sei lotti, evidenziando come non si rilevino economie di scala a livello di produzione del servizio nei diversi scenari considerati e risulti un costo pressoché invariante per la Regione (leggermente inferiore per la configurazione scelta). La Regione evidenzia inoltre la sussistenza di economie di diversificazione garantite dalla presenza di servizi sia urbani che extraurbani in alcuni lotti, ed economie legate alla gestione amministrativa di un singolo contratto da parte di ciascun Ente nella configurazione individuata. Vengono inoltre considerate le economie di scala conseguibili a livello di organizzazione di impresa per i potenziali partecipanti alle procedure di gara. Particolare attenzione è posta sulla contendibilità e appetibilità della gara, evidenziando l'intenzione di attrarre soggetti adeguatamente strutturati, anche di scala nazionale e internazionale, con l'obiettivo di assicurare un incremento della qualità dei servizi, e supportando in tal modo la scelta di definire anche un lotto da 18 mln bus*km/anno.

Tenuto conto delle considerazioni contenute nella Relazione, l'articolazione dei lotti individuata risulta conforme ai criteri della Misura 6 della delibera 48/2017 e in linea con il principio di cui al sopracitato art. 48, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento.

Ad ogni modo, si ritiene opportuno specificare alcune raccomandazioni in merito alla fase di definizione delle procedure di affidamento (e relativa documentazione), che segue immediatamente quella di definizione dei lotti, al fine di superare l'assetto storico dei servizi, in relazione all'evoluzione delle esigenze della domanda, nonché favorire la partecipazione di operatori che garantiscano un adeguato livello di efficienza e innovazione. In tale senso appare opportuno che la Regione adotti un disegno di gara "flessibile", attraverso la definizione di criteri di aggiudicazione che premino i progetti di offerta di servizi modulati sulle effettive esigenze della domanda, tenendo conto della relativa evoluzione, al fine di aumentare i passeggeri trasportati e i ricavi da traffico, anche proponendo servizi innovativi (ad esempio, servizi a chiamata su piattaforma) e adottando misure per contrastare elusione ed evasione tariffaria, al fine di realizzare un servizio di maggiore efficacia e qualità (rapida rimodulazione dell'offerta, integrazione tra servizi diversi, anche a chiamata, tempi di reazione in caso di disservizi, impiego dei dati raccolti per erogare un'offerta di servizi a maggior valore aggiunto per gli utenti). Inoltre, nei contratti di servizio che saranno stipulati dovranno essere recepite le diverse misure di gestione del rischio, monitoraggio e rendicontazione dei dati, meccanismi premianti in funzione dell'incremento dei passeggeri trasportati di cui alla regolazione ART.

L'adozione delle misure indicate contribuirà nel favorire l'incremento dei ricavi, anche attraendo nuova domanda di spostamento e aumentando la quota di split modale del TPL, e conseguentemente della *coverage ratio*. Sul punto, merita attenzione il possibile impatto sulla domanda di trasporto e sul conseguente futuro assetto complessivo del settore del TPL derivante dall'emergenza epidemiologica in corso e sulla modalità di assorbimento di tali effetti nel corso della durata dei contratti.

Con riguardo all'aggiornamento del sistema tariffario e all'implementazione di un sistema di tariffazione integrata prima o contestualmente all'approvazione degli atti di gara, si evidenzia la necessità di correlare le tariffe, oltre che alla variazione del tasso di inflazione, anche al livello della qualità del servizio (metodo del *price-cap*, Misura 5 della delibera 48/2017 e Misura 27 della delibera 154/2019) e alla disponibilità a pagare dell'utenza, da rilevare attraverso analisi/indagini, anche semplificate.

******

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il parere può rendersi in senso favorevole all'articolazione del bacino di mobilità della Regione Basilicata nei cinque lotti di affidamento così come individuati, con l'invito a dare seguito alle valutazioni espresse.

Il presente parere è trasmesso alla Regione Basilicata e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.2.3 Parere n. 3 del 27 gennaio 2021 - Reso alla Regione Friuli-Venezia Giulia sulla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di TPL nel bacino della regione

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 27 gennaio 2021 premesso che:

- l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201 del 2011), che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 2, lettera f), come integrato dall'art. 48, comma 6, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni, prevede che l'Autorità definisca*, inter alia*, "i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" nonché, con riferimento al trasporto pubblico locale, "gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società *in house* o con prevalente partecipazione pubblica (…) nonché per quelli affidati direttamente";

- l'art. 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201/2011 attribuisce all'Autorità il potere di "sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici";

- l'art. 48, comma 4, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), e successive modificazioni dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda;

- l'Allegato A alla del. ART n. 48 del 30 marzo 2017 (di seguito: delibera 48/2017), alla Misura 6 recante "Criteri per la identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva", prevede, al punto 2, l'invio all'Autorità della relazione predisposta dal soggetto competente "prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare […] ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni", nella quale si illustrano e motivano le scelte inerenti "le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico" nonché "i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare";

- la Regione Friuli-Venezia Giulia (di seguito: Regione), con nota del 19 maggio 2020 (prot. ART n. 7276/2020), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 2, Misura 6 della delibera in parola (di seguito: Relazione), integrata successivamente con nota di cui al prot. ART n. 18938/2020 del 27 novembre 2020 e con nota di cui al prot. ART n. 230/2021 dell'11 gennaio 2021;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

In merito alla valutazione del grado di efficacia dell'offerta di servizio rispetto al soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, con particolare attenzione anche alla domanda debole, si ritiene necessario che la Regione renda sistematico l'impiego di strumenti di analisi della domanda e offerta di mobilità funzionali all'aggiornamento dei correlati documenti di pianificazione e programmazione dei servizi.

Anche nell'ambito della definizione del sistema di monitoraggio dei contratti di servizio in capo alla Regione, è opportuno prevedere specifici obblighi di trasmissione in capo all'impresa affidataria di dati sui passeggeri trasportati (totali e per tipologia tariffaria), oltre che sul grado di riempimento dei mezzi nelle fasce orarie di punta e di morbida e sulla redditività delle linee, che potrebbero incidere sia sul perimetro del nuovo affidamento sia sui volumi di produzione.

Si ritiene inoltre opportuno che i Contratti di Servizio di prossima stipula contengano idonee clausole di flessibilità tese ad agevolare sia la riprogrammazione dei servizi in esito alle analisi sistematiche che l'Ente e l'impresa ferroviaria attueranno, sia il perimetro dei servizi stessi. In riferimento al criterio di economicità, la Regione dichiara che l'estensione del bacino regionale di mobilità ferroviaria rientra nell'intervallo individuato da studi a livello europeo per la definizione della dimensione ottima minima nel settore ferroviario.

Alla luce delle analisi dei flussi di domanda e offerta, la Regione propone una configurazione costituita da tre lotti, uno automobilistico affidato nel 2019 e due ferroviari. Di questi ultimi, uno è relativo ai servizi di trasporto ferroviario regionale esercitati su rete nazionale dalla società Trenitalia S.p.A., e l'altro di dimensioni più contenute è relativo ai servizi esercitati su rete interconnessa di proprietà regionale da parte della società Ferrovie Udine Cividale S.r.l., il cui mantenimento è motivato dall'Ente anche da ragioni di carattere promozionale e di valorizzazione del territorio. Tenuto conto delle considerazioni contenute nella Relazione, tale articolazione risulta conforme alla Misura 6 della delibera 48/2017 e in linea con il principio di cui al sopracitato art. 48, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, di suddivisione del bacino territoriale in più lotti di affidamento. Il previsto monitoraggio dei servizi di trasporto oggetto di affidamento dovrà essere finalizzato altresì a misurare gli impatti/l'adeguatezza della configurazione dei lotti rispetto alla prospettiva di integrazione dei servizi c.d. "indivisi", costituiti da alcuni servizi interregionali che collegano Trieste-Venezia via Portogruaro e Trieste-Udine-Venezia, nel perimetro del nuovo Contratto di Servizio da affidare. Con riguardo alla tariffa unica integrata regionale (come richiamata nella Relazione) e al previsto "sistema di indicizzazione delle tariffe", si evidenzia la necessità che quest'ultimo sia correlato oltre che alla variazione del tasso di inflazione, anche al livello della qualità del servizio e alla disponibilità a pagare dell'utenza.

******

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il parere può rendersi in senso favorevole all'articolazione del bacino di mobilità della Regione Friuli-Venezia Giulia nei tre lotti di affidamento così come individuati, con l'invito a dare seguito alle valutazioni espresse.

Il presente parere è trasmesso alla Regione Friuli-Venezia Giulia e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.3 Le verifiche di mercato

3.1.2.3.1 Parere n. 13 del 15 luglio 2021 – Reso al MIMS sulla verifica di mercato relativa ai servizi di trasporto marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina - Reggio Calabria

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 15 luglio 2021 premesso che:

- l'Allegato A alla del. ART n. 22 del 13 marzo 2019 (di seguito: delibera 22/2019), alla Misura 2 recante la "Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara", prevede, al punto 9, l'invio all'Autorità della relazione sugli esiti della verifica del mercato predisposta dal soggetto competente; al punto 10 della richiamata Misura è previsto che l'Autorità si esprima "circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione […]";

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, poi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (di seguito anche Ministero), con nota acquisita al prot. ART n. 9887/2020 del 7 luglio 2020, ha notificato all'Autorità, ai sensi del punto 4, Misura 2 della delibera in parola, i termini previsti di avvio (23 luglio 2020) e conclusione della verifica del mercato (21 settembre 2020) - poi modificati rispettivamente in 24 luglio 2020 e 23 settembre 2020, secondo quanto indicato nella nota acquisita al prot. ART n. 11573/2020 del 7 agosto 2020 - trasmettendo la documentazione da rendere disponibile agli operatori del settore;

- il Ministero, con nota del 16 giugno 2021 (prot. ART n. 9618/2021), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 9, Misura 2 della delibera in parola (di seguito: Relazione esiti);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

La Relazione esiti dà conto della mancanza di un interesse parziale o totale del mercato a coprire autonomamente l'esigenza di fornitura del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri fra Reggio Calabria e Messina in assenza di compensazione, che costituisce il presupposto per la scelta, considerate le esigenze di servizio pubblico, di avviare una procedura di affidamento del servizio tramite gara pubblica e successiva stipula di un contratto di servizio (di seguito: CdS) con il soggetto aggiudicatario.

Nella Relazione esiti risultano specificati gli obblighi di servizio pubblico (di seguito: OSP) che il Ministero intende imporre al fine di soddisfare la principale esigenza di servizio ovvero "preservare la connessione fra le due aree urbane tutelando il traffico pendolare", in termini di corse da effettuare, naviglio da impiegare e tariffe da applicare. L'individuazione degli stessi è stata effettuata a seguito di apposita consultazione degli *stakeholders* di riferimento e analisi della domanda di trasporto marittimo passeggeri effettiva e potenziale, nonché delle principali variabili socioeconomiche relative ai territori delle province di Messina e Reggio Calabria.

In ottemperanza a quanto previsto dal punto 8 della Misura 2, il Ministero ha poi effettuato la perimetrazione dei lotti, individuando un unico lotto di gara che "consiste nell'unica linea marittima attestata sugli approdi di Messina e Reggio Calabria" e ha indicato una durata di 5 anni per l'affidamento. In merito alla disponibilità degli approdi, inoltre, il Ministero ha indicato per ciascun porto "le caratteristiche di massima degli approdi utilizzati, attualmente o in passato, per l'ormeggio, come comunicate dalle Autorità competenti dei porti di Messina e Reggio Calabria".

La scelta di procedere con l'affidamento dei servizi tramite gara, ricorrendo allo strumento del CdS per garantire le esigenze di domanda rilevate, eventualità prevista dal quadro normativo eurounitario e regolatorio nazionale in caso di fallimento del mercato, appare supportata dagli elementi emersi dalla procedura di verifica del mercato condotta ai sensi della delibera 22/2019, punti 4 e 6 della Misura 2, oltre che dall'attuale mancanza di servizi di trasporto passeggeri eserciti in libero mercato tra Messina e Reggio Calabria, nonché dalla presenza di un mercato contiguo sulla tratta Messina-Villa San Giovanni relativo a una tipologia di servizi e a un'utenza con caratteristiche diverse. In base a tali elementi non parrebbe risultare alcuna potenziale offerta di servizi di trasporto veloce passeggeri tra Messina e Reggio Calabria in grado di garantire, per intero o parzialmente, il livello di servizio pubblico delineato dal Ministero. In tal senso, le valutazioni circa la necessità di un intervento pubblico per garantire il soddisfacimento delle esigenze di domanda, conseguenti alla rilevazione del fallimento del mercato, appaiono fondate.

La metodologia adottata dal Ministero, come previsto dalla delibera 22/2019, muove dalla stima della domanda di spostamenti e tiene conto di quanto emerso dalla consultazione degli *stakeholders*. Sulla base di tali elementi, e tenuto conto di valutazioni di contesto, il Ministero ha puntualmente individuato le esigenze di spostamento tra Messina e Reggio Calabria e ha conseguentemente definito gli obblighi di servizio pubblico necessari a soddisfarle, modificando parzialmente l'offerta attuale con l'introduzione di una coppia di corse a tarda sera e collocando tali servizi di collegamento marittimo nel più ampio contesto dei servizi di trasporto pubblico locale delle Città metropolitane interessate, anche stimolando gli Enti competenti ad adottare opportuni interventi di integrazione modale e tariffaria e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico.

Con riferimento alla scelta del Ministero di effettuare un'unica procedura consultiva, si evidenzia come la Misura 2 della delibera 22/2019 disciplini come fasi distinte e concettualmente separate, rispettivamente la verifica del mercato (punto 4) e l'avviso di manifestazione di interesse per OSP (punto 6). A tal proposito, anche in relazione alle future procedure di verifica del mercato, si rileva che l'imposizione di OSP orizzontali costituisce soltanto uno dei possibili strumenti adottabili dal Soggetto Competente a valle della verifica e, pertanto, un eventuale avviso di manifestazione di interesse per OSP non dovrebbe precedere gli esiti della fase di verifica e dovrebbe contenere gli obblighi individuati, nell'ambito dell'elenco tassativo previsto dal regolamento di settore. In tal senso, un avvio in tempi congrui delle procedure di verifica del mercato può favorire lo sviluppo separato delle due fasi, oltre a consentire al Soggetto Competente di condurre più ampie valutazioni in merito a un'eventuale diversa articolazione del perimetro dei servizi da includere nella verifica, che nel caso di specie avrebbe potuto ricomprendere i servizi passeggeri con mezzi veloci tra Messina e Villa San Giovanni, anche chiedendo un riscontro da parte del mercato sul punto (sia in termini di sostenibilità economica

del servizio, sia in termini di organizzazione dell'offerta). Nel caso di specie, fermo quanto sopra espresso, ci si limita a prendere atto delle manifestate esigenze di celerità procedurale.

Riguardo al prossimo avvio della procedura di affidamento del servizio tramite gara e successiva stipula di un CdS con il soggetto aggiudicatario, si rammenta che, nell'ambito degli strumenti restrittivi della libera prestazione dei servizi nel mercato, previsti dal quadro normativo eurounitario e regolatorio nazionale, l'affidamento con gara in esclusiva costituisce ultima ratio, preferendosi a quest'ultima soluzione l'affidamento con gara senza esclusiva al fine di consentire agli operatori eventualmente interessati di effettuare servizi in libero mercato anche sulle medesime tratte oggetto di CdS.

Inoltre, con l'obiettivo di pervenire a una progressiva liberalizzazione del mercato e di favorire un uso efficiente di risorse pubbliche, anche in considerazione dell'evoluzione che il mercato subirà nei prossimi anni, appare necessario che siano previste, già nella documentazione di gara, clausole di flessibilità, anche al fine di poter eventualmente rimodulare il perimetro dell'offerta di servizi, pur nei limiti di legge, qualora, in base a monitoraggi periodici, la domanda e l'offerta risultassero mutate, anche con particolare riferimento alle corse di nuova introduzione.

In tal senso, si raccomanda di prevedere, all'interno del CdS che verrà affidato, obblighi in capo all'Impresa di Navigazione aggiudicataria di rilevazione e trasmissione periodica di dati che possano supportare le future analisi e scelte del Soggetto Competente, quali ad esempio dati di frequentazione dei servizi (distinguendo, ad esempio, tra passeggeri residenti e non residenti) e relativi alle caratteristiche dell'utenza (ad esempio 3 riferiti alle tipologie di utenti e alla motivazione del viaggio), utili ad aggiornare le stime della domanda e valutare le esigenze degli utenti anche a seguito dell'evoluzione dell'emergenza pandemica, nonché dati disaggregati sui ricavi da traffico (ad es. al mese, per tipologie di titoli di viaggio/categorie di utenza), al fine di raccogliere elementi utili a individuare la curva di redditività nei diversi periodi dell'anno e fasce orarie della giornata.

Inoltre, si raccomanda di monitorare l'evoluzione delle esigenze di mobilità degli utenti, con particolare riferimento ai cambiamenti nelle abitudini di mobilità che potrebbero emergere nello scenario postpandemico, anche tramite l'effettuazione di indagini trasportistiche che rilevino le preferenze degli utenti, tra cui la disponibilità a pagare, elementi utili in caso di revisione del sistema tariffario e di progettazione di eventuali integrazioni tariffarie con altre modalità di trasporto, nonché in caso di future valutazioni in merito all'imposizione di un regime di OSP orizzontali e all'adozione di sussidi diretti alla domanda.

Al fine di realizzare una gara contendibile, si rammenta infine l'applicazione, nell'espletare la procedura concorsuale per l'affidamento del Contratto di servizio, della già menzionata delibera 22/2019, con particolare riferimento ai Titoli II e III, stabilendo obiettivi che migliorino progressivamente efficienza ed efficacia del servizio. Inoltre, al fine di perseguire l'obiettivo di miglioramento qualitativo del servizio si raccomanda l'adozione degli indicatori e target minimi di qualità di cui alla del. ART n. 96/2018 del 4 ottobre 2018 che disciplina le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto marittimo connotati da OSP.

******

Alla luce delle considerazioni sopra esposte è reso il parere che attesta la conformità della procedura seguita per la verifica di mercato ai sensi delle misure contenute nella delibera 22/2019, con l'invito a dare seguito alle valutazioni e alle raccomandazioni sopra espresse.

Il presente parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.3.2 Parere n. 12 del 17 giugno 2021 – Reso al MIMS sulla verifica di mercato relativa ai servizi di trasporto marittimo regionale da/per le isole minori siciliane.

L' Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 17 giugno 2021 premesso che:

- l'Allegato A alla del. ART n. 22 del 13 marzo 2019 (di seguito: delibera 22/2019), alla Misura 2 recante la "Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara", prevede, al punto 9, l'invio all'Autorità della relazione sugli esiti della verifica del mercato predisposta dal soggetto competente; al punto 10 della richiamata Misura è previsto che l'Autorità si esprima "circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione […]";

- la Regione Sicilia (di seguito anche Regione), con nota acquisita al prot. ART n. 15254/2020 del 12 ottobre 2020, ha notificato all'Autorità, ai sensi del punto 4, Misura 2 della delibera in parola, i termini previsti di avvio (28 ottobre 2020) e conclusione della verifica del mercato, quest'ultima rettificata al 28 dicembre 2020, secondo quanto indicato nella nota acquisita al prot. ART n. 16293 del 23 ottobre, trasmettendo la documentazione da rendere disponibile agli operatori del settore;

- la Regione, con nota del 14 maggio 2021 (prot. ART n. 7930/2021), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 9, Misura 2 della delibera in parola (di seguito: Relazione esiti);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

La scelta di procedere con l'affidamento dei servizi tramite gara, ricorrendo allo strumento del Contratto di Servizio (di seguito: CdS) per garantire le esigenze di domanda rilevate, eventualità prevista dal quadro normativo eurounitario e regolamentare nazionale in caso di fallimento del mercato, appare supportata dagli elementi emersi dalla procedura di verifica del mercato condotta ai sensi della delibera 22/2019, punti 4 e 6 della Misura 2, che non parrebbero rivelare una potenziale offerta di servizi di collegamento marittimo con le isole minori siciliane in grado di garantire, per intero o parzialmente, il livello di servizio pubblico delineato dalla Regione, né proposte di assetti alternativi da parte del mercato in grado di soddisfare comunque le esigenze della domanda. In tal

senso, le valutazioni sull'inadeguatezza delle proposte derivanti dal mercato nel soddisfacimento delle esigenze della domanda in assenza di intervento pubblico e la conseguente rilevazione del fallimento del mercato appaiono fondate.

La metodologia adottata dalla Regione, come previsto dalla delibera 22/2019, muove dalla stima della domanda di spostamenti e tiene conto di quanto emerso dalle consultazioni degli *stakeholders*. Sulla base degli elementi emersi, e tenuto conto degli obiettivi prefissiti nella pianificazione di settore, la Regione ha effettuato una riorganizzazione complessiva dell'offerta di servizi, considerando non soltanto i servizi "integrativi" di competenza regionale oggetto della verifica, ma anche dei servizi "essenziali" di competenza ministeriale. Peraltro, pur in assenza della apertura al mercato, rileva l'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse pubbliche, concretizzatosi in un risparmio in termini di corrispettivo unitario, per effetto dell'incremento dei servizi programmati a fronte di un livello di risorse impiegate analogo a quello attuale.

Con riferimento alla scelta della Regione di effettuare un'unica procedura consultiva, si evidenzia come la Misura 2 della delibera 22/2019 disciplini due fasi distinte e logicamente separate, rispettivamente la verifica del mercato (punto 4) e l'avviso di manifestazione di interesse per OSP (punto 6). A tal proposito, anche in relazione alle future procedure di verifica del mercato, si osserva che l'imposizione di OSP orizzontali è soltanto uno dei possibili strumenti adottabili, da parte del Soggetto Competente a valle della verifica e, pertanto, un'eventuale manifestazione di interesse per OSP non dovrebbe precedere gli esiti della fase di verifica e dovrebbe contenere una chiara identificazione degli stessi obblighi, da individuarsi nell'ambio dell'elenco tassativo previsto dal regolamento di settore. In tal senso un avvio in tempi congrui delle procedure di verifica del mercato può favorire lo sviluppo separato delle due fasi.

Si rammenta inoltre che, nell'ambito degli strumenti restrittivi della libera prestazione dei servizi nel mercato, previsti dal quadro normativo eurounitario e regolatorio nazionale, l'affidamento con gara in esclusiva costituisce ultima ratio, preferendosi a quest'ultima soluzione l'affidamento con gara aperta senza esclusiva al fine di consentire agli operatori eventualmente interessati di effettuare servizi in libero mercato, sia su rotte che saranno oggetto di CdS, sia su altre rotte, anche in considerazione della potenziale operatività di una pluralità di operatori, come emerso in esito alla verifica del mercato.

Con l'obiettivo di pervenire a una progressiva liberalizzazione del mercato e di favorire un uso efficiente di risorse pubbliche, anche in considerazione dell'evoluzione che il mercato subirà nei prossimi anni, appare necessario che gli affidamenti abbiano durata limitata (Misura 16, delibera 22/2019) e che siano previste, già nella documentazione di gara, clausole di flessibilità e meccanismi di revisione dei CdS al fine di poter eventualmente rimodulare il perimetro dell'offerta di servizi, qualora, in base a monitoraggi periodici, la domanda e l'offerta risultassero mutate.

In tal senso, si raccomanda di prevedere, all'interno dei CdS di prossima stipula, obblighi in capo alle Imprese di Navigazione affidatar.ie di rilevazione e trasmissione periodica di dati che possano supportare le future analisi e scelte del Soggetto Competente, quali ad esempio dati di frequentazione dei servizi (distinguendo tra passeggeri residenti e non residenti), utili ad aggiornare le stime della domanda e valutare le esigenze degli utenti anche a seguito dell'evoluzione dell'emergenza pandemica, nonché dati puntuali sui ricavi da traffico (ad es. per linea e/o al mese), al fine di raccogliere elementi utili a individuare le linee caratterizzate da redditività positiva, anche con riferimento ad alcuni specifici periodi dell'anno. Inoltre, si raccomanda di monitorare l'evoluzione delle esigenze di mobilità degli utenti, con particolare riferimento ai cambiamenti nelle abitudini di mobilità che potrebbero emergere nello scenario *post*-pandemico, anche tramite l'effettuazione di indagini trasportistiche che rilevino le preferenze degli utenti, tra cui la disponibilità a pagare, elementi utili in caso di revisione del sistema tariffario e di progettazione di eventuali integrazioni con altre modalità di trasporto, nonché in caso di valutazioni in merito all'imposizione di un regime di OSP orizzontali e all'adozione di sussidi diretti alla domanda.

Considerati gli esiti della verifica del mercato, parrebbero sussistere i presupposti per gare contendibili, purché nell'espletare la procedura concorsuale per l'affidamento dei contratti di servizio la Regione applichi la già menzionata delibera, con particolare riferimento ai Titoli II e III, anche avvalendosi del supporto dell'Autorità nelle diverse fasi di implementazione, stabilendo obiettivi che migliorino progressivamente efficienza ed efficacia del servizio. Inoltre, al fine di perseguire l'obiettivo di miglioramento qualitativo del servizio si raccomanda l'adozione degli indicatori e target minimi di qualità di cui alla del. ART n. 96/2018 che disciplina le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto marittimo connotati da OSP. Infine, si raccomanda, tenendo conto di quanto previsto dalla Misura 2 della delibera 22/2019, di introdurre regole di aggiudicazione volte a favorire la presenza di una pluralità di operatori sul mercato, con l'obiettivo di favorire la contendibilità dei lotti.

******

Alla luce delle considerazioni sopra esposte è reso il parere che attesta la conformità della procedura seguita per la verifica di mercato ai sensi delle misure contenute nella delibera 22/2019, con l'invito a dare seguito alle valutazioni e alle raccomandazioni sopra espresse.

Il presente parere è trasmesso alla Regione Siciliana e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.3.3 Parere n. 1 dell'8 gennaio 2021 - Reso al MIMS sulla verifica di mercato relativa ai collegamenti marittimi con le isole Sardegna, Sicilia e Tremiti per garantire la continuità territoriale

L' Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta dell'8 gennaio 2021 premesso che:

- l'Allegato A alla del. ART n. 22 del 13 marzo 2019 (di seguito: delibera 22/2019), alla Misura 2 recante la "Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara", prevede, al punto 9, l'invio all'Autorità della relazione sugli esiti della verifica del mercato predisposta dal soggetto competente; al punto 10 della richiamata Misura è previsto che l'Autorità si esprima "circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione […]";

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito anche Ministero), con nota acquisita al prot. ART n. 11654/2020 del 10 agosto 2020, ha notificato all'Autorità i termini previsti di avvio (25 agosto 2020) e conclusione (24 settembre 2020) della verifica del mercato, ai sensi del punto 4, Misura 2 della delibera in parola, trasmettendo la documentazione da rendere disponibile agli operatori del settore;

- il Ministero, con nota del 29 dicembre 2020 (prot. ART n. 20415/2020), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 9, Misura 2 della delibera in parola (di seguito: Relazione esiti);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

La scelta di aprire al mercato i collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo, con il conseguente venir meno delle condizioni per mantenere un regime di compensazioni, appare supportata da evidenze oggettive, analogamente alla volontà di procedere alla richiesta di manifestazioni di interesse per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente a tutti gli operatori in relazione al collegamento Civitavecchia-Olbia. La prospettiva di un maggiore livello di liberalizzazione del mercato del settore che ne deriva appare altresì suscettibile di produrre significativi risparmi nell'impiego di risorse pubbliche destinate a garantire la continuità territoriale con le isole maggiori e le Tremiti.

Con riferimento ai collegamenti che il Ministero intende affidare tramite gara, fondate appaiono le valutazioni concernenti la mancanza di garanzie in merito alla possibilità che il libero mercato possa soddisfare le esigenze della domanda in assenza di intervento pubblico; tuttavia, si rileva la mancanza, evidenziata anche dal Ministero nella Relazione esiti, di dati qualitativi inerenti alla domanda di passeggeri e merci (riguardanti in particolare i mercati di origine/destinazione delle merci o le motivazioni e caratteristiche socio-economiche dell'utenza) che consentano di valutare il permanere di esigenze di servizio pubblico tali da giustificare, nel rispetto dei principi di necessità e proporzionalità sanciti dal quadro normativo eurounitario di settore, il mantenimento del collegamento Cagliari-Palermo e lo scalo al porto di Arbatax nell'ambito della tratta Civitavecchia-Cagliari.

In tal senso appare almeno necessario che, laddove non ostino altre considerazioni, gli affidamenti siano di durata limitata ovvero che siano previsti, già in sede di documentazione di gara, meccanismi di revisione dei contratti di servizio prestabiliti, volti a tener conto di mutate condizioni di domanda e di offerta da verificare periodicamente.

In generale si rileva la necessità di monitorare l'evoluzione delle esigenze di servizio pubblico nello scenario *post*-pandemico, anche attraverso indagini trasportistiche volte a rilevare altresì le preferenze degli utenti e la loro "disponibilità a pagare" ai fini di eventuali revisioni dei livelli tariffari da fissare nei contratti di servizio e nell'ambito dei regimi di imposizione di OSP orizzontali e di meccanismi di integrazione con altre modalità di trasporto, laddove possibili.

Ferme restando le future determinazioni del Ministero relative ai lotti di gara, che tengano conto delle disposizioni di cui alla Misura 2 della delibera 22/2019, si richiama la necessità di valutare eventuali economie realizzabili dalla definizione di lotti comprendenti più tratte, derivanti ad esempio dalla condivisione della nave di riserva, come condizione di efficienza dei lotti di gara.

Preme altresì evidenziare, nell'ottica di garantire la massima partecipazione del mercato alle procedure di affidamento, l'opportunità di non precludere agli operatori la possibilità di partecipare a più lotti contemporaneamente.

Infine, si evidenzia che per l'espletamento della procedura concorsuale per l'affidamento di contratti di servizio, il Ministero è tenuto all'applicazione della già menzionata delibera, con particolare riferimento ai Titoli II e III.

******

Alla luce delle considerazioni sopra esposte è reso il parere che attesta la conformità della procedura seguita per la verifica di mercato ai sensi delle misure contenute nella delibera 22/2019.

Il presente parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.4 Il servizio taxi

3.1.2.4.1 Parere n. 5 del 25 marzo 2021 – Reso al Comune di Parma sul rilascio di licenze per il servizio di taxi

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 25 marzo 2021 premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Parma (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 11871 del 21/1/2021 (prot. ART n. 858/2021 del 22/1/2021), richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento al "Bando di concorso pubblico per esami e titoli per l'assegnazione a titolo oneroso di n. 12 licenze per l'esercizio del servizio taxi" emanato dal Comune, già pubblicato, ed avente come scadenza il prossimo 30/6/2021, come da delibera di Giunta comunale n. 10 del 22/1/2020, e successive determine dirigenziali;

- tale richiesta formale di parere era stata preceduta da una fase di interlocuzione durante la quale il Comune aveva fornito documentazione relativa al processo di ampliamento dell'organico del servizio taxi, con le seguenti note: prot. ART n. 18025/2020 del 15/11/2020, prot. ART n. 19989/2020 del 17/12/2020;

- successivamente alla richiesta formale di parere, si è completata la fase di interlocuzione, nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con la nota prot. ART n. 2686/2021 del 2/3/2021, in risposta alla nota dell'Autorità prot. ART n. 2190/2021 del 17/2/2021. Nel corso di tale fase sono stati forniti informazioni, dati e/o documenti in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:

- possibilità di libera acquisizione corse da parte dei tassisti, anche tramite applicazioni web aperte che utilizzano piattaforme tecnologiche per l'interconnessione diretta tra passeggeri e titolari di licenza;
- numero di licenze taxi del contingente attuale dedicate al servizio per disabili gravi con obbligo di incarrozzamento;
- strumenti individuati e concretamente adottati per il monitoraggio del servizio e della qualità dello stesso;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a egioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento del servizio, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa 2 pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste "Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana […]".

Successivamente, il legislatore è nuovamente intervenuto sul settore del servizio taxi. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011 cit.);

- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:

  - l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
  - una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
  - una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;
  - il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio "con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)" sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

L' Autorità, con 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" del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi 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 recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di "(…) dare attuazione [da parte deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e 3 consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi". Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di

gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul proprio sito web istituzionale, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività via web e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: i) promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; ii) promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; iii) vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermediate da altre imprese.

Infine, sulla materia, è, di recente, nuovamente intervenuto il legislatore: l'art. 49, comma 5*bis*, del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 12076/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) ha modificato, infatti, l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, il quale nella sua nuova formulazione dispone che "la licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in *leasing* o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata".

II. Valutazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti, esprime le proprie valutazioni sugli atti citati in premessa, in relazione a:

1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1 del d.l. 201/2011);

2. organizzazione del servizio taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2 del d.l. 201/2011);

3. struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011);

4. miglioramento della qualità di offerta del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011).

Le valutazioni che seguono riguardano pertanto sia il bando, oggetto della richiesta di Parere, sia il Regolamento che ne costituisce presupposto giuridico (rif. Art. 3 del bando: "Con la presentazione dell'istanza, l'interessato accetta le condizioni del presente bando, nonché le norme contenute nel vigente "Regolamento Comunale per autoservizi pubblici non di linea a mezzo autovettura").

1. Contingente/incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del decreto-legge 201/2011

Con riferimento all'adeguamento dell'organico, il Comune, con Deliberazione n. 10/2020 del 22 gennaio 2020, ha recepito le modifiche al "Piano dei fabbisogni taxi e NCC del territorio provinciale" di cui alla Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 36/2019 del 30 settembre 2019, per effetto del quale il fabbisogno delle licenze taxi del Comune di Parma aumenta di 12 unità passando da 78 licenze a 90.

Conseguentemente, il bando di concorso pubblico per esami e titoli, oggetto del presente parere, prevede il rilascio a titolo oneroso di n. 12 licenze per l'esercizio del servizio taxi.

Al fine di stimare l'ordine di grandezza del fabbisogno è possibile confrontare il rapporto tra numero di licenze e numero di abitanti con quello di campioni di comuni con caratteristiche omogenee in relazione alla densità di popolazione, alle presenze e intensità turistica, nonché alla percorrenza chilometrica media annuale dei titolari di licenza taxi. A tal proposito, dall'approfondimento emerge che il citato indicatore per il Comune di Parma comprensivo delle nuove licenze (pari a 4,5 taxi/10.000 abitanti) è un valore adeguato e, pertanto, si esprime parere favorevole alla assegnazione delle dodici nuove licenze taxi.

Tuttavia, occorre evidenziare, per futuri adeguamenti, che il metodo comparativo utilizzato per determinare il contingente delle nuove licenze da rilasciare ha considerato dati di domanda effettiva parziali (ad esempio, presenze alberghiere) e statici (ad esempio, rilevazione annuale dei dati) non tenendo conto adeguatamente della domanda potenziale e prospettica, nella sua articolazione territoriale e temporale, alla luce dell'evoluzione delle nuove forme di mobilità e dell'operatività degli hub anche trasportistici, considerando che questi ultimi hanno in particolare una capacità generativa di flussi di mobilità.

In relazione alle modalità di acquisizione dei dati attualmente disponibili e utili all'adeguamento del servizio taxi, si invita il Comune a considerare, sempre in occasione di futuri adeguamenti, anche quelli raccolti dai gestori dei servizi di radio-taxi, come disciplinato all'art. 28 ("Radio Taxi") del Regolamento comunale, e inerenti al livello di servizio fornito all'utenza, indipendentemente dalla modalità di raccolta degli stessi (sistema telefonico, App, sito web, via messaggio ecc.). Inoltre, si invita il Comune a valutare l'opportunità di richiedere i dati con un grado di dettaglio tale da essere funzionali all'attività monitoraggio del servizio taxi (cfr. *infra*).

Accanto ai più tradizionali strumenti di raccolta di dati utili alla pianificazione e programmazione del servizio, si richiama l'attenzione sull'opportunità di utilizzare anche le piattaforme tecnologiche (c.d. App), sia quelle di connettività di domanda-offerta, che di supporto all'utente per l'individuazione della combinazione di mezzi di trasporto diversi al fine delle proprie decisioni di viaggio. A tal proposito, dalla documentazione istruttoria emerge che gli utenti dispongono attualmente dell'App IT taxi e che è in corso la valutazione da parte del Comune di Parma per l'applicazione dell'App regionale RogER anche a questa tipologia di servizio. Inoltre, tenuto conto delle caratteristiche dei fenomeni di mobilità del Comune di Parma (presenza car sharing, ecc.), la disponibilità di dati di domanda e offerta del servizio taxi granulari e aggiornati favorisce anche l'auspicato miglioramento della metodologia attualmente utilizzata per il dimensionamento del servizio taxi. A tal proposito, si evidenzia che la metodologia a supporto del citato dimensionamento impiega come variabile determinante il numero teorico di licenze, e non invece il fabbisogno in termini di "veicoli-ora" per le diverse fasce orarie che costituisce un parametro meglio in grado di tenere conto dell'articolazione temporale e spaziale della domanda (come peraltro consolidato nell'attività consultiva dell'Autorità e in letteratura scientifica).

Con la quota di introiti derivanti dall'assegnazione delle licenze a titolo oneroso oggetto di valutazione, il Comune di Parma è intenzionato ad implementare un sistema di monitoraggio geolocalizzato delle vetture adibite al servizio taxi, finalizzato a raccogliere dati relativi alla sicurezza dei mezzi, del tassista e dei passeggeri, all'utilizzo del servizio taxi (in termini di tempi di risposta all'utenza, rispetto dei turni e scelta del tassista del percorso più breve ed economicamente più conveniente per l'utente) e alla qualità erogata e percepita del servizio. L'Autorità valuta positivamente tale destinazione di quota parte dei proventi.

Al riguardo, si ritiene opportuno, in occasione della prossima modifica del Regolamento finalizzata all'introduzione del citato sistema di monitoraggio, che il Comune preveda l'acquisizione di dati tramite sistemi di connettività tra domanda e offerta (già presenti e/o di futura costituzione), oltre che tenere conto di qualsiasi segnalazione dell'utenza con riguardo non solo all'offerta, alla sicurezza e alla qualità del servizio erogato e percepito, bensì anche ai fabbisogni attuali e potenziali di mobilità, quale elemento di riferimento essenziale per futuri adeguamenti del servizio taxi. A titolo esemplificativo, la raccolta dei dati deve essere funzionale all'acquisizione almeno dei seguenti indicatori: numero di corse effettuate (così suddivise: complessivo e in modalità sharing), percorrenze chilometriche, durata media delle corse, classificazione delle destinazioni O-D, tempi medi di attesa per il servizio, numero di chiamate/richieste ricevute dagli utenti (così suddivise: complessivo e rimaste senza riscontro o insoddisfatte), numero dei veicoli-ora per le diverse fasce orarie e periodi dell'anno, numero di passeggeri trasportati con e senza bagaglio al seguito per il servizio ordinario e servizio sharing e caratteristiche socio-anagrafiche degli utenti se registrate (in forma anonimizzata).

Per rendere ancor più accessibile la città a turisti e visitatori, data anche la richiamata vocazione turistica, si invita il Comune a valutare l'opportunità di addivenire ad accordi anche con altri Comuni sedi di stazioni ferroviarie rilevanti (hub), per la definizione di un'area sovracomunale. L'auspicato coordinamento con i Comuni limitrofi sedi di porti, aeroporti e stazioni ferroviarie, oltre che sul tema dell'offerta complessiva del trasporto non di linea, in termini di numerosità di licenze taxi ed autorizzazioni NCC, potrebbe estendersi anche al tema delle tariffe predeterminate.

Riguardo all'articolazione del contingente, il Comune ha evidenziato che al momento è in servizio "un solo mezzo dedicato al servizio per disabili gravi con obbligo di incarrozzamento e, proprio per tale motivo, nel bando recentemente emesso, in accordo con le associazioni di categoria dei disabili, si è ritenuto di "condizionare", grazie anche ad un costo più contenuto della licenza, che va a compensare il maggior costo derivante dalla particolarità dell'allestimento, l'emanazione di almeno 2 licenze, delle 12 previste".

Nell'accogliere con favore il criterio individuato nel bando volto a favorire l'incremento del contingente delle vetture destinate a servire i disabili gravi con necessità di incarrozzamento (Rif. punto 1: "caratteristiche delle licenze") si chiede di tenere aggiornata al riguardo questa Autorità, anche in considerazione delle funzioni di monitoraggio di quest'ultima sull'adeguatezza del servizio.

Si ritiene inoltre opportuno, anche in linea con gli indirizzi forniti dal Consiglio regionale della Regione Emilia-Romagna con le "Direttive per l'esercizio delle funzioni e criteri per la redazione dei regolamenti di esercizio dei servizi di taxi e di noleggio di autovettura con conducente" approvate con delibera n. 2009 del 31/5/1994, che prevedono all'art. 22 che i comuni disciplinino, nei propri regolamenti, condizioni, vincoli e incentivi per l'effettuazione dei servizi di trasporto destinati a servire i disabili gravi con necessità di incarrozzamento, di prevedere, mediante un'apposita disposizione regolamentare, un contingente di almeno 4 veicoli attrezzati per il trasporto di questa tipologia di utenza.

Con riferimento ai requisiti di ammissione si evidenzia che il Regolamento (art. 12), prevede tra i requisiti per il rilascio delle licenze la proprietà o comunque la piena disponibilità (anche in leasing) del mezzo per il quale sarà rilasciata la licenza.

A questo proposito, come già evidenziato, si rappresenta che l'art. 49, comma 5*bis*, del d.l. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 120 del 2020, ha modificato l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, stabilendo che la licenza per l'esercizio del servizio di taxi possa essere rilasciata anche a soggetti che abbiano la disponibilità del veicolo ad uso noleggio a lungo termine.

La disposizione, nella nuova formulazione indicata, consente agli operatori di evitare l'immobilizzazione di capitale per la propria attività e accedere a tutti i servizi inclusi nel noleggio (ad es. manutenzione), favorendo il rinnovo e la maggiore innovazione/impronta ecologica del parco auto circolante di tassisti e NCC 6 considerando che allo stato prevalgono autovetture, principalmente taxi con elevata anzianità (il 16% ha oltre dieci anni di anzianità)[152].

Anche considerato il favorevole impatto della nuova disciplina in termini ambientali ed economici, si osserva che il vigente Regolamento comunale non è stato ancora aggiornato alla novella legislativa. Resta fermo che, nelle more dell'adeguamento

[152] Fonte: elaborazione ART su Banca Dati Monitoraggio Taxi 2019 (dati 2018) su un campione di comuni italiani. ART, 2020, Settimo Rapporto Annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, 24 luglio 2020, disponibile al seguente link: https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/ART-Settimo-Rapporto-Annuale-2020.pdf.

regolamentare, il requisito di ammissione al concorso debba intendersi assolto anche in caso di disponibilità del veicolo ad uso noleggio a lungo termine.

2. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del decreto-legge 201/2011

In relazione alle modalità di acquisizione delle chiamate, ed in continuità con quanto già espresso nel paragrafo precedente, si evidenzia l'importanza sempre crescente delle app e delle piattaforme tecnologiche collegate per un servizio efficiente ed efficace.

Oltre ai metodi classici di acquisizione corsa descritti negli articoli 27-28-29 del Regolamento (presso i posteggi di stazionamento, tramite radiotaxi o numero unico), come anticipato nel paragrafo precedente il Comune di Parma ha evidenziato l'utilizzo per il servizio dell'applicazione "it taxi", e la valutazione in corso sull'App regionale RogER.

A tal riguardo, si osserva che tali modalità di connessione devono essere caratterizzate dall'assenza di vincoli e non devono condizionare la libera scelta del titolare di licenza. Quest'ultimo, infatti, deve essere lasciato libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalla Regione o, eventualmente, da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi. Pertanto, è opportuno che il Comune, in occasione della prossima modifica del Regolamento, renda espliciti per i titolari di licenza taxi la possibilità di acquisizione delle corse anche mediante le app (non esclusivamente di proprietà delle associazioni o consorzi radio-taxi) che consentono la connessione tra gli utenti e i tassisti nonché il divieto di introdurre clausole che possano limitare la scelta dei tassisti nell'utilizzare i diversi canali di acquisizione delle corse, nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi.

A tal proposito, si richiamano i numerosi pareri già rilasciati dall'Autorità nonché le recenti sentenze del Consiglio di stato n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020 del 4 giugno 2020[153].

Sul tema dell'acquisizione della corsa con sistemi innovativi, in continuità con quanto anticipato nel paragrafo precedente, si evidenzia altresì come l'utilizzo delle citate tecnologie permetta di raccogliere grandi quantità di dati, la cui elaborazione è alla base di una sistematica attività di monitoraggio che, se opportunamente condotta, permette di programmare, gestire e valutare l'erogazione del servizio, in un'ottica di maggiore efficienza ed efficacia.

Si auspica pertanto che venga avviata la realizzazione di un sistema di monitoraggio a supporto delle attività di programmazione e vigilanza e di un canale telefonico e digitale (posta elettronica e app), per l'acquisizione dei reclami degli utenti e per la valorizzazione della *customer satisfaction*.

In tale senso appare condivisibile la già citata intenzione del Comune di utilizzare parte del "20% dei proventi derivanti dalla concessione a titolo oneroso delle 12 licenze, […] per l'implementazione di un sistema di geolocalizzazione delle vetture, che possa fornire informazioni non solo legate alla sicurezza dei mezzi e del personale operativo, ma anche in termini di utilizzo del servizio taxi, di tempistiche di risposta […], nonché un sistema di *customer satisfaction* per valutare il grado di soddisfazione dell'utenza rispetto al servizio".

3. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011

L'art. 35, comma 2 del Regolamento prevede che le "tariffe predeterminate per i servizi innovativi di cui all'art. 22, comma 3 del presente Regolamento, sono individuate con apposito atto dalla Giunta Comunale. Sono previste solo per i servizi innovativi".

Si invita pertanto il Comune, in occasione del prossimo aggiornamento del Regolamento, a prevedere la possibilità di istituire tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, non solo per i "servizi innovativi".

Con riguardo alla periodicità dell'adeguamento delle tariffe, si invita il Comune a prevedere la frequenza dell'aggiornamento nonché applicazione dello stesso. Lo stesso art. 35, al comma 5 stabilisce che "le tariffe e le condizioni di trasporto deliberate dall'autorità comunale debbono essere esposte all'interno dell'autovettura". Al riguardo si invita il Comune ad assicurare una corretta, trasparente e adeguata pubblicizzazione delle tariffe, prevedendo la presenza del "tariffario", inclusivo di tutte le componenti del sistema tariffario vigente e delle principali condizioni di trasporto, tradotto almeno in lingua inglese, non solo sulle autovetture taxi, ma anche, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sul sito web istituzionale del Comune, negli hub trasportistici e nei punti di maggior frequentazione turistica.

4. Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del decreto-legge 201/2011

Come anticipato nei precedenti paragrafi, il Comune prevede di utilizzare parte del 20% dei proventi derivanti dalla concessione a titolo oneroso delle 12 licenze per l'efficientamento del servizio e per il miglioramento della qualità dello stesso.

In particolare, per migliorare la qualità dell'offerta, il Comune è intenzionato ad "implementare un sistema di *customer satisfaction* per valutare il grado di soddisfazione dell'utenza rispetto al servizio e proporre l'adozione di una carta dei servizi, anche come azione di qualità nei confronti dei turisti che arriveranno […] in occasione di Parma capitale italiana della cultura 20+21".

Si auspica pertanto l'avvio delle procedure per la definizione e adozione della Carta della qualità del servizio taxi, da condividere anche con le organizzazioni di categoria del settore e con le associazioni di consumatori, contenente *standard* di qualità verificabili relativi al servizio erogato, riguardanti sia veicoli che conducenti, rendendola uno strumento dinamico finalizzato al miglioramento

[153] Si vedano inoltre i provvedimenti del 27 giugno 2018 con i quali l'AGCM ha accertato che le clausole di esclusiva contenute negli atti che disciplinano i rapporti tra i principali operatori di radiotaxi attivi a Roma e a Milano e i tassisti aderenti, nella misura in cui vincolano ciascun tassista a destinare tutta la propria capacità operativa, in termini di corse per turno, ad un singolo radiotaxi, costituiscono reti di intese verticali restrittive della concorrenza in violazione dell'articolo 101 del TFUE.

delle relazioni con gli utenti, e non solo nei rapporti tra comune e tassisti appartenenti ai radio-taxi; la Carta dovrebbe introdurre opportuni *standard* di qualità misurabili (riferiti, come richiamato, a conducenti e veicoli) e definire principi, criteri e modalità di erogazione del servizio stesso.

******

In conclusione, l'Autorità esprime parere favorevole sul bando riferito alla assegnazione di dodici nuove licenze taxi, con l'invito a rivedere l'attuale Regolamento secondo le valutazioni espresse per migliorare ulteriormente l'efficacia e la qualità del servizio.

Il presente parere è trasmesso al Comune di Parma e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.4.2 Parere n 10 del 17 dicembre 2020 – Reso al Comune di Ravenna sull'ampliamento dell'organico del servizio taxi e sullo schema di regolamento comunale per l'esercizio del servizio di taxi e NCC di autovetture e natanti.

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 17 dicembre 2020, premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Ravenna (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 0159596 del 22/8/2019 (prot. ART n. 9895/2019 in pari data), richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento all'ampliamento dell'organico, come da schema di delibera della Giunta comunale avente ad oggetto "incremento dell'organico di n.2 licenze di taxi, avvio procedura ex legge 4 agosto 2006, n. 248";

- successivamente a tale richiesta, si è avviata una fase di interlocuzione, nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta e ampliato l'oggetto dell'originaria richiesta anche allo schema di Regolamento comunale per l'esercizio del servizio taxi e N.C.C. di autovetture e natanti (di seguito, anche Regolamento), ed allo schema di bando di concorso pubblico per l'assegnazione delle licenze (di seguito, anche bando), con le seguenti note: prot. ART n. 11806/2019 del 4/10/2019, prot. ART n. 11730/2020 del 12/8/2020, prot. ART n. 13983/2020 del 29/9/2020.

Nel corso di tale fase sono stati forniti informazioni, dati e/o documenti in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:

- organico effettivo, costituito dal numero delle licenze per l'esercizio del servizio taxi (n. 24);
- modalità di stima dell'importo previsto per il rilascio a titolo oneroso delle licenze del servizio Taxi;
- criterio adottato per la ripartizione degli introiti derivanti dal rilascio a titolo oneroso delle n. 2 licenze taxi;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8). In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea.

I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento del servizio, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza. Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso.

In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste "Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana […]".

Successivamente, il legislatore è nuovamente intervenuto sul settore del servizio taxi. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011 cit.);

- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:

• l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;

• una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

• una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

• il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio "con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)" sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

L' Autorità, con 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" del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi 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 recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di "(…) dare attuazione [da parte deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare 3 nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi". Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul proprio sito web istituzionale, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività via web e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: i) promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; ii) promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; iii) vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermediate da altre imprese.

Infine, sulla materia, è, di recente, nuovamente intervenuto il legislatore: l'art. 49, comma 5*bis*, del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 12076/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) ha modificato, infatti, l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, il quale nella sua nuova formulazione dispone che "la licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata".

II. Valutazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti, esprime le proprie valutazioni sugli schemi di atti citati in premessa, in relazione a:

1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1 del d.l. 201/2011);

2. organizzazione del servizio taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2 del d.l. 201/2011);

3. struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011);

4. miglioramento della qualità di offerta del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011).

1. Contingente/incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del decreto-legge 201/2011

Con riferimento all'adeguamento dell'organico proposto dal Comune, è previsto un bando di concorso pubblico per soli titoli per l'assegnazione di n. 2 licenze a titolo oneroso per l'esercizio del servizio pubblico non di linea mediante taxi.

Al riguardo, si rileva che nel bando non risultano essere stati definiti i criteri di valutazione dei titoli con i relativi punteggi e, in generale, che la previsione di un concorso per soli titoli non risulta conforme alle 4 indicazioni più volte espresse dal Consiglio dell'Autorità in sede di rilascio dei propri pareri in materia. Peraltro, anche gli indirizzi forniti dal Consiglio regionale della Regione Emilia Romagna con le "Direttive per l'esercizio delle funzioni e criteri per la redazione dei regolamenti di esercizio dei servizi di taxi e di noleggio di autovettura con conducente" approvate con delibera n. 2009 del 31/5/1994 che all'art. 7 prevedono che "[l]e licenze per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente vengono assegnate in seguito a pubblico concorso per titoli e per esame ai soggetti iscritti al ruolo dei conducenti" (enfasi aggiunta).

La previsione di una prova d'esame consentirebbe infatti una selezione dei candidati non soltanto sulla base dei requisiti morali e tecnico-professionali, ma anche orientata al miglioramento della qualità del servizio, attraverso la previsione di specifiche materie (quali sicurezza stradale, lingua inglese, eventuale seconda lingua straniera, tecniche di primo soccorso, toponomastica locale, nonché normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore), in coerenza con la previsione dell'art. 37 comma 2, lett. m) numero 4 del d.l. 201/2011, che indirizza l'azione dei comuni, tra l'altro, all'ampliamento della formazione professionale dei titolari di licenza. Alla luce di tali elementi, si invita il Comune a valutare l'introduzione di opportune modifiche sia al Regolamento (art. 17) che al bando prevedendo come modalità per l'assegnazione delle nuove licenze la tipologia di concorso per titoli ed esami nonché dettagliando meglio i criteri per la valutazione dei titoli.

Con riferimento ai requisiti di ammissione si evidenzia altresì che sia il Regolamento (art. 11, comma 1, lett. d), sia il bando (art. 3, punto 3.3) prevedono tra i requisiti di ammissione alla procedura la proprietà o comunque la piena disponibilità (anche in leasing) del mezzo per il quale sarà rilasciata la licenza. A questo proposito, come già evidenziato, si rappresenta che l'art. 49, comma 5*bis*, del d.l. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 120 del 2020, ha modificato l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, stabilendo che la licenza per l'esercizio del servizio di taxi possa essere rilasciata anche a soggetti che abbiano la disponibilità del veicolo ad uso noleggio a lungo termine. La disposizione, nella nuova formulazione indicata, consente agli operatori di evitare l'immobilizzazione di capitale per la propria attività e accedere a tutti i servizi inclusi nel noleggio (es. manutenzione), favorendo il rinnovo e la maggiore innovazione/impronta ecologica del parco auto circolante di tassisti e NCC considerando che allo stato prevalgono autovetture, principalmente taxi con elevata anzianità (il 16% ha oltre dieci anni di anzianità[154]). È necessario, pertanto, che il Comune introduca le opportune modifiche sia al Regolamento sia al bando al fine di adeguare le relative disposizioni alla nuova formulazione dell'art. 8, comma 1, legge n. 21/1992.

Relativamente all'adeguamento dell'organico definito dal Comune (due licenze in più), al fine di stimare l'ordine di grandezza del fabbisogno si possono utilizzare dati comparativi relativi al numero di licenze taxi per numero di abitanti. A tale riguardo, la densità di taxi nel Comune di Ravenna comprensiva delle due nuove licenze (pari a 1,6 taxi/10.000 abitanti) è un valore adeguato rispetto a campioni di comuni omogenei in termini di densità di popolazione, presenze e intensità turistica, nonché percorrenza chilometrica media annuale dei titolari di licenza taxi. In considerazione di quanto sopra espresso, si esprime parere favorevole alla assegnazione di due nuove licenze taxi.

Tuttavia, corre l'obbligo di evidenziare, per futuri adeguamenti, che il metodo comparativo considera dati di domanda effettiva parziali (ad esempio, turismo) e statici (ad esempio, rilevazione annuale dei dati) e non tiene conto della domanda potenziale e prospettica, nella sua articolazione territoriale e temporale, alla luce dell'evoluzione delle nuove forme di mobilità e dell'operatività degli hub anche trasportistici, considerando che questi ultimi hanno in particolare una capacità generativa di flussi di mobilità. Non da ultimo, si evidenzia che la definizione del numero di licenze taxi non può essere disgiunta dall'organizzazione dei turni, in quanto una riorganizzazione dei turni più funzionale ai picchi di domanda anche con riferimento ai flussi di turisti stagionali e che faccia uso degli strumenti di flessibilità previsti dalla normativa (ad esempio, turnazioni integrative, sostituti alla guida), può ridimensionare l'esigenza di aumento del contingente taxi. Alla luce di quanto evidenziato, al fine di assicurare il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, si rileva la necessità di estendere il sistema di monitoraggio, in seguito declinato, agli aspetti sopra richiamati.

Al fine di adeguare l'offerta del servizio taxi rispetto alla crescente presenza turistica, in particolare in occasione di specifici eventi o festività concentrati in alcune settimane all'anno, il Comune potrebbe anche procedere all'istituzione, previo specifico concorso, di nuove licenze di tipo temporaneo/stagionale, che risponderebbero in modo più efficiente ad un'articolazione temporale della domanda. In ragione della vocazione turistica del territorio e la conseguente caratteristica di stagionalità dei flussi di domanda di servizi di trasporto, una tale soluzione, da prevedere eventualmente nel Regolamento, permetterebbe di modulare meglio anche future esigenze di nuove licenze taxi di tipo ordinario (non temporanee), considerando, altresì, l'attuale periodo di emergenza pandemica da Covid-19 che potrebbe portare a differenti modalità di fruizione, oltre che di richiesta, del servizio.

Per rendere ancor più accessibile la città a turisti e visitatori, data anche la richiamata vocazione turistica, si invita il Comune a valutare l'opportunità di addivenire ad accordi anche con altri Comuni sedi di aeroporti, porti e stazioni ferroviarie rilevanti (hub), per la definizione di un'area sovracomunale. L'auspicato coordinamento con i Comuni limitrofi sedi di porti, aeroporti e stazioni ferroviarie,

[154] Fonte: elaborazione ART su Banca Dati Monitoraggio Taxi 2019 (dati 2018) su un campione di comuni italiani. ART, 2020, Settimo Rapporto Annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, 24 luglio 2020, disponibile al seguente link: https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/ART-Settimo-Rapporto-Annuale-2020.pdf.

oltre che sul tema dell'offerta complessiva del trasporto non di linea, in termini di numerosità di licenze taxi ed autorizzazioni NCC, potrebbe estendersi anche al tema delle tariffe predeterminate attualmente assenti per le quali si rimanda alla sezione successiva.

Riguardo all'articolazione del contingente, anche in considerazione dell'art. 22 delle direttive regionali citate, nelle quali si prevede che i comuni disciplinino, nei propri regolamenti, condizioni, vincoli e incentivi per l'effettuazione dei servizi di trasporto destinati a servire i disabili gravi con necessità di incarrozzamento, si prescrive di prevedere almeno un veicolo attrezzato per il trasporto di questa tipologia di utenza, apportando le necessarie modifiche agli atti.

Con riferimento alla onerosità delle licenze prevista dall'art. 2 del bando (valore indicato in € 110.000), il Comune ha preso a riferimento una perizia di stima del patrimonio di un'azienda che eroga servizio pubblico di piazza, che adotta un metodo misto, patrimoniale ed economico per la valorizzazione. In considerazione della situazione attuale e in prospettiva del mercato del servizio taxi, le cui esigenze di mobilità potrebbero risentire di significative variazioni a causa degli effetti dell'emergenza pandemica da Codiv-19, si ritiene opportuna una maggiore prudenza nell'indicazione del valore delle licenze da bandire, in quanto la redditività stimata potrebbe risentire di significative variazioni nella domanda, anche in relazione all'evoluzione dell'offerta di modalità alternative ai taxi.

2. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del decreto-legge 201/2011

In relazione alle modalità di acquisizione delle chiamate si osserva che il Regolamento menziona all'art. 33 esclusivamente il "servizio centralizzato di radio-telefono mediante apparecchiature ricetrasmittenti installate a bordo dei mezzi", senza fare alcun cenno a sistemi alternativi quali quelli offerti dalle piattaforme tecnologiche che consentono la connessione tra gli utenti e i tassisti. A tal riguardo, si osserva che tali modalità di connessione devono essere caratterizzate dall'assenza di vincoli e non devono condizionare la libera scelta 6 del titolare di licenza[155]. Quest'ultimo, infatti, deve essere lasciato libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalla Regione o, eventualmente, da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi.

Pertanto, si prescrive al Comune di modificare il Regolamento in tal senso, prevedendo per i titolari di licenza taxi la possibilità di acquisizione delle corse anche mediante le app (non esclusivamente di proprietà delle associazioni o consorzi radio-taxi) che consentono la connessione tra gli utenti e i tassisti e il divieto di introdurre clausole che possano limitare la scelta dei tassisti nell'utilizzare i diversi canali di acquisizione delle corse, nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi.

Sul tema dell'acquisizione della corsa con sistemi innovativi, si evidenzia altresì come l'utilizzo delle citate tecnologie permetta di raccogliere grandi quantità di dati, la cui elaborazione è alla base di una sistematica attività di monitoraggio che, se opportunamente condotta, permette di programmare, gestire e valutare l'erogazione del servizio, in un'ottica di maggiore efficienza ed efficacia. A tal proposito, si rileva l'assenza nel Regolamento di riferimenti ad un sistema di controllo, opportunamente pianificato, che consenta la verifica del rispetto delle disposizioni regolamentari, dei turni di servizio e degli obblighi gravanti sui titolari di licenza e di un sistema di monitoraggio che consenta di verificare l'adeguatezza in termini quantitativi e qualitativi del servizio. Si auspica pertanto che venga avviata la realizzazione di un sistema di monitoraggio a supporto delle attività di programmazione e vigilanza (da disciplinare nel Regolamento) e di un canale telefonico e digitale (posta elettronica e app), per l'acquisizione dei reclami degli utenti e per la valorizzazione della *customer satisfaction*. Tale canale dovrebbe essere opportunamente pubblicizzato nell'ambito del "tariffario" e anche a bordo dei veicoli adibiti al servizio taxi.

Riguardo all'attività di monitoraggio, in particolare, si ritiene opportuno l'avvio della realizzazione di un sistema di acquisizione di dati e informazioni sia da fonti direttamente gestite dal Comune sia dai titolari di licenza e da qualsiasi altra fonte a questi collegata che li detenga, prevedendone, tra le disposizioni regolamentari, le tempistiche e le modalità di acquisizione. A titolo esemplificativo, i dati da raccogliere mediante sistemi di connettività, potrebbero riguardare i seguenti indicatori riguardanti sia l'offerta sia la domanda di servizio taxi: numero di corse effettuate (così suddivise: complessivo e verso selezionate destinazioni), percorrenze chilometriche, durata media delle corse, classificazione delle destinazioni O-D, tempi medi di attesa per il servizio, numero di chiamate/richieste ricevute dagli utenti (così suddivise: complessivo e rimaste senza riscontro o insoddisfatte), numero dei veicoli-ora per le diverse fasce orarie e periodi dell'anno, numero di passeggeri trasportati con e senza bagaglio al seguito per il servizio ordinario e caratteristiche socio-anagrafiche degli utenti, se registrate (in forma anonimizzata). Detti dati e indicatori costituiscono peraltro elementi di riferimento essenziali anche per futuri adeguamenti del servizio taxi con riguardo alle licenze, tariffe e qualità del servizio.

In tema di organizzazione, digitalizzazione e flessibilità del servizio, si invita il Comune ad avviare l'utilizzo di taxi ad uso collettivo (taxi sharing), inserendo nel Regolamento un'apposita disposizione, incentivandone l'utilizzo e pubblicizzandone i percorsi (anche sotto forma di sperimentazione), per venire incontro alle esigenze degli utenti che richiedono spostamenti agevolati a costi sostenibili verso la medesima destinazione o verso destinazioni diverse collocate lungo la stessa direttrice. Il sopra richiamato sistema di monitoraggio e relativi indicatori potrebbe essere esteso anche al servizio di taxi sharing, qualora implementato. Infine, si evidenzia che ai sensi della legge 21 del 1992 è possibile per i titolari di licenza l'utilizzo di sostituiti alla guida, anche in caso di turnazioni integrative; è pertanto necessario che il Comune aggiorni la formulazione dell'art. 6 del Regolamento.

3. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011

In relazione alla tematica tariffaria, si invita il Comune ad integrare il Regolamento, al fine di:

[155] Su tale tema si segnalano, oltre ai precedenti pareri dell'Autorità, le recenti sentenze del Consiglio di stato n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020 del 4 giugno 2020.

- assicurare una corretta, trasparente e adeguata pubblicizzazione delle tariffe, prevedendo la presenza del "tariffario", inclusivo di tutte le componenti del sistema tariffario vigente e delle principali condizioni di trasporto, tradotto almeno in lingua inglese, non solo sulle autovetture taxi, ma anche, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sul sito web istituzionale del Comune, negli hub trasportistici e nei punti di maggior frequentazione turistica;
- prevedere tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti;
- includere la frequenza di aggiornamento delle tariffe;
- prevedere la possibilità di applicare sconti agli utenti disabili e alle persone con mobilità ridotta (PMR) e la gratuità del trasporto di carrozzine per bambini e per disabili;
- prevedere la possibilità per le associazioni dei tassisti di stipulare accordi con soggetti terzi pubblici e privati per proporre sconti e/o forme di abbonamento.

4. Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del decreto-legge 201/2011

Relativamente alle caratteristiche dei mezzi da adibire al servizio, l'art. 23 del Regolamento prevede requisiti generali e l'art. 24 quelli specifici del servizio taxi. A tal proposito, si ritiene opportuno, coerentemente con la necessità di procedere all'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio (come disposto dall'art. 37, comma 2, lett. m), numero 4 del d.l. 201/2011), prevedere nel bando, a titolo esemplificativo, criteri premianti per la disponibilità di veicoli che appartengano a categorie a basso impatto ambientale, dotati di terminali di pagamento POS. Si invita poi il Comune a promuovere, con ogni possibile iniziativa, l'utilizzo di dispositivi mobili di chiamata, prenotazione e pagamento, con la possibilità di valutare il servizio reso da parte del passeggero.

Infine, sempre in riferimento al miglioramento qualitativo del servizio, si auspica l'avvio delle procedure per la definizione e adozione della Carta della qualità del servizio taxi, da condividere anche con le organizzazioni di categoria del settore, contenente standard di qualità verificabili relativi al servizio erogato, riguardanti sia veicoli che conducenti e di renderla uno strumento dinamico finalizzato al miglioramento delle relazioni con gli utenti, e non solo nei rapporti tra comune e tassisti appartenenti ai radio-taxi; la Carta dovrebbe introdurre opportuni standard di qualità misurabili (riferiti, come richiamato, a conducenti e veicoli) e definire principi, criteri e modalità di erogazione del servizio stesso.

******

In conclusione, l'Autorità esprime parere favorevole sullo schema di regolamento e sullo schema di bando sottoposti all'esame, condizionato all'adempimento delle prescrizioni ivi contenute con l'invito a dare seguito alle valutazioni espresse per migliorare ulteriormente l'efficacia e la qualità del servizio.

Il presente parere è trasmesso al Comune di Ravenna e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.4.3 arere n. 9 del 19 novembre 2020 – Reso al Comune di Lucca sul regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di trasporto non di linea

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 19 novembre 2020, premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Lucca (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 74787 dell'1/7/2020 (prot. ART n. 9535/2020 in pari data) re-inoltrata in data 13/7/2020 (prot. ART n. 10171/2020 in pari data), richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento allo schema di regolamento comunale per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea, che aggiorna la disciplina anche a seguito del precedente Parere ART n. 7/2018 del 27/9/2018 reso dall'Autorità;

- successivamente a tale richiesta, si è avviata una fase di interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta includendo anche lo schema di delibera di approvazione del regolamento, con le seguenti note: prot. ART n. 11125/2020 del 29/7/2020, e prot. n. 127256 del 6/10/2020 (prot. ART n. 14548/2020 del 6/10/2020). Nel corso di tale fase interlocutoria, sono stati forniti specifici chiarimenti, in particolare, relativamente ai seguenti aspetti:

- approfondimenti sulla tipologia di applicazione web e sul funzionamento del numero unico;
- modalità di effettuazione delle attività di monitoraggio del servizio;
- motivazioni riguardanti l'eliminazione dell'articolo dedicato ai requisiti per la partecipazione al bando, con particolare riferimento all'iscrizione al ruolo dei conducenti; esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici e regolatori

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8). In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea.

I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento del servizio, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza. Con il decreto-legge 4 luglio

2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso.

In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste "Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi 2 necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana […]". Successivamente, il legislatore è nuovamente intervenuto sul settore del servizio taxi. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui: - il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011 cit.);

- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:

- l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;

- una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme; - una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

- il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio "con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)" sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

L'Autorità, con 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" del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi 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 recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità.

In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di "(…) dare attuazione [da parte deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi".

Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini 3 ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività via web e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di:

i) promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili;
ii) promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; iii) vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermediate da altre imprese. Infine, sulla materia, è, di recente, nuovamente intervenuto il legislatore: l'art. 49, comma 5 bis, del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con

modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 12076/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) ha modificato, infatti, l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, il quale nella sua nuova formulazione dispone che "la licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata".

II. Valutazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie valutazioni finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio sullo schema di regolamento ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. L'Autorità esprime di seguito le proprie valutazioni suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 e segnatamente su:

a. contingente/incremento del numero delle licenze taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1 del d.l. 201/2011);

b. organizzazione del servizio taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2 del d.l. 201/2011);

c. struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011);

d. miglioramento della qualità di offerta del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011).

1. Contingente/incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del decreto-legge 201/2011

Con riferimento ai contenuti relativi al contingente, il Regolamento (Tabella A) conferma il numero di licenze potenziali attualmente previsto pari a 40 unità di cui n. 2 per il trasporto disabili con necessità di incarrozzamento, ottemperando alla previsione della dotazione minima del 5% di taxi destinati al trasporto di utenti incarrozzati, di cui all'art. 7, comma 5 lett. a) della l.r. Toscana n. 47/1991. Non risulta che vi siano procedure di prossima attivazione per la modifica di tale contingente.

L'art. 10 "La licenza e l'autorizzazione" prevede che con cadenza quinquennale venga verificato l'andamento dei servizi e proposta una eventuale integrazione del numero delle licenze. Relativamente a questo aspetto, oltre a fare riferimento ai criteri previsti all'art. 4 della delibera del Consiglio regionale Toscana n. 131 dell'1/3/1995 (avente ad oggetto l'approvazione dei criteri a cui i Comuni debbono attenersi nella redazione dei regolamenti sull'esercizio dei servizi pubblici non di linea), ai fini della determinazione del numero di veicoli da adibire al servizio taxi e di NCC e a tenere conto delle variabili socio-economico-territoriali correttamente indicate dalla delibera regionale citata, si evidenzia l'opportunità che in futuro il numero complessivo di licenze venga stimato in funzione del numero di veicoli per fascia oraria necessari a soddisfare la domanda di spostamento, articolata in termini temporali e territoriali, considerando il sistema dei trasporti dell'area e i suoi assetti futuri anche con riguardo alle forme di mobilità innovativa. Inoltre, osservando che la domanda di servizi di trasporto non di linea, nelle località a spiccata vocazione turistica come Lucca, è fortemente caratterizzata da stagionalità, si invita a prevedere licenze temporanee, maggiormente rispondenti ad un'articolazione temporale della domanda (picchi di domanda).

Si rileva, inoltre, l'utilità di rendere operativo un sistema di monitoraggio finalizzato alla rilevazione automatica dei dati di presenza in servizio delle vetture taxi, delle chiamate perse e dei tempi di attesa per gli utenti per un campione di corse rappresentative rispetto a diverse relazioni origine-destinazione nell'area e a diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno. Ciò consentirebbe di valutare in maniera oggettiva l'adeguatezza dell'offerta esistente.

In linea con quanto indicato all'art. 3 della sopra citata delibera n. 131/1995, al fine di assicurare una gestione uniforme e coordinata dei servizi non di linea e per rendere ancor più accessibile la città a turisti e visitatori, vista la sua spiccata vocazione turistica, si invita a considerare la possibilità di promuovere iniziative finalizzate alla creazione di un'area di bacino comprensoriale tra comuni, anche sedi di aeroporti, porti e stazioni ferroviarie (hub trasportistici); la gestione unificata dei servizi tra comuni limitrofi comprenderebbe un'offerta complessiva del trasporto non di linea, anche in termini di numerosità di licenze taxi ed autorizzazioni NCC e di nuove tariffe comprensoriali.

2. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del decreto-legge 201/2011

Secondo l'art. 32 dello schema di Regolamento, il servizio viene regolato da orari di turnazione, mediante l'approvazione del "piano generale del servizio taxi", che stabilisce il numero di veicoli necessari a garantire il servizio nelle fasce orarie e nelle diverse aree di stazionamento. L'art. 24 amplia opportunamente le modalità di acquisizione della corsa: oltre alle modalità classiche (presso gli stalli, su strada, tramite radiotaxi), sono previsti anche i sistemi innovativi e competitivi per l'interconnessione fra utenti e titolari di licenza. Sono inoltre vietate clausole di esclusiva eventualmente contenute negli atti che disciplinano i rapporti fra tassisti e radiotaxi, "nella misura in cui tali atti dovessero vincolare il tassista a destinare la propria capacità operativa, in termini di corse per turno, ad ogni singolo radiotaxi". Si condivide pertanto la previsione per la quale il tassista è libero di utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse minimizzando i tempi di attesa, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune o, eventualmente, dagli organismi associativi dei tassisti che erogano il servizio di radio-taxi.

Per quanto riguarda il monitoraggio del servizio, già citato nel precedente paragrafo relativamente al tema della validazione ed aggiornamento del contingente, si osserva come esso sia indispensabile anche per la sua programmazione a breve-medio termine (organizzazione turni). Si evidenzia altresì come l'utilizzo delle tecnologie innovative permetta di raccogliere grandi quantità di dati, la cui elaborazione è alla base di una sistematica attività di monitoraggio che, se opportunamente condotta, permette di

programmare, gestire e valutare l'erogazione del servizio, in un'ottica di maggiore efficienza ed efficacia; si auspica pertanto che sia implementato gradualmente tale sistema acquisendo i dati e le informazioni sia da fonti direttamente gestite dal Comune, sia dai titolari di licenza e da qualsiasi altra fonte a questi collegata che li detenga, prevedendone le tempistiche e relative modalità di acquisizione.

3. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011

Il sistema tariffario, disciplinato all'art. 29 dello schema di Regolamento, prevede che la Giunta comunale "sentito il parere obbligatorio e vincolante della Commissione di cui all'art. 9" delibera ogni due anni le tariffe del servizio. Al riguardo si osserva che la previsione di un parere "vincolante" sposta la potestà decisoria in materia di tariffe in capo ad una Commissione, cui la legge quadro n. 21/1994, art. 4, comma 4, attribuisce natura meramente consultiva, nella cui composizione risulta peraltro prevalente la componente della categoria dei tassisti rispetto a quella comunale, pur prevedendo la presenza di un rappresentante delle associazioni dei consumatori e un rappresentante delle associazioni che tutelano i diritti dei disabili. Pertanto, si prescrive al Comune di eliminare la vincolatività del parere.

La disposizione regolamentare prevede la commisurazione delle tariffe all'andamento dei costi sostenuti per l'erogazione del servizio, risultanti a livello locale. Ai fini dell'aggiornamento delle nuove tariffe, sarà opportuno considerare tra le variabili anche la variazione del costo della vita e la qualità del servizio erogato.

Il comma 2 dell'art. 29, dispone che con Delibera della G.C. vengono individuate le zone urbane in cui applicare la tariffa a base multipla, i percorsi urbani prestabiliti nei quali applicare le tariffe predeterminate e le zone extraurbane in cui applicare la tariffa a base chilometrica. Considerando positivamente l'introduzione delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, nel rispetto di quanto previsto all'art. 13 comma 2 della legge n. 21/1992, si invita a riconsiderare la formulazione di tale disposizione in quanto le zone urbane e quelle extra-urbane essendo già delimitate dai confini territoriali non richiedono ulteriori specifiche.

L'art. 29 prevede l'istituzione del tariffario, che dovrà essere esposto in modo ben visibile a bordo ai sensi del comma 1, lett. g) dell'art. 25, definito quale "documento sintetico inclusivo di tutte le componenti del sistema tariffario vigente e delle principali condizioni di trasporto"; il tariffario è tradotto in diverse lingue, pubblicizzato sul sito web istituzionale del Comune ed affisso presso la stazione ferroviaria, i punti di attrazione turistica e presso i poli fieristici. Sono previsti, inoltre, previa delibera di approvazione, supplementi (scatto alla partenza, trasporto di animali, servizio notturno e festivo), sconti per particolari fasce di utenti (sentito il parere della Commissione consultiva) ed eventuali tariffe differenziate da applicare nei Comuni limitrofi e non limitrofi. In relazione a tale ultima tipologia, si rileva l'opportunità di specificare meglio la possibilità di applicare eventuali limiti ai supplementi tariffari (non oltre il 30%) delle tariffe extra urbane, prendendo in considerazione anche l'art. 2, comma 3, secondo periodo dello schema di regolamento ("L'inizio del servizio a richiesta dell'utente può avvenire anche all'interno dei Comuni limitrofi dove non venga esercitato il servizio taxi, previa la stipula di opportune convenzioni con gli Enti interessati"), chiarendo nel contempo la circostanza che l'eventualità di tariffe differenziate extra-urbane potrà verificarsi solo nell'ambito di un'area comprensoriale, laddove istituita. È opportuno, inoltre, introdurre la possibilità per gli operatori di applicare tariffe inferiori a quelle massime stabilite, anche mediante la definizione di convenzioni o abbonamenti.

Pur essendo prevista la gratuità del trasporto dei cani guida per non vedenti e dei supporti necessari alla mobilità di soggetti disabili (stampelle e simili) e carrozzelle pieghevoli, risultano tuttavia assenti le tariffe ridotte previste dall'art. 7, comma 5 lett. b) della l.r. Toscana n. 47/1991; si invita il Comune a tenere conto di tale previsione normativa in occasione del prossimo aggiornamento del sistema tariffario.

L'art. 6 "Uso multiplo del taxi" è stato opportunamente aggiornato introducendo la disciplina delle tariffe predeterminate e il servizio viene definito come "la facoltà di più utenti, diretti verso la stessa destinazione o verso destinazioni diverse collocate lungo la stessa direttrice, di utilizzare contemporaneamente la stessa autovettura, con pagamento della quota di corrispettivo commisurata al tragitto effettuato da ciascun utente" mediante l'uso del "tassametro multiutente" che consente di calcolare il costo del viaggio per ogni singolo passeggero.

L'art. 30 prevede correttamente che il tassametro, omologato e piombato ai sensi di legge e installato in modo da essere facilmente visibile, venga sottoposto a verifiche periodiche annuali per accertarne il regolare 6 funzionamento; risulta tuttavia assente il riferimento a una specifica attività di controllo sulla corretta applicazione del sistema tariffario, ad eccezione delle verifiche previste sulla funzionalità del tassametro; si invita, pertanto, il Comune a valutare di porre in essere adeguati sistemi di controllo.

4. Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del decreto-legge 201/2011

In relazione all'aspetto qualitativo del servizio, si evidenzia che l'art. 3 "Caratteristiche e segni distintivi delle autovetture" è stato opportunamente integrato con la previsione di veicoli in servizio che non superino i 10 anni di età e che siano dotati di impianto di condizionamento. Per abbassare il livello di inquinamento dovuto ai gas di scarico, inoltre, è previsto che i taxi risultino "rispondenti alle vigenti direttive CEE in materia di emissione di inquinanti" e che siano "alimentati con combustibili aventi bassa o nulla emissione di carichi inquinanti (GPL, metano o gasolio)".

Per migliorare la fruibilità del servizio da parte delle persone con disabilità, oltre la presenza di taxi attrezzati che consentono di trasportare utenti disabili incarrozzati, l'art. 3 prevede opportunamente che tutte le autovetture taxi assicurino il trasporto dei supporti necessari alla mobilità (stampelle e simili) e carrozzelle pieghevoli.

L'art. 2 prevede che il Comune promuove l'introduzione di sistemi digitali finalizzati anche allo sviluppo di sistemi di pagamento on-line e l'art. 31 introduce "l'uso di tecnologie innovative mirate al pagamento della corsa con bancomat e carta di credito", al fine di ridurre i tempi di attesa per il cliente e di assicurare una diffusione capillare tempestiva dell'offerta di trasporto in tutto l'ambito

urbano"; apprezzando l'introduzione di nuove forme di pagamento mediante l'installazione a bordo di terminali di pagamento POS o tramite App, si invita il Comune a prendere in considerazione la possibilità per l'utente di valutare il servizio reso.

Le caratteristiche che deve contenere il bando vengono descritte nell'art. 11 "Contenuti del bando e caratteri essenziali del concorso" e nell'art. 12 "Requisiti per la partecipazione al bando". Si rileva che tali articoli sono stati perfezionati con l'inserimento del concorso pubblico per titoli ed esami e i requisiti di partecipazione, tuttavia non si riscontra l'elencazione delle materie d'esame; si ritiene pertanto opportuno, anche in linea con quando indicato dall'art. 10 della già citata delibera n. 131 dell'1/3/1995, prevedere nei prossimi bandi le seguenti materie: lingua inglese obbligatoria (e una seconda lingua come titolo preferenziale), conoscenza del Regolamento e della normativa di settore, toponomastica e luoghi di interesse turistico locali, tecniche di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente, conoscenza di base delle principali applicazioni informatiche.

Si evidenzia che l'art. 25 "Comportamento in servizio" prevede che il tassista esponga in modo ben visibile all'interno delle vetture il numero telefonico dell'ufficio comunale al quale rivolgersi per eventuali reclami sulla prestazione del servizio e che l'art. 8 "Reclami" è stato opportunamente integrato con la presenza a bordo del "tariffario" da esporre in modo visibile, insieme ai riferimenti dell'Ufficio Relazione con il Pubblico, competente per l'inoltro delle istanze. Nell'ottica di un miglioramento della qualità del servizio offerto e in linea con quanto indicato all'art. 8 della delibera n. 131 dell'1/3/1995 in riferimento ai comuni aventi valenza turistica, si invita a prevedere anche una casella di posta elettronica, oltre all'indirizzo e al numero di telefono, di tale ufficio e a tradurre tali informazioni almeno in lingua inglese.

In relazione al tema del monitoraggio, l'art. 9 attribuisce alla Commissione consultiva anche le funzioni del Comitato permanente di monitoraggio (di cui all'art. 6, comma 1, lett. g del d.l. 223/2006) e l'art. 10 prevede una verifica sull'andamento del servizio finalizzata alla valutazione di un eventuale incremento del numero delle licenze, ogni 5 anni (cfr. paragrafo 1). Per monitorare in maniera adeguata l'andamento complessivo del servizio, tuttavia, occorre prevedere una sistematica e costante attività di monitoraggio, da attuare con cadenza annuale o almeno biennale. Tale attività dovrà basarsi sull'elaborazione dei dati che vengono raccolti automaticamente, utilizzando le tecnologie innovative, al fine di ottimizzare la programmazione a breve medio termine del servizio (organizzazione turni) e di valutare l'incremento del numero delle licenze, come 7 già indicato nei paragrafi 1 e 2; si invita, inoltre, ad effettuare periodiche indagini di *customer satisfaction* e ad utilizzare i dati relativi ai servizi di chiamata, prenotazione e pagamento, per valutare il livello qualitativo di erogazione del servizio. Si rileva l'opportunità, quindi, di prevedere l'attivazione di una specifica attività di monitoraggio sistematico del servizio, con cadenza almeno biennale, utilizzando sia i dati quali-quantitativi provenienti dai nuovi sistemi digitali che mettono in contatto utenti/operatori, sia quelli risultanti da indagini di *customer satisfaction*, da effettuarsi periodicamente.

Ai fini della raccolta dei dati mediante i sistemi di connettività e per condividerli, su richiesta, con l'Autorità, si ritiene opportuno l'utilizzo dei seguenti indicatori: numero di corse effettuate, percorrenze chilometriche, durata media delle corse, classificazione delle destinazioni, tempi medi di attesa per il servizio, numero di chiamate/richieste ricevute dagli utenti, numero dei veicoli-ora per le diverse fasce orarie e periodi dell'anno, numero di passeggeri trasportati con e senza bagaglio al seguito per il servizio ordinario e servizio sharing e caratteristiche socio-anagrafiche degli utenti, se registrate in forma anonimizzata.

Si invita, inoltre, a prevedere la possibilità, in capo alla Commissione consultiva, di promuovere indagini conoscitive d'ufficio o su segnalazione degli utenti e a segnalare problematiche o proposte alla Commissione regionale consultiva, di cui all'art. 2 della l.r. Toscana n. 67/1993.

Infine, sempre in riferimento al miglioramento qualitativo del servizio, si valuta positivamente l'introduzione nell'art. 40 della "Carta dei servizi" che dovrà ispirarsi a "principi di eguaglianza, imparzialità, continuità, diritto di scelta, partecipazione, efficienza ed efficacia"; è pertanto opportuno avviare il procedimento per l'adozione di tale documento, da condividere anche con le organizzazioni di categoria del settore, che dovrà contenere standard di qualità misurabili e verificabili relativi al servizio erogato, riguardanti sia i veicoli che i conducenti e definire principi, criteri e modalità di erogazione del servizio.

******

In conclusione, l'Autorità esprime parere favorevole sullo schema di regolamento sottoposto all'esame, condizionato all'adempimento della prescrizione ivi contenuta e con l'invito a dare seguito alle valutazioni espresse per migliorare ulteriormente l'efficacia e la qualità del servizio.

Il presente parere è trasmesso al Comune di Lucca e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.4.4 Parere n. 6 del 15 settembre 2020 – Reso al Comune di Civitavecchia sull'aggiornamento delle tariffe per il servizio di taxi e la sperimentazione di tariffe predeterminate per percorsi stabiliti

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 15 settembre 2020 premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Civitavecchia (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 6405 del 21/1/2020 (prot. ART n. 824/2020 in pari data), richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento all'aggiornamento delle tariffe, come da schema di delibera della Giunta comunale avente ad oggetto "Adeguamento Istat delle tariffe taxi ordinarie a tassametro ed istituzione in via sperimentale delle tariffe predeterminate su percorsi stabiliti ed approvazione disciplinare del servizio del Comune di Civitavecchia" (trasmesso con successiva nota ART n. 1998/2020 del 4/2/2020);

- successivamente a tale richiesta, si è avviata una fase di interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta con le seguenti note: prot. ART n. 2650/2020 del 18/2/2020, prot. ART n. 3071/2020 del 26/2/2020, prot.

n. 38506 del 15/5/2020 (acquisita al prot. ART n. 7139/2020 in pari data), prot. ART n. 7817/2020 del 29/5/2020, prot. n. 50159 del 30/6/2020 (acquisita al prot. ART n. 9438/2020 in pari data) e prot. ART n. 10613/2020 del 20/7/2020. Nel corso di tale fase interlocutoria, sono state fornite informazioni, dati e/o documenti in merito, in particolare, relativamente ai seguenti aspetti:

• criteri utilizzati per la determinazione dell'aggiornamento tariffario e dell'istituzione di tariffe predeterminate, nonché commisurazione dell'adeguamento in parola all'evoluzione dei costi sostenuti per l'erogazione del servizio di trasporto mediante taxi;

• modalità di attivazione e struttura della tariffa extra-urbana;

• individuazione di nuove tariffe predeterminate. Esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici e regolatori

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea e delegano agli Enti locali le relative funzioni amministrative. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento del servizio, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso.

In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste "Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana […]".

Successivamente, il legislatore è nuovamente intervenuto sul settore del servizio taxi. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011 cit.);

- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:

  - l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;

  - una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

  - una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

  - il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio "con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)" sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

L'Autorità, con 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" del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi 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 recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei

diversi contesti territoriali, 3 richiamando l'attenzione sulla necessità di "(…) dare attuazione [da parte deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi". Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività via web e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: i) promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; ii) promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; iii) vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermediate da altre imprese.

II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di atto citato in Premessa ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli delle tariffe alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

Con riferimento alla nuova articolazione tariffaria e all'adeguamento proposto dal Comune, è prevista per l'area comunale una tariffa minima applicabile fino a percorrenze di 1,5 km e l'aumento del 30% di alcune componenti, l'inclusione di nuovi supplementi o la revisione degli importi di quelli già vigenti, l'istituzione in via sperimentale di n. 16 tariffe predeterminate e del taxi sharing.

La nuova proposta prevede inoltre l'impegno dell'Amministrazione Comunale a dare la massima divulgazione delle nuove tariffe, nonché un servizio di connettività (art. 30, comma 3 del Regolamento comunale), oltre che l'avvio di una fase sperimentale di controllo e monitoraggio del servizio.

Al riguardo, si ritiene necessario valutare gli effetti sull'utenza del nuovo sistema tariffario a seguito dell'applicazione dello stesso in via sperimentale per un periodo di sei mesi, durante il quale dovrà essere attivato dal Comune un sistema di monitoraggio per l'acquisizione dei dati più significativi per la valutazione degli effetti sull'utenza. Detto sistema dovrà prevedere l'acquisizione di dati tramite sistemi di connettività tra domanda e offerta (infra), oltre che tenere conto di quanto emergerà dall'analisi delle istanze/reclami raccolti dal previsto Ufficio, così come da qualsiasi segnalazione dell'utenza. In particolare, i dati da raccogliere mediante sistemi di connettività, devono riguardare almeno i seguenti indicatori: numero di corse effettuate (così suddivise: complessivo e in modalità sharing), percorrenze chilometriche, durata media delle corse, classificazione delle destinazioni O-D, tempi medi di attesa per il servizio, numero di chiamate/richieste ricevute dagli utenti (così suddivise: complessivo e rimaste senza riscontro o insoddisfatte), numero dei veicoli-ora per le diverse fasce orarie e periodi dell'anno, numero di passeggeri trasportati con e senza bagaglio al seguito per il servizio ordinario e servizio sharing e caratteristiche socio-anagrafiche degli utenti, se registrate (in forma anonimizzata). Detti dati e indicatori costituiscono peraltro elementi di riferimento essenziali anche ai fini della stima dei fabbisogni di domanda per future determinazioni del contingente, non oggetto del presente Parere. Per le finalità sopra esposte, occorre che i dati raccolti siano resi disponibili all'Autorità, anche mediante modalità di condivisione degli stessi opportunamente concordate.

Per i futuri adeguamenti tariffari, si ritiene inoltre necessario adottare opportuni indicatori di prestazione qualitativa, come anche risultanti dal monitoraggio della qualità del servizio erogato all'utenza da attivare nei termini sopra specificati. Resta fermo che il Comune, dovrà valutare, tenendo conto degli effetti sulla domanda di mobilità prodotti dall'emergenza epidemiologica in corso sul contesto territoriale di riferimento, se i nuovi livelli tariffari proposti siano da ritenersi ancora adeguati rispetto alle mutate esigenze di mobilità che il servizio deve soddisfare.

Con riguardo ai supplementi previsti nello schema di atto sottoposto a Parere, è opportuno evidenziare che un numero elevato degli stessi ovvero di componenti di costo che si aggiungono, a fine corsa, all'importo risultante a tassametro rischia di rendere non agevole la quantificazione da parte dell'utente, prima del viaggio, del costo complessivo della corsa, rendendo dunque le tariffe poco trasparenti.

Al riguardo, giova rammentare che la trasparente pubblicizzazione delle tariffe "a tutela dei consumatori" è espressamente richiamata dall'art. 37, comma 2, lett. m), numero 3) del d.l. 201/2011 tra i principi in base ai quali i Comuni adeguano la disciplina del servizio taxi previo parere dell'Autorità.

Per tali ragioni, si prescrive di esprimere le tariffe predeterminate come importo complessivo comprensivo di tutti i supplementi, anche quello relativo al numero di persone trasportate, al fine di garantire una adeguata tutela del passeggero e un'agevole pubblicizzazione delle stesse.

Inoltre, con riferimento al supplemento relativo al bagaglio, si evidenzia che la nuova formulazione ("Bagaglio (escluse tariffe predeterminate)"), non appare completa di tutte le informazioni sull'applicazione del supplemento; pertanto, si rende necessario che il Comune integri la voce del supplemento "Bagaglio" con opportuni elementi informativi, al fine di garantire trasparenza al passeggero.

In relazione ai criteri utilizzati per la determinazione delle 16 tariffe predeterminate, che rappresentano un'innovazione generalmente apprezzata dall'utenza, si rileva la necessità di estendere il sistema di monitoraggio previsto alla rilevazione e valutazione dell'adeguatezza nel tempo del numero e della tipologia di tutte le corse predeterminate di cui allo schema di delibera, rispetto alla domanda effettiva e potenziale, evidenziandone la dimensione spaziale e temporale, ai fini di un eventuale riordino delle stesse. Anche in questo caso, gli esiti del monitoraggio del servizio dovranno essere trasmessi. Al fine di garantire chiarezza e trasparenza delle tariffe agli utenti, si ritiene altresì necessario che sia previsto nel tariffario che ciascuna tariffa predeterminata sia garantita "da e per" l'origine e/o destinazione della stessa.

Sull'opzione tra libera contrattazione tra le parti e raddoppio della tariffa risultante a tassametro riferita alle corse extraurbane, come prevista nello schema di tariffario, si rileva che ai sensi dell'articolo 13, comma 2 della legge 21 del 1992 "La tariffa è (…) a base chilometrica per il servizio extra urbano" e che in conformità a tale criterio si esprime anche la legge regionale della Regione Lazio 26/10/1993, n. 58 (art. 12, comma 2). Pertanto, dovendosi escludere sia la possibilità di demandare alla libera contrattazione tra le parti la determinazione della tariffa, sia una maggiorazione in misura doppia dell'importo a tassametro, si rende necessario adeguare la base di calcolo della tariffa extra-urbana alla normativa vigente, seguendo principi di ragionevolezza, proporzionalità e trasparenza e consentendo, altresì, una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe a vantaggio dell'utenza.

Come sopra accennato, i sistemi di connettività tra domanda e offerta permettono un adeguato monitoraggio del servizio, sempre che vengano ben definiti gli obblighi di trasmissione al Comune dei dati raccolti e degli indicatori da calcolare, specificandone almeno l'algoritmo, il formato, il periodo di riferimento e la periodicità. In ogni caso, in coerenza con quanto richiamato nel paragrafo I, si osserva che le modalità di connessione fra utente e tassista devono essere caratterizzate dall'assenza di vincoli. Si precisa, infatti, che tali modalità di richiesta del servizio non devono limitare ulteriori sviluppi ed efficientamenti dello stesso, condizionando la libera scelta del titolare di licenza. Quest'ultimo, infatti, deve essere lasciato libero di poter utilizzare tutti i 5 canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalla Regione o, eventualmente, da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi.

In tale ottica, si ritiene che l'acquisizione della prevista App da parte del Comune debba essere subordinata a opportune garanzie circa la libertà di acquisizione delle chiamate da parte del tassista, che dovranno necessariamente trovare nel Regolamento una adeguata statuizione.

Sempre sulle tariffe predeterminate, rileva il "Disciplinare per la regolamentazione degli obblighi di servizio sperimentale di trasporto taxi autorizzato, a chiamata, delle tariffe predeterminate su percorsi prestabiliti di durata biennale" (di seguito: Disciplinare), anch'esso oggetto di richiesta di parere preventivo, la cui analisi da parte degli Uffici necessita di un'adeguata istruttoria basata sulle esigenze della domanda di mobilità da tenere in considerazione nell'ambito della determinazione delle tariffe, unitamente ad altre caratteristiche del funzionamento del servizio taxi. Inoltre, si segnala che il Disciplinare non è sufficientemente chiaro in relazione al tipo di servizio il Comune intenderebbe autorizzare ai tassisti che aderiscano alla sperimentazione proposta. Anche le premesse del Disciplinare richiamano fonti normative diverse, che disciplinano istituti diversi (taxi sharing, tariffe predeterminate, servizi sostitutivi e integrativi dei servizi di linea).

Pertanto, alla luce di quanto evidenziato, si rende necessario che il Comune modifichi opportunamente lo schema del "Disciplinare per la regolamentazione degli obblighi di servizio sperimentale di trasporto taxi autorizzato, a chiamata, delle tariffe predeterminate su percorsi prestabiliti di durata biennale", al fine di chiarirne i presupposti, la/le tipologia/e di servizio oggetto di sperimentazione e gli obblighi posti a carico dei titolari di licenza taxi aderenti per tipologia di servizio.

******

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso al Comune di Civitavecchia e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.3 L'attività consultiva inerente all'applicazione del Codice del consumo

3.1.3.1 Parere n. 15 del 15 luglio 2021 - Reso all'AGCM nell'ambito del procedimento in materia di trasporto ferroviario (avverso la società Trenitalia S.p.A.)

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 15 luglio 2021, premesso che:

- l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ("AGCM") ha trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti ("Autorità"), con note del 30 giugno 2021 (prott. ART 10244/2021 e 10245/2021), una richiesta di parere ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 ("Codice del Consumo"), a seguito dell'avvio di un procedimento nei confronti di Trenitalia S.p.A. ("Trenitalia"), ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo, nonché dell'articolo 6 del "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie", adottato dall'AGCM con delibera del 1° aprile 2015 (Riferimento PS/11922);

- il procedimento è stato avviato sulla base di alcune segnalazioni pervenute all'AGCM[156], nonché in base alle informazioni dalla stessa acquisite ai fini dell'applicazione del Codice del Consumo e a riscontri forniti dalla stessa Trenitalia;

- in particolare, nella comunicazione di avvio del procedimento del 26 gennaio 2021, l'AGCM ha ipotizzato la sussistenza di "una pratica commerciale scorretta", consistente "da un lato nel non aver ripristinato un'adeguata capacità di trasporto pur in presenza di un atteso picco della domanda, specificamente nei giorni antecedenti ai divieti di spostamento previsti dal […] D.P.C.M. [del 3 dicembre 2020] in cui si sarebbe concentrata la relativa domanda, e nell'aver applicato ai consumatori prezzi significativamente elevati, non essendo disponibili – ovvero venendo rapidamente esaurite – le usuali categorie tariffarie che caratterizzano l'offerta di collegamenti ferroviari ad Alta Velocità". L'AGCM ha rilevato che "tale condotta appare presentare un grave deficit di diligenza professionale in violazione dell'art. 20 del Codice del Consumo dal momento che Trenitalia non ha considerato sia nella predisposizione dell'offerta che nell'individuazione dei prezzi, di correttivi – anche rispetto al funzionamento del sistema di revenue management – in grado di tener conto della specifica fase di incertezza sugli spostamenti dovuta alle limitazioni per l'emergenza sanitaria, nonché della domanda di spostamento che caratterizza la fase prefestiva, anche in considerazione della preminente posizione che il professionista occupa nel settore del trasporto ferroviario";

- al termine della fase istruttoria, con comunicazione al professionista in data 8 giugno 2021, l'AGCM ha, da un lato, confermato le contestazioni già oggetto della comunicazione di avvio, precisando, dall'altro lato, che le condotte contestate sarebbero riconducibili a "due pratiche commerciali che risulterebbero scorrette, ai sensi dell'art. 20 del Codice del consumo", consistenti:

a) nel non aver ripristinato un'adeguata capacità di trasporto pur in presenza di un atteso picco della domanda conseguente agli spostamenti prefestivi, specificamente nei giorni antecedenti ai divieti di spostamento previsti dal D.P.C.M. del 3 dicembre 2020, in cui si sarebbe concentrata la relativa domanda, e, quindi, nell'aver applicato ai consumatori prezzi significativamente elevati, non essendo disponibili – ovvero venendo rapidamente esaurite – le usuali categorie tariffarie che caratterizzano l'offerta di collegamenti ferroviari ad Alta Velocità;

b) nel corso del mese di gennaio e febbraio 2021, con riferimento alla tratta Roma-Napoli, si sarebbe verificata una scarsità di posti disponibili a soddisfare la domanda dei pendolari in possesso di un abbonamento, con conseguenti disagi a tale tipologia di utenza[157]";

ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici e regolatori

Con il rilascio del richiesto parere, l'Autorità intende:

a) individuare e illustrare la specifica normativa e la regolazione di settore, applicabili alla fattispecie in questione, nonché fornire elementi di contesto volti ad una migliore valutazione dello standard di diligenza professionale richiesto ad un professionista del settore;

b) svolgere alcune considerazioni circa le pratiche commerciali poste in essere da Trenitalia.

Nel settore del trasporto ferroviario, l'Autorità, tra l'altro:

1) garantisce "*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 (…), nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti*" (articolo 37, comma 2, lettera a) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214);

2) definisce "*se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*" (articolo 37, comma 2, lettera b) del d.l. 201/2011), nonché a "verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)" (articolo 37, comma 2, lettera c) del d.l. 201/2011);

3) stabilisce "*le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionale e locali connotati da oneri di servizio pubblico" (articolo 37, comma 2, lettera d) del d.l. 201/2011);*

4) definisce "*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 (…)" (articolo 37, comma 2, lettera e) del d.l. 201/2011).*

Ulteriori specifici poteri nel settore del trasporto ferroviario sono attribuiti all'Autorità dal decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (di seguito: d.lgs. 112/2015) 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)". In particolare, per quanto di interesse in questa sede, si

[156] Il riferimento è, in particolare, alla segnalazione dell'associazione Federconsumatori, pervenuta in data 4 gennaio 2021. La medesima segnalazione era stata inviata, per conoscenza, anche all'Autorità (prot. ART 30/2021 del 4 gennaio 2021).

[157] Sulla base delle risultanze dell'AGCM, le pratiche commerciali in questione sarebbero state poste in essere: per quanto riguarda il mancato adeguamento della capacità di trasporto disponibile sull'Alta Velocità, dal 14 al 27 dicembre 2020; per quanto riguarda la disponibilità di posti per i pendolari abbonati sulla tratta Roma-Napoli, nel periodo gennaio-febbraio 2021 (cfr. comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria, punto 34).

richiama l'articolo 37 ("Organismo di regolazione"), comma 3, del citato decreto legislativo, a norma del quale "fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità (…)".

Inoltre, in base al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, l'Autorità è l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del 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, nonché dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del medesimo regolamento e dell'irrogazione delle sanzioni pecuniarie previste dal citato decreto legislativo.

Pertanto, il quadro normativo rilevante comprende, oltre alla norma istitutiva dell'Autorità (d.l. 201/2011) e alle norme attributive degli specifici poteri nell'ambito del trasporto ferroviario (d.lgs. 112/2015), l'eventuale regolazione applicabile adottata nell'esercizio dei poteri conferiti dalle stesse, nonché le disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007.

II. Osservazioni dell'Autorità

1. Atti di regolazione

Considerato che le fattispecie oggetto del procedimento avviato dall'AGCM riguardano il settore del trasporto ferroviario ad Alta Velocità, si ritiene utile richiamare la delibera n. 54/2016 dell'11 maggio 2016, con la quale l'Autorità, nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 2, lettera e), del d.l. 201/2011, ha adottato il provvedimento recante "*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*[158]" .

Nell'ambito delle Misure contenute nel provvedimento sopra citato, si segnala, anzitutto, l'articolo 2 ("Diritto all'informazione"), a norma del quale "1. *I gestori dei servizi che propongono un'offerta commerciale di abbonamenti, a partire dall'avvio e per tutta la durata dell'offerta, forniscono agli utenti informazioni, per ciascuna tratta oggetto dell'offerta, sulle caratteristiche e le modalità di fruizione degli abbonamenti e su ogni loro modifica. 2. Le informazioni di cui al comma 1 sono fornite a titolo gratuito tramite i canali preposti; sono rese in forma chiara, completa e di agevole accesso per gli utenti, avuto particolare riguardo alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito e/o della vista. 3. Le informazioni di cui ai commi precedenti comprendono almeno quanto segue: a) il numero di posti che, per ciascuna tratta, per ciascun treno e per senso di marcia, ove previsti, sono oggetto dell'offerta commerciale di cui all'articolo 1; b) le modalità di attivazione e fruizione dell'abbonamento, se bidirezionale o mono direzionale, le eventuali condizioni e restrizioni all'uso, i relativi prezzi e modalità di pagamento; c) le modalità e la tempistica con le quali è possibile procedere alle prenotazioni dei posti e alle successive modifiche, nonché la natura gratuita od onerosa delle stesse; d) eventuali restrizioni tecniche o commerciali alle modalità di perfezionamento della procedura di acquisto, di prenotazione del posto e di modifica di quest'ultimo; e) le modalità di esercizio del diritto di rimborso di cui all'art. 3 comma 5, del diritto di indennizzo in caso di ritardi e soppressioni di cui all'art. 4 e per ogni altra disfunzione per cause imputabili ai gestori dei servizi" (sottolineatura aggiunta).*

Peculiare importanza assume poi l'articolo 3 ("*Diritti all'utilizzo degli abbonamenti*"), secondo cui "*1. I gestori dei servizi che propongono un'offerta commerciale di abbonamenti garantiscono che la loro organizzazione sia adeguata alle esigenze di trasporto dei titolari di abbonamento. 2. I gestori dei servizi consentono l'acquisto degli abbonamenti e la prenotazione dei posti entro un termine congruo, e comunque almeno quindici giorni prima dell'inizio del periodo di validità dell'abbonamento. 3. I gestori dei servizi assicurano il rilascio di un duplicato dell'abbonamento in caso di furto o smarrimento documentati. 4. Ove il gestore del servizio lo richieda, il passeggero indica, nel momento in cui acquista l'abbonamento, i treni giornalieri per l'utilizzo dei quali intende fruire dell'abbonamento e contestualmente il gestore del servizio procede ad effettuare la prenotazione, che può essere successivamente modificata dall'abbonato senza oneri aggiuntivi, nei casi indicati dal gestore e secondo le modalità e con la tempistica rese note ai sensi dell'art. 2, comma 3, lettera c). 5. Qualora il gestore del servizio consenta all'abbonato di effettuare la prenotazione del posto successivamente all'acquisto dell'abbonamento, l'abbonato ha diritto a veder soddisfatto nella giornata il proprio programma di viaggio per la tratta relativa all'abbonamento. Ove ciò non sia possibile, l'abbonato ha diritto al rimborso dell'ulteriore titolo di viaggio acquistato per soddisfare l'esigenza di trasporto oggetto dell'abbonamento. 6. I titolari di abbonamento hanno diritto al cambio di prenotazione indipendentemente dal canale utilizzato per effettuare la prenotazione. Nessun pregiudizio può derivare all'abbonato dal non corretto funzionamento dei sistemi di prenotazione"* (sottolineatura aggiunta).

2. I diritti conferiti ai passeggeri dal regolamento (CE) n. 1371/2007

Rispetto alle fattispecie oggetto del procedimento avviato dall'AGCM trovano senz'altro applicazione le norme del regolamento (CE) n. 1371/2007 (di seguito: il Regolamento).

Innanzitutto, si richiamano le previsioni contenute nel considerando (4) – secondo cui "[*t*]*ra i diritti degli utenti dei servizi ferroviari rientra la disponibilità di informazioni sul servizio di trasporto prima e durante il viaggio. Ove possibile, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti dovrebbero fornire tali informazioni in anticipo e quanto prima possibile*" -, nonché nel considerando (8) – a mente

[158] In proposito si segnala che la delibera in parola è stata oggetto di positivo scrutinio da parte del TAR Piemonte, che, con sentenza 9 novembre 2017, n. 1181 (in relazione alla quale è attualmente pendente un appello dinanzi al Consiglio di Stato), ha, per un verso, riconosciuto l'esistenza in astratto del potere dell'Autorità di adottare misure di regolazione in materia di abbonamenti alle tratte di Alta Velocità, ritenendo che il perimetro dei poteri di regolazione attribuiti all'Autorità non sia circoscritto ai soli servizi pubblici e che il servizio ferroviario Alta Velocità, "pur non essendo un servizio pubblico in senso oggettivo, rappresenta certamente un servizio di pubblica utilità soggetto a regolazione"; per altro verso, ha accertato la legittimità del concreto esercizio di tale potere da parte dell'Autorità, affermandone la piena rispondenza ai principi della trasparenza e partecipazione, nonché della ragionevolezza e proporzionalità.

del quale "[l]*a disponibilità di informazioni e biglietti per i passeggeri del trasporto ferroviario dovrebbe essere agevolata adeguando i sistemi telematici in conformità di una specifica comune"*.

Più in particolare, assumono rilievo:

l'articolo 8 ("*Informazioni di viaggio*"), il quale stabilisce che: "1*. Senza pregiudizio dell'articolo 10, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti che offrono contratti di trasporto per conto di una o più imprese ferroviarie forniscono al passeggero, su richiesta, almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte I, in 5 relazione ai viaggi per i quali l'impresa ferroviaria in questione offre un contratto di trasporto. I venditori di biglietti che offrono contratti di trasporto per conto proprio e i tour operator forniscono tali informazioni ove disponibili. 2. Le imprese ferroviarie forniscono al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II. 3. Le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sono fornite nel formato più adatto. A tale riguardo va riservata particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito e/o della vista"*.

Precisamente, il richiamato allegato II *("Informazioni minime che le imprese ferroviarie e/o i venditori di biglietti devono fornire")*, parte I ("*Informazioni prima del viaggio"),* elenca i seguenti profili informativi: "*Condizioni generali applicabili al contratto - Orari e condizioni per il viaggio più veloce - Orari e condizioni per la tariffa più bassa - Accessibilità, condizioni di accesso e disponibilità a bordo di infrastrutture per le persone con disabilità e a mobilità ridotta - Accessibilità e condizioni di accesso per le biciclette - Disponibilità di posti in scompartimenti per fumatori/non fumatori, prima e seconda classe, carrozze letto e cuccette - Attività che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto - Disponibilità di servizi a bordo - Procedure per il recupero dei bagagli smarriti - Procedure per la presentazione di reclami"* (sottolineatura aggiunta).

La parte II ("*Informazioni durante il viaggio*") del medesimo allegato si riferisce invece a: "*Servizi a bordo - Prossima fermata – Ritardi - Principali coincidenze - Questioni relative alla sicurezza tecnica e dei passeggeri*";

- l'articolo 10 ("*Sistemi di informazioni di viaggio e di prenotazione*"), paragrafo 1, in base al quale "*Per fornire le informazioni ed emettere i biglietti di cui al presente regolamento, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti si avvalgono del CIRSRT, da istituire secondo le procedure di cui al presente articolo*".

Il *«sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario» (CIRSRT)* è, a sua volta, definito, dall'articolo 3 del Regolamento, come "*un sistema informatizzato contenente informazioni sui servizi di trasporto per ferrovia offerti dalle imprese ferroviarie; le informazioni sui servizi passeggeri contenute nel sistema riguardano i seguenti elementi: a) tabelle di marcia e orari dei servizi passeggeri; b) disponibilità di posti sui servizi passeggeri; c) tariffe e condizioni speciali; d) accessibilità dei treni per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta; e) possibilità di effettuare prenotazioni o emettere biglietti o biglietti globali, nella misura in cui dette possibilità sono tutte o in parte disponibili per gli abbonati*"

3. Valutazioni sulle condotte contestate

Le condotte oggetto di contestazione nell'ambito del procedimento avviato dall'AGCM ineriscono a servizi di trasporto ferroviario ad Alta Velocità, dunque a servizi liberalizzati e non assoggettati a obblighi di servizio pubblico.

La natura "a mercato" dei servizi in discorso, peraltro, non esclude gli stessi dall'ambito applicativo delle norme del Regolamento. Ne deriva che, ai fini della valutazione delle condotte contestate a Trenitalia, occorre sicuramente tenere conto dei principi generali desumibili dalla predetta normativa e riconducibili al considerando (3) del Regolamento, secondo il quale "*poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati*".

Ciò premesso, con specifico riferimento ai singoli profili di illiceità rilevati dall'AGCM, si rileva quanto segue.

Quanto alla pratica commerciale sub a), i profili di illiceità atterrebbero alla presunta inadeguatezza della capacità di trasporto offerta e alla connessa e conseguente asserita applicazione di un elevato incremento dei prezzi dei biglietti, sulle principali tratte di collegamento nazionali, in particolare nella direzione Nord-Sud del Paese.

Al riguardo, occorre necessariamente premettere, in linea generale, che le questioni connesse ai prezzi devono tenere conto del contesto rappresentato da servizi "a mercato" e, conseguentemente, del carattere commerciale delle scelte del professionista.

Del resto, l'articolo 4, comma 4, lettera b), del d.lgs. 112/2015 prevede espressamente che, "*lasciato impregiudicato il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di (…) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione*".

In tal senso si è peraltro già espressa la giurisprudenza, che, proprio con riguardo alle competenze attribuite in materia all'Autorità dalla norma istitutiva, ha chiarito che "ad ogni modo, il compito di garantire l'accesso equo e non discriminatorio degli utenti ai servizi di trasporto non potrebbe giustificare l'adozione di misure così invasive della libertà d'impresa, in mercati aperti alla concorrenza, da incidere direttamente sui prezzi dei biglietti (…)"[159] . La medesima giurisprudenza ha poi precisato che "*la natura di "mercato*" *dei servizi A.V. implica che ciascuna impresa ferroviaria effettui le proprie scelte commerciali autonomamente, in funzione della loro redditività attesa, senza condizionamenti di alcun tipo in termini di quantità e di prezzo dei servizi offerti*[160]", fatta ovviamente salva la sanzionabilità di dette scelte ove frutto di comportamenti contrastanti con la normativa antitrust ovvero con la normativa di tutela dei consumatori.

Fermo quanto sopra, si formulano le seguenti osservazioni.

[159] Cfr. TAR Piemonte, sentenza n. 1181/2017 cit.

[160] Sul punto, peraltro, la sentenza citata richiama testualmente le osservazioni formulate da AGCM sullo schema di atto di regolazione in tema di contenuto minimo dei diritti degli abbonati Alta Velocità (cfr. nota AGCM del 27 gennaio 2016).

Sul rapido esaurimento dei posti nel periodo 17-20 dicembre 2020

Secondo le risultanze istruttorie dell'AGCM, sulla tratta Milano–Napoli, l'offerta sarebbe risultata "fortemente limitata" in quanto alla data dell'11 dicembre 2020 sarebbero stati rilevati come esauriti 10 convogli su 48 totali e tanto emergerebbe dalla tabella (Figura 1) riportata nella comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria. Peraltro, da tale tabella sembrerebbe che il numero di convogli esauriti fosse pari a 8 rispetto ai 47 complessivi in partenza nelle date comprese tra il 17 e il 20 dicembre 2020, corrispondente al 17% del totale. Dalla tabella sembrerebbe emergere, inoltre, come gli unici convogli per i quali i posti risultavano completamente esauriti erano quelli in partenza alle 11.10 (treno 9531) e parzialmente esauriti (tre convogli su quattro) quelli in partenza alle ore 9.10 (treno 9523), ovvero i treni in partenza negli orari più comodi con arrivo a destinazione previsto nel primo pomeriggio.

Analizzando le partenze giornaliere (17, 18, 19 e 20 dicembre), sui 12 convogli in partenza nei singoli giorni, alla data di rilevazione risulterebbero esauriti un solo convoglio (il 17 dicembre), due convogli (il 18 e 20 dicembre) e tre convogli il 19 dicembre, che corrispondono rispettivamente all'8%, 16% e 25% dell'offerta quotidiana totale in partenza per Napoli.

Sotto altro profilo, si osserva che, essendo la tratta Milano C.le-Napoli C.le (come tutte le tratte che operano almeno una fermata intermedia) intervallata da ben 7 fermate (Milano Rogoredo, Reggio Emilia AV, Bologna C.le, Firenze SMN, Roma Tiburtina, Roma Termini, Napoli Afragola), l'esaurimento dei posti rilevato potrebbe essere dovuto ad una saturazione dei posti unicamente in una delle diverse combinazioni O/D possibili all'interno della tratta Milano C.le–Napoli C.le. A titolo esemplificativo, dal momento in cui, su un generico treno Milano C.le -Napoli C.le, si dovesse verificare una saturazione dei posti sulla tratta intermedia Bologna C.le-Firenze C.le, non sarebbe possibile acquistare un posto per la tratta più lunga Milano C.le -Napoli C.le, la quale, da sistema di prenotazione, risulterebbe esaurita.

In sintesi, ai fini della valutazione dello standard di diligenza professionale richiesto, parrebbe opportuno tener conto di tale complessità per l'impresa nella programmazione di ulteriori treni "straordinari" a rinforzo di quelli già previsti, consistente nel rischio che la programmazione di ulteriori treni aggiuntivi non riesca comunque a soddisfare l'effettiva domanda, in modo particolare sulle tratte di lunga percorrenza, la cui disponibilità è legata alla saturazione delle tratte intermedie.

Oltre tutto, dai dati disponibili, non pare possibile risalire ad eventuali saturazioni di tratte intermedie, come sopra illustrato, neppure analizzando i dati di *load factor*[161] , in quanto aggregati per direttrice e per il periodo di una settimana (14 dicembre – 20 dicembre). In merito a tali dati, peraltro, si osserva come sia stato registrato un livello di *load factor* complessivo (tutte le direttici) pari al 57%, da cui sembra potersi dedurre – con ogni eventuale conseguenza in termini di adeguatezza dell'offerta programmata dall'impresa per la settimana presa in considerazione - una percentuale di posti-km disponibili pari al 43%.

Sull'incremento del prezzo dei biglietti, conseguente al presunto mancato ripristino della capacità di trasporto

Sul punto, occorre preliminarmente rilevare, in termini generali, che per le imprese che utilizzano sistemi di revenue management (compagnie aeree, ferroviarie, hotel, noleggio auto etc.), fin dal momento del caricamento sui sistemi di vendita, la disponibilità di offerte scontate, per i periodi in cui si prevede un picco di domanda, è fortemente limitata, se non nulla, proprio perché le imprese hanno la certezza (sulla base dei dati storici) di vendere per intero la produzione offerta; con la conseguenza che, anche in periodi come quello natalizio, si assiste al fenomeno della carenza/assenza di tali offerte.

La riduzione della capacità al 50% dei posti offerti, imposto dalla normativa emergenziale al fine del rispetto del distanziamento sociale, ha ulteriormente accentuato tale fenomeno posto che le imprese, ritrovandosi a dover vendere la metà dei posti disponibili, tendono a 'chiudere' le offerte più basse al fine di salvaguardare la sostenibilità economica dei pochi servizi a mercato rimasti a seguito del crollo della domanda. Tale strategia, peraltro, parrebbe essere stata adottata dalle imprese operanti sul libero mercato dell'Alta Velocità non solo nel periodo natalizio 2020 ma durante tutto l'anno, fintantoché la capacità dei treni è normativamente limitata.

In merito al confronto tra i ricavi medi[162], risulta che gli stessi siano stati calcolati attraverso il rapporto tra ricavi per direttrice e numero dei passeggeri complessivamente trasportati lungo la stessa direttrice durante la settimana presa in esame. Al riguardo, si osserva che le variazioni riscontrate dal confronto tra gli anni 2020 e 2019 potrebbero essere influenzate dalla differente composizione di tratte acquistate lungo la direttrice nei periodi analizzati. A titolo esemplificativo, a parità di prezzi tra i due periodi presi in considerazione per il confronto, la prevalenza di acquisti di biglietti per viaggiare su tratte di lunga percorrenza durante il primo periodo e la prevalenza di acquisti per tratte brevi durante il secondo periodo comporterebbe comunque un aumento del ricavo medio così come calcolato nell'ambito dell'istruttoria, pur mantenendo invariati i prezzi.

A tal proposito, al fine di escludere l'effetto della composizione delle tratte sui ricavi, che nell'analisi sono stati considerati in valore assoluto per poi essere rapportati al numero dei passeggeri così da ottenerne un valore medio, è possibile prendere in considerazione un diverso indicatore costituito dallo *yield,* particolarmente rappresentativo per la valutazione di una eventuale variazione dei ricavi. Tale indicatore esprime i ricavi per passeggero-km ed è rappresentato dalla seguente formula:

yield: ricavi/passeggeri*km

Ai fini di una maggior precisione dei risultati, tale formula potrebbe essere applicata alle diverse direttrici (o meglio ancora alle singole combinazioni di tratte), effettuando così una distinzione per ambiente di viaggio (*standard, business* ed *executive*), ovvero distinguendo i ricavi in funzione delle differenti tipologie di offerta (*Base, Economy, Super economy*).

[161] Rappresentati in Figura 2 della Comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria.

[162] Cfr. comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria, punto 19, Figure 2 e 3.

Sempre con riferimento ai ricavi, un ulteriore indicatore che potrebbe dare informazioni utili anche con riferimento alla produzione di posti offerti è rappresentata dal RASK (*Revenue per Available Seat-Kilometer*), che esprime i ricavi dell'impresa per ogni posto offerto, indipendentemente dalla sua vendita:

RASK: ricavi/posti offerti*km

Anche in questo caso, per ottenere risultati di maggior dettaglio è possibile effettuare distinzioni ad esempio per direttrice, ambienti di viaggio, tipologie di offerte.

Analogamente, al fine di analizzare le eventuali variazioni di costo per l'impresa, si potrebbe anche prendere in considerazione un ulteriore indicatore, rappresentato dal CASK (Cost per Available Seat-Kilometer), che esprime il costo sostenuto dall'impresa per ogni posto offerto:

CASK: costi/posti offerti*km

Dalla differenza dei due indicatori (RASK e CASK) si potrebbero trarre, inoltre, utili indicazioni in merito alla profittabilità delle tratte, in particolar modo attraverso un confronto tra gli anni 2019 (pre-Covid) e 2020.

Infine, sempre con riferimento ai costi, si osserva che dalla risposta dell'impresa alla richiesta di informazioni da parte dell'AGCM in merito ai ristori ottenuti a seguito dell'emergenza Covid-19 per i collegamenti Alta Velocità, l'impresa cita esclusivamente i ristori previsti dall'art. 214 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (di seguito: d.l. 34/2020), convertito in legge, con modificazioni, dall' art. 1, comma 1, l. 17 luglio 2020, n. 77, e per i quali, alla data della risposta, l'impresa stessa era in attesa di ricevere informazioni puntuali in merito all'ammontare definitivo[163].

Nella risposta di Trenitalia non si fa alcun riferimento ad altre tipologie di ristori, anche indirette, quali la riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria prevista dall'art. 196 del d.l. 34/2020 citato[164] e successivamente ulteriormente prorogata fino al 30 settembre 2021 dall'articolo 73, comma 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, nonché eventuali risparmi di costo derivanti da un eventuale ricorso ad ammortizzatori sociali.

Quanto alla pratica commerciale sub b), i profili di illiceità contestati atterrebbero alla asserita insufficiente disponibilità di posti necessari a soddisfare la domanda dei pendolari in possesso di abbonamento sulla tratta Roma-Napoli.

In relazione a tale fattispecie, si precisa che non sono pervenuti all'Autorità reclami o segnalazioni in proposito. L'istruttoria di AGCM fa seguito ad "*accertamenti ispettivi*" riferiti a episodi verificatisi in data 8 gennaio 2021, nonché a notizie di stampa riguardanti episodi verificatisi il 3 febbraio 2021.

Come menzionato in premessa, l'Autorità è intervenuta in materia con la delibera n. 54/2016 con la quale sono state adottate 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.

Da quanto emerso a seguito dell'istruttoria compiuta dall'AGCM, le condizioni di vendita e di utilizzo degli abbonamenti Alta Velocità di Trenitalia[165] non parrebbero presentare difformità rispetto a quanto disposto dalla citata delibera, con particolare riferimento a: la possibilità di acquistare l'abbonamento entro quindici giorni prima dell'inizio del periodo di validità dello stesso (articolo 3.2); la possibilità di richiedere un duplicato in caso di smarrimento, deterioramento o furto dell'abbonamento (articolo 3.3); la possibilità di scegliere se effettuare la prenotazione del posto sui treni per cui è valido l'abbonamento contestualmente o successivamente all'acquisto (articolo 3.4); la possibilità, nel caso in cui non risulti possibile effettuare la prenotazione del posto e l'abbonato sia perciò costretto ad acquistare un ulteriore titolo di viaggio di Trenitalia per soddisfare l'esigenza di trasporto, di richiedere il rimborso di tale ulteriore titolo di viaggio (articolo 3.5); la possibilità di richiedere il cambio della prenotazione effettuata fino a un'ora dopo la partenza del treno scelto in origine (articolo 3.6).

---

[163] La norma in parola ha previsto l'impegno di spesa di 70 milioni di euro per l'anno 2020 e di 80 milioni di euro annui dal 2021 al 2034 per sostenere le imprese che svolgono servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico, al fine di sostenere le perdite causate direttamente dall'emergenza COVID-19 tra il 23 febbraio e il 31 luglio 2020 (successivamente, il termine massimo stabilito al 31 luglio 2020 è stato esteso al 31 dicembre dello stesso anno. La legge di bilancio 2021, al comma 675, ha, poi, autorizzato la spesa di ulteriori 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 (per un totale di 420 milioni di euro) a beneficio delle imprese sopra indicate per compensare gli effetti economici subiti che siano direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati a partire dal 1° gennaio 2021 e fino al 30 aprile 2021). Successivamente alla notifica alla Commissione europea della misura prevista dal citato articolo 214, in data 10 marzo 2021, con decisione C(2021) 1733 *final* la Commissione europea ha dichiarato la compatibilità della misura con il mercato interno in accordo con l'art. 107(2)(b) TFEU. Con detta decisione, in particolare, la Commissione europea ha ritenuto eligibile il danno per la società Trenitalia nella misura di € 365.500.000. Da ultimo, con decreto in data 9 aprile 2021 del Direttore generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è stato disposto di procedere alla erogazione, in favore della società (già ammessa, con decreto Interministeriale n. 17 del 14 gennaio 2021, al contributo di cui al citato articolo 214), delle somme per le annualità 2020 e 2021, per un importo pari a euro 24.366.666,62
(file:///C:/Users/000180/Downloads/M_DIP.TFE.REGISTRO%20DECRETI(Int.).0000017.09-04- 2021.pdf).

[164] In data 24 marzo 2021, la Commissione europea ha adottato la decisione SA.59376 COVID-19 - *Reduction of track access charges for rail freight and commercial rail passenger services*, con la quale ha approvato il regime italiano di sostegno, tra gli altri, al settore del trasporto ferroviario commerciale di passeggeri previsto dall'art. 196 del citato decreto-legge 34/2020
(https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_59376). La decisione è pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 23 aprile 2021: https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2021:144:FULL&from=EN

[165] La descrizione delle condizioni di vendita e di utilizzo degli abbonamenti è contenuta nella comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria e trova riscontro nelle condizioni di trasporto pubblicate nel sito web dell'impresa ferroviaria:
https://www.trenitalia.com/it/informazioni/la_guida_del_viaggiatore/gli_abbonamenti_ditrenitalia.html#1

Sotto il profilo dell'adeguatezza dell'offerta commerciale rispetto alle esigenze di trasporto dei titolari di abbonamento, che, secondo quanto disposto dall'articolo 3.1 della delibera n. 54/2016, deve essere garantita dai gestori dei servizi, sembrerebbero invece emergere alcuni elementi di criticità.

Dalle evidenze acquisite da parte dell'AGCM parrebbe emergere che sulla tratta AV Roma-Napoli, nel periodo gennaio-febbraio 2021, a fronte di una riduzione della domanda (n. di abbonamenti attivi) variabile tra il 50% (gennaio 2021) e il 40% (febbraio 2021), l'offerta si sia ridotta in termini di posti disponibili di circa l'80%, comportando un aumento del rapporto tra prenotazioni effettuate dagli abbonati e posti disponibili, che è passato dal 4-5% di gennaio-febbraio 2020 al 13-14% di gennaio-febbraio 2021.

Tale circostanza, unitamente alla "*prassi*" - rappresentata dalla stessa Trenitalia - per la quale "*con una certa frequenza, gli abbonati prenotano il posto su un determinato treno, salvo poi accedere a un treno diverso senza prenotazione (e senza cancellare quella effettuata in precedenza)*", avrebbe avuto come conseguenza il verificarsi delle criticità rilevate dall'AGCM, in termini di saturazione dei convogli e indisponibilità di posti per gli abbonati.

Occorre in proposito precisare che nel medesimo periodo e per la medesima tratta considerati, se, da una parte, risulta che circa l'88% (gennaio 2021) e il 93% (febbraio 2021) degli abbonati abbia prenotato il posto sul treno contestualmente all'acquisto dell'abbonamento, fornendo al vettore un'indicazione preventiva sulla distribuzione della domanda di spostamento da soddisfare, dall'altra parte, i cambi di prenotazione sul totale delle prenotazioni effettuate risultano aver inciso per circa il 30% a gennaio 2021 e per il 40% a febbraio 2021, riducendo la consistenza delle suddette informazioni a disposizione del vettore.

Inoltre, come riferito da Trenitalia, una "*parte significativa degli abbonamenti validi per il mese di gennaio 2021 sulle tratte Napoli-Roma è stata acquistata quando il mese di riferimento era già iniziato*", comportando, di fatto, una difficoltà di gestione dell'offerta da parte di Trenitalia, la quale precisa tuttavia di aver "*tempestivamente attivato un collegamento aggiuntivo sulla tratta Napoli-Roma dal 16 gennaio*".

Pertanto, con specifico riferimento all'articolo 3.1 della delibera n. 54/2016, sembrerebbe potersi astrattamente porre un problema di "adeguatezza" dell'organizzazione dell'offerta dei servizi commerciali di abbonamenti AV, da parte di Trenitalia, in funzione delle esigenze di trasporto dei titolari di abbonamento, pur dovendosi osservare , in proposito, da un lato, che un professionista come Trenitalia dovrebbe essere al corrente delle variazioni "stagionali" e degli eventuali picchi di domanda che si verificano a ridosso delle festività e, dall'altro, che il periodo in esame è stato caratterizzato da circostanze del tutto peculiari che avrebbero richiesto valutazioni specifiche e che, eventualmente, possono aver comportato adeguamenti in corso d'opera.

Quanto alla circostanza, riportata da Trenitalia, per la quale tra gli abbonati AV è usuale prenotare un posto su un determinato treno, salvo poi accedere ad un treno diverso senza aver preventivamente cancellato la prenotazione originaria – circostanza, nota e ricorrente, che risulterebbe causa di notevoli difficoltà di gestione (soprattutto in una situazione di contingentamento dell'offerta a causa delle misure anti-Covid) -, si prende positivamente atto dell'iniziativa di Trenitalia volta alla implementazione di un "*sistema premiale che incentivi gli abbonati (Prenotati) a cancellare tempestivamente il posto che non intendono occupare, così da rendere lo stesso prenotabile (in anticipo) da altri clienti*[166]".

Per quanto concerne, poi, gli obblighi informativi di cui al citato articolo 8 del Regolamento – con particolare riguardo, per quanto qui di interesse, alla "disponibilità di posti" - si rileva che la norma fa riferimento alle informazioni fornite al passeggero "*su richiesta*" e si ritiene che tale "*richiesta*" possa anche consistere nell'interrogazione da parte dei passeggeri del sito web dell'impresa ferroviaria. In proposito, con riguardo alla rapida saturazione dei convogli e al rapido venir meno dei biglietti a tariffa base, non parrebbe emergere alcun difetto informativo, in quanto l'informazione circa la disponibilità di posti e i relativi prezzi sembrerebbe essere stata correttamente fornita.

Né parrebbero violate le disposizioni, sempre in tema di obblighi informativi, di cui all'articolo 2, comma 2, della delibera n. 54/2016. Al riguardo, pare peraltro opportuno rilevare che le criticità riportate dall'AGCM in. 11 termini di disponibilità di posti per gli abbonati, riguardanti specifici episodi avvenuti in data 8 gennaio 2021[167] e all'inizio del mese di febbraio, si riferiscono ad utenti non prenotati[168], che si sono presentati direttamente al binario e dunque non precedentemente rintracciabili da Trenitalia. Tali utenti avevano comunque la possibilità di verificare la disponibilità di posti prima dell'acquisto dell'abbonamento.

Infine, la "*mancanza di un sistema di allerta per i viaggiatori pendolari sulla specificità delle condizioni di viaggio imposte dai vincoli di distanziamento*[169]", parametrata a quanto previsto dall'articolo 2.3 della citata delibera n. 54/2016, in riferimento al diritto all'informazione in merito ad "eventuali condizioni e restrizioni all'uso" (lett. b) e ad "*eventuali restrizioni tecniche o commerciali alle modalità di perfezionamento della procedura di acquisto, di prenotazione del posto e di modifica di quest'ultimo*" (lett. d), e considerato che gli abbonati AV possono accedere ai treni AV solo previa prenotazione del posto, parrebbe di fatto risolta dal vigente sistema di prenotazione. Quest'ultimo, infatti non permette all'utente/abbonato di prenotare un posto nel caso di indisponibilità, consentendo, nella fase di scelta e prenotazione del posto sul treno, di visualizzare la distribuzione dei posti disponibili sul convoglio (anche nel caso di distribuzione a "scacchiera", come nel caso delle restrizioni anti-Covid).

[166] Cfr. memoria difensiva conclusiva di Trenitalia, punto 47

[167] Treno Frecciarossa 9531 da Torino Porta Nuova (09:00) a Salerno (16:05) e treno Frecciargento 8315 da Roma Termini (15:08) a Lecce (20:35).

[168] Si rileva che nelle Condizioni di utilizzo degli Abbonamenti ai treni Frecciarossa e Frecciargento di Trenitalia è previsto, nella sezione "*Accesso al treno ed irregolarità*", che "*Se accedi ad un treno Frecciarossa e Frecciargento senza la prenotazione valida del posto, vieni regolarizzato con il pagamento della penalità di 10 €. Nel caso in cui non vi siano posti a sedere disponibili, oltre alla regolarizzazione prevista, dovrai scendere alla prima stazione in cui il treno effettua fermata*" (sottolineatura aggiunta).

[169] Cfr. comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria, punto 33.

Il presente Parere è trasmesso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e pubblicato, successivamente alla conclusione del procedimento dell'AGCM, sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.3.2 Parere n. 8 del 20 maggio 2021 - Reso all'AGCM nell'ambito del procedimento in materia di trasporto marittimo (avverso la società Grandi Navi Veloci S.p.A.)

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 20 maggio 2021, premesso che:

- l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ("AGCM") ha trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti ("Autorità"), con note dell'8 aprile 2021 (prott. ART 4237/2021 e 4238/2021), una richiesta di parere ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 ("Codice del Consumo"), a seguito dell'avvio di un procedimento nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. ("GNV"), ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo, nonché dell'articolo 6 del "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie", adottato dall'AGCM con delibera del 1° aprile 2015 (Riferimento PS/11826);

- il procedimento è stato avviato sulla base di alcune segnalazioni pervenute all'AGCM, a partire dal mese di giugno 2020, da parte di consumatori, nonché di alcune segnalazioni pervenute per il tramite dell'Autorità[170], oltre che in base ad informazioni acquisite dall'AGCM ai fini dell'applicazione del Codice del Consumo e a riscontri forniti dalla stessa GNV;

- in particolare, nella comunicazione di avvio del procedimento, inviata in data 20 ottobre 2020, l'AGCM ipotizza la violazione degli articoli 20, 21, 22, 23, 24 e 25 del Codice del Consumo relativamente ad alcune pratiche commerciali poste in essere da GNV e "inerenti a servizi di trasporto, su tratte internazionali e nazionali, da effettuarsi da maggio 2020 e durante il recente periodo estivo, poi oggetto di cancellazione unilaterale in relazione ai limiti di circolazione stabiliti da vari provvedimenti governativi di contenimento dell'epidemia da Covid 19";

- più specificamente, le condotte della Compagnia su cui si è incentrata l'istruttoria dell'AGCM, descritte nella comunicazione di avvio, riguardano, in sintesi:

  i. la messa in vendita, durante il mese di maggio 2020, per viaggi da effettuarsi nello stesso mese e oltre, di biglietti per collegamenti internazionali (tra Marocco ed Europa) e nazionali, nonostante fossero ancora in atto "a causa del coronavirus" le limitazioni alla navigazione o al trasporto passeggeri, e la successiva cancellazione unilaterale della "stragrande maggioranza dei viaggi in questione (…) già regolarmente prenotati e acquistati dai passeggeri, in assenza o con tardivo preavviso ai viaggiatori interessati". Inoltre, con riguardo ai collegamenti in ambito nazionale, la Compagnia avrebbe cancellato svariati biglietti già acquistati anche relativamente a viaggi che avrebbero dovuto effettuarsi in un periodo temporale non più soggetto alle restrizioni di traffico imposte dalle autorità governative;

  ii. la politica dell'azienda adottata in caso di cancellazione del viaggio in tali circostanze, che non avrebbe previsto la possibilità di ottenere rimborsi quale prioritaria scelta del passeggero, ma unicamente la possibilità di un *voucher* di valore corrispondente all'importo pagato, connotato da rigide condizioni d'uso;

  iii. la politica aziendale adottata in relazione alla distinta ipotesi di rinuncia al viaggio da parte del passeggero a causa delle restrizioni alla circolazione imposte dal Governo italiano, che "sarebbe non del tutto coerente con quanto attualmente disposto dalla legislazione nazionale[171], segnatamente con riguardo sia al periodo di utilizzabilità del *voucher* (fissato in un anno in luogo degli ora previsti 18 mesi) sia alla possibilità di conversione in denaro alla scadenza del medesimo";

  iv. l'opacità delle informazioni, sia di carattere generale che destinate ai singoli interessati, circa l'operatività dei viaggi, i diritti spettanti ai passeggeri in caso di cancellazioni e le modalità di richiesta e di corresponsione dei rimborsi/*voucher*;

  v. l'inadeguatezza dell'assistenza *post*-vendita prestata ai passeggeri;

- nel corso del procedimento - con comunicazione pervenuta all'AGCM il 4 dicembre 2020 ed integrata il 30 dicembre 2020, nonché il 5 marzo 2021 - il professionista ha presentato impegni che l'AGCM ritiene apparire "prima facie ammissibili e non manifestamente inidonei in relazione ai profili contestati nell'avvio dell'istruttoria".

Tali impegni consistono, nello specifico, in un duplice ordine di misure, volte:

A. "per un verso, a ristorare i clienti in relazione ai viaggi da effettuarsi nel periodo 11.3.2020 - 30.9.2020 ed oggetto di cancellazione da parte di GNV o rinuncia da parte del passeggero stesso nel contesto emergenziale Covid-19";

B. "per altro verso, a garantire in via definitiva la più ampia trasparenza possibile nei confronti dei consumatori nell'arco di tutte le 'fasi' che caratterizzano le relazioni professionista/consumatore nell'ambito della vendita di servizi di trasporto marittimo, siano esse legate all'attività ordinaria di vendita di biglietti o, come nel caso di specie accade, connesse ad una situazione di oggettiva emergenza e incertezza anche sotto il profilo normativo";

ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

[170] Trasmesse con note prott. 8846/2020 del 18 giugno 2020 e 13218/2020 del 18 settembre 2020

[171] Articolo 88-bis del d.l. 18/2020, convertito con l. 27/2020, come modificato dall'articolo 182 del d.l. 34/2020, convertito con modificazioni dalla l. 77/2020.

I. Profili giuridici e regolatori

Con il rilascio del richiesto parere, l'Autorità intende:

a) individuare e illustrare la specifica normativa e la regolazione di settore, applicabile alla fattispecie in questione, nonché fornire connessi elementi di contesto volti alla valutazione dello standard di diligenza professionale;

b) svolgere alcune considerazioni circa le pratiche commerciali poste in essere da GNV, nonché circa gli impegni presentati dal professionista.

Nel settore del trasporto marittimo passeggeri l'Autorità, tra l'altro:

1) stabilisce "le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionale e locali connotati da oneri di servizio pubblico" (articolo 37, comma 2, lettera d) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) e "il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi" (articolo 37, comma 2, lettera e) del d.l. 201/2011);

2) in base al decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, è l'organismo nazionale responsabile dell'esecuzione del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito: Regolamento) per quanto riguarda i servizi passeggeri e le crociere in partenza da porti situati nel territorio nazionale e i servizi passeggeri provenienti da un paese terzo verso tali porti, provvedendo, tra l'altro, all'accertamento delle violazioni delle disposizioni del medesimo Regolamento e all'irrogazione delle sanzioni pecuniarie ivi previste[172].

Pertanto, il quadro normativo rilevante comprende, oltre alla norma istitutiva dell'Autorità (d.l. 201/2011) ed alla regolazione applicabile adottata nell'esercizio dei poteri conferiti dalla stessa, le disposizioni del Regolamento.

II. Osservazioni dell'Autorità

1. Atti di regolazione

In considerazione della fattispecie, concernente servizi di trasporto non connotati da oneri di servizio pubblico, per quanto riguarda gli atti di regolazione si richiamano le "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami", approvate dall'Autorità, con la delibera n. 83/2019 del 4 luglio 2019, nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 2, lettera e) del d.l. 201/2011.

Si segnala in particolare, per quanto in questa sede d'interesse, che nell'ambito di tali Misure, alla maggior parte delle quali i gestori dei servizi erano tenuti ad ottemperare a decorrere dall'8 gennaio 2020

- viene definito il "meccanismo per il trattamento dei reclami: il complesso delle procedure, organizzate dal gestore del servizio o dall'operatore del terminale ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 1, del 3 4 Regolamento, per la raccolta dei reclami e per la risposta motivata agli stessi entro i termini previsti dal paragrafo 2 dello stesso articolo" (Misura 2.1., lett. b);

- è previsto che, nel contesto della risposta motivata al reclamo che i gestori dei servizi sono tenuti a fornire, il passeggero deve essere chiaramente informato circa la spettanza di eventuali rimborsi o indennizzi, comunque denominati, nonché delle tempistiche e delle modalità per ottenerli (Misura 4.1, lett. b).

2. I diritti conferiti ai passeggeri dal regolamento (UE) n. 1177/2010

Rispetto alle fattispecie descritte dall'AGCM nella comunicazione di avvio del procedimento vengono anzitutto in rilievo il considerando 12 del Regolamento, secondo cui: "I passeggeri dovrebbero essere adeguatamente informati in caso di cancellazione o ritardo di un servizio passeggeri o di una crociera. Tali informazioni dovrebbero aiutare i passeggeri a prendere le misure del caso e, se necessario, a ottenere informazioni circa collegamenti alternativi", ed il considerando 13, in base al quale "si dovrebbero ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri a causa della cancellazione del viaggio o di lunghi ritardi. A tale scopo i passeggeri dovrebbero ricevere la necessaria assistenza e avere la possibilità di cancellare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto o il trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti".

Più in particolare, assumono rilevanza, ai fini dell'applicazione del Regolamento:

- l'articolo 16 ("Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate"), il quale prevede, tra l'altro, che: "1. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera, il vettore o, se opportuno, l'operatore del terminale informa i passeggeri in partenza dai terminali portuali o, se possibile, i passeggeri in partenza dai porti, quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto, della situazione, dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile";

- l'articolo 18 ("Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate"), il quale stabilisce: "1. Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti il vettore offre immediatamente al passeggero la scelta tra: a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcun supplemento; b) il rimborso del prezzo

[172] In proposito si segnala che da quando l'Autorità svolge tali funzioni sono stati avviati e conclusi n. 30 procedimenti sanzionatori relativi a violazioni del Regolamento.

del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile. 2. Quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione o un ritardo alla partenza dal porto superiore a novanta minuti, i passeggeri hanno diritto al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore. 3. Il rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b), e al paragrafo 2 del costo completo del biglietto al prezzo a cui era stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero è effettuato entro sette giorni, in contanti, mediante bonifico bancario elettronico, versamento o assegno bancario. Con il consenso del passeggero, il rimborso integrale del biglietto può avvenire sotto forma di buono e/o altri servizi per un importo equivalente alla tariffa di acquisto, purché le condizioni siano flessibili, segnatamente per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione" (sottolineatura aggiunta);

- l'articolo 20 ("Esenzioni"), che disciplina tassativamente i casi in cui l'articolo 18 non trova applicazione: "1. Gli articoli 17, 18 e 19 non si applicano ai passeggeri con biglietti aperti finché l'orario di partenza non è specificato, salvo per i passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un 5 abbonamento. Gli articoli 17 e 19 non si applicano se il passeggero è informato della cancellazione o del ritardo prima dell'acquisto del biglietto ovvero se la cancellazione o il ritardo sono causati dal passeggero stesso (…)";

- l'articolo 23 ("Informazioni sui diritti dei passeggeri"), il quale prevede, tra l'altro, che: "1. I vettori, gli operatori dei terminali e, se del caso, le autorità portuali garantiscono, nei rispettivi settori di competenza, che le informazioni sui diritti dei passeggeri previste dal presente regolamento siano a disposizione del pubblico a bordo delle navi, nei porti, se possibile, e nei terminali portuali. Le informazioni sono fornite per quanto possibile in formati accessibili e nelle stesse lingue in cui sono di solito messe a disposizione di tutti i passeggeri. Nel fornire tali informazioni particolare attenzione è prestata alle esigenze delle persone con disabilità o delle persone a mobilità ridotta";

- l'articolo 24 ("Reclami"), il quale stabilisce: "1. I vettori e gli operatori dei terminali istituiscono o dispongono di un meccanismo accessibile per il trattamento dei reclami in ordine ai diritti e agli obblighi contemplati dal presente regolamento. 2. Qualora un passeggero che rientra nell'ambito del presente regolamento desideri presentare un reclamo al vettore o all'operatore del terminale, lo trasmette entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio. Entro un mese dal ricevimento del reclamo il vettore o l'operatore del terminale notifica al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame. Il tempo necessario per rispondere definitivamente non supera i due mesi dal ricevimento di un reclamo".

3. I diritti conferiti ai passeggeri nel contesto emergenziale

Fermo quanto rilevato, con riferimento alla peculiare situazione emergenziale e al contesto normativo in cui si sarebbero realizzate le condotte contestate a GNV, è opportuno ricordare che in data 18 marzo 2020 la Commissione europea ha pubblicato gli "Orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19" ("Orientamenti interpretativi COVID"), cui ha fatto seguito l'adozione della "Raccomandazione (UE) 2020/648 del 13 maggio 2020, relativa ai buoni offerti a passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia da Covid-19" ("Raccomandazione").

Di entrambi i documenti, nei quali è ribadita in maniera chiara la piena applicabilità, tra l'altro, delle previsioni del Regolamento anche nel periodo emergenziale connesso alla diffusione del Covid-19 (e indipendentemente dalla causa della cancellazione), l'Autorità ha dato tempestiva notizia tramite il sito web istituzionale, rispettivamente in data 20 marzo e 18 maggio 2020, a beneficio di passeggeri ed imprese.

Per quanto in questa sede di rilievo, si evidenzia che la Commissione, già nei richiamati Orientamenti interpretativi COVID, ha ricordato che, in caso di cancellazione del servizio da parte del vettore, i passeggeri possono scegliere tra il rimborso in contanti e il rimborso sotto forma di buono, precisando che "l'offerta di un buono da parte del vettore non può pregiudicare il diritto del passeggero di optare, in alternativa, per il rimborso".

Il considerando 7 della Raccomandazione ribadisce che: "In caso di cancellazione da parte del vettore, questo deve offrire ai passeggeri la possibilità di scegliere tra un rimborso e un trasporto alternativo. Siccome il trasporto alternativo è difficilmente applicabile nelle circostanze attuali, la scelta di fatto è principalmente tra le varie possibilità di rimborso".

Con la Raccomandazione, la Commissione, nel rilevare che nei diversi settori di trasporto, ai sensi dei competenti regolamenti, "[i]l rimborso mediante buono è possibile tuttavia solo se il passeggero accetta" (considerando 8), ha anche indicato agli Stati membri alcune possibili misure volte a rendere i "buoni" maggiormente attraenti per i passeggeri, in alternativa al rimborso in denaro; ciò contribuirebbe, ad avviso della Commissione stessa, ad attenuare i problemi di liquidità dei vettori e potrebbe portare in ultima analisi a una migliore tutela degli interessi dei passeggeri.

Preme sottolineare che i richiamati provvedimenti emanati dalla Commissione europea non hanno introdotto elementi di novità in merito alla doverosa rimborsabilità dei titoli di viaggio direttamente in denaro ovvero, in caso di volontaria accettazione da parte del passeggero, mediante l'emissione di un buono. Il terzo paragrafo dell'articolo 18 del Regolamento, infatti, espressamente prevede che "[i]l rimborso (…) è effettuato entro sette giorni, in contanti, mediante bonifico bancario elettronico, versamento o assegno bancario. Con il consenso del passeggero, il rimborso integrale del biglietto può avvenire sotto forma di buono".

Per quanto riguarda la normativa adottata a livello nazionale, l'articolo 28, del decreto-legge 2 marzo 2020, n. 9, recante "Misure urgenti di sostegno per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" è intervenuto a disciplinare la problematica - come si è illustrato, non trattata dai regolamenti dell'Unione europea - dei rimborsi richiesti dal passeggero che non possa più effettuare il viaggio.

Tale disposizione prevedeva le fattispecie[173] al ricorrere delle quali, verificandosi la sopravvenuta impossibilità della prestazione dovuta, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1463 del codice civile[174] , in relazione ai contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre, i vettori avrebbero dovuto procedere al rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio ovvero all'emissione di un *voucher* di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione (articolo 28, comma 3, cit.).

Successivamente, l'articolo 1, comma 2, della legge 24 aprile 2020, n. 27, ha abrogato il citato d.l. 9/2020 introducendo nel corpo del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, l'articolo 88-bis ("Rimborso di titoli di viaggio, di soggiorno e di pacchetti turistici"), il quale prevede nuove disposizioni relative alle ipotesi in cui il viaggio venga cancellato dal vettore.

L'articolo 88-bis prevede in particolare, al comma 4, che: "il diritto di recesso può essere esercitato dal vettore, previa comunicazione tempestiva all'acquirente, quando le prestazioni non possono essere eseguite in ragione di provvedimenti adottati dalle autorità nazionali, internazionali o di Stati esteri, a causa dell'emergenza epidemiologica da Covid-19. In tali casi il vettore ne dà tempestiva comunicazione all'acquirente e, entro i successivi trenta giorni, procede al rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio oppure all'emissione di un *voucher* di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione", con ciò ammettendo la possibilità, per il vettore, di emettere un *voucher* in luogo del rimborso in denaro anche per il caso in cui sia il vettore stesso a recedere dal contratto.

Inoltre, il successivo comma 12 del medesimo articolo prevedeva che "[l]'emissione dei *voucher* previsti dal presente articolo assolve i correlativi obblighi di rimborso e non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario".

Successivamente, il suddetto articolo 88-bis del d.l. 18/2020 è stato modificato dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 di conversione del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, che ha apportato, tra l'altro, le seguenti modifiche:

- sostituito i commi 11 e 12 con i seguenti:

"11. (…) *per tutti i rapporti inerenti ai contratti di cui al presente articolo instaurati con effetto dall'11 marzo 2020 al 30 settembre 2020, in caso di recesso esercitato entro il 31 luglio 2020, anche per le prestazioni da rendere all'estero e per le prestazioni in favore di contraenti provenienti dall'estero, quando le prestazioni non sono rese a causa degli effetti derivanti dallo stato di emergenza epidemiologica da Covid-19, la controprestazione già ricevuta può essere restituita mediante un voucher di pari importo emesso entro quattordici giorni dalla data di esercizio del recesso e valido per diciotto mesi dall'emissione.*

L'emissione dei voucher a seguito di recesso esercitato entro il 31 luglio 2020 non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario. Il voucher può essere emesso e utilizzato anche per servizi resi da un altro operatore appartenente allo stesso gruppo societario. Può essere utilizzato anche per la fruizione di servizi successiva al termine di validità, purché le relative prenotazioni siano state effettuate entro il termine di cui al primo periodo" (sottolineatura aggiunta);

- dopo il comma 12, inserito il seguente comma:

"*12-bis La durata della validità dei voucher pari a diciotto mesi prevista dal presente articolo si applica anche ai voucher già emessi alla data di entrata in vigore della presente disposizione. In ogni caso, decorsi diciotto mesi dall'emissione, per i voucher non usufruiti né impiegati nella prenotazione dei servizi di cui al presente articolo è corrisposto, entro quattordici giorni dalla scadenza, il rimborso dell'importo versato. Limitatamente ai voucher emessi, in attuazione del presente articolo, in relazione ai contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre, il rimborso di cui al secondo periodo può essere richiesto decorsi dodici mesi dall'emissione ed è corrisposto entro quattordici giorni dalla richiesta*".

4. Le condotte contestate

In via preliminare pare opportuno richiamare, con riferimento alle condotte contestate, alcuni principi generali espressi nella richiamata normativa di settore e riconducibili al considerando 2 del Regolamento, secondo il quale "[p]oiché il passeggero che viaggia via mare e per vie navigabili interne è la parte più debole del contratto di trasporto, è opportuno garantire a tutti detti passeggeri un livello minimo di protezione".

Più specificamente, con riferimento alle singole condotte descritte dall'AGCM nel provvedimento di avvio del procedimento, per le quali viene in rilievo la normativa di settore, si rileva quanto segue.

Con riguardo alla condotta relativa alla messa in vendita di biglietti relativi a viaggi in periodi ancora interessati dalle limitazioni imposte dalle autorità governative, e pertanto, prevedibilmente oggetto di cancellazione, la stessa attiene alla fase che precede immediatamente la stipula del contratto. Per questa fase del rapporto tra passeggero e vettore, il Regolamento si limita a disciplinare l'emissione dei biglietti e a stabilire il divieto di discriminazione diretta o indiretta in base alla cittadinanza dell'acquirente finale o del luogo di stabilimento del vettore o del venditore di biglietti nell'Unione (articolo 4) e a sancire alcuni diritti relativi al trasporto dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (articoli 7 e 8).

In considerazione delle particolari circostanze, potrebbe tuttavia venire in rilievo, anche nella predetta fase, l'elemento temporale definito tra i presupposti del diritto all'offerta della scelta tra trasporto alternativo e rimborso dall'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento. Tale norma dispone infatti, qualora sia ragionevolmente prevedibile che un servizio passeggeri subisca una

[173] Tra le quali: soggetti residenti, domiciliati o destinatari di un provvedimento di divieto di allontanamento nelle aree interessate dal contagio, soggetti risultati positivi al virus Covid-19 per i quali è stata disposta la quarantena, soggetti che hanno programmato la partecipazione a concorsi, manifestazioni o iniziative di qualsiasi natura annullati, sospesi o rinviati dalle autorità competenti.

[174] Articolo 1463 c.c. ("Impossibilità totale"): "Nei contratti con prestazioni corrispettive, la parte liberata per la sopravvenuta impossibilità della prestazione dovuta non può chiedere la controprestazione, e deve restituire quella che abbia già ricevuta, secondo le norme relative alla ripetizione dell'indebito".

cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti, che l'offerta al passeggero, da parte del vettore, della scelta tra le indicate opzioni debba avvenire "immediatamente". Del pari, per quanto riguarda l'articolo 16, si evidenzia che in caso di cancellazione i passeggeri debbono essere informati della situazione "quanto prima". Relativamente alle condotte correlate all'opacità delle informazioni rese a fronte di cancellazioni, si rimanda alle considerazioni che verranno svolte con riguardo agli "Impegni di natura strutturale".

Con riguardo al profilo delle informazioni sui diritti effettivamente spettanti ai passeggeri in caso di cancellazioni, si osserva che il citato articolo 23, par. 2, del Regolamento, prevede, in effetti, che le informazioni sui diritti dei passeggeri previste dal Regolamento (ivi inclusa l'informazione sui rimborsi spettanti in caso di cancellazione e la relativa modalità di erogazione) siano "a disposizione del pubblico a bordo delle navi, nei porti, se possibile, e nei terminali portuali". In proposito, come già evidenziato, nell'ottica di rafforzare la tutela dei passeggeri, la Misura 4.1, lett. b) dell'Allegato A alla delibera n. 83/2019, specifica che una chiara informazione circa la spettanza di eventuali rimborsi o indennizzi, comunque denominati, nonché sulle tempistiche e modalità per ottenerli deve essere fornita all'utente in sede di risposta motivata al reclamo da parte dei gestori dei servizi.

5. Gli impegni presentati dal professionista

Tanto premesso, con specifico riferimento agli impegni presentati da GNV, anche le considerazioni dell'Autorità possono seguire la distinzione compiuta dalla Compagnia fra impegni di natura compensativa e impegni di natura strutturale.

Relativamente al primo *set* di impegni, di natura compensativa, essi si articolano, nel dettaglio, come segue.

(I) Ristori in caso di cancellazione del viaggio da parte di GNV: "GNV si impegna a rimborsare integralmente in denaro tutti i passeggeri interessati dalla cancellazione, offrendo al tempo stesso la possibilità - per coloro che preferiscano optare per tale soluzione alternativa - di accettare un *voucher* di importo 'maggiorato', pari al 120% del prezzo del biglietto pagato".

Opzione (a) rimborso monetario:

"1. GNV rimborserà l'intero prezzo del biglietto (…) pagato dal consumatore per l'acquisto di un passaggio sulle Rotte Esercite (indipendentemente dalla direzione del viaggio, se da o per l'Italia) in relazione a tutti i viaggi cancellati su tali Rotte da GNV che avrebbero dovuto effettuarsi tra la data del 11.3.2020 e quella del 30.9.2020;

2. il rimborso si applicherà a tutti i consumatori che, nel periodo compreso tra l'11.3.2020 e il 30.9.2020, avrebbero dovuto effettuare un viaggio poi oggetto di cancellazione, indipendentemente dalla data nella quale il titolo di viaggio sia stato acquistato - o la prenotazione fatta - dal cliente (se durante o prima del predetto lasso temporale);

3. il rimborso sarà integrale ed incondizionato, e si applicherà con riferimento al prezzo corrisposto per tutte le voci del contratto di trasporto e quindi anche per servizi accessori, servizio auto/animali, ristorante, tasse e diritti portuali, costi amministrativi, costi per l'acquisto di eventuali polizze assicurative, oltre ad IVA; ciò indipendentemente dalla sistemazione a bordo o dalla classe tariffaria prescelta e/o della qualifica di cittadino comunitario del passeggero e/o del fatto che la tratta annullata riguardi un porto UE o extra-UE;

4. nel caso in cui il consumatore avesse medio tempore già ricevuto da GNV un *voucher* non ancora utilizzato, l'impegno si applicherà nella misura residualmente possibile (ad es. integrando il *voucher* con le condizioni economiche qui contemplate e corrispondendo al consumatore una somma pari al prezzo pagato per il viaggio annullato se così indicato dal consumatore);

5. nel caso di biglietti A/R rispetto ai quali l'annullamento del viaggio riguardi solo una tratta (ad es. tratta di ritorno di un viaggio A/R già effettuato dal consumatore in andata), l'impegno si applicherà considerando il prezzo indicato nel biglietto per la tratta annullata;

6. il rimborso avverrà in esito alla compilazione, da parte del cliente interessato, dell'apposito *form* predisposto da GNV sul proprio sito internet, e sarà riconosciuto - in maniera automatica alla verifica dei requisiti - entro e non oltre il termine di 14 giorni dalla compilazione del *form* da parte del passeggero;

7. il rimborso avverrà tramite bonifico bancario sul conto corrente indicato dal cliente. Nel caso di gruppi familiari, il rimborso sarà erogato in una unica soluzione al soggetto (padre/madre) che risulti come capofamiglia".

Opzione (b): rimborso tramite *voucher* al 120%:

"GNV offrirà al tempo stesso la possibilità di ottenere, in luogo del rimborso monetario, il ristoro del viaggio cancellato tramite emissione di un *voucher* per un controvalore pari al 120% del prezzo del biglietto. Detto *voucher*:

1. sarà riconosciuto nei confronti dei consumatori che abbiano pagato un corrispettivo per l'acquisto di un passaggio sulle Rotte Esercite (indipendentemente dalla direzione del viaggio, se da o per l'Italia) in relazione a tutti i viaggi cancellati su tali rotte da GNV e con riferimento a viaggi cancellati che avrebbero dovuto effettuarsi tra la data del 11.3.2020 e quella del 30.9.2020;

2. sarà emesso nei confronti di tutti i consumatori che, nel periodo sopra indicato (11.3.2020-30.9.2020) avrebbero dovuto effettuare un viaggio poi oggetto di cancellazione da parte di GNV, indipendentemente quindi dalla data in cui il titolo di viaggio sia stato acquistato - o la prenotazione effettuata - dal cliente (se durante o prima del predetto lasso temporale);

3. sarà emesso in misura pari al 120% del prezzo complessivo del biglietto pagato dal consumatore, comprensivo di servizi accessori eventuali servizio auto/animali, ristorante, tasse e diritti portuali, costi amministrativi, costi per l'acquisto di eventuali polizze assicurative, oltre ad IVA, e ciò indipendentemente dalla sistemazione a bordo o dalla classe tariffaria prescelta e/o della qualifica di cittadino comunitario del passeggero e/o del fatto che la tratta annullata riguardi un porto UE o extra-UE;

4. nel caso di biglietti A/R rispetto ai quali la cancellazione del viaggio riguardi solo una tratta (ad es. tratta di ritorno di un viaggio A/R già effettuato dal consumatore in andata), il *voucher* sarà emesso nella misura del 120% dell'importo della tratta residua considerando il prezzo indicato nel biglietto per la tratta annullata;

5. sarà valido per prenotazioni da effettuarsi nei 18 mesi dalla sua emissione, con la precisazione che sarà valido anche per viaggi da effettuarsi successivamente ai 18 mesi, purché la relativa prenotazione sia avvenuta nel termine di 18 mesi;

6. sarà convertito in denaro, ove non utilizzato, alla scadenza dei 18 mesi. Potrà inoltre essere convertito in denaro già dalla scadenza del 12° mese, su richiesta del titolare. In tutte le ipotesi di conversione del *voucher*, sia essa automatica (dopo il 18° mese) ovvero su richiesta del cliente (dopo il 12° mese) essa avverrà nel termine di 14 giorni, e sarà riconosciuta in misura pari al valore del biglietto inizialmente acquistato (e quindi in misura del 100% del prezzo e non del 120%);

7. sarà utilizzabile per l'acquisto di un servizio di trasporto e/o degli eventuali servizi accessori e altre voci di costo, su qualsiasi rotta servita da GNV;

8. sarà utilizzabile in maniera parziale, e sarà quindi possibile per il cliente chiedere la conversione in denaro della parte non utilizzata;

9. sarà utilizzabile anche per l'acquisto di viaggi superiori al suo valore, ferma restando la necessità di integrare la parte residua del pagamento del consumatore;

10. sarà cedibile a terzi, e da questi utilizzabile alle stesse condizioni previste per il titolare;

11. sarà cumulabile con altri buoni/*voucher* di cui eventualmente il consumatore sia titolare;

12. nel caso in cui il consumatore avesse già ricevuto da GNV un *voucher* per cancellazione non ancora utilizzato, questo sarà integrato con le nuove caratteristiche economiche sopra illustrate;

13. l'emissione del *voucher* avverrà in esito alla compilazione, da parte del cliente interessato, dell'apposito *form* predisposto da GNV sul proprio sito internet, e sarà riconosciuto – in maniera automatica alla verifica dei requisiti – entro e non oltre il termine di 14 giorni dalla compilazione completa del *form* da parte del passeggero. Il *voucher* sarà inviato al cliente in formato elettronico all'indirizzo e-mail comunicato dallo stesso in sede di compilazione del *form*. GNV si impegna ad informare puntualmente i clienti delle possibilità e modalità di rimborso tramite *voucher* appena descritte, attivandosi al fine di contattare individualmente i clienti potenzialmente interessati dalle misure in questione (…)".

(II) Ristori in caso di rinuncia al viaggio da parte del consumatore:

"GNV si impegna a corrispondere un *voucher* di valore pari al 120% del prezzo del biglietto pagato dal cliente, convertibile in denaro alla scadenza e flessibile nell'utilizzo; e ciò, a prescindere dal motivo per il quale il cliente abbia rinunciato a viaggiare (e quindi anche al di là dell'ipotesi di rinuncia per motivi connessi all'emergenza epidemiologica)".

In base al formulario impegni, il *voucher* in questione presenta caratteristiche analoghe a quelle indicate da GNV per i casi di cancellazione, comprese le modalità di informazione e contatto dei passeggeri interessati e ad eccezione della possibilità di rimborso in denaro, prevista, in questo caso, solo alla scadenza del *voucher*. Con riferimento a tale categoria di impegni, si osserva, anzitutto, che, tra le misure proposte da GNV in caso di cancellazione del viaggio disposta dal vettore, la possibilità di scelta del passeggero tra il rimborso in forma monetaria o tramite un *voucher* costituisce ottemperanza alle previsioni dell'articolo 18, paragrafo 3, del Regolamento, il quale prevede che l'erogazione di un buono, in luogo del rimborso in denaro, avvenga "[c]on il consenso del passeggero".

Peraltro, fermo restando quanto chiaramente affermato dalla Commissione negli Orientamenti interpretativi COVID e illustrato al par. 3 del presente parere, si rileva che le disposizioni dell'articolo 88-bis del d.l. 18/2020 sembrerebbero comunque poter trovare applicazione soltanto relativamente ai viaggi cancellati dalla Compagnia sino al 31 luglio 2020. La citata disposizione specifica, infatti, che:

− "la controprestazione già ricevuta può essere restituita mediante un *voucher* di pari importo emesso entro quattordici giorni", limitatamente ai casi di recesso esercitato entro il 31 luglio 2020 (coma 11);

− l'emissione dei *voucher* "non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario" limitatamente ai casi in cui il *voucher* sia stato emesso "a seguito di recesso esercitato entro il 31 luglio 2020" (comma 12).

In proposito, si evidenzia che l'articolo 18, paragrafo 3, del Regolamento prevede che il rimborso debba essere effettuato "entro sette giorni"; conseguentemente, l'erogazione del rimborso in denaro entro 14 giorni dalla compilazione completa della richiesta si porrebbe, quantomeno per le cancellazioni successive al 31 luglio, in contrasto con tale disposizione.

Con specifico riferimento al fatto che GNV prevede un rimborso "integrale e incondizionato", si osserva che la suddetta norma fa essa stessa riferimento "al costo completo del biglietto al prezzo a cui era stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero"; devono pertanto ritenersi inclusi i vari servizi accessori acquistati dal passeggero.

Relativamente alle caratteristiche del *voucher*:

− il Regolamento dispone che, con il consenso del passeggero, il rimborso può essere erogato tramite "buoni e/o altri servizi per un importo equivalente alla tariffa di acquisto, purché le condizioni siano flessibili, segnatamente per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione";

− la normativa introdotta dal legislatore nazionale per il periodo di emergenza (articolo 88-bis del d.l. 18/2020) prevede che i *voucher*, di importo pari alla controprestazione già ricevuta, possano essere emessi e utilizzati anche per servizi resi da un altro operatore appartenente allo stesso gruppo societario, anche per la fruizione di servizi successiva al termine di validità, purché le relative prenotazioni siano state effettuate entro il 31 luglio 2020. Decorsi diciotto mesi dall'emissione, per i *voucher* non usufruiti né impiegati nella prenotazione dei servizi è corrisposto, entro quattordici giorni dalla scadenza, il rimborso dell'importo versato. Limitatamente ai *voucher* emessi in relazione ai contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre, il rimborso può essere richiesto decorsi dodici mesi dall'emissione ed è corrisposto entro quattordici giorni dalla richiesta.

Si ravvisano, pertanto, negli impegni presentati, alcune caratteristiche migliorative dei *voucher* rispetto alle previsioni regolamentari, quali la maggiorazione dell'importo e la possibilità di cessione a terzi, oltre ad altre che appaiono specificazioni della previsione di flessibilità dei "buoni" contenuta nel Regolamento (a titolo di esempio, la possibilità di utilizzazione, per l'acquisto di viaggi su qualsiasi rotta servita da GNV, sia "per l'acquisto di viaggi superiori al suo valore" o "in maniera parziale" con possibilità di conversione in denaro della parte non utilizzata)[175]. Tali caratteristiche risultano, del resto, in linea con le indicazioni fornite dalla Commissione europea nella Raccomandazione proprio in ordine all'esigenza di rendere i buoni maggiormente graditi ai passeggeri per il periodo di emergenza.

Con riguardo agli impegni presentati da GNV per le ipotesi di rinuncia al viaggio da parte del passeggero, che, si rammenta, non sono disciplinati dal Regolamento, si rileva che gli stessi, in effetti, estendono la platea dei passeggeri aventi diritto al rimborso al di là di quanto previsto dalla normativa nazionale (il più volte citato articolo 88-bis del d.l. 18/2020), laddove essi offrono un *voucher* di valore superiore al prezzo del biglietto (120%), soggetto a condizioni di utilizzo particolarmente flessibili, e ciò non soltanto nei confronti dei clienti che abbiano rinunciato a viaggiare in conseguenza delle misure introdotte dal Governo per far fronte all'emergenza epidemiologica, ma anche a prescindere dal momento in cui è avvenuto l'acquisto del biglietto, nonché dalla causa che ha condotto il passeggero alla rinuncia al viaggio.

Quanto ai canali e alle modalità indicate da GNV per raggiungere gli utenti interessati dalle misure (ovverosia mediante la pubblicazione delle informazioni nella *home page* del sito con presenza di un *link* diretto al *form* di rimborso e possibilità di ottenere un supporto immediato tramite numero dedicato e servizio di *live chat*, l'invio personale di SMS e/o e-mail indirizzate a tutti i clienti interessati e coinvolgimento diretto delle agenzie e degli intermediari di vendita), si osserva che gli stessi appaiono adeguati a raggiungere tutti i passeggeri interessati.

Infine, con specifico riguardo al *form on-line* per l'invio delle richieste di rimborso, è auspicabile che la compilazione possa avvenire nella maniera più agevole possibile per i passeggeri, riducendo al minimo i campi obbligatori e avuto particolare riguardo alle esigenze delle persone con disabilità. La predisposizione di tale *form on-line* dedicato alle richieste di rimborso di cui agli impegni non fa venir meno l'obbligo di gestire, nelle tempistiche previste, sia le eventuali ulteriori richieste di rimborsi/indennizzi previsti dal Regolamento, che i reclami che pervengono tramite i canali appositamente predisposti in conformità alla Misura 2 dell'Allegato A alla citata delibera n. 83/2019.

Relativamente al secondo set di impegni, di natura strutturale, essi riguardano:

(i) trasparenza informativa: "GNV si impegna ad includere nella propria policy informativa" (i) l'invio a tutti i passeggeri di una comunicazione personale, tramite sms ed *e-mail*, "con la quale si informa della cancellazione o della modifica del viaggio, si offre ai clienti la possibilità di riprogrammare il viaggio contattando il *customer care* ovvero di accedere, se del caso, alle altre opzioni offerte dalla Compagnia (incluso l'eventuale rimborso del biglietto (...)";

(ii) la "modifica del sito internet, tramite predisposizione di appositi messaggi nella *home page* con rinvio, tramite *link* ipertestuale, ad una pagina esclusivamente dedicata alle "Informazioni importanti per i passeggeri: cambiamenti nel programma di viaggio, cancellazioni e rimborsi", contenente tutte le informazioni e i documenti utili a chiedere il rimborso e/o il *voucher*";

(iii) la "revisione integrale della sezione "FAQ" del sito internet, con inclusione di sezione di "Q&A" relative alle opzioni a disposizione del cliente in seguito a cancellazione e/o modifica del viaggio"; (ii) revisione strutturale del *customer care*: "GNV intende: in linea generale, gestire il maggior numero di richieste possibili nelle modalità sopra indicate (SMS, email, pagina dedicata del sito internet), riducendo così il numero delle richieste che raggiungono il *customer care*, e riservando i suoi servizi a quelle per le quali appaia indispensabile il coinvolgimento di personale dedicato; al tempo stesso, migliorare l'efficienza del *customer care* con l'impiego di personale (diretto o di terzi soggetti) specificamente dedicato all'assistenza per le richieste di rimborso per cancellazione, rinuncia e/o 13 modifica di un elemento sostanziale del viaggio, garantendo in ogni caso la fruibilità del servizio, entro termini temporali definiti, sia tramite i canali di contatto via internet (email, chat online, social media) sia tramite predisposizione di un apposito numero dedicato, gratuito per le chiamate dall'Italia"; (iii) creazione di una nuova funzione aziendale, "diversa dalla funzione di *customer care*, denominata *Consumer Protection Officer* (CPO), deputata al controllo sul rispetto della normativa a tutela del consumatore e di quella a tutela dei diritti dei passeggeri (…) Il CPO disporrà di tutti i poteri necessari allo svolgimento delle sue funzioni, sarà chiamato a segnalare agli organi di amministrazione e controllo di GNV eventuali carenze in materia di tutela del consumatore riscontrate nella gestione delle relazioni con i clienti, adoperandosi per prevenire l'insorgere di eventuali criticità, anche in considerazione delle segnalazioni che possano giungere a GNV dai suoi clienti e/o dalle funzioni aziendali (…)";

(iv) formazione periodica e adozione di un programma di compliance: "GNV si impegna (…) a istituire, sotto la supervisione del CPO, corsi di formazione periodica del proprio personale, con particolare riguardo agli operatori del servizio di *customer care* e al personale con funzioni commerciali, coinvolgendo, ove possibile, anche una o più associazioni dei consumatori (…) GNV, inoltre, si impegna

[175] Punto 6 dell'Opzione (a)

anche a adottare un programma di compliance delle norme in materia di tutela del consumatore e di quelle a tutela dei diritti dei passeggeri". Quanto a tale secondo ordine di impegni, si osserva che l'insieme delle misure proposte può astrattamente rappresentare un miglioramento rispetto all'organizzazione delle procedure di assistenza alla clientela, per come emersa dalla istruttoria condotta dall'AGCM. Alcune di esse, con particolare riguardo alla "trasparenza informativa" e alla "riforma del Customer care", potrebbero infatti considerarsi misure "minime" da implementare, al fine di garantire il rispetto delle disposizioni del Regolamento e delle "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami" sopra richiamati.

Quanto a tale secondo ordine di impegni, si osserva che l'insieme delle misure proposte può astrattamente rappresentare un miglioramento rispetto all'organizzazione delle procedure di assistenza alla clientela, per come emersa dalla istruttoria condotta dall'AGCM. Alcune di esse, con particolare riguardo alla "trasparenza informativa" e alla "riforma del Customer care", potrebbero infatti considerarsi misure "minime" da implementare, al fine di garantire il rispetto delle disposizioni del Regolamento e delle "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami" sopra richiamati.

Nello specifico, relativamente agli impegni volti a conseguire la trasparenza informativa, anche al fine di una più completa valutazione dei comportamenti adottati da GNV e dello standard di diligenza professionale richiesto ad un operatore del settore, si ritiene pertinente richiamare alcuni dei procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità nei confronti di Compagnie di navigazione, attinenti a violazioni dei diritti all'informazione e alla scelta tra trasporto alternativo e rimborso, di cui agli articoli 16 e 18 del Regolamento, tra i quali possono essere richiamati, a titolo di esempio:

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 153/2017 del 22 dicembre 2017, concluso con l'irrogazione della sanzione di cui alla delibera n. 51/2018 del 18 maggio 2018 per la violazione degli obblighi di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento. Nel caso di specie il vettore, a fronte della cancellazione del servizio, nell'e-mail inviata all'agenzia intermediaria, non risultava, tra l'altro, aver indicato di offrire ai passeggeri la scelta tra trasporto alternativo e rimborso, in quanto quest'ultima possibilità era stata indicata come una mera via sussidiaria da percorrere nel caso in cui i passeggeri non fossero d'accordo; conseguentemente, nell'e-mail inviata dall'agenzia ai passeggeri risultava offerto il solo trasporto alternativo verso la destinazione finale per una data successiva, omettendo la contestuale offerta del rimborso del prezzo del biglietto;

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 20/2018 del 23 febbraio 2018, per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento, concluso con delibera n. 61/2018 del 14 giugno 2018 (pagamento in misura ridotta). In particolare, il vettore, tenuto conto del tempo di navigazione e del ritardo già maturato durante la notte dalla nave per raggiungere il porto di 14 partenza, non risultava aver informato i passeggeri della situazione e dell'orario di partenza e arrivo previsti non appena tale informazione si è resa disponibile, ma soltanto la mattina seguente, e non aveva formulato immediatamente ai passeggeri l'offerta normativamente prevista tra trasporto alternativo e rimborso;

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 115/2018 del 26 novembre 2018, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento, concluso con delibera n. 13/2019 del 15 febbraio 2019 (pagamento in misura ridotta). Nel caso in esame, riguardante una cancellazione, il vettore, nonostante fosse a conoscenza della disponibilità di posti per viaggiare sulla medesima tratta con vettore alternativo, non aveva incluso detta soluzione tra le offerte di trasporto alternativo, proponendo solamente la scelta tra rimborso del prezzo del biglietto e quattro opzioni di trasporto alternativo tutte con le proprie navi e tutte relative al giorno successivo;

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 14/2019 del 15 febbraio 2019, per la violazione degli obblighi di cui agli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento, concluso con delibera n. 82/2019 del 5 luglio 2019 (pagamento in misura ridotta). Nel caso di specie, la Compagnia, pur avendo comunicato con sms il posticipo della partenza ai passeggeri, non li aveva informati circa l'orario di arrivo previsto o le cause del ritardo e non li aveva successivamente aggiornati circa l'ulteriore slittamento della partenza; il vettore, inoltre, non aveva offerto attivamente la scelta tra trasporto alternativo e rimborso ai passeggeri, limitandosi a invitare gli stessi a contattare autonomamente il *call center*;

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 33/2019 del 12 aprile 2019, concluso con l'irrogazione delle sanzioni di cui alla delibera n. 101/2019 del 1° agosto 2019, per la violazione degli obblighi previsti dagli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento. Nel caso in esame, il vettore non aveva provveduto a fornire ai passeggeri in attesa informazioni circa il ritardo alla partenza, né aggiornamenti sulla situazione di ulteriore ritardo. Inoltre, nell'informativa inviata circa la variazione dell'orario di check-in, non veniva fatto alcun riferimento alle opzioni (trasporto alternativo/rimborso) che era tenuta ad offrire, né tale offerta risulta essere stata formulata successivamente.

Nei citati provvedimenti di avvio di procedimento sanzionatorio e, ove i vettori non si siano avvalsi dell'istituto del pagamento in misura ridotta della sanzione, nei provvedimenti di accertamento della violazione con irrogazione della sanzione, l'Autorità ha pertanto costantemente affermato che, a fronte di partenze cancellate o ritardate in partenza da una terminale portuale, il vettore deve attivarsi, tramite i recapiti di contatto a disposizione, per informare il passeggero non soltanto dell'avvenuta cancellazione o del ritardo, ma anche del correlato diritto alla scelta tra trasporto alternativo e rimborso, e che tale offerta deve essere formulata tempestivamente e in maniera completa (ivi incluso il caso in cui il biglietto sia stato acquistato tramite agenzia).

Si ritiene, pertanto, che, alla luce delle previsioni normative e dei provvedimenti dell'Autorità, tutti pubblicati sul sito web istituzionale, ogni operatore del settore avrebbe dovuto dotarsi di idonee procedure atte a garantire il puntuale rispetto dei diritti dei passeggeri in caso di partenze cancellate o ritardate[176].

Relativamente agli impegni correlati alla revisione strutturale del *customer care*, rilevando che gli stessi si focalizzano sulla gestione delle richieste di rimborso, si osserva che, in linea con la regolazione dell'Autorità di cui alla citata delibera n. 83/2019, l'efficienza dovrebbe caratterizzare l'intero processo di gestione dei reclami.

Quanto agli impegni in tema di formazione periodica del personale del servizio di *customer care* e con funzioni commerciali, che costituisce una valida iniziativa, giova rammentare che la formazione dovrà avere ad oggetto anche la specifica regolazione dell'Autorità in materia. Appare apprezzabile, infine, la volontà di GNV di voler coinvolgere una o più associazioni dei consumatori nell'attività di formazione del personale in tema di diritti dei passeggeri.

Si sottolinea, in proposito, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 14 ("Formazione e istruzioni") del Regolamento, l'opportunità di dare particolare rilievo agli specifici diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta.

Il presente Parere è trasmesso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e pubblicato, successivamente alla conclusione del procedimento dell'AGCM, sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.3.3 Parere n. 4 dell'11 marzo 2021 - Reso all'AGCM nell'ambito del procedimento in materia di trasporto terrestre (avverso la società Autostrade per l'Italia S.p.A.)

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta dell'11 marzo 2021 premesso che:

- l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ("AGCM") ha trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti ("Autorità"), con nota prot. ART 2126/2021 del 15 febbraio 2021, una richiesta di parere ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 ("Codice del Consumo"), a seguito dell'avvio di un procedimento nei confronti di Autostrade per l'Italia S.p.A. ("ASPI"), ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo, nonché dell'articolo 6 del "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie" (di seguito: Regolamento), adottato dall'AGCM con delibera del 1° aprile 2015 (Riferimento PS/11644);

- il procedimento è stato avviato sulla base di numerose segnalazioni degli utenti, nonché di informazioni acquisite anche attraverso notizie pubblicate a mezzo stampa, al fine di verificare l'esistenza di alcune condotte in possibile violazione degli articoli 20 e 22 del Codice del Consumo consistenti, in particolare:

  "a) con riferimento all'autostrada A/16 Napoli/Canosa, nella riduzione delle corsie di marcia o in specifiche limitazioni - per lunghi tratti - della velocità massima consentita, pari a 80 km/h nei due sensi di marcia, unitamente ad altre limitazioni, che aumenterebbero in maniera consistente i tempi di percorrenza, in assenza di un adeguamento del corrispettivo richiesto quale pedaggio autostradale;

  b) con riferimento a tutte le tratte della rete autostradale gestite da ASPI, nelle modalità informative adottate dal professionista relative alle procedure di rimborso, con particolare riguardo ai casi di peggioramento del servizio in conseguenza di riduzioni delle corsie di marcia o di specifiche limitazioni alla viabilità (quali ad es. riduzione della carreggiata, della velocità massima, interdizione di veicoli pesanti, chiusura di alcune uscite), che potrebbero risultare omissive, inadeguate o, comunque, intempestive";

- in data 31 luglio 2020, ASPI ha presentato una proposta di impegni ai sensi dell'articolo 27, comma 7, del Codice del Consumo, nonché ai sensi dell'articolo 9 del Regolamento, che l'AGCM, in data 22 settembre 2020, ha deliberato di rigettare, stante l'interesse a procedere all'accertamento, ritenendo gli stessi non idonei a rimuovere i profili di possibile scorrettezza contestati;

- con nota in data 24 settembre 2020 l'AGCM ha comunicato ad ASPI l'ampliamento dell'oggetto del procedimento istruttorio ad ulteriori comportamenti relativi alle effettive condizioni di fruibilità del servizio autostradale reso, oltre che sull'autostrada A16 Napoli-Canosa, anche sulle autostrade A14 Bologna-Taranto, nonché sulle autostrade liguri e segnatamente sul tratto autostradale A26 2 Genova Voltri-Gravellona Toce e, per le parti di competenza di ASPI, sulle tratte autostradali A7 Milano-Serravalle-Genova, A10 Genova-Savona-Ventimiglia e A12 Genova-Rosignano "in quanto suscettibili di integrare distinte violazioni degli articoli 20, 24 e 25 del Codice del Consumo";

[176] Peraltro, con specifico riferimento alla gestione delle informazioni in relazione alla cancellazione o modifica dei viaggi e all'assistenza *post*-vendita relativa alle suddette cancellazioni o modifiche dei viaggi, si segnala che misure in parte analoghe erano già state prospettate all'Autorità dalla Compagnia, la quale, a fronte di alcuni procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità nei suoi confronti per la violazione delle norme del Regolamento in discorso, aveva prospettato, nel corso di un incontro con i competenti Uffici, alcuni miglioramenti che intendeva adottare per evitare di incorrere nuovamente nelle medesime violazioni. GNV aveva in particolare illustrato alcune iniziative, tra cui il miglioramento delle procedure di comunicazione di ritardi e cancellazioni, utilizzando i recapiti eventualmente comunicati dal passeggero (sms o e-mail) e informando contestualmente del diritto alla scelta tra trasporto alternativo e rimborso. Nell'ambito di alcune preistruttorie svolte dall'Autorità, è risultato che, quantomeno negli specifici casi esaminati, tali comunicazioni sono state inviate.

- in data 23 dicembre 2020, l'AGCM trasmetteva ad ASPI la comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del Regolamento[177], concludendo che le condotte poste in essere da ASPI "potrebbero integrare distinte violazioni degli articoli 20, 22, 24 e 25 del Codice del Consumo", rilevando, in particolare, che:

(i) "i comportamenti di ASPI (...) che discendono da omessi o insufficienti interventi manutentivi della rete autostradale nel corso degli anni, appaiono porsi in contrasto con l'articolo 20 del Codice del Consumo, con riferimento a ciascuna delle summenzionate tratte autostradali (…) che sono state interessate da un significativo peggioramento del servizio, atteso il consistente aumento dei tempi di percorrenza, senza che risulti la sospensione o un'adeguata e tempestiva riduzione dei corrispettivi pedaggi";

(ii) "le modalità informative adottate da ASPI in materia di richieste di rimborso in conseguenza di riduzioni delle corsie di marcia o di specifiche limitazioni alla viabilità, sembrano inadeguate, omissive e comunque intempestive, in violazione dell'art. 22 del Codice del Consumo";

(iii) "con riferimento a ciascuna delle sopraindicate tratte autostradali, le condotte di ASPI appaiono inoltre connotate da profili di aggressività, in violazione degli artt. 24 e 25 del Codice del Consumo, riguardo alla natura del servizio reso se si considera che i consumatori ricevono una prestazione di qualità inferiore rispetto a quella attesa dall'utilizzo dell'*infra*struttura autostradale, per la quale sono invece tenuti a corrispondere il pedaggio pieno.

Tale circostanza appare idonea a limitare considerevolmente, mediante indebito condizionamento, la liberà di scelta o di comportamento dei consumatori in relazione al servizio".

ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici

Nel settore autostradale occorre fare riferimento, innanzitutto, all'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, in virtù del quale "L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare 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 (…) reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98[178], convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111" (articolo 37, comma 2, lettera a);

- "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" (articolo 37, comma 2, lettera e);

- "con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1[179] e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione

[177] In particolare, con tale comunicazione l'AGCM confermava le contestazioni di cui alla comunicazione di avvio e alla comunicazione di ampliamento dell'oggetto del procedimento circa la presunta illiceità delle condotte poste in essere da ASPI, precisandole nei termini che seguono:
- "gravi carenze da parte di ASPI nella gestione e manutenzione dei tratti autostradali di competenza; - gravi disagi nella viabilità e nella fluidità della circolazione;
- incremento notevole dei tempi medi di percorrenza che, in diverse circostanze, hanno mostrato valori molto distanti da quelli che normalmente si attende un utente della rete autostradale, dovuta a chiusure, restringimenti di carreggiata, imposizione dei limiti di velocità con conseguenti formazioni di code e rallentamenti;
- incremento del *Total Delay* e del *Total Delay work*;
- assenza di una procedura strutturata in tema di agevolazioni tariffarie (eliminazione/riduzione dei pedaggi) e rimborsi che consentisse di gestire in modo adeguato i gravi e ripetuti episodi di disagio arrecato agli utenti;
- misure inadeguate, parziali e di entità insufficiente delle agevolazioni concesse, non idonee a compensare i pesanti disagi subiti dagli utenti; - carenza nelle modalità informative adottate da ASPI per rendere edotti gli utenti circa le agevolazioni concesse".

[178] Come noto l'Agenzia in esame non è stata mai istituita; al riguardo, l'articolo 11, comma 5, del d.l. 216/2011 ne ha previsto la soppressione disponendo che "le attività e i compiti già attribuiti alla medesima sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° ottobre 2012, che rimane titolare delle risorse previste dall'articolo 36, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e cui sono contestualmente trasferite le risorse finanziarie umane e strumentali relative all'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali di cui al medesimo comma 5 nonché alle altre strutture dell'Anas S.p.A. che svolgono le funzioni di concedente di cui all'articolo 36, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, pari a dieci unità per l'area funzionale e due per l'area dirigenziale di seconda fascia".

[179] L'articolo 43 del d.l. 201/2011 prevede: "1. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente. 2. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente. 2-bis. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa".

dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto" (articolo 37, comma 2, lettera g).

Inoltre, l'articolo 37, comma 4, dello stesso decreto dispone che "[r]estano ferme tutte le altre competenze diverse da quelle disciplinate nel presente articolo delle amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nei 2

4 settori indicati; in particolare, restano ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo e sanzione nell'ambito dei rapporti con le imprese di trasporto e con i gestori delle infrastrutture, in materia di sicurezza e standard tecnici, di definizione degli ambiti del servizio pubblico, di tutela sociale e di promozione degli investimenti. Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché 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. Restano altresì ferme e possono essere contestualmente esercitate le competenze dell'Autorità garante della concorrenza disciplinate dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287 e dai decreti legislativi 2 agosto 2007, n. 145 e 2 agosto 2007, n. 146, e le competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98".

Rileva, infine, anche la previsione contenuta nell'articolo 37, comma 6-ter, del d.l. 201/2011, ai sensi del quale "[r]estano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica".

II. Osservazioni dell'Autorità

Gli interventi dell'Autorità In attuazione, in particolare, delle citate previsioni dell'articolo 37, comma 2, lettera g), l'Autorità ha, tra l'altro, approvato:

- per le nuove concessioni da affidarsi con procedura a evidenza pubblica: (i) gli 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. 119/2017); (ii) gli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona, e del relativo sistema tariffario di pedaggio (delibera n. 119/2019);

- per le nuove concessioni da affidarsi con il ricorso all'*in house providing*: (i) il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena (delibera n. 73/2018); (ii) il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione 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 (delibera n. 133/2018)[180].

A seguito del d.l. 28 settembre 2018, n. 109, il cui articolo 16, comma 1, ha esteso alle concessioni vigenti le competenze dell'Autorità in merito alla definizione del sistema tariffario di pedaggio, l'Autorità, con la delibera n. 16/2019 del 18 febbraio 2019, recante "Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Avvio del procedimento" ha avviato il procedimento volto a stabilire "il sistema tariffario di pedaggio basato sul 4 L'affidamento della gestione delle tratte autostradali in questione con il ricorso all'*in house providing* è previsto dall'articolo 13-bis del d.l. 148/2017; a tale riguardo l'Autorità ha anche reso i pareri sui relativi schemi convenzionali previsti dal comma 4 della citata disposizione (cfr. pareri nn. 3 e 4 del 2019). 5 metodo del price cap e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale", per ciascuna delle concessioni ivi richiamate in Appendice, precisando che il predetto procedimento si sarebbe concluso con più deliberazioni finali, ed indicendo, contestualmente, una consultazione pubblica sul sistema tariffario di pedaggio, di cui al citato allegato A, elaborato secondo una metodologia tariffaria basata su criteri uniformi per tutte le concessioni. A seguito della procedura di consultazione, l'Autorità ha quindi adottato, in data 19 giugno 2019, 16 delibere (dalla n. 64 alla n. 79) riguardanti altrettanti sistemi tariffari relativi alle concessioni indicate nell'Appendice dell'allegato A alla delibera di avvio, i cui periodi regolatori erano giunti a scadenza[181].

Ai fini del recepimento del sistema tariffario di pedaggio stabilito dall'Autorità, peraltro, l'articolo 43, commi 1 e 2, del d.l. 201/2011, prevede che l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) relativo al nuovo periodo regolatorio predisposto dai concessionari autostradali, a seguito dell'istruttoria svolta dal concedente, debba essere da quest'ultimo trasmesso all'Autorità, che esprime al riguardo il proprio parere, ad esito del quale il CIPE, sentito il NARS, si pronuncia nei successivi trenta giorni.

Successivamente, gli aggiornamenti dei piani in questione, che costituiscono un allegato all'atto aggiuntivo alla Convenzione unica da stipularsi a seguito del perfezionamento della descritta procedura, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito: MIT), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (di seguito: MEF), da registrarsi alla Corte dei conti.

[180] L'affidamento della gestione delle tratte autostradali in questione con il ricorso all'*in house providing* è previsto dall'articolo 13-bis del d.l. 148/2017; a tale riguardo l'Autorità ha anche reso i pareri sui relativi schemi convenzionali previsti dal comma 4 della citata disposizione (cfr. pareri nn. 3 e 4 del 2019).

[181] Per le concessioni autostradali il cui concedente è CAL, l'Autorità ha adottato le delibere nn. 70/2020 e 106/2020, riguardanti, rispettivamente, i sistemi tariffari di pedaggio delle concessioni relative alla Tangenziale est di Milano ed alla Autostrada Pedemontana Lombarda.

Tanto premesso, per quanto riguarda la Convenzione unica sottoscritta tra ANAS e ASPI il 12 ottobre 2007, si rappresenta che l'Autorità, ad esito della conclusione del citato procedimento di consultazione avviato con la delibera n. 16/2019, ha adottato la delibera n. 71/2019, del 19 giugno 2019, recante "Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.".

Per quanto in questa sede di specifico interesse, tale sistema tariffario, in conformità a quanto già previsto dall'Autorità in merito ad altri sistemi tariffari oggetto dell'intervento di competenza, prevede sia alcuni meccanismi di penalità/premi, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi offerti all'utenza, sia i principi che il concedente sarà tenuto ad applicare per valutare la performance del concessionario autostradale (secondo quanto previsto dalla Misura 24 dell'Allegato A alla citata delibera n. 71/2019).

Tali meccanismi, che hanno impatto diretto sull'aggiornamento annuale delle tariffe, correlandole ai livelli di servizio resi all'utenza, sono incentrati sui seguenti fattori qualitativi:

- tempi medi di viaggio e livelli di disponibilità delle infrastrutture, connessi all'esazione e soprattutto ai lavori di manutenzione (periodi, durata, programmazione, etc.);

- impiego di tecnologie "*Smart Road*" che rappresentino delle *best practice* nel settore autostradale (quali sistemi di esazione elettronica *free flow, Intelligent Transportation Systems*, servizi per connettività);

- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile[182];

- *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente. 5 Per le concessioni autostradali il cui concedente è Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., l'Autorità ha adottato le delibere nn. 70/2020 e 106/2020, riguardanti, rispettivamente, i sistemi tariffari di pedaggio delle concessioni relative alla Tangenziale est di Milano ed alla Autostrada Pedemontana Lombarda.

Tali informazioni dovranno rispettare i contenuti minimi previsti dai regolamenti (UE) n. 885/2013 e (UE) n. 886/2013, rispetto ai quali l'Autorità assume le funzioni di organo nazionale indipendente di cui, rispettivamente, agli artt. 8 e 9 dei citati regolamenti.

Conseguentemente, per effetto dell'applicazione del sistema tariffario definito dall'Autorità, gli utenti potranno beneficiare di un adeguamento del pedaggio a fronte di eventuali disagi, subiti in conseguenza della indisponibilità dell'*infra*struttura, che siano stati rilevati durante il monitoraggio annuale degli indicatori di qualità dei servizi e dei relativi obiettivi, come individuati dal concedente nell'ambito delle aree tematiche definite dall'Autorità (cfr. Misura 24.9[183]).

Sotto il profilo dell'applicazione temporale, la Misura 32.1 dell'Allegato A alla citata delibera n. 71/2019 prevede che il nuovo sistema tariffario decorra dal 1° gennaio 2020; tuttavia, esso non è - ad oggi - ancora applicato, per le ragioni di seguito illustrate.

Ai fini del recepimento di tale sistema tariffario negli atti convenzionali vigenti, il concedente MIT ha trasmesso all'Autorità la proposta di aggiornamento del PEF della concessione in esame, per l'espressione del parere ex articolo 43, comma 1, del d.l. 201/2011; al riguardo, in data 14 ottobre 2020 l'Autorità ha reso il parere n. 8/2020.

In applicazione della riportata normativa, pertanto, il CIPE, previo parere del NARS, dovrà pronunciarsi sull'approvazione della proposta in questione; successivamente al perfezionamento della relativa delibera, il procedimento potrà concludersi con l'adozione del decreto interministeriale di approvazione, che diverrà efficace a seguito della registrazione presso la Corte dei Conti.

2. La Convenzione vigente

La vigente disciplina della concessione interessata è contenuta nella Convenzione unica (di seguito: Convenzione) sottoscritta il 12 ottobre 2007 dall'allora concedente ANAS S.p.A. con ASPI, approvata ai sensi dell'articolo 8-duodecies del D.L. 59/2008, nonché nei

[182] Tali informazioni dovranno rispettare i contenuti minimi previsti dai regolamenti (UE) n. 885/2013 e (UE) n. 886/2013, rispetto ai quali l'Autorità assume le funzioni di organo nazionale indipendente di cui, rispettivamente, agli artt. 8 e 9 dei citati regolamenti.

[183] Si riporta di seguito il punto 24.9 della delibera n. 71/2019: "Il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del concedente, di almeno un indicatore j-esimo per ciascuna delle seguenti aree tematiche:
velocità media di percorrenza del flusso veicolare; disponibilità dell'*infra*struttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);
- fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);
stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);
- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile;
- predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci;
- impiego di *Intelligent Transportation Systems* (ITS), anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'*infra*struttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri;
- disponibilità di servizi di connettività (radio-mobile) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni;
- impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali);
- impiego di tecnologie free flow per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario;
- *customer satisfaction* rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente;
- impiego di barriere di sicurezza laterali in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente; impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 e successivi decreti attuativi".

successivi Atti aggiuntivi sottoscritti tra il concedente Ministero delle infrastrutture dei trasporti con la medesima società concessionaria[184].

In particolare, l'articolo 35 della Convenzione prevede, tra l'altro, che il concessionario è tenuto, in conformità a quanto previsto dai d.p.c.m. del 27 gennaio 1994 e del 30 dicembre 1998, nonché dal d.lgs. 286/1999, alla redazione e all'aggiornamento annuale della Carta dei Servizi, con l'indicazione degli standard di qualità di cui all'Allegato N nonché delle penali applicabili dal concedente al concessionario in caso di inadempimento o disallineamento, di cui allo stesso Allegato N.

Si evidenzia, al riguardo, che tra gli standard qualitativi contenuti nel citato Allegato non sono previste forme di riduzione/rimborso del pedaggio a favore degli utenti in presenza di cantieri che possono determinare un allungamento dei tempi di percorrenza. L'Allegato N "Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali" si limita, infatti, a stabilire una sanzione pecuniaria a carico del concessionario nell'ipotesi in cui lo stesso non adotti la Carta dei servizi, ovvero nel caso in cui non proceda al relativo aggiornamento annuale; nessuna sanzione è prevista in caso di mancato rispetto delle previsioni ivi contenute[185].

Inoltre, per quanto riguarda le informazioni da rendere agli utenti, il citato Allegato N nulla dispone in merito, mentre la Carta dei servizi contiene una sezione denominata "Informazioni di viabilità" la cui eventuale inosservanza non dà luogo all'applicazione di sanzioni nei confronti del concessionario.

3. Considerazioni conclusive

Alla luce di quanto illustrato, il sistema tariffario approvato dall'Autorità, con la citata delibera n. 71/2019, con riferimento alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A., non risulta, allo stato, ancora applicabile, atteso che, come rappresentato, non si è concluso il procedimento di aggiornamento del PEF.

Nelle more dell'applicabilità di tale specifico sistema tariffario, così come dell'adozione, anche con riferimento al settore interessato, di provvedimenti dell'Autorità volti a definire - ai sensi del citato articolo 37, comma 2, lettera e) del d.l. 201/2011 - il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere, si rileva tuttavia che quanto richiamato in merito ai sistemi tariffari approvati dall'Autorità in ambito autostradale, e, in particolare, agli indicati meccanismi di penalità/premialità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi offerti all'utenza, nonché ai principi che il concedente è tenuto ad applicare per valutare la performance del concessionario autostradale, previsti dall'Autorità già a partire dal 2017, possono essere assunti quale espressione di principi generali da considerare come parametro per la valutazione della diligenza richiesta all'operatore del servizio di cui trattasi.

Il presente Parere è trasmesso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e pubblicato, successivamente alla conclusione del procedimento dell'AGCM, sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.3.4 Parere n. 2 del 14 gennaio 2021 – Reso all'AGCM nell'ambito del procedimento in materia di trasporto terrestre (avverso la società Flixbus S.r.l.)

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 14 gennaio 2021 premesso che:

- l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ("AGCM") ha trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti ("Autorità"), con nota prot. ART 2/2021 del 4 gennaio 2021, una richiesta di parere ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 ("Codice del Consumo"), a seguito dell'avvio di un procedimento nei confronti di Flixbus Italia S.r.l. ("Flixbus"), ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo, nonché dell'articolo 6 del "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie", adottato dall'AGCM con delibera del 1° aprile 2015 (Riferimento PS/11737);

- il procedimento è stato avviato sulla base di diverse segnalazioni pervenute all'AGCM da privati consumatori a partire dal mese di marzo 2020[186], nonché in base ad informazioni acquisite ai fini dell'applicazione del Codice del Consumo e a riscontri forniti dallo stesso professionista;

- l'AGCM, in data 29 maggio 2020, ha in particolare comunicato a Flixbus, ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo, l'avvio di un procedimento con riguardo ad "alcune condotte commerciali correlate a servizi di trasporto dapprima offerti all'acquisto e poi cancellati dal medesimo Vettore in relazione ai limiti di circolazione stabiliti da successivi provvedimenti governativi di contenimento dell'epidemia da Covid19", ravvisando, inoltre, i presupposti per la sospensione provvisoria della pratica commerciale ai sensi della medesima disposizione;

- in data 17 giugno 2020, l'AGCM ha deliberato di non adottare la misura cautelare ai sensi del citato articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo;

[184] Gli atti convenzionali sono consultabili all'indirizzo web: https://www.mit.gov.it/documentazione/convenzioniregolanti-i-rapporti-tra-il-ministero-e-le-societa-concessionarie.

[185] La carta dei servizi, così qualificata da ASPI: "La Carta dei Servizi è uno strumento prezioso, che racconta in modo chiaro e dettagliato le attività svolte da Autostrade per l'Italia nella gestione della propria rete autostradale", è pubblicata all'indirizzo *web*: https://www.autostrade.it/it/la-nostra-rete/carta-dei-servizi.

[186] Giunte, come precisato nella comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria, nel periodo dal 26 marzo al 9 novembre 2020.

- nel corso del procedimento il professionista ha presentato impegni che l'AGCM ha rigettato, stante l'interesse a procedere all'accertamento, in ragione della particolare rilevanza delle condotte contestate, caratterizzate "da un alto grado di offensività e suscettibili di incidere su un numero elevato di consumatori";

- al termine della fase istruttoria, con comunicazione al professionista in data 16 novembre 2020, l'AGCM ha confermato le contestazioni di cui alla comunicazione di avvio, riconducendo le condotte contestate a due "distinte pratiche commerciali scorrette in ragione della diversa fase del rapporto a cui attengono"[187], specificando, nel dettaglio, i seguenti possibili profili di illiceità delle stesse:

  - con la "pratica sub A)", consistente nel rendere accessibile sui propri canali di vendita online l'acquisto di servizi di trasporto, da effettuarsi in periodi già incisi da provvedimenti governativi di restrizione della circolazione per il contenimento dell'emergenza da Covid-19, con immediata acquisizione del relativo pagamento per "contro-prestazioni che, invece, non avrebbe successivamente erogato in base ad autonoma programmazione aziendale", Flixbus avrebbe violato l'articolo 23, comma 1, lett. e) del Codice del Consumo;

  - con la "pratica sub B)", articolata in plurime condotte, relative alla complessiva gestione dell'assistenza prestata alla clientela incisa dalla cancellazione dei servizi, con la diffusione di informazioni ingannevoli, l'inadeguata gestione dei rimborsi e l'applicazione di *fees*, vanificando l'esercizio dei diritti *post*-vendita derivanti dal contratto, Flixbus avrebbe agito eludendo la diligenza imposta dall'articolo 20 del Codice del Consumo alle imprese del settore. Inoltre, il vettore avrebbe violato i precetti di cui agli articoli 21, comma 1, lett. a) e b), e 22 del medesimo codice, rendendo ai singoli utenti informazioni parziali, ambigue e spesso tardive, sulla gestione dei propri servizi di trasporto nella specifica evenienza epidemica, con riferimento alla soppressione delle corse già vendute, nonché sui diritti spettanti.

  In particolare, il professionista avrebbe omesso di prospettare in analoga evidenza le possibili alternative a ristoro della clientela in caso di cancellazione unilaterale del servizio da parte del vettore quali prerogative spettanti in base al regolamento (UE) n. 181/2011, proponendo "al passeggero raggiunto da comunicazione individuale" il *voucher* come esclusiva modalità di rimborso. L'omissione/tardività delle comunicazioni di cancellazione nonché gli ostacoli opposti "alla clientela intenzionata, nell'evenienza, a contattare il Vettore per l'esercizio dei propri diritti", compresa l'adozione di una procedura farraginosa, non immediatamente e non chiaramente comunicata per la richiesta di rimborso in denaro risultano, inoltre, in possibile contrasto con gli articoli 24 e 25 del Codice del Consumo. In contrasto con le medesime disposizioni appare l'applicazione di ulteriori e imprevisti addebiti a carico del consumatore sia per l'utilizzo del *voucher*, che sul rimborso in denaro, "in quanto idonea a vanificare l'esercizio pieno dei diritti *post*-vendita derivanti dal contratto";

ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici e regolatori

Con il rilascio del richiesto parere, l'Autorità intende:

a) individuare e illustrare la specifica normativa e la regolazione di settore, applicabile alla fattispecie in questione;

b) svolgere alcune considerazioni circa le pratiche commerciali poste in essere da Flixbus;

c) fornire, eventualmente, elementi di contesto volti ad una migliore valutazione dello standard di diligenza professionale richiesto ad un professionista del settore.

Nel settore del trasporto di passeggeri effettuato con autobus, l'Autorità, tra l'altro:

1) garantisce "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" (articolo 37, comma 2, lettera a) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214); stabilisce "le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionale e locali connotati da oneri di servizio pubblico" (articolo 37, comma 2, lettera d) del d.l. 201/2011) e "il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi" (articolo 37, comma 2, lettera e) del d.l. 201/2011);

2) in base al decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, è l'organismo nazionale responsabile dell'esecuzione del regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri del trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito: Regolamento) per quanto riguarda i servizi regolari in partenza da punti situati nel territorio nazionale e i servizi provenienti da un paese terzo verso tali punti, provvedendo, tra l'altro, all'accertamento delle violazioni delle disposizioni del medesimo regolamento e all'irrogazione delle sanzioni pecuniarie ivi previste.

Pertanto, il quadro normativo rilevante comprende, oltre alla norma istitutiva dell'Autorità (d.l. 201/2011) ed alla regolazione applicabile adottata nell'esercizio dei poteri conferiti dalla stessa, le disposizioni del Regolamento.

[187] Sulla base delle risultanze dell'AGCM le pratiche sub A) e sub B) sono state poste in essere dal mese di marzo 2020; la pratica sub A) appare cessata al momento della comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria, mentre la pratica sub B) risulta ancora in corso.

Ai fini del presente parere, sebbene non risultino specificamente applicabili i provvedimenti regolatori adottati dall'Autorità, si ritiene utile citare la delibera n. 56/2018 del 30 maggio 2018 di approvazione delle misure di regolazione 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, la quale - nel disciplinare, tra l'altro, le informazioni al pubblico e le modalità per la loro erogazione nelle autostazioni - prevede l'obbligo per "ciascun vettore di comunicare tempestivamente al gestore le eventuali perturbazioni/variazioni occasionali incorse ai servizi di propria competenza (e.g. cambi di orario o di percorso, sospensioni, ritardi)". Si segnala, inoltre, che con delibera n. 147/2020 del 6 agosto 2020, l'Autorità, anche in seguito ad alcune criticità emerse dall'analisi delle istanze dei passeggeri con specifico riguardo, tra l'altro, al contenuto delle risposte ai reclami di prima istanza, ha avviato un procedimento volto alla definizione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami"; con delibera .n. 211/2020 del 17 dicembre 2020 è stata indetta in proposito una consultazione pubblica.

II. Osservazioni dell'Autorità

1. I diritti conferiti ai passeggeri dal regolamento (UE) n. 181/2011

Il Regolamento, si applica, in generale, ai servizi regolari e per categorie di passeggeri non determinate e individua, tra l'altro, una serie di diritti fondamentali di cui godono i passeggeri che viaggiano con autobus all'interno dell'Unione Europea[188].

Secondo il considerando 16 del Regolamento, "*si dovrebbe ridurre il disagio subito dai viaggiatori a causa della cancellazione del loro viaggio o di un ritardo significativo. A tale scopo i passeggeri in partenza dalle stazioni dovrebbero ricevere assistenza e informazioni adeguate in un modo accessibile a tutti i passeggeri. I passeggeri dovrebbero altresì avere la possibilità di annullare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto o il proseguimento o il reinstradamento a condizioni soddisfacenti. Se i vettori omettono di fornire ai passeggeri l'assistenza necessaria, questi ultimi dovrebbero avere il diritto di ottenere un risarcimento finanziario*".

In tale prospettiva, l'articolo 19 ("*Continuazione, reinstradamento e rimborso*")[189] e l'articolo 20 ("*Informazione*")[190] del Regolamento individuano, rispettivamente, la disciplina relativa al diritto alla continuazione del viaggio o al reinstradamento verso la destinazione finale o al rimborso del prezzo del biglietto nonché alle informazioni che devono essere fornite in caso di cancellazione o ritardo alla partenza. Le tutele sono differenziate a seconda che la partenza avvenga da una stazione o da una fermata[191] .

Dalla richiamata normativa emerge in particolare che:

- in caso di ragionevole previsione della cancellazione di un servizio di trasporto da una stazione (così come in caso di ritardo o di accettazione di un numero di prenotazioni superiori ai posti disponibili), al passeggero dovrebbe sempre essere "immediatamente"

[188] Deve essere precisato che numerosi diritti di cui al Regolamento sono applicabili esclusivamente ai servizi regolari la cui distanza prevista del servizio è pari o superiore a 250 km.

[189] "1. *Il vettore, quando prevede ragionevolmente che un servizio regolare subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal capolinea per oltre centoventi minuti o in caso di accettazione di un numero di prenotazioni superiore ai posti disponibili, offre immediatamente al passeggero la scelta tra:*
a) la continuazione o il reinstradamento verso la destinazione finale, senza oneri aggiuntivi e a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile;
b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito in autobus al primo punto di partenza, come indicato nel
ore entro un mese dalla presentazione della richiesta di risarcimento.
3. Quando l'autobus diventa inutilizzabile durante il viaggio, il vettore assicura o la continuazione del servizio con un altro veicolo dal luogo in cui si trova il veicolo inutilizzabile o il trasporto dal luogo in cui si trova il veicolo inutilizzabile verso un idoneo punto di attesa e/o una stazione da cui il viaggio possa proseguire.
4. Quando un servizio regolare subisce una cancellazione o un ritardo superiore a centoventi minuti alla partenza dalla fermata, i passeggeri hanno diritto alla continuazione, al reinstradamento o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore di cui al paragrafo 1. 5. Ilcontratto di trasporto, non appena possibile.
2. Se il vettore non è in grado di offrire al passeggero la scelta di cui al paragrafo 1, il passeggero ha il diritto di farsi corrispondere una somma pari al 50 % del prezzo del biglietto, oltre al rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b). Tale somma è corrisposta dal vett pagamento del rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b), e al paragrafo 4 è effettuato entro quattordici giorni dalla formulazione dell'offerta o dal ricevimento della relativa domanda. Il pagamento copre il costo completo del biglietto al prezzo a cui è stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero. In caso di titoli di viaggio o abbonamenti il pagamento è pari alla percentuale del costo completo del titolo di viaggio o dell'abbonamento. Il rimborso è corrisposto in denaro, a meno che il passeggero non accetti un'altra forma di pagamento" (sottolineature aggiunte).

[190] "*1. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio regolare, il vettore o, se opportuno, l'ente di gestione della stazione, informa quanto prima della situazione i passeggeri in partenza dalla stazione, e comunque non oltre trenta minuti dopo l'ora di partenza prevista, e comunica l'ora di partenza prevista non appena tale informazione è disponibile.*
2. Se i passeggeri perdono un servizio di trasporto in coincidenza in base all'orario a causa di una cancellazione o di un ritardo, il vettore o, se opportuno, l'ente di gestione della stazione, compie sforzi ragionevoli per informare i passeggeri interessati in merito a collegamenti alternativi.
3. Il vettore o, se opportuno, l'ente di gestione della stazione, assicura che le persone con disabilità o a mobilità ridotta ricevano le informazioni necessarie di cui ai paragrafi 1 e 2 in formati accessibili.
4. Ove possibile, le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sono fornite per via elettronica a tutti i passeggeri, compresi quelli che sono in partenza dalle fermate d'autobus, entro il termine di cui al paragrafo 1, sempre che il passeggero ne abbia fatto richiesta ed abbia fornito al vettore i dati necessari per essere contattato" (sottolineatura aggiunta).

[191] Ai sensi del Regolamento, per stazione si intende "una stazione presidiata in cui, secondo un percorso preciso, un servizio regolare prevede una fermata per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, dotata di strutture tra le quali il banco dell'accettazione, la sala d'attesa o la biglietteria" (articolo 3, lettera m), mentre per fermata si intende "*un punto diverso dalla stazione in cui, secondo il percorso specificato, è prevista una fermata per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri*" (articolo 3, lettera n).

offerta la scelta tra la continuazione o il reinstradamento verso la destinazione finale, a condizioni di trasporto simili e senza ulteriori oneri e il rimborso del prezzo del biglietto. Sul punto occorre inoltre evidenziare che, qualora il vettore non sia in grado di offrire la predetta scelta, il passeggero, oltre al diritto al rimborso, ha diritto anche ad una compensazione economica, normativamente predeterminata in un importo pari al 50% del prezzo del biglietto;

- in caso di cancellazione del servizio, il passeggero in partenza da una fermata ha diritto alla continuazione, al reinstradamento o al rimborso del prezzo del biglietto.

Il pagamento del previsto rimborso deve essere effettuato entro tempistiche precise e coprire il costo completo del biglietto.

Inoltre, in caso di cancellazione di un servizio di trasporto, in capo al passeggero in partenza da una stazione sorge il diritto di essere informato "quanto prima" e in ogni caso non oltre trenta minuti dopo l'ora di partenza prevista. Tali informazioni devono essere rese ove possibile "per via elettronica", utilizzando i recapiti resi disponibili dal passeggero stesso. Infine, in relazione alla fattispecie in esame pare d'interesse richiamare pure il primo paragrafo dell'articolo 25 ("Informazioni sui diritti dei passeggeri") del Regolamento, il quale espressamente dispone che "[i] vettori e gli enti di gestione delle stazioni, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono affinché, al più tardi alla partenza, i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui diritti ad essi conferiti dal presente regolamento. Tali informazioni sono fornite alle stazioni e, se del caso, su Internet. Su richiesta di una persona con disabilità o a mobilità ridotta le informazioni sono fornite, ove possibile, in formato accessibile. Le informazioni comprendono i dati necessari per contattare l'organismo o gli organismi responsabili del controllo dell'applicazione del presente regolamento designati dagli Stati membri a norma dell'articolo 28, paragrafo 1".

2. I diritti conferiti ai passeggeri nel contesto emergenziale

Fermo quanto rilevato, con riferimento alla peculiare situazione emergenziale in cui si sarebbero realizzate le condotte contestate al professionista, è opportuno ricordare che in data 18 marzo 2020 la Commissione europea ha pubblicato gli "Orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19" (Orientamenti interpretativi Covid), cui ha fatto seguito l'adozione della "Raccomandazione (UE) 2020/648 del 13 maggio 2020, relativa ai buoni offerti a 6 6 passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia da Covid-19" (Raccomandazione).

Di entrambi i documenti, nei quali è ribadita in maniera chiara la piena applicabilità, tra l'altro, delle previsioni dell'articolo 19 del Regolamento anche nel periodo emergenziale connesso al Covid-19 (e indipendentemente dalla causa della cancellazione), l'Autorità ha dato tempestiva notizia tramite il sito web istituzionale, rispettivamente in data 20 marzo e 18 maggio 2020, a beneficio di passeggeri ed imprese.

Per quanto in questa sede di rilievo, si evidenzia che la Commissione, già nei richiamati Orientamenti interpretativi Covid, ha ricordato che, in caso di cancellazione del servizio da parte del vettore, i passeggeri possono scegliere tra il rimborso in contanti e il rimborso sotto forma di buono, precisando che "l'offerta di un buono da parte del vettore non può pregiudicare il diritto del passeggero di optare, in alternativa, per il rimborso".

Il considerando 7 della Raccomandazione ribadisce che: "In caso di cancellazione da parte del vettore, questo deve offrire ai passeggeri la possibilità di scegliere tra un rimborso e un trasporto alternativo. Siccome il trasporto alternativo è difficilmente applicabile nelle circostanze attuali, la scelta di fatto è principalmente tra le varie possibilità di rimborso".

Con la Raccomandazione, la Commissione, nel rilevare che nei diversi settori di trasporto, ai sensi dei competenti regolamenti, "[i]l rimborso mediante buono è possibile tuttavia solo se il passeggero accetta" (considerando 8), ha anche indicato agli Stati membri alcune possibili misure volte a rendere i "buoni" maggiormente attraenti per i passeggeri, in alternativa al rimborso in denaro; ciò contribuirebbe, ad avviso della Commissione stessa, ad attenuare i problemi di liquidità dei vettori e potrebbe portare in ultima analisi a una migliore tutela degli interessi dei passeggeri.

Preme sottolineare che i richiamati provvedimenti emanati dalla Commissione europea non hanno introdotto elementi di novità in merito alla doverosa rimborsabilità dei titoli di viaggio direttamente in denaro ovvero, in caso di volontaria accettazione da parte del passeggero, mediante l'emissione di un buono[192]. L'ultimo capoverso del quinto paragrafo dell'articolo 19 del Regolamento, infatti, espressamente prevede che "[i]l rimborso è corrisposto in denaro, a meno che il passeggero non accetti un'altra forma di pagamento".

3. Valutazioni sulle condotte contestate

In generale, si osserva che le condotte di Flixbus, così come delineate nel procedimento dall'AGCM, dovrebbero essere valutate anche tenendo conto di alcuni principi generali espressi nella richiamata normativa di settore e riconducibili al considerando 2 del Regolamento, secondo il quale "[p]oiché il passeggero che viaggia con autobus è la parte più debole del contratto di trasporto, è opportuno garantirgli un livello minimo di protezione".

[192] In ordine alla possibilità di procedere al rimborso mediante la sola emissione dei *voucher*, viene in rilievo l'articolo 88-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 24 aprile 2020, n. 27, già oggetto, da parte dell'AGCM, della segnalazione al Parlamento e al Governo del 28 maggio 2020 (AS1665), nonché del documento di posizione inviato dall'Autorità al Ministro degli Affari europei in data 17 luglio 2020. Successivamente il predetto articolo è stato modificato dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34.

Con specifico riferimento ai singoli profili di illiceità contestati dall'AGCM, per i quali viene in rilievo la normativa di settore, si rileva quanto segue.

Con riguardo alla pratica sub A), la stessa attiene alla fase che precede immediatamente la stipula del contratto. Per questa fase del rapporto tra passeggero e vettore, il Regolamento si limita a disciplinare l'emissione dei biglietti e a stabilire il divieto di discriminazione diretta o indiretta in base alla cittadinanza dell'acquirente finale o del luogo di stabilimento del vettore o del venditore di biglietti nell'Unione (articolo 4) e a sancire alcuni diritti relativi al trasporto dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (articoli 9, 10 e 11), nonché, come illustrato, a prevedere l'obbligo di informare i passeggeri in merito ai loro diritti (articolo 25).

In considerazione delle particolari circostanze potrebbe tuttavia venire in rilievo, anche nella predetta fase, l'elemento temporale definito tra i presupposti del diritto alla continuazione, reinstradamento e rimborso dall'articolo 19, paragrafo 1, del Regolamento. Tale norma dispone infatti, qualora sia ragionevolmente prevedibile che un servizio regolare subisca una cancellazione da parte del vettore, che l'offerta al passeggero della scelta tra le indicate opzioni debba avvenire "immediatamente". Del pari, per quanto riguarda l'articolo 20, si evidenzia che in caso di cancellazione i passeggeri debbono essere informati della situazione "quanto prima".

Relativamente alla pratica sub B), anche al fine di una più completa valutazione dei comportamenti adottati da Flixbus e dello standard di diligenza professionale richiesto ad un operatore del settore, si ritiene pertinente richiamare alcuni dei procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità nei confronti di imprese di trasporto con autobus, con i quali sono state contestate violazioni attinenti ai menzionati diritti all'informazione e alla scelta tra continuazione o reinstradamento e rimborso.

In particolare, vengono in rilievo[193]:

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 32/2017 del 10 marzo 2017, concluso con l'irrogazione delle sanzioni di cui alla delibera n. 93/2017 del 6 luglio 2017 per la violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, paragrafo 1, del Regolamento, non avendo la società in questione - entro i termini previsti dalla norma - adempiuto agli obblighi ivi contemplati. Nel caso di specie Flixbus, pur essendo a conoscenza della cancellazione del viaggio sin dal giorno antecedente alla data dello stesso, non aveva provveduto a comunicare ai passeggeri la cancellazione del viaggio e ad offrire prontamente agli stessi l'opzione normativamente prevista;

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 32/2019 dell'11 aprile 2019, per la violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, paragrafo 1, del Regolamento, concluso con il pagamento in misura ridotta delle sanzioni da parte di Flixbus (delibera n. 63/2019 del 6 giugno 2019). In merito si rappresenta che, con la citata delibera di avvio l'Autorità contestava a Flixbus, tra l'altro, di aver formulato, con il messaggio sms relativo alla cancellazione di un viaggio, soltanto un generico invito a contattare telefonicamente il Servizio clienti per "trovare una soluzione", senza specificare alcunché in merito all'opzione prevista dall'articolo 19, paragrafo 1, del Regolamento. Conseguentemente, i passeggeri avevano supplito, di propria iniziativa (mediante contatti telefonici e telematici) alla genericità e lacunosità delle indicazioni del vettore, il quale non aveva adottato un comportamento attivo al fine di offrire ai passeggeri, in maniera puntuale e completa, la predetta scelta;

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 57/2019 del 23 maggio 2019, concluso con il pagamento in misura ridotta delle sanzioni (delibera n. 90/2019 del 18 luglio 2019). Con tale avvio di procedimento l'Autorità contestava la violazione, da parte del vettore, dei diritti dei passeggeri riconosciuti dal Regolamento, tra cui, ancora una volta, l'articolo 19, paragrafo 1, e l'articolo 20, paragrafo 1. In particolare, Flixbus inviava un messaggio sms in merito alla cancellazione del viaggio e invitava i passeggeri a contattare telefonicamente il Servizio clienti "per una possibile alternativa". Il vettore non dimostrava, pertanto, di essersi immediatamente attivato per offrire ai passeggeri la scelta tra la continuazione, il reinstradamento o il rimborso, limitandosi ad affermare che il Servizio clienti "fornisce un riscontro ai passeggeri che provvedono a prendere contatti direttamente";

- il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 179/2019 del 19 dicembre 2019, relativo a condotte in violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, paragrafo 1, del Regolamento, concluso con l'irrogazione delle sanzioni di cui alla delibera n. 87/2020 del 23 aprile 2020. In particolare, con tale delibera l'Autorità rilevava che l'impresa: (i) "con riguardo all'articolo 19, paragrafo 1 e 2, del Regolamento "non ha tempestivamente prefigurato, ai passeggeri, l'offerta conseguente alla cancellazione del servizio, né l'impossibilità di formulare l'offerta in questione ai fini delle dovute corresponsioni economiche. Infatti, il vettore - pur essendo, per sua esplicita ammissione, a conoscenza della cancellazione del viaggio già dal giorno antecedente alla data dello stesso - si è limitata ad inviare un messaggio ai passeggeri (ad eccezione del reclamante) di unilaterale riprenotazione di nuovo viaggio"; (ii) con riferimento all'obbligo informativo di cui all'articolo 20, paragrafo 1, del Regolamento aveva ammesso la mancata comunicazione al reclamante per imprecisate "cause riconducibili a meri problemi tecnici".

Nei citati provvedimenti di avvio di procedimento sanzionatorio e, ove Flixbus non si sia avvalsa dell'istituto del pagamento in misura ridotta della sanzione, nei provvedimenti di accertamento della violazione con irrogazione della sanzione, l'Autorità ha pertanto costantemente affermato che, a fronte di cancellazioni del servizio in partenza da una stazione, il vettore deve attivarsi, tramite i recapiti di contatto a disposizione, per informare il passeggero non soltanto dell'avvenuta cancellazione, ma anche del correlato diritto alla scelta tra continuazione o reinstradamento e rimborso, e che tale offerta deve essere formulata tempestivamente e in maniera completa.

Così come è stato posto in evidenza il diritto del passeggero, nel caso in cui detta offerta non venga formulata o risulti incompleta, a ricevere, oltre al rimborso del prezzo del biglietto, una somma pari al 50% dello stesso. Si ritiene, pertanto, che, alla luce delle previsioni normative e dei provvedimenti applicativi dell'Autorità, ogni operatore del settore avrebbe già dovuto dotarsi di idonee procedure atte a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri in caso di cancellazioni.

[193] Nel complesso, da quando è stata attribuita all'Autorità la relativa funzione, per la violazione dell'articolo 19 e/o dell'articolo 20 del Regolamento sono stati avviati n. 9 procedimenti sanzionatori.

Con riguardo al profilo delle informazioni sui diritti effettivamente spettanti ai passeggeri in caso di cancellazioni, si osserva che, nell'ambito delle attività di monitoraggio sui servizi di trasporto con autobus compiute dall'Autorità ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del d.lgs. 169/2014, si è rilevato come sul sito internet di Flixbus sia presente un *footer* dedicato ai "Diritti del passeggero", dal quale si accede ad una specifica sezione informativa (denominata "Diritti del passeggero nel settore del trasporto con autobus") che, per quanto risulta dagli atti acquisiti dai competenti Uffici dell'Autorità, è rimasta disponibile anche nel periodo interessato dall'emergenza epidemiologica. Relativamente ai rimborsi, la sezione riporta in particolare il seguente testo: "*In caso di overbooking o qualora la partenza di un servizio regolare sia in ritardo di più di 120 minuti o cancellata da più di 120 minuti, i passeggeri di un viaggio a lunga percorrenza hanno diritto a scegliere se voler essere reindirizzati verso la loro destinazione finale senza costi aggiuntivi nel più 9 breve tempo possibile e in condizioni simili, oppure richiedere il rimborso del prezzo del biglietto intero tramite rimborso monetario oppure, ove ne accetti espressamente l'offerta, anche tramite la modalità di rimborso alternativa tramite voucher e, se del caso, ottenere al più presto un viaggio di andata e ritorno gratuito nel luogo di partenza indicato nel contratto di trasporto. Qualora il vettore non sia in grado di offrire ai passeggeri della suddetta situazione la scelta tra il rimborso del prezzo del biglietto e il viaggio di andata e ritorno, i passeggeri hanno diritto a un risarcimento pari al 50% del prezzo del biglietto tramite rimborso monetario oppure, ove ne accetti espressamente l'offerta, anche tramite la modalità di rimborso alternativa tramite voucher*" (sottolineatura aggiunta)[194]. Pertanto, le informazioni di carattere generale sui diritti dei passeggeri che i vettori, ai sensi della citata normativa, sono tenuti a rendere disponibili "al più tardi alla partenza (…) alle stazioni e, del caso, su Internet", appaiano, sul punto, formalmente corrette.

Con riferimento, peraltro, al rilievo emergente dall'istruttoria dell'AGCM secondo cui Flixbus, nel medesimo periodo, in altra parte del proprio sito internet, avrebbe riportato con maggiore evidenza informazioni solo parziali sul diritto al rimborso in caso di cancellazioni, nonché predisposto una procedura farraginosa per la richiesta del rimborso stesso in denaro, si evidenzia che l'articolo 6 ("Esclusione di deroghe") del Regolamento prevede che "[g]li obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti dal presente regolamento non sono soggetti a limitazioni o deroghe (…)".

In merito alle tempistiche del rimborso ed alla previsione di addebiti aggiuntivi per la relativa liquidazione, si osserva che, secondo quanto previsto dal paragrafo 5 dell'articolo 19 del Regolamento, "il pagamento del rimborso (…) è effettuato entro quattordici giorni dalla formulazione dell'offerta o dal ricevimento della relativa domanda (…) Il pagamento copre il costo completo del biglietto al prezzo a cui è stato acquistato".

Per quanto riguarda, infine, le specifiche iniziative a beneficio della clientela che dalle evidenze acquisite dall'AGCM risultano di fatto implementate da Flixbus alla data di comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria, si rileva, in generale, che le stesse avrebbero già dovuto essere in gran parte adottate a seguito delle indicazioni fornite dall'Autorità sulla corretta applicazione delle disposizioni del Regolamento.

Inoltre, con specifico riferimento al rimborso in denaro che risulterebbe erogato a richiesta *"dei soli clienti incisi dalle (…) cancellazioni e segnalanti nel (…) procedimento*" avviato dall'AGCM, si sottolinea che in caso di cancellazione, da un lato, il diritto a tale forma di rimborso deve essere garantito a tutti i passeggeri che esprimano la propria volontà in tal senso, e, dall'altro, il passeggero (in partenza da una stazione) al quale non venga prospettata immediatamente la scelta tra la continuazione o il reinstradamento e il rimborso del biglietto ha diritto anche ad una compensazione ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del Regolamento.

Il presente Parere è trasmesso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e pubblicato, successivamente alla conclusione del procedimento dell'AGCM, sul sito web istituzionale.

3.1.3.5 Parere n. 11 del 29 dicembre 2020 – Reso all'AGCM nell'ambito di un procedimento in materia di trasporto marittimo (avverso la società Grimaldi Group S.p.A.)

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 29 dicembre 2020 premesso che:

- l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ("AGCM") ha trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti ("Autorità" o "ART"), con nota del 23 dicembre 2020 (prot. ART 20255/2020), una richiesta di parere ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 ("Codice del Consumo"), a seguito dell'avvio di un procedimento nei confronti di Grimaldi Group S.p.A. ("Grimaldi"), ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo, nonché dell'articolo 6 del "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie", adottato dall'AGCM con delibera del 1° aprile 2015 (Riferimento PS/11675);

- il procedimento è stato avviato sulla base delle n. 28 istanze di passeggeri ricevute dall'Autorità e da questa trasmesse all'AGCM (con nota prot. 850/2020 del 22 gennaio 2020) in quanto aventi ad oggetto condotte potenzialmente configurabili quali pratiche commerciali scorrette ad opera di imprese facenti capo al gruppo Grimaldi Group S.p.A.;

- sulla base di tale segnalazione, l'AGCM, in data 3 giugno 2020, ha in particolare comunicato a Grimaldi, ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo, l'avvio di un procedimento con riguardo ad alcune pratiche commerciali, poste in essere dal professionista a partire dal 2017 "in fase di gestione delle domande di indennizzo per i disagi patiti dal viaggiatore durante

[194] Così espressamente il punto 4 ("Diritto a continuare il viaggio, o viaggiare con il reinstradamento e il rimborso del prezzo del biglietto durante la cancellazione o il ritardo prolungato"); talune criticità emergono, invece, con specifico riferimento alla Carta dei Servizi pubblicata dal vettore: si fa riferimento, in particolare, all'articolo 9.4, della Carta, rubricato "Rimborsi", in cui si riscontrano disposizioni espresse in maniera poco comprensibile e, in parte, inconferenti con i diritti dei passeggeri garantiti dal Regolamento.

il viaggio marittimo svolto dalle società del Gruppo Grimaldi, a seguito del ritardo in arrivo della nave o a causa della cancellazione del viaggio stesso", caratterizzate da possibili profili di illiceità ai sensi del Codice del Consumo;

- gli impegni, presentati dal professionista oltre il previsto termine, sono stati rigettati dall'AGCM;

- al termine della fase istruttoria, con comunicazione al professionista in data 13 novembre 2020, l'AGCM ha confermato e precisato le contestazioni di cui alla comunicazione di avvio, rilevando, nello specifico, i profili che seguono:

i) fenomeno dei ritardi e risarcimento riconosciuto dal professionista

Dalle segnalazioni agli atti del fascicolo e dalla documentazione ispettiva raccolta dall'AGCM emerge, tra l'altro, che il professionista, "*a fronte delle istanze di rimborso di parte dell'importo speso per l'acquisto del biglietto, presentate dai consumatori per il ritardo subito, risponde offrendo normalmente un bonus e non invece il ristoro in denaro come richiesto dai consumatori e come previsto*" dall'articolo 19 ("Diritto a compensazione economica connessa al prezzo del biglietto") del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito: Regolamento). Tale bonus, che costringe il consumatore a utilizzare nuovamente i servizi del medesimo professionista in un viaggio successivo, viene erogato, inoltre, per un valore inferiore a quello previsto per legge e qualificato dal vettore come "un gesto di attenzione commerciale" al cliente. La documentazione acquisita nel corso dell'accertamento ispettivo svolto dall'AGCM dimostra che il comportamento sopra descritto costituisce la prassi aziendale del vettore e, infatti, il numero di bonus rilasciati risulta superiore rispetto ai rimborsi monetari riconosciuti. Inoltre, dalle varie e-mail intercorse tra passeggeri e professionista acquisite dall'AGCM "si evidenzia che la richiesta di rimborso presentata da un consumatore, per il ritardo all'arrivo della nave, viene gestita non in base ad una procedura univoca ma in base alle istanze reiterate da parte del consumatore e viene, di volta in volta, stabilito un importo diverso del ristoro dovuto al passeggero. Anche il rimborso in denaro avviene solo in caso di istanze reiterate o nel caso in cui l'istanza sia fatta tramite legale esterno. Come dimostrano le e-mail relative alle istanze presentate successivamente al mese di agosto 2020, solo a decorrere da tale data la società ha modificato il contenuto informativo delle e-mail di riscontro alle istanze di ristoro presentate dai consumatori e ha iniziato a prospettare, in prima battuta, ai consumatori l'alternativa tra bonus e rimborso";

ii) riprogrammazione dell'orario di partenza

L'AGCM, richiamando alcune risposte fornite da Grimaldi alle istanze dei passeggeri, rileva che "[l]a società, inoltre, ha adottato la prassi di riprogrammare l'orario di partenza della nave, nel caso in cui la stessa stia accumulando un significativo ritardo, in questo modo riducendo artificiosamente il fenomeno del ritardo all'arrivo", in quanto "[r]ispetto all'orario rischedulato la tolleranza all'arrivo non è stata superata";

iii) assenza di informazioni in caso di ritardo della nave

L'AGCM dà atto che la società ha adottato una serie di procedure, rivolte alle agenzie di terra e ai comandanti delle navi, per gestire le situazioni di ritardo; tali procedure disciplinano le informazioni e l'assistenza da fornire ai consumatori in caso di partenza ritardata. Per quanto riguarda, invece, le procedure aziendali per gestire i casi di ritardo all'arrivo, risulta che le stesse "tra l'altro, prevedono espressamente che, ai passeggeri che facciano una richiesta di informazioni in ordine ai rimborsi spettanti, non vengano date informazioni a bordo della nave", demandando la gestione di tali richieste direttamente al servizio customer-care;

iv) riconoscimento del bonus

Dalle evidenze acquisite dall'AGCM "non risulta una procedura o una prassi consolidata e conosciuta per gestire i rimborsi dovuti ai passeggeri in caso di ritardo all'arrivo"; "solo i consumatori che effettuano un reclamo per chiedere il ristoro per il disagio subito ricevono, in prima battuta, un bonus". Peraltro, osserva l'AGCM, "a fronte di una richiesta del consumatore del ristoro in denaro per il disagio subito a causa del ritardo all'arrivo della nave, la società riconosce il bonus, invece del rimborso monetario anche nei casi in cui, avendo superato i limiti di tolleranza previsti dalla normativa, avrebbe dovuto rilasciare quest'ultimo". La società, peraltro, nella corrispondenza con i clienti qualifica il bonus come "un gesto di attenzione commerciale" al cliente, quando invece rappresenta l'adempimento di un obbligo di legge. Solo dal mese di agosto 2020 la società, sulla base delle risultanze dell'AGCM, ha predisposto una nuova formulazione della risposta da inviare al consumatore che lamenta il ritardo in arrivo della nave, offrendo in alternativa il bonus o il versamento in denaro della compensazione economica connessa al prezzo del biglietto di cui al citato articolo 19 del Regolamento;

v) criteri di calcolo del bonus

La società, come confermato delle evidenze acquisite dall'AGCM, calcola il valore della compensazione economica connessa al prezzo del biglietto, di cui all'articolo 19 del Regolamento, "solo sul prezzo del biglietto passeggeri senza invece considerare l'intero importo pagato, e quindi escludendo i servizi accessori quali cabina, poltrona o autovettura al seguito". La società, inoltre, "risulta disponibile ad accogliere le richieste dei consumatori relative ad una diversa quantificazione dell'importo rimborsato soltanto nei casi in cui questi siano assistiti da legali e minaccino azioni legali o segnalazioni ad ART";

vi) caratteristiche del bonus

Sulla base delle risultanze dell'AGCM, il bonus rilasciato da Grimaldi, che ha validità annuale e non risulta convertibile se non utilizzato alla scadenza, può essere utilizzato, per sua stessa natura, solo per effettuare un successivo viaggio con la medesima società.

- nel dettaglio, l'AGCM ha quindi precisato i seguenti possibili profili di illiceità:

a) la condotta consistente nel mancato riconoscimento dei "diritti dei consumatori come declinati dal regolamento (UE) n. 1177/2010 (mancata informazione e rischedulazione della partenza) o erogati con modalità (bonus) o quantità (solo per alcune voci) non conformi alla citata normativa, potrebbe integrare una violazione dell'art. 21, comma 1, lett. g), del Codice del Consumo";

b) la condotta consistente nel riconoscere il bonus come "un gesto di attenzione commerciale" al consumatore, "quando invece, rappresenta l'adempimento di un obbligo di legge, potrebbe integrare una violazione dell'art. 23, lett. l), del Codice del Consumo";

c) la condotta "consistente nel riconoscimento di un bonus da spendere in un successivo viaggio invece di un indennizzo in denaro a fronte della presentazione di un reclamo, come previsto dall'articolo 19 del Regolamento, potrebbe integrare profili di aggressività", ai sensi degli articoli 24 e 25 del Codice del Consumo, posto che trattasi di un ostacolo non contrattuale che costringe il consumatore, per poter beneficiare del bonus erogato, ad effettuare un nuovo successivo viaggio tramite lo stesso vettore marittimo;

ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici e regolatori

Con il rilascio del richiesto parere, l'Autorità intende:

a) individuare e illustrare la specifica normativa e la regolazione di settore, applicabile alla fattispecie in questione;

b) svolgere alcune considerazioni circa le pratiche commerciali poste in essere da Grimaldi;

c) fornire, eventualmente, elementi di contesto volti ad una migliore valutazione dello standard di diligenza professionale richiesto ad un professionista del settore.

Come noto, nel settore del trasporto marittimo passeggeri l'Autorità, tra l'altro:

1) stabilisce "le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionale e locali connotati da oneri di servizio pubblico" (articolo 37, comma 2, lettera d) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) e "il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi" (articolo 37, comma 2, lettera e) del d.l. 201/2011);

2) in base al decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, è l'organismo nazionale responsabile dell'esecuzione del Regolamento, per quanto riguarda i servizi passeggeri e le crociere in partenza da porti situati nel territorio nazionale e i servizi passeggeri provenienti da un paese terzo verso tali porti, provvedendo, tra l'altro, all'accertamento delle violazioni delle disposizioni del medesimo Regolamento e all'irrogazione delle sanzioni pecuniarie ivi previste[195].

Pertanto, il quadro normativo rilevante comprende, oltre alla norma istitutiva dell'Autorità (d.l. 201/2011) ed alla regolazione applicabile adottata nell'esercizio dei poteri conferiti dalla stessa, le disposizioni del Regolamento.

II. Osservazioni dell'Autorità

1. Atti di regolazione

In considerazione della fattispecie (concernente servizi di trasporto non connotati da oneri di servizio pubblico), per quanto riguarda gli atti di regolazione si richiamano le "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami*", approvate dall'Autorità, con la delibera n. 83/2019 dell'8 luglio 2019, nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 2, lettera e) del d.l. 201/2011.

Si segnala in particolare che nell'ambito di tali Misure, alle quali i gestori dei servizi erano tenuti ad ottemperare a decorrere dall'8 gennaio 2020, si prevede, tra l'altro, che il modulo per la presentazione del reclamo che tali gestori sono tenuti a rendere disponibile ai sensi della Misura 3.1, lett. c) deve recare una specifica voce che consenta al passeggero di indicare, già quando espone le proprie doglianze, se intende ricevere in denaro (indicando i dati necessari al versamento) la compensazione economica per ritardo in arrivo, qualora dovuta.

Parallelamente è previsto che, nel contesto della risposta motivata al reclamo che i gestori dei servizi sono tenuti a fornire, il passeggero deve essere informato circa la spettanza di eventuali rimborsi o indennizzi, comunque denominati, e devono essere indicate chiaramente le tempistiche e le modalità per ottenerlo; qualora all'utente spetti la compensazione economica di cui all'articolo 19, paragrafo 1, del Regolamento, in particolare, deve essere indicata la facoltà di riceverne il versamento in denaro, salvo che l'utente non abbia già fornito indicazioni in proposito nel modulo di reclamo (Misura 4.1, lett. b).

[195] In proposito si segnala che da quando l'Autorità svolge dette funzioni sono stati avviati e conclusi n. 30 procedimenti sanzionatori relativi a violazioni del Regolamento. Sul tema delle sanzioni irrogate dall'Autorità ai sensi del d.lgs. 129/2015 pare opportuno, per completezza, citare la recente sentenza del T.A.R. Piemonte, 30 novembre 2020, n. 788.

2. I diritti conferiti ai passeggeri dal regolamento (UE) n. 1177/2010

L'applicazione del Regolamento viene in rilievo in particolare con riferimento all'articolo 19 ("Diritto a compensazione economica connessa al prezzo del biglietto in caso di ritardo all'arrivo"), il quale stabilisce, tra l'altro, che:

- "*La compensazione economica è calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri in ritardo"* (paragrafo 3);

- "*La compensazione economica è effettuata entro un mese dalla presentazione della relativa domanda. La compensazione economica può essere effettuata mediante buoni e/o altri servizi se le condizioni sono flessibili, in particolare per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione. La compensazione economica è effettuata in denaro su richiesta del passeggero*" (paragrafo 5);

- "*La compensazione economica connessa al prezzo del biglietto non è soggetta a detrazioni per i costi legati alla transazione finanziaria quali tasse, spese telefoniche o valori bollati. I vettori possono introdurre una soglia minima al di sotto della quale la compensazione economica non è prevista. Detta soglia non può superare 6 EUR*" (paragrafo 6).

L'articolo 20 ("Esenzioni") del Regolamento disciplina tassativamente i casi in cui l'articolo 19 non trova applicazione:

> "1. Gli articoli 17, 18 e 19 non si applicano ai passeggeri con biglietti aperti finché l'orario di partenza non è specificato, salvo per i passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento.
>
> 2. Gli articoli 17 e 19 non si applicano se il passeggero è informato della cancellazione o del ritardo prima dell'acquisto del biglietto ovvero se la cancellazione o il ritardo sono causati dal passeggero stesso. (…)
>
> 4. L'articolo 19 non si applica se il vettore prova che la cancellazione o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o da circostanze straordinarie che ostacolano l'esecuzione del servizio passeggeri, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli".

Occorre precisare che la norma di cui al citato articolo 19 del Regolamento non è assistita, nell'ambito della disciplina interna contenuta nel d.lgs. 129/2015, da una corrispondente previsione sanzionatoria, circostanza, questa, evidenziata dall'Autorità con l'Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo del 17 ottobre 2018[196].

3. La segnalazione dell'Autorità all'AGCM

L'Autorità, nello svolgimento delle funzioni istituzionali, e segnatamente dall'esame delle istanze pervenute dai passeggeri nei confronti di società facenti capo al Gruppo Grimaldi, ha rilevato condotte potenzialmente configurabili quali pratiche commerciali scorrette e, anche in considerazione della ripetitività di tali comportamenti, ha provveduto a trasmettere dette istanze all'AGCM per i profili di competenza. Con specifico riferimento a tale profilo pare utile richiamare quanto già in precedenza avvenuto nell'ambito del procedimento PS 10578[197] nei confronti di un'impresa ferroviaria, avviato anche sulla base di segnalazioni trasmesse dall'Autorità all'AGCM, relativamente a comportamenti articolati suscettibili di essere valutati sia sotto il profilo della corretta applicazione del regolamento (CE) n. 1371/2007, per l'eventuale applicazione delle sanzioni di cui al d.lgs. 70/2014, che sotto il profilo delle pratiche commerciali scorrette. Nel provvedimento di chiusura l'AGCM ha ritenuto, infatti, che "*la pratica commerciale in esame riguardi una pratica assai più complessa e comunque distinta dalla fattispecie di cui al citato art. 8 del Reg. 1371/2007 e che, pertanto, non possa essere posta in dubbio la competenza dell'AGCM ad intervenire nel presente caso*".

4. Valutazioni sulle condotte contestate

In riferimento al rapporto tra le norme del Codice del Consumo contestate dall'AGCM al professionista, e le norme del Regolamento, nonché al conseguente riparto di competenze tra l'AGCM stessa e l'Autorità di settore, ci si limita a richiamare l'evoluzione giurisprudenziale in materia, secondo la quale, in fattispecie analoghe al caso in esame, le ipotesi contestate sono state configurate, rispetto al regolamento di settore, non come norme in conflitto bensì come assorbimento-consunzione tra norme per progressione di condotte lesive[198]. Da un lato, infatti, le condotte tenute dall'impresa, sotto ognuno dei profili contestati dall'AGCM, risultano astrattamente illecite secondo la normativa di settore, dall'altro, dette condotte potrebbero altresì integrare l'elemento costitutivo delle più ampie, rispetto alla mera violazione isolata delle norme settoriali, fattispecie illecite previste dal Codice del Consumo al cui presidio è posta l'AGCM.

[196] https://www.autorita-trasporti.it/atti-di-segnalazione/atto-di-segnalazione-art-sulla-tutela-dei-diritti-dei-passeggerinel-trasporto-ferroviario-nel-trasporto-via-mare-e-per-vie-navigabili-interne-e-nel-trasporto-effettuato-con-autobus

[197] https://www.agcm.it/dotcmsDOC/allegati-news/PS10578_scorrsanz.%20omi.pdf.

[198] Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato, n. 3/2016 e n. 4/2016 del 9 febbraio 2016, rese in tema di riparto di competenze tra AGCOM e AGCM in materia di pratiche commerciali aggressive, i cui principi risultano applicabili anche alla fattispecie in questione. Le sentenze richiamate hanno stabilito, infatti, che "Si realizza quindi nell'ipotesi in esame, sempre ai fini dell'individuazione dell'Autorità competente, più che un conflitto astratto di norme in senso stretto, una progressione illecita, descrivibile come ipotesi di assorbimento-consunzione, atteso che la condotta astrattamente illecita secondo il corpus normativo presidiato dall'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni è elemento costitutivo di un più grave e più ampio illecito anticoncorrenziale vietato secondo la normativa di settore presidiata dall'Autorità Antitrust appellante". Secondo la giurisprudenza interna più recente, inoltre, "alla luce di quanto affermato dalla Corte di giustizia, la regola generale è che, in presenza di una pratica commerciale scorretta, la competenza è dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato. La competenza delle altre Autorità di settore è residuale e ricorre soltanto quando la disciplina di settore regoli «aspetti specifici» delle pratiche che rendono le due discipline incompatibili" (così, Cons. Stato, Sez. VI, 11 novembre 2019, n. 7699. Analogamente, Cons. Stato, sez. VI, 5 giugno 2020, n. 3575, resa peraltro proprio su una fattispecie in cui veniva in rilievo la regolazione di settore dell'Autorità).

Occorre inoltre evidenziare che le condotte in contestazione (portate all'attenzione dell'AGCM con la citata segnalazione prot. 850/2020) sono tutte precedenti all'emergenza epidemiologica ancora in atto.

In generale, si osserva che le condotte di Grimaldi, così come delineate nel procedimento dall'AGCM, dovrebbero essere valutate anche tenendo conto di alcuni principi generali espressi nella richiamata normativa di settore e riconducibili al considerando n. 2, secondo il quale "[*p]oiché il passeggero che viaggia via mare e per vie navigabili interne è la parte più debole del contratto di trasporto, è opportuno garantire a tutti detti passeggeri un livello minimo di protezione*". Nello specifico, si osserva quanto segue.

a) Con riferimento alla prima violazione contestata dall'AGCM, essa è consistita nel mancato riconoscimento in concreto, in favore dei consumatori, dei diritti loro spettanti in base al Regolamento; tali diritti, infatti, pur astrattamente richiamati dall'impresa, sono stati di fatto negati o attuati con modalità non conformi alla citata normativa.

Alla luce dell'istruttoria dell'AGCM, l'impresa risulta aver sistematicamente fornito informazioni fuorvianti e ha, perciò, indotto in errore i consumatori sui diritti garantiti dal Regolamento; Grimaldi ha, infatti, negato il diritto alla "compensazione economica in denaro connessa al prezzo del biglietto" dovuta in caso di ritardo rilevante (nei casi di "riprogrammazione dell'orario di partenza") e ha limitato tale diritto sia sotto il profilo della modalità di erogazione e della qualità (emissione di *voucher* annuale non monetizzabile al termine del periodo di validità), sia sotto il profilo della determinazione quantitativa (percentuale calcolata su una sola componente di prezzo).

Quanto al profilo del mancato riconoscimento del diritto ex articolo 19 del Regolamento nei casi di "riprogrammazione dell'orario di partenza", si rileva che l'Autorità ha avuto modo di chiarire alla Compagnia Grimaldi Euromed S.p.A., tra l'altro con nota prot. 3203/2018 del 20 aprile 2018 (allegato 1), che "l'informativa in caso di partenza ritardata fornita ai passeggeri (…) nonché l'offerta tra trasporto alternativo e rimborso previsti dalla normativa applicabile, non comportano una causa di esenzione dall'applicazione del diritto alla compensazione economica in caso di ritardo rispetto all'orario di arrivo del viaggio acquistato".

Quanto al profilo relativo alle modalità di erogazione della "compensazione economica connessa al prezzo del biglietto", premesso che, come evidenziato, in virtù del Regolamento (articolo 19, paragrafo 5) deve essere "effettuata in denaro su richiesta del passeggero", mentre i buoni eventualmente proposti devono presentare condizioni di flessibilità (dal momento che "[l]a compensazione economica può essere effettuata mediante buoni e/o altri servizi se le condizioni sono flessibili, in particolare per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione"), si osserva che l'Autorità ha del pari già avuto modo di precisare alla Compagnia Grimaldi Euromed S.p.A., tra l'altro con nota prot. 3205/2018 del 20 aprile 2018 (allegato 2), che "la richiesta (…) di un'ulteriore manifestazione di volontà circa la preferenza in merito alla compensazione in denaro offerta (che, giova evidenziarlo, non si configura come un mero gesto di attenzione al cliente, bensì come l'adempimento di un obbligo previsto esplicitamente dalla riportata normativa) non parrebbe conforme alla previsione del citato articolo 19, paragrafo 5" del Regolamento.

Inoltre, le criticità rilevate dalle risposte fornite dai gestori dei servizi ai reclami dei passeggeri ("non esaustive nella rappresentazione al medesimo [passeggero] dei propri diritti"), con espresso riferimento, anche, agli illustrati diritti connessi alla previsione di cui al citato articolo 19, hanno costituito oggetto di specifica trattazione ed evidenza pure nella Relazione illustrativa pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità nell'ambito della consultazione relativa alla determinazione del contenuto minimo dei diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi con riguardo al trattamento dei reclami[199], criticità in relazione alle quali è stata prevista la citata Misura 4.1, lett. b).

Relativamente al profilo della determinazione quantitativa della somma spettante al passeggero, come già prospettato in sede di trasmissione delle istanze all'AGCM, si ritiene che la norma di cui all'articolo 19, paragrafo 3, del Regolamento vada interpretata valorizzandone il dato letterale nella parte in cui richiama il "prezzo effettivamente pagato", da intendersi quindi come complessiva somma corrisposta dal passeggero per i servizi acquistati.

Tale soluzione ermeneutica è stata prospettata dall'Autorità anche all'impresa. A sostegno di tale soluzione, si evidenzia che il paragrafo 6 del medesimo articolo del Regolamento dispone che: "La compensazione economica connessa al prezzo del biglietto non è soggetta a detrazioni per i costi legati alla transazione finanziaria quali tasse, spese telefoniche o valori bollati"; tale previsione costituisce, si ritiene, un ulteriore indicatore dell'unitarietà del prezzo da considerare al fine dell'applicazione della percentuale di risarcimento. Come evidenziato nella nota di trasmissione all'AGCM delle segnalazioni, pare infine utile considerare che se si accogliesse l'ipotesi secondo la quale è possibile sottrarre dalla base di calcolo della quota di risarcimento, in caso di ritardo, tutte le prestazioni diverse dal trasporto passeggeri, si potrebbero verificare fenomeni di aumento del prezzo per le obbligazioni strumentali e accessorie, ed una corrispondente diminuzione del prezzo dell'obbligazione principale costituita dal trasporto di persone al fine di ridurre il più possibile il prezzo sul quale calcolare la quota di risarcimento. La prospettata soluzione interpretativa è, del resto, in linea con quanto già praticato da altri vettori operanti nel medesimo mercato.

b) Quanto alla condotta dell'impresa che ha qualificato la somma riconosciuta ai passeggeri (anche qualora sottoforma di *voucher* e/o con percentuali inferiori al 25%) quale "*gesto di attenzione commerciale*", è necessario ribadire che l'articolo 19 del Regolamento conferisce espressamente agli utenti/consumatori il diritto alla compensazione economica connessa al prezzo del biglietto il cui obbligo grava sull'impresa, che non può quindi rappresentarlo al cliente come "gesto di attenzione"; il Regolamento prevede, rispetto a tale obbligo, esenzioni indicate tassativamente all'articolo 20, e l'onere della prova circa la sussistenza di tali cause di esenzione incombe al vettore.

[199] Relazione illustrativa al documento di consultazione (allegato A alla delibera n. 47/2019) https://www.autoritatrasporti.it/wp-content/uploads/2019/04/RI-delibera-n.-47_2019.pdf.

Non si tratta, pertanto, come peraltro già evidenziato a Grimaldi (allegato 2), e sottolineato anche nella citata Relazione illustrativa, di una politica di "attenzione commerciale" inserita nell'ambito di un'offerta rivolta al consumatore dal professionista bensì, come rilevato, di un diritto attribuito direttamente dalla normativa sopranazionale.

Inoltre, pare utile precisare che poiché il Regolamento riconosce una percentuale minima pari al 25% del prezzo del biglietto, risulta fuorviante la prospettazione, da parte del professionista, di bonus calcolati con percentuali inferiori.

c) Quanto alla condotta consistita nel riconoscimento di un *voucher* in luogo del versamento in denaro, con cui, come emergente dall'istruttoria svolta dall'AGCM, l'impresa sembra aver imposto un ostacolo non contrattuale rispetto all'esercizio, da parte dei consumatori, dei propri diritti, si ritiene di sottolineare, innanzitutto, come si tratti di diritti, espressamente e direttamente riconosciuti ai passeggeri dal Regolamento, che, in base all'articolo 6 dello stesso, "*non possono essere limitati né possono essere oggetto di rinuncia* (…)".

D'altro canto, con riferimento al rilievo secondo cui, al fine di poter beneficiare del diritto alla compensazione economica prevista dal Regolamento, il consumatore viene in concreto costretto ad effettuare un nuovo successivo viaggio tramite lo stesso vettore marittimo, si ritiene utile rappresentare che nel settore in esame risulta scarsamente diffusa o comunque poco nota ai passeggeri la possibilità di avvalersi di procedure extra-giudiziali di risoluzione delle controversie[200], e, considerata la durata e il costo dei procedimenti giudiziari, le vie giudiziarie appaiono non agevolmente percorribili per l'utente che voglia far valere in tale sede le proprie eventuali pretese.

Il presente Parere è trasmesso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e pubblicato, successivamente alla conclusione del procedimento dell'AGCM, sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.2 I pareri adottati negli esercizi precedenti

3.2.1 Gli aggiornamenti dei PEF, le revisioni, e gli affidamenti *in house* di concessioni autostradali

n. 8/2020	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario relativo alla Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A.
n. 7/2020	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario e lo schema di Atto Aggiuntivo n. 3 relativi alla Convenzione Unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A.
n. 2/2020	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto la revisione del rapporto concessorio dell'autostrada A4 – SATAP S.p.A. e A33 – Società di Progetto Autostrada Asti – Cuneo S.p.A.
n. 8/2019	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto la revisione del rapporto concessorio dell'autostrada A24/A25 – Strada dei Parchi S.p.A.
n. 7/2019	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto la revisione del rapporto concessorio dell'autostrada A4 – SATAP S.p.A. e A33 – Società di Progetto Autostrada Asti – Cuneo S.p.A.
n. 4/2019	Parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.
n. 3/2019	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.

[200] Per ovviare in parte a tale situazione, con le citate Misure di cui alla delibera n. 83/2019 l'Autorità ha previsto che l'eventuale possibilità di utilizzare procedure di risoluzione extragiudiziale delle controversie venga indicata sia tra le informazioni agli utenti (misura 3) che nelle risposte motivate ai reclami di prima istanza (misura 4).

3.2.2 I contratti di programma tra il MIMS e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

n. 4/2020	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sullo schema di Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 15, comma 2, del d.lgs. 112/2015
n. 11/2017	Parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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 decreto legislativo 112/2015
n. 1/2017	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sull'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - parte investimenti 2012-2016 (CdP-I) tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e rete Ferroviaria Italiana S.p.A., reso dell'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112

3.2.3 La regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale

n. 5/2020	Parere reso all'Autorità Regionale Trasporti della Calabria ai sensi della Misura 6, punto 2, della del. ART n. 48 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale nel bacino della Regione Calabria
n. 12/2019	Parere reso alla Regione Molise ai sensi della misura 6, punto 2 della del. ART n. 48 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale nel bacino della Regione Molise

3.2.4 L'attività consultiva inerente all'applicazione del Codice del consumo

n. 5/2019	Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 in materia di trasporto ferroviario
n. 7/2017	Parere reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 in materia di trasporto pubblico locale
n. 6/2017	Parere reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 in materia di trasporto pubblico locale
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)

3.2.5 Gli altri pareri

n. 2/2018	Parere sullo schema di decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti recante approvazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi, reso dall'Autorità ai sensi dell'articolo 8, comma 14, del decreto legislativo del 15 luglio 2015, n. 112
n. 2/2017	Parere reso al MIT sul riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale
n. 1/2014	Parere reso al MIT sulle Linee guida concernenti l'erogazione di contributi, sussidi, o ogni altra forma di emolumenti ai vettori aerei da parte dei gestori aeroportuali

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it