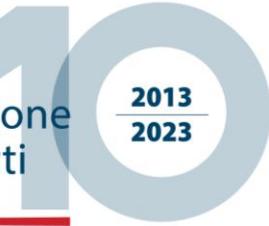




ART

Autorità
di Regolazione
dei Trasporti



RELAZIONE ANNUALE ART 2023 PRESENTAZIONE AL PARLAMENTO

Conferenza stampa



#ART_RA2023
#AutoritàTrasporti

12 settembre 2023

Sala Stampa
Camera dei Deputati

ART

STRUTTURA DELLA RELAZIONE ANNUALE ART 2023

1.

10 ANNI DI ART

2.

ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

3.

REGOLAZIONE DEI SERVIZI

4.

DIRITTI DEI PASSEGGERI E DEGLI UTENTI

5.

CRITICITA'

6.

VISIONE

1.1. 10 ANNI DI ART

LA SPINTA LIBERALIZZATRICE

IL DECENTNALE DELL' AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI:

- 18 anni dopo la Legge 14 novembre 1995, n. 481 → istituita **un'autorità indipendente di regolazione dei servizi di pubblica utilità nel settore dei trasporti per l'apertura dei mercati**.
- ART = **riferimento per** l'attuazione del processo di **liberalizzazione e privatizzazione**, perseguito anche dalla **politica europea dei trasporti**.
- **Efficacia della regolazione economica** dell'intero settore ***ex ante*** e di **vigilanza *ex post***:
 - **superamento dei mercati preesistenti** all'istituzione di ART e degli assetti monopolistici, connotati da una forte presenza di operatori a capitale pubblico;
 - **ingresso di nuovi operatori privati**, in concorrenza tra loro (es. trasporto ferroviario ad Alta Velocità);
 - più **trasparenza ed equità nell'accesso alle infrastrutture** e negli **affidamenti** dei servizi di trasporto;
 - maggiore **efficienza** delle gestioni;
 - migliore **qualità** del servizio e **contenimento dei costi** per utenti, imprese e consumatori;
 - più **tutela dei diritti di passeggeri e utenti**.

1.2. 10 ANNI DI ART

ART ha adottato **modelli di regolazione aeroportuale** idonei ad assicurare:

- **correlazione delle tariffe ai costi;**
- **trasparenza;**
- **pertinenza;**
- **obbligo di consultazione** degli utenti aeroportuali;
- **investimenti correlate all'innovazione tecnologica**, alla **sicurezza** degli scali e alla **qualità** dei servizi.



Nel **2019**: estensione dell'ambito di applicabilità dei modelli ART agli **aeroporti con contratti di programma «in deroga»** (Roma, Milano e Venezia).

Nel **2023**: risolta la **procedura di infrazione UE** contro lo Stato italiano, aperta per la mancata individuazione di un'Autorità nazionale di vigilanza indipendente.

AEROPORTI



Negli scali che hanno adottato i **modelli di regolazione dell'Autorità per i diritti aeroportuali**, rispetto agli altri aeroporti:

- il valore medio del **“costo a volo unitario”** è stato **più basso** di circa il **30%**;
- il **traffico** è **cresciuto** in % media di circa **4 volte**.

1.3. 10 ANNI DI ART

Criticità del sistema previgente delle concessioni autostradali:

- **mancanza di parametri oggettivi** per il calcolo della remunerazione degli investimenti dei concessionari;
- **necessità di efficientare** la gestione delle concessioni;
- **assenza di un sistema stringente di monitoraggio** degli investimenti e dei ricavi da traffico.

Primi importanti risultati del nuovo sistema tariffario ART di pedaggio autostradale:

- creazione di un regime di **concorrenza per confronto** tra i concessionari autostradali;
- introduzione di obiettivi di **incremento di produttività** basati su «benchmark» di efficienza;
- sensibile **riduzione della remunerazione del capitale investito** dai concessionari;
- correlazione delle tariffe **all'effettiva realizzazione degli investimenti ed ai livelli di servizio** effettivamente offerti;
- **restituzione all'utenza**, tramite proporzionate riduzioni tariffarie, di parte dei **ricavi generati dal traffico eccedente le previsioni**.



EFFETTO DIRETTO: CONTENIMENTO DEI COSTI PER L'UTENZA

AUTOSTRADE



Tabella di confronto tra:

- **valori di remunerazione** previsti dal sistema previgente (“TIR sistema previgente”);
- **valori previsti dai sistemi stabiliti da ART** (“WACC nominale pre-tax”) **per il maggior concessionario d'Italia**.

CONCESSIONE	TIR SISTEMA PREVIGENTE	WACC NOMINALE PRE-TAX
Autostrade per l'Italia	13,87%	7,09%



**RIDUZIONE DEI VALORI
DI REMUNERAZIONE
DEL CAPITALE INVESTITO,
RICONDOTTI A VALORI
DI MERCATO**

1.4. 10 ANNI DI ART

FERROVIE



Spinta liberalizzatrice ART nei primi 10 anni di attività:

- competizione nel mercato del **trasporto ferroviario passeggeri ad Alta Velocità (AV)**;
- apertura alla concorrenza e progressivo trasferimento della domanda ai nuovi operatori concorrenti anche nel segmento del **trasporto ferroviario merci**;
- azione regolatoria progressivamente estesa alle **reti regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale**;
- trasparenza informativa sulle **condizioni di accesso al sistema ferroviario nazionale** nella pubblicazione e revisione annuale del **Prospetto informativo della rete (PIR)**;



Risultati raggiunti nel trasporto ferroviario:

- **livello medio del pedaggio** per tutti i segmenti di mercato risultato **inferiore a quello di altri paesi europei**, sia per i servizi passeggeri, sia per i servizi merci;
- garantito **l'equilibrio economico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI)**;
- **aumento del numero di imprese sul mercato**;
- **trasporto ferroviario passeggeri AV** con **crescita dei volumi di traffico**, servizi di maggiore **qualità, frequenza e capillarità** e con **minori costi per gli utenti**.

1.5. 10 ANNI DI ART

Obiettivi della regolazione economica ART nel settore portuale:



- **fornire un quadro di riferimento univoco alle Autorità di sistema portuale (AdSP) per assicurare un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture;**
- **migliorare l'efficienza delle gestioni portuali, anche con l'adozione di un sistema incentivante per i canoni e durata delle concessioni nell'affidamento di aree e banchine portuali.**

PORTI



1.6. 10 ANNI DI ART

Obiettivi della regolazione economica dei servizi di trasporto:

- **efficienza delle gestioni;**
- **riduzione della spesa pubblica;**
- **qualità dei servizi erogati;**
- **contendibilità degli affidamenti.**

Misure adottate da ART:

- individuazione degli **ambiti di servizio pubblico** e **dei lotti di gara**;
- definizione di **bandi, convenzioni** e **schemi di contratti di servizio**;
- individuazione delle **condizioni minime di qualità (CMQ)** dei servizi di **trasporto nazionali e locali** connotati da **oneri di servizio pubblico (OSP)**, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



1.7. 10 ANNI DI ART

Ruolo particolarmente impegnativo che ART svolge, sin dall'inizio, con poteri di **regolazione** e di **vigilanza**:

- poteri di **regolazione ex ante**, in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi e delle infrastrutture di trasporto
- poteri di **enforcement** degli atti di regolazione adottati dalla stessa Autorità e dei regolamenti europei in materia di diritti dei passeggeri
- **funzioni ausiliarie** nei confronti di organi costituzionali, quali il Governo e il Parlamento in favore di altre autorità indipendenti

Attribuzione all'Autorità di **specifici poteri** in materia di **ADR (Alternative dispute resolution)*** tra gli **utenti o i consumatori** e gli **operatori economici del settore**.

* *Alternative Dispute Resolution (ADR):* procedure di risoluzione extragiudiziale delle controversie tra consumatori e imprese, tra cui le procedure di conciliazione.

DIRITTI DEI PASSEGGERI E DEGLI UTENTI



ATTI DI REGOLAZIONE ART ADOTTATI IN MATERIA DI CONTENUTO MINIMO DEI DIRITTI DEGLI UTENTI



AMBITO DEI PROVVEDIMENTI

- **contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto ferroviario, via mare e con autobus, con riguardo al trattamento dei reclami;**
- **contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto via ferrovia connotati da obbligo di servizio pubblico (OSP);**
- **contenuto minimo dei diritti dei passeggeri in possesso di abbonamenti su linee ferroviarie ad Alta Velocità (AV).**

ATTIVITÀ SVOLTA NELL'ULTIMO ANNO

2.1. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

AEROPORTI



Revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali:

- modelli applicati a tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale;
- maggiore promozione della **trasparenza**;
- **obblighi di trasparenza** rafforzati sugli incentivi all'attività volativa;
- uniformità metodologica per la determinazione del **tasso di remunerazione del capitale investito netto** e valore unico per l'intero comparto;
- *benchmark* di riferimento dell'**efficienza delle gestioni**, per **recupero annuale reale della produttività**;
- incremento del tasso di remunerazione del capitale investito netto per incentivare la **realizzazione degli investimenti strategici**.



Per gli aeroporti con contratti di programma cosiddetti “in deroga” (**Roma, Milano e Venezia**) → giungere quanto prima alla **sottoscrizione**, da parte dell’ENAC e dei gestori dei richiamati aeroporti, degli **atti aggiuntivi necessari al rinnovo** dei rispettivi **contratti di programma**.



Fonte: elaborazione ART su dati ENAC, *Dati di traffico 2021*; dati riferiti ai servizi di linea e charter.

2.2. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

Consiglio di Stato → definitivamente ribadita l'applicabilità del sistema tariffario ART alle concessioni in essere:

- approvato il sistema tariffario di pedaggio relativo alla tratta **Piacenza-Brescia dell'autostrada A21**;
- definito così il **sistema tariffario per tutte le 23 concessioni autostradali**:
 - la piena applicazione del sistema tariffario ART è condizionata alla **definizione delle proposte di aggiornamento dei PEF**, la cui durata è stata **prorogata al 31 dicembre 2023** dal «Milleproroghe»;
 - delle **23 concessioni**, l'iter amministrativo di recepimento della regolazione ART, ad oggi, pertanto, si è **concluso soltanto per quattro** (Asti-Cuneo, SATAP A4 Torino – Milano, ASPI e Tangenziale Esterna S.p.A.).



Occorre semplificare le procedure di approvazione e aggiornamento dei Piani economico-finanziari (PEF) e di revisione delle convenzioni nelle concessioni autostradali.

AUTOSTRADE



Fonte: database ART; dati di traffico sulla rete autostradale non a pedaggio in gestione ad ANAS non disponibili.

2.3. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

Agosto 2022: misure ART per gli schemi dei bandi per gli affidamenti dei **servizi di ricarica dei veicoli elettrici** (in linea con gli obiettivi del PNRR).

Gennaio 2023: schemi bandi di gara dei concessionari autostradali per l'affidamento in sub-concessione dei servizi di distribuzione **carburanti**, di **ristorazione**, collocati lungo la rete autostradale nazionale:

- più ampia ed equilibrata partecipazione alle gare;
- massima **apertura del mercato**;
- **riduzione dei prezzi** per gli utenti;
- maggiore **qualità dei servizi**;
- tra i criteri di valutazione dell'offerta tecnica, la **varietà**, la **qualità** e la **moderazione dei prezzi** di beni e servizi di largo consumo.



Urgente l'aggiornamento del Piano MIT di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali, fermo al 2015.

SUBCONCESSIONI AUTOSTRADALI



2.4. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

Liberalizzazione ed effettiva concorrenza nel segmento dei servizi Alta Velocità: un fatto compiuto ed elemento distintivo a livello europeo.

Approvata delibera n. 95/2023: un “cambio di passo” all’approccio sin qui avuto nella regolazione:

- modelli econometrici e di ingegneria dei costi per l’efficientamento dei servizi ferroviari;
- metodologia basata su indici di produttività, qualità e prestazione facilmente quantificabili e misurabili;
- meccanismo di adeguamento annuale dei canoni predeterminati per ciascun periodo tariffario, in esito allo stato di effettivo avanzamento degli investimenti inclusi nel calcolo tariffario;
- particolare attenzione al rischio di saturazione della capacità della rete grazie a specifica componente tariffaria integrativa.



Migliori standard prestazionali nella gestione della rete in termini di puntualità e velocità, nel rispetto delle tracce orarie assegnate alle imprese ferroviarie.

FERROVIE



Le cifre del trasporto ferroviario

21	20	28	492
IMPRESE GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA	IMPRESE DI TRASPORTO PASSEGGERI	MILIARDI DI PASSEGGERI-KM	MILIONI DI PASSEGGERI
19.672	23	26	116
KM DI RETE FERROVIARIA ITALIA	IMPRESE DI TRASPORTO MERCI	MILIARDI DI TONNELLATE-KM	MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI

Fonte: ART su dati delle Imprese Ferroviarie.

2.5. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

Recente **coinvolgimento ART** nella definizione degli schemi dei **Piani economico-finanziari (PEF)** dei **concessionari portuali**, finalizzati, tra l'altro, alla determinazione di una **durata congrua delle concessioni**, nonché alla definizione di *benchmark* di settore:

- ruolo dell'Autorità previsto dalle «**Linee guida**» adottate con il decreto del **Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti** n. 110 del 21 aprile 2023;
- Le «**Linee guida**» adempimento necessario al conseguimento della **Milestone M3C2-2**, abilitante l'**erogazione della terza rata** del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

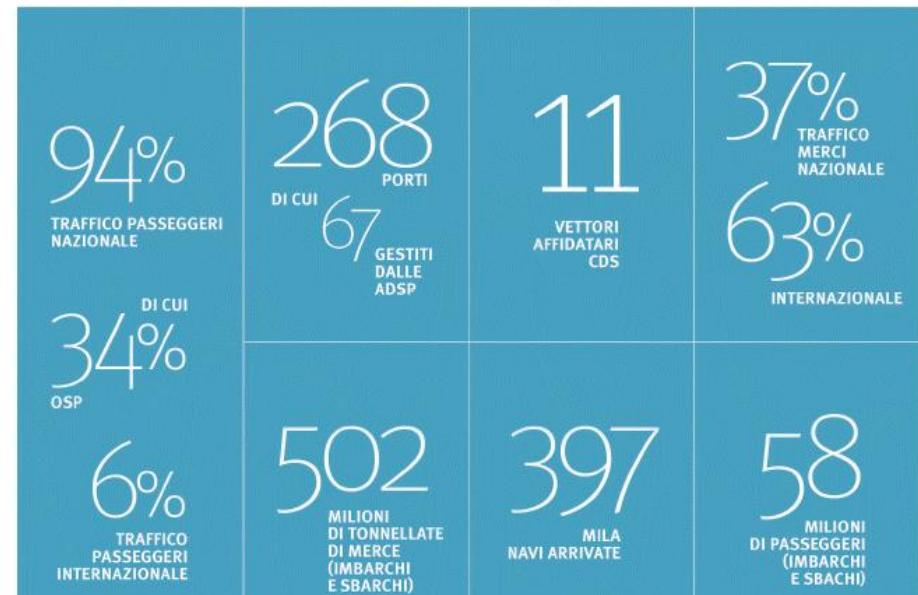


Tali funzioni, devono essere assolutamente preservate, anche e soprattutto nell'ottica dell'annunciata riforma complessiva del sistema portuale.

PORTI



 **2021**
Le cifre del trasporto marittimo



Fonte: MIT da database ART.

3.1. REGOLAZIONE DEI SERVIZI

Essenziale il ruolo ART nell'attuazione del PNRR, (Milestone M1C2-6 e M1C2-8, relative all'attuazione della Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021):

- specifiche norme per le **procedure di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)**.

Riordino dei Servizi pubblici locali (D. Lgs.23.12.2023 n. 201):

- obbligo, per l'ente locale affidante, di fornire all'Autorità, nelle ipotesi di affidamento senza procedura a evidenza pubblica, una **qualificata motivazione del mancato ricorso al mercato**;
- **regolazione ART** quale strumento di **raccordo e coordinamento** degli **Enti territoriali e locali** per l'attuazione del d.lgs 201/23.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



2021 Le cifre del trasporto stradale



Fonte: MIT da database ART; il trasporto su strada passeggeri include autolinee, metropolitane e tranvie.



Avviato procedimento d'individuazione delle **condizioni minime di qualità** per i servizi di trasporto locale su strada connotati da **obblighi di servizio pubblico (OSP)**.

3.2. REGOLAZIONE DEI SERVIZI

Le linee guida ART in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti locali sono uno strumento a disposizione delle amministrazioni locali, per prevenire e contenere eventuali criticità relative a:

- **qualità** del **servizio** offerto;
- maggiore **flessibilità** in ambito **tariffario**;
- **inclusività** sociale;
- **uniformità** delle procedure per il rilascio di nuove autorizzazioni.



Le linee guida ART offrono anche un valido riferimento a supporto di eventuali azioni governative, non solo di carattere straordinario.

SERVIZIO TAXI



4.1. DIRITTI DI PASSEGGERI E UTENTI

CONTENUTO MINIMO DIRITTI UTENTI AUTOSTRADALI

Obiettivo strategico ART: ampliamento delle garanzie a tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti.

In corso la definizione del **contenuto minimo** degli specifici diritti, anche di natura **risarcitoria**, che gli utenti possono esigere nei confronti dei **concessionari autostradali** e dei **gestori dei servizi** erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali:

- disponibilità e agevole accessibilità delle **informazioni**;
- accessibilità delle stazioni di **ricarica elettrica** e di **rifornimento**;
- gestione dei servizi di **telepedaggio**;
- sistemi di trattamento dei **reclami**;
- **qualità attesa dei servizi autostradali**, quali la disponibilità e fruibilità delle aree di servizio, di parcheggio e di sosta, con particolare attenzione alle esigenze degli utenti, delle persone a mobilità ridotta e degli autotrasportatori;
- **rallentamenti del traffico**;
- **limitazioni all'uso della infrastruttura** autostradale;
- garanzia **assistenza agli utenti** in caso di disservizi (adeguata e costante informazione, soccorso materiale);
- per **disservizi** imputabili alla presenza di cantieri rientranti nell'attività programmabile dal concessionario, diritto al rimborso del pedaggio versato dagli utenti delle tratte autostradali interessate.



L'atto di regolazione recante le misure relative ai diritti degli utenti autostradali, in fase di consultazione finale, sarà il primo di questo tipo e in questo settore, a livello europeo.

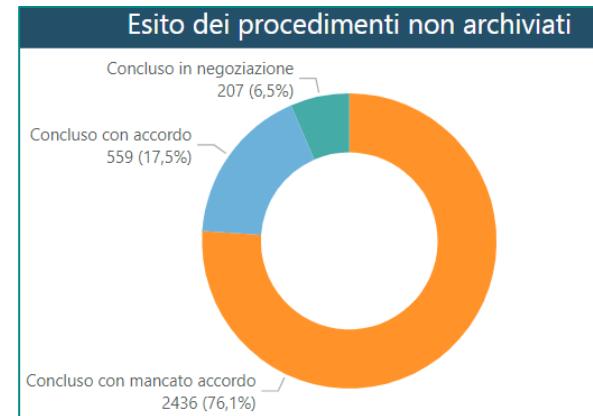
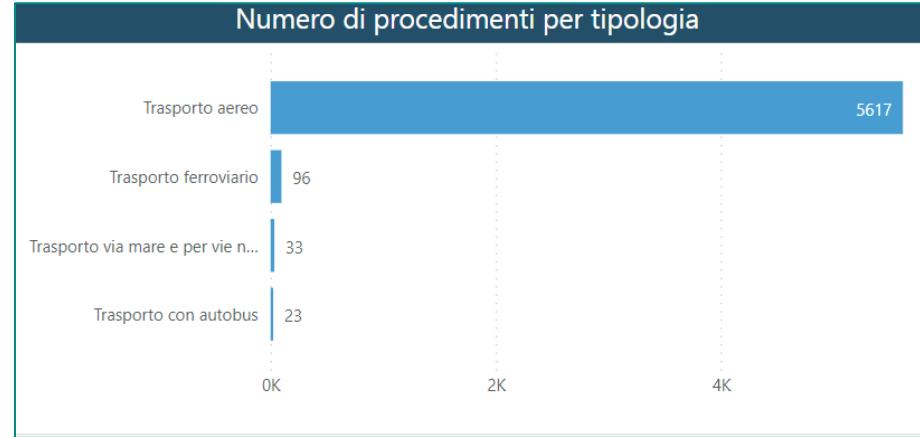
4.2. DIRITTI DI PASSEGGERI E UTENTI

La legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 ha attribuito nuove competenze all'Autorità per la **risoluzione non giurisdizionale delle controversie** (ADR) tra utenti e soggetti economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto, si estende anche ai servizi di trasporto aereo passeggeri:



- definizione della **disciplina ART** di prima attuazione delle procedure ADR;
- istituito «**Servizio Conciliazioni ART**» con *team* dedicato
- **protocollo d'intesa** con **AGCOM** per utilizzo piattaforma «**Conciliaweb**»;
- a **due mesi** dall'avvio del servizio, sono state presentate **oltre cinquemila istanze**, prevalentemente relative al settore del **trasporto aereo** (97,3%).

ADR E SERVIZIO CONCILIAZIONE ART



5. CRITICITÀ

In base all'art. 20 del d.l. 10 agosto 2023, n. 104 il comparto dell'autotrasporto merci è stato escluso dall'ambito di competenze di ART:

TUTTAVIA



- nell'autotrasporto merci, ART esercita funzioni di regolazione indipendente, anche indiretta, a garanzia degli interessi delle imprese dell'autotrasporto merci;
- è opportuno un ripensamento di Governo e Parlamento in fase di conversione del d.l. 104/2023;
- non si può affermare che le funzioni di regolazione economica ART possano essere trasferite al MIT (come invece riferito nella Relazione Tecnica del d.l. 104/2023).

AUTOTRASPORTO: ESCLUSO DALLE COMPETENZE ART



6. VISIONE

PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ DEL FUTURO

Il regolatore è chiamato ad accompagnare il processo di sviluppo economico e di innovazione tecnologica nel mondo dei trasporti:

- **necessità di regolazione economica indipendente, sostenibile e vicina all'utenza;**
- **centralità ART nella politica europea dei trasporti;**
- **raguardare nuovi obiettivi sempre a tutela dell'utenza e a presidio dell'interesse pubblico.**



L'Autorità è pronta a dare il proprio **contributo** anche in riferimento all'**attuazione degli ingenti investimenti programmati nelle infrastrutture dei trasporti**, non solo sottesi alle linee di intervento previste nel PNRR.



Terzietà, indipendenza e competenze tecniche maturate negli anni candidano ART ad assumere un ruolo di rilevanza nelle azioni di vigilanza sulla sostenibilità economica degli investimenti.



Via Nizza 230
10126 Torino

Piazza Mastai 11
00153 Roma

CONTATTI

telefono: +39 011.19212.500
e-mail: art@autorita-trasporti.it
pec: pec@pec.autorita-trasporti.it
per i media: s.bruno@autorita-trasporti.it

WEB E SOCIAL

web: www.autorita-trasporti.it
portale dei dati ART: bdt.autorita-trasporti.it/
press-kit: www.autorita-trasporti.it/press-kit/
social media: [Linkedin](#), [Twitter](#), [YouTube](#)