

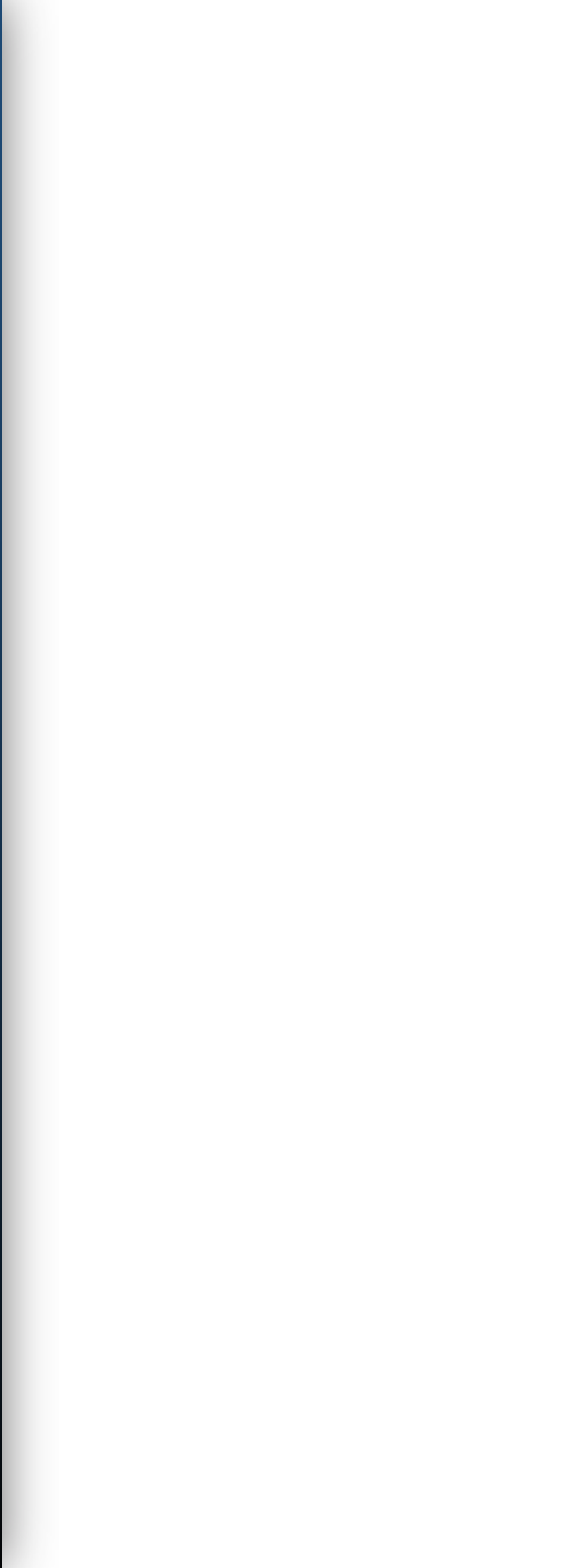


ART Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

Relazione annuale al Parlamento

Senato della Repubblica
22 settembre 2026







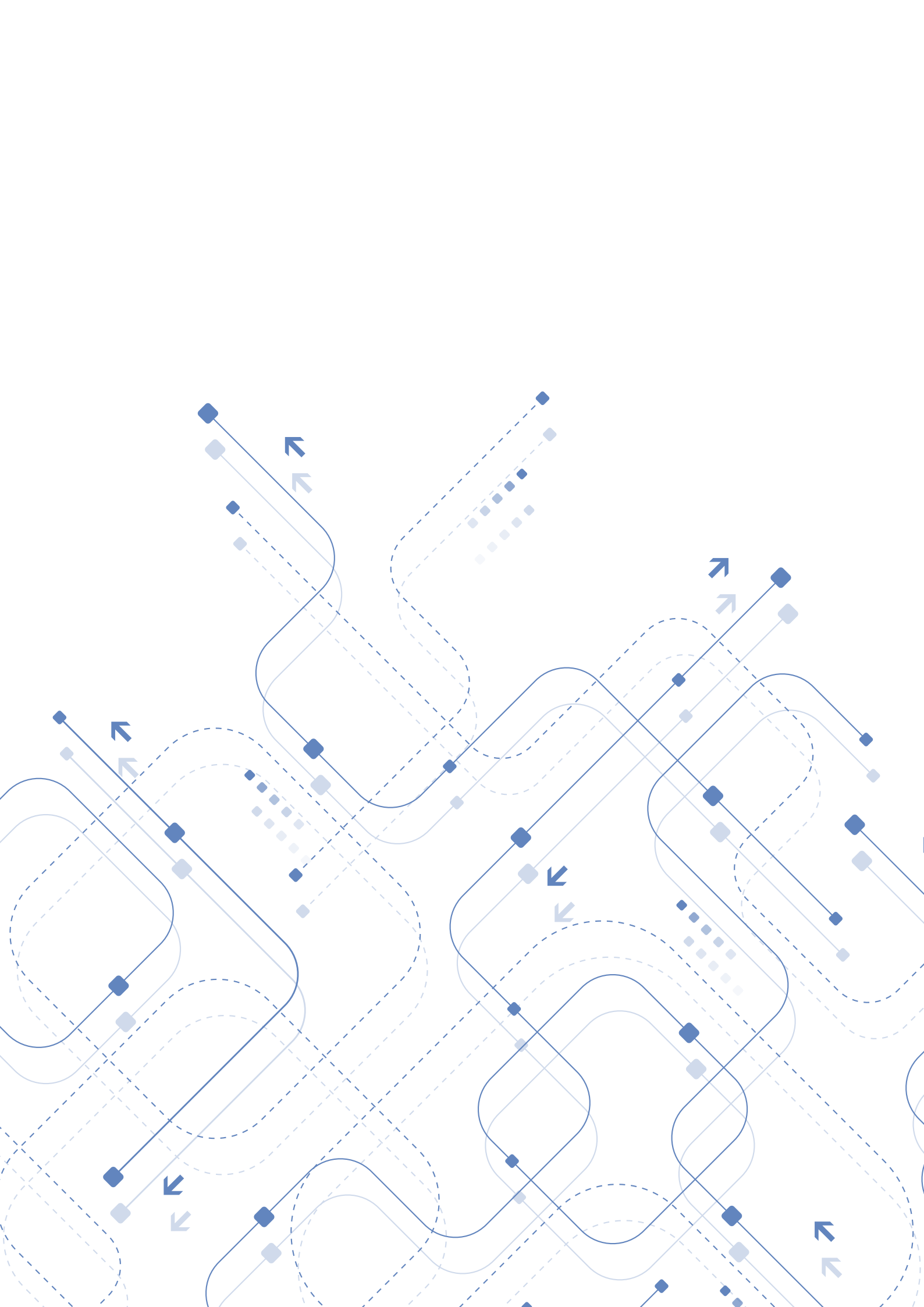
ART Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

Presidente
NICOLA ZACCHEO

Componenti del Consiglio
CARLA RONCALLO
FRANCESCO PAROLA

Segretario generale
ALESSIO QUARANTA

Capo di gabinetto
GIOVANNA ORLANDO



INDICE

Indice numerico delle figure e delle tabelle	ix
Indice numerico dei <i>focus</i>	xiv
Indice delle abbreviazioni	xv

PREMESSA	1
-----------------------	---

PARTE PRIMA - LA VALUTAZIONE DI IMPATTO GENERAZIONALE NELLA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

INTRODUZIONE	3
1. L'INTRODUZIONE DELLA VALUTAZIONE DI IMPATTO GENERAZIONALE NEL DISEGNO DELLE POLITICHE PUBBLICHE	4
1.1 Dall'equità generazionale alla VIG nel diritto UE e nazionale	4
1.2 Gli ambiti di competenza dell'Autorità e l'impatto della regolazione sulle generazioni future	7
2. L'OBIETTIVO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E LA TUTELA GENERAZIONALE	9
2.1 La sostenibilità ambientale	9
2.2 La sostenibilità economica	12
2.3 La sostenibilità sociale	14
3. CONCLUSIONI: LA VALUTAZIONE DI IMPATTO GENERAZIONALE A SUPPORTO DEL PROCESSO DECISIONALE DELL'AUTORITÀ	16

PARTE SECONDA - ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI

1. LE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI E DI COLLABORAZIONE NAZIONALE E INTERNAZIONALE	19
1.1 La collaborazione istituzionale con le amministrazioni pubbliche e i protocolli di intesa	19
1.2 Le attività in sede internazionale e dell'Unione europea	19
1.3 La comunicazione istituzionale	22
1.3.1 I <i>social media</i>	23
1.3.2 Il sito <i>web</i>	24
1.3.3 Le <i>media relations</i>	25
1.3.4 La campagna di comunicazione sulle conciliazioni	25

1.3.5 L'evento "Dal ricordo all'azione: una rete a supporto delle famiglie delle vittime nei trasporti"	25
1.3.6 L'evento "Proteggere chi viaggia. Soccorso d'emergenza, responsabilità e diritti"	26
1.3.7 Il Bollettino ART	26

2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

2.1 L'ambito delle attività

2.2 L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

2.2.1 La regolazione dei diritti aeroportuali

2.2.1.1 L'applicazione della Misura 30 della delibera n. 38/2023 e gli aeroporti ex "in deroga"

2.2.1.2 I procedimenti di revisione di periodo precedentemente avviati

2.2.1.3 I nuovi procedimenti di revisione di periodo

2.2.2 Il monitoraggio annuale dei diritti aeroportuali e la vigilanza

2.2.2.1 L'applicazione dei modelli di regolazione

2.2.2.2 La vigilanza

2.2.3 La semplificazione degli oneri amministrativi per i gestori degli aeroporti minori

2.2.4 L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi

2.2.5 Il tasso di remunerazione del capitale investito per le proposte di revisione dei diritti aeroportuali

2.3 L'accesso alle infrastrutture autostradali

2.3.1 I sistemi tariffari

2.3.1.1 La definizione del nuovo sistema tariffario di pedaggio per le nuove concessioni

2.3.1.2 L'aggiornamento dei sistemi tariffari per le concessioni in essere

2.3.1.3 L'analisi di impatto della regolazione

2.3.2 L'attività consultiva

2.3.2.1 I pareri sui piani economico-finanziari delle concessioni

2.3.2.2 Gli adeguamenti annuali dei livelli tariffari di pedaggio

2.3.3 Il costo medio ponderato del capitale di settore

2.3.4 Gli affidamenti in subconcessione dei servizi "oil", di ristoro e di ricarica dei veicoli elettrici

2.4 L'accesso alle infrastrutture ferroviarie

2.4.1 La regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio

2.4.1.1 La revisione delle misure di regolazione

2.4.1.2 L'analisi di impatto della regolazione

2.4.2 I canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

2.4.2.1 Il sistema tariffario della rete nazionale

2.4.2.2 I sistemi tariffari delle reti regionali interconnesse

2.4.3 Le indicazioni e le prescrizioni sui prospetti informativi delle reti regolate

2.4.4 Il parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sullo schema del Documento strategico pluriennale della mobilità 2026

2.4.5 Il monitoraggio e la vigilanza

2.4.5.1	La verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte del gestore dell'infrastruttura nazionale	68
2.4.5.2	La verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte dei gestori delle infrastrutture regionali	71
2.4.5.3	La verifica relativa all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari	72
2.4.6	La notifica di nuovi servizi passeggeri e il <i>test</i> di verifica dell'equilibrio economico dei contratti di servizio	74
2.5	L'accesso alle infrastrutture portuali	74
2.5.1	La revisione delle prime misure di regolazione	74
2.5.1.1	L'analisi di impatto della regolazione	75
2.5.1.2	L'acquisizione di dati e informazioni su concessioni e servizi di manovra	78
2.5.2	I pareri sui piani economico-finanziari delle concessioni	79
2.5.3	Le istanze e le segnalazioni ricevute	80
2.6	L'accesso alle autostazioni	80
2.6.1	Il prospetto informativo dell'autostazione	83
2.6.2	Il monitoraggio e la vigilanza	84
3.	LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO	86
3.1	La fase propedeutica agli affidamenti e la relazione dei lotti	89
3.2	Gli affidamenti dei servizi	96
3.2.1	Le linee guida in materia di affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale	96
3.2.2	I servizi di trasporto marittimo	96
3.2.2.1	Le caratteristiche strutturali ed evolutive del settore	96
3.2.2.2	La revisione della regolazione in materia di procedure di affidamento	97
3.2.2.3	L'analisi di impatto della regolazione	99
3.2.2.4	Il monitoraggio delle procedure di verifica del mercato e affidamento	103
3.2.3	I servizi di trasporto per ferrovia	110
3.2.3.1	Le caratteristiche strutturali ed evolutive del settore	110
3.2.3.2	Il monitoraggio delle procedure di affidamento	111
3.2.4	I servizi di trasporto su strada	114
3.2.4.1	Le caratteristiche strutturali ed evolutive del settore	114
3.2.4.2	Il monitoraggio delle procedure di affidamento	115
3.2.4.3	La relazione di affidamento	116
3.2.4.4	Le verifiche di conformità delle procedure di gara alla regolazione	120
3.3	L'efficienza delle gestioni	121
3.3.1	Il trasporto per ferrovia	121
3.3.1.1	I parametri di efficienza e i <i>key performance indicators</i>	121
3.3.1.2	Il piano raggiungimento obiettivi regolatori e la relazione di affidamento	123
3.3.1.3	Gli obblighi di contabilità regolatoria	123

3.3.2 Il trasporto su strada	123
3.3.2.1 I costi di riferimento e l'analisi di impatto della regolazione	123
3.3.2.2 Gli obblighi di contabilità regolatoria	127
3.3.2.3 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione in materia di contabilità regolatoria	128
3.3.3 Il trasporto marittimo	130
3.3.3.1 Gli obblighi di contabilità regolatoria	130
3.4 Le condizioni minime di qualità	131
3.4.1 Il trasporto marittimo	131
3.4.2 Il trasporto per ferrovia	131
3.4.3 Il trasporto su strada	133
3.5 Il servizio taxi e il trasporto pubblico locale non di linea	134
3.5.1 L'attività consultiva	134
3.5.2 Il monitoraggio del settore	136
3.5.2.1 L'indagine sui servizi di trasporto non di linea	141
3.6 Le principali novità normative	142
4. LA TUTELA DEI DIRITTI DEGLI UTENTI	144
4.1 La regolazione in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti	144
4.1.1 I diritti degli utenti autostradali	145
4.1.1.1 L'analisi di impatto della regolazione	148
4.1.2 I diritti degli utenti dei servizi ferroviari soggetti a obblighi di servizio pubblico e degli abbonati ai servizi alta velocità	153
4.1.2.1 La verifica di impatto della regolazione	153
4.1.2.2 La revisione delle misure di regolazione	156
4.2 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti	156
4.2.1 Il contenuto minimo dei diritti nel trasporto ferroviario connotato da obblighi di servizio pubblico	156
4.2.2 Il contenuto minimo dei diritti in materia di trattamento dei reclami	157
4.2.3 Il contenuto minimo dei diritti degli utenti autostradali	159
4.3 L'applicazione dei regolamenti europei in materia di tutela dei diritti dei passeggeri	160
4.3.1 Il trasporto ferroviario	163
4.3.2 Il trasporto con autobus	166
4.3.3 Il trasporto via mare e per vie navigabili interne	168
4.4 La risoluzione stragiudiziale delle controversie tra utenti e operatori economici	170
4.4.1 Il Servizio conciliazioni	171
4.5 La cooperazione con gli organismi dell'Unione europea	176
4.6 La tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta	176
4.7 L'atto di segnalazione al Parlamento e al Governo in materia di assistenza alle vittime e ai loro familiari in caso di gravi situazioni di emergenza correlate a incidenti nel settore dei trasporti	177

5. L'ORGANIZZAZIONE E IL FUNZIONAMENTO	178
5.1 Il finanziamento	178
5.1.1 Il perimetro degli operatori interessati	178
5.1.2 La disciplina degli obblighi dichiarativi e contributivi	179
5.2 Il bilancio	182
5.2.1 Gli acquisti di beni e servizi	182
5.3 Il personale	183
5.3.1 Il consolidamento della pianta organica	184
5.3.2 Gli strumenti di conciliazione vita-lavoro e <i>welfare</i>	187
5.3.3 L'investimento sul capitale umano	187
5.3.4 La valutazione della <i>performance</i> e lo sviluppo professionale	189
5.4 I rapporti con le rappresentanze sindacali	189
5.5 Il funzionamento della struttura	190
5.5.1 Le funzioni degli uffici	190
5.5.2 Gli altri organismi	190
5.5.3 Le sedi	192
5.6 La trasparenza e la prevenzione della corruzione	192
5.7 La protezione dei dati personali	194
5.8 L'avanzamento della trasformazione digitale	195
5.9 Le prime applicazioni dell'intelligenza artificiale	196
5.10 Il portale dei dati e delle statistiche	197
5.11 La <i>cybersecurity</i>	198

PARTE TERZA - DATI STATISTICI ED ECONOMICI

1. IL TRASPORTO STRADALE	203
1.1 Le infrastrutture	203
1.1.1 Le autostrade	203
1.2 I servizi di trasporto	215
1.2.1 Le autostazioni	215
1.2.2 I servizi passeggeri	217
1.2.2.1 I servizi di linea	217
1.2.2.2 I servizi non di linea	219
1.2.3 I servizi merci	220
2. IL TRASPORTO AEREO	221
2.1 Le infrastrutture	222
2.2 I servizi di trasporto	226

2.2.1 I servizi passeggeri	226
2.2.2 I servizi merci	227
3. IL TRASPORTO FERROVIARIO	228
3.1 Le infrastrutture	228
3.1.1 La rete ferroviaria	228
3.1.2 Gli impianti interconnessi alle reti ferroviarie	230
3.1.2.1 Gli impianti interconnessi e di rilevanza logistica	232
3.1.2.2 Gli interporti	232
3.2 I servizi di trasporto	235
3.2.1 I servizi passeggeri	235
3.2.2 I servizi merci	235
3.2.3 I dati economici e qualitativi	237
3.3 Focus: il trasporto ferroviario in Europa	238
4. IL TRASPORTO MARITTIMO	241
4.1 Le infrastrutture	241
4.2 I servizi di trasporto	242
4.2.1 I servizi passeggeri	242
4.2.1.1 Il traffico passeggeri nelle AdSP	244
4.2.1.2 I servizi di cabotaggio marittimo affidati tramite CdS	244
4.2.2 I servizi merci	245
4.2.2.1 Il traffico merci nelle AdSP	246

PARTE QUARTA - ATTI E PROVVEDIMENTI

1. LE DELIBERE	249
1.1 L'attività di regolazione	249
1.2 L'attività di vigilanza	258
1.3 L'attività di organizzazione e funzionamento	265
2. I PARERI	270
2.1 L'attività di regolazione	270
2.2 L'attività di vigilanza	278

INDICE NUMERICO DELLE FIGURE E DELLE TABELLE

FIGURE

1.	L'evoluzione del procedimento autostrade - schemi e relazioni VIR e AIR	44
2.	Lo <i>status quo</i> del settore autostradale - elementi chiave della regolazione	45
3.	La composizione dei ricavi nominali complessivi dei concessionari per periodo - anni 2020-2065	46
4.	Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - settore autostradale	47
5.	La verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario delle concessioni - confronto tra opzioni regolatorie	47
6.	L'evoluzione del procedimento accesso infrastrutture ferroviarie - relazione VIR e schema di AIR	56
7.	Lo <i>status quo</i> del settore ferroviario - elementi chiave della regolazione	57
8.	L'evoluzione del procedimento porti - schemi e relazioni VIR e AIR	76
9.	Lo <i>status quo</i> del settore portuale - analisi delle concessioni	77
10.	Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - settore portuale	78
11.	L'evoluzione del procedimento bandi mare - schemi e relazioni VIR e AIR	100
12.	Lo <i>status quo</i> del settore del cabotaggio marittimo	100
13.	La ripartizione di offerta, domanda e ricavi dei servizi di navigazione passeggeri da, tra e verso le Isole, a mercato (indagine ART) e svolti in regime di OSP - anno 2023	102
14.	Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - settore del cabotaggio marittimo	103
15.	L'evoluzione del procedimento costi di riferimento - schemi e relazioni VIR e AIR	124
16.	Lo <i>status quo</i> del settore del trasporto terrestre - costi <i>standard</i>	125
17.	Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - settore del trasporto terrestre	126
18.	La metodologia dei costi di riferimento - confronto tra opzioni regolatorie	127
19.	Gli indicatori di puntualità e regolarità: dati medi consuntivati per CdS - anno 2024	133
20.	I pareri taxi rilasciati nel periodo 2017-2025	135
21.	Gli esiti del monitoraggio dei pareri taxi rilasciati in procedura ordinaria - anni 2024-2025	137
22.	Le indicazioni fornite ai Comuni nei pareri in procedura ordinaria, non ancora recepite a un anno dal rilascio - anni 2024-2025	138
23.	L'evoluzione del procedimento utenti autostradali - schemi e relazioni VIR e AIR	149
24.	Le informazioni oggetto della raccolta dati cantieri	149
25.	Lo <i>status quo</i> del settore del trasporto autostradale - tutela degli utenti	150
26.	Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - tutela degli utenti autostradali	151
27.	La tipologia di cantieri soggetti a rimborso - confronto tra opzioni regolatorie	152

28.	L'esito dei procedimenti sanzionatori in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti - anni 2022-2026	156
29.	La tutela dei diritti dei passeggeri - istanze ricevute per tipologia	161
30.	L'evoluzione delle sanzioni irrogate per infrazioni dei regolamenti europei in materia di diritti dei passeggeri	162
31.	La tutela dei diritti dei passeggeri - evoluzione trimestrale delle istanze ricevute per modalità di trasporto	162
32.	La tutela dei diritti dei passeggeri - evoluzione annuale delle istanze ricevute per modalità di trasporto	163
33.	Il trasporto ferroviario: istanze ricevute per motivo di doglianza - anni 2022-2026	164
34.	Il trasporto ferroviario: istanze ricevute per tipologia di servizio - anni 2022-2026	165
35.	Il trasporto ferroviario: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate - anni 2022-2026	165
36.	Il trasporto ferroviario: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito - anni 2022-2026	166
37.	Il trasporto con autobus: istanze ricevute per motivo di doglianza - anni 2022-2026	167
38.	Il trasporto con autobus: istanze ricevute per tipologia di servizio - anni 2022-2026	167
39.	Il trasporto con autobus: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate - anni 2022-2026	168
40.	Il trasporto con autobus: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito - anni 2022-2026	168
41.	Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: istanze ricevute per motivo di doglianza - anni 2022-2026	169
42.	Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: istanze ricevute per tipologia di servizio - anni 2022-2026	169
43.	Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate - anni 2022-2026	169
44.	Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito - anni 2022-2026	170
45.	Le istanze pervenute per modalità di trasporto	172
46.	L'andamento delle istanze ricevute per modalità di trasporto	173
47.	I soggetti accreditati nella piattaforma <i>ConciliaWeb</i>	173
48.	L'esito delle procedure svolte	174
49.	I rimborsi accordati - anni 2023-2026	174
50.	I rimborsi per modalità di trasporto	174
51.	La percentuale di mancata partecipazione di ciascun operatore	175
52.	La distribuzione del personale per area e genere	183
53.	L'evoluzione della dotazione del personale di ruolo - anni 2013-2026	184
54.	Il reclutamento del personale di ruolo nel periodo di riferimento	186
55.	L'organigramma	191
56.	Le quote modali del trasporto passeggeri (traffico complessivo e interno) - anno 2024	201
57.	Le quote modali del trasporto merci (traffico complessivo e interno) - anno 2024	202
58.	La rete autostradale e dei trafori - anno 2024	204
59.	La ripartizione dei km della rete autostradale a pedaggio (trafori esclusi) - anno 2024	206
60.	La ripartizione della rete per concessionario e tipologia - anno 2024	207
61.	L'evoluzione dei volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio per macro-tipologia di veicolo	208
62.	L'evoluzione dei ricavi lordi da pedaggio nelle autostrade per macro-tipologia di veicolo	210

63.	L'evoluzione della spesa per manutenzioni ordinarie	211
64.	L'evoluzione della spesa per investimenti	211
65.	L'evoluzione degli indicatori di qualità	212
66.	Le aree di servizio sulla rete autostradale italiana - anno 2024	213
67.	L'evoluzione delle <i>royalties</i> pagate dai subconcessionari delle aree di servizio	214
68.	Le autostazioni soggette alla delibera n. 56/2018	216
69.	L'evoluzione degli spostamenti per fascia di distanza	217
70.	Gli spostamenti per modo di trasporto utilizzato - anno 2024	217
71.	La ripartizione di domanda e offerta per tipologia di TPL su strada - anno 2024	218
72.	La domanda e l'offerta per tipologia di TPL su strada - anno 2024	218
73.	L'evoluzione di domanda e offerta delle autolinee urbane ed extraurbane	219
74.	La ripartizione delle auto pubbliche per categoria e classe di popolazione - anno 2024	219
75.	La composizione del campione dell'indagine sui servizi non di linea - anno 2026	220
76.	L'evoluzione delle merci trasportate per classe di percorrenza	220
77.	Gli aeroporti aperti al traffico commerciale e la ripartizione dei passeggeri per modello regolatorio applicato - anno 2024	224
78.	L'evoluzione dei movimenti di aeromobili	225
79.	I ricavi dei gestori degli aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni - anno 2024	225
80.	L'evoluzione della domanda passeggeri	226
81.	Il traffico passeggeri per aeroporto - anno 2024	226
82.	I primi 10 aeroporti in Italia per passeggeri trasportati - anno 2024	227
83.	L'evoluzione della distribuzione dei passeggeri per ambito di origine/destinazione	227
84.	L'evoluzione della domanda merci	227
85.	I primi 10 aeroporti in Italia per merce trasportata - anno 2024	227
86.	La ripartizione dei km della rete ferroviaria in Italia - anno 2024	229
87.	La ripartizione dei km della rete degli altri gestori - anno 2024	229
88.	La ripartizione dei ricavi da pedaggio per segmento di mercato - anno 2024	230
89.	I ricavi medi unitari da pedaggio per segmento di mercato - anno 2024	230
90.	Gli impianti interconnessi regolati e non regolati - anno 2024	231
91.	La ripartizione degli impianti interconnessi per tipologia - anno 2024	232
92.	Gli impianti interconnessi di rilevanza logistica - anno 2024	233
93.	Gli interporti nel territorio nazionale - anno 2024	234
94.	L'evoluzione dell'offerta passeggeri per segmento di mercato	235
95.	L'evoluzione della domanda passeggeri per segmento di mercato	235
96.	L'evoluzione della domanda passeggeri nazionale	236
97.	L'evoluzione della domanda merci nazionale	236
98.	L'evoluzione dell'offerta merci per ambito di origine/destinazione	236

99.	L'evoluzione della domanda merci per ambito di origine/destinazione	236
100.	L'evoluzione dei ricavi medi per macro-segmento di mercato	237
101.	Il monitoraggio di ritardi e soppressioni del servizio ferroviario regionale	237
102.	L'estensione chilometrica della rete ferroviaria in Europa - anno 2024	238
103.	Le imprese ferroviarie nei settori passeggeri e merci per paese - anno 2024	239
104.	L'offerta per paese e la ripartizione per categoria - anno 2024	239
105.	La domanda passeggeri e merci per paese - anno 2024	240
106.	I porti delle AdSP - anno 2024	242
107.	L'evoluzione dei passeggeri totali nei porti nazionali	244
108.	I passeggeri totali per origine/destinazione - anno 2024	244
109.	I passeggeri totali per AdSP e per tipologia di servizio - anno 2024	245
110.	Le principali entrate delle imprese nell'ambito dei CdS - anno 2024	245
111.	L'evoluzione delle tonnellate di merce nei porti nazionali	247
112.	La ripartizione della merce sbarcata per origine e destinazione - anno 2024	247
113.	Le tonnellate di merce totale per AdSP - anno 2024	247

TABELLE

1.	Gli aeroporti soggetti a monitoraggio per l'annualità 2026	30
2.	Gli aeroporti interessati dalla revisione del periodo tariffario <i>ex delibera</i> n. 38/2023	31
3.	Gli aeroporti ancora soggetti alla disciplina del d.m. n. 521/1997	31
4.	I principali correttivi prescritti in esito ai procedimenti di verifica di conformità delle proposte tariffarie	38
5.	Gli incrementi tariffari dei livelli di pedaggio per concessionario - anno 2026	51
6.	Gli affidamenti delle subconcessioni per concessionario - anni 2023-2026	53
7.	I pareri sui PEF dei concessionari portuali adottati nel periodo di riferimento	79
8.	Le autostazioni assoggettate alla delibera n. 56/2018 - stato di implementazione	81
9.	I bacini e i lotti - trasporto su strada	93
10.	I bacini e i lotti - trasporto per ferrovia	95
11.	I contratti di servizio vigenti - trasporto marittimo	105
12.	Le verifiche del mercato relative ai collegamenti di interesse nazionale	106
13.	Le verifiche del mercato relative ai collegamenti di interesse regionale e locale	107
14.	Le procedure di affidamento avviate - trasporto marittimo	108
15.	I valori del WACC <i>ex delibera</i> n. 22/2019 rilasciati su richiesta degli enti - 2021-2024	109
16.	I valori del WACC <i>ex delibera</i> n. 22/2019 pubblicati annualmente dal 2025	109
17.	I contratti di servizio vigenti - trasporto per ferrovia	111
18.	I valori del WACC <i>ex delibera</i> n. 154/2019 - trasporto per ferrovia	113
19.	L'applicazione della metodologia di calcolo dell'utile ragionevole per RdA	118

20.	I valori del WACC ex delibera n. 154/2019 - trasporto su strada	119
21.	Gli esiti delle verifiche di conformità delle procedure di gara nel TPL su strada	120
22.	Le X di efficienza rilasciate ex delibera n. 120/2018	122
23.	I contratti di servizio ferroviario soggetti alla delibera n. 16/2018	132
24.	I pareri taxi rilasciati nel periodo di riferimento	135
25.	Il monitoraggio dei pareri taxi adottati in procedura straordinaria - rilascio licenze	139
26.	Il monitoraggio dei pareri taxi adottati in procedura straordinaria - contributo licenze	139
27.	Gli atti di regolazione adottati in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti	145
28.	Le fonti normative europee e nazionali e i regolamenti ART in materia di tutela dei diritti dei passeggeri	160
29.	La rete autostradale in concessione a pedaggio (trafori esclusi) - anno 2024	205
30.	La ripartizione dei km di trafori internazionali nel territorio italiano - anno 2024	207
31.	La rete autostradale gestita da ANAS - anno 2024	207
32.	Le tariffe autostradali all'utenza in vigore dal 1° gennaio 2024	208
33.	Gli aeroporti con sistema tariffario ART	222
34.	L'evoluzione dei passeggeri totali per Paese UE	243
35.	L'evoluzione delle tonnellate di merci totali per Paese UE (mln)	246

INDICE NUMERICO DEI *FOCUS*

1.	L'adozione di strumenti di Valutazione di impatto generazionale in alcuni Paesi UE	5
2.	L'evoluzione delle politiche di intervento sulla sostenibilità	9
3.	L'Analisi SWOT sull'introduzione della VIG nell'Analisi di impatto della regolazione in ART	17
4.	Il regolamento capacità - elementi chiave	22
5.	Le nuove aree del portale <i>web</i>	24
6.	L'evoluzione dei modelli tariffari aeroportuali	28
7.	La raccolta dati relativa alle imprese di navigazione operanti in libero mercato	101
8.	Gli eventi di traffico bloccato sulla rete autostradale	150
9.	Il quadro normativo eurounitario a tutela degli utenti del trasporto ferroviario passeggeri	154
10.	Il progetto europeo " <i>Passenger Rights AI Watch Tool</i> "	197

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

ACN	Agenzia per la cybersicurezza nazionale
ADM	Agenzia delle dogane e dei monopoli
ADR	<i>Alternative dispute resolution</i>
AdSP	Autorità di sistema portuale
AGCM	Autorità garante della concorrenza e del mercato
AgID	Agenzia per l'Italia digitale
AGNDD	Autorità garante nazionale dei diritti delle persone con disabilità
AI	Intelligenza artificiale
AIR	Analisi di impatto della regolazione
ANAC	Autorità nazionale anticorruzione
ANAS	Azienda nazionale autonoma delle strade
ANSFISA	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali
ART	Autorità di regolazione dei trasporti
AV	Alta velocità
AVM	<i>Automatic vehicle monitoring</i>
BEV	<i>Battery electric vehicle</i>
BPM	<i>Business process management</i>
CA	Concessionari autostradali
CAM	Criteri ambientali minimi
CE	Commissione Europea
CdP	Contratto di programma
CdS	Contratto di servizio pubblico
C.d.	Cosiddetto
Cfr.	Confronta
CIN	Capitale investito netto
CIPESS	Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile
CMQ	Condizioni minime di qualità
CoReg	Contabilità regolatoria
CPO	<i>Charging point operator</i>
CSI	Consorzio per il sistema informativo
CSIRT	<i>Computer security incident response team</i>
DPO	<i>Data protection officer</i>
DSPM	Documento strategico pluriennale della mobilità
EA	Ente affidante
EBIT	<i>Earnings before interest and taxes</i>
ENAC	Ente nazionale per l'aviazione civile
ENIM	<i>European network of infrastructure managers</i>
ENRBB	<i>European network of rail regulatory bodies</i>
ERP	<i>European railway platform</i>
FNT	Fondo nazionale trasporti
FTE	<i>Forum train Europe</i>
GDPR	<i>General data protection regulation</i>
GI	Gestore dell'infrastruttura
IA	Impresa affidataria
laaS	<i>Infrastructure as a service</i>
IC	<i>Intercity</i>
ICT	<i>Information and communication technology</i>

IF	Impresa ferroviaria
IFL	Indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi
IRG-Rail	<i>Independent regulators' group-Rail</i>
IN	Impresa di navigazione
IRT	<i>Incident response team</i>
KPI	<i>Key performance indicator</i>
LAS	Livelli adeguati di servizio
MaaS	<i>Mobility as a service</i>
MEF	Ministero dell'Economia e delle finanze
MIMIT	Ministero delle Imprese e del <i>made in Italy</i>
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
MLP	Media-lunga percorrenza
NAP	Punto di accesso nazionale
NARS	Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità
NCC	Noleggio con conducente
NEB	<i>National enforcement body</i>
NER	<i>Network of economic regulators</i>
OA	<i>Open access</i>
OCSE	Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico
OLG	<i>Overlapping generation models</i>
OSP	Obblighi di servizio pubblico
PaaS	<i>Platform as a service</i>
PEF	Piano economico-finanziario
PFR	Piano finanziario regolatorio
PIA	Prospetto informativo dell'autostazione
PIC	Piattaforma integrata circolazione
PIR	Prospetto informativo della rete
PMdA	Pacchetto minimo di accesso
PMR	Passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta
PNA	Piano nazionale anticorruzione
PNRR	Piano nazionale di ripresa e resilienza
PPP	Partenariato pubblico privato
PSNMS	Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile
POC	<i>Proof of concept</i>
POLFER	Polizia ferroviaria
PTPCT	Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza
PRO	Piano raggiungimento obiettivi regolatori
RAB	<i>Regulatory asset base</i>
RENT	Registro elettronico NCC-taxi
RFC	<i>Rail freight corridor</i>
RdA	Relazione di affidamento
RdL	Relazione dei lotti
RINF	<i>Register of Infrastructure</i>
RNE	<i>RailNetEurope</i>
ROF	Regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento
RPCT	Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza
SC	Soggetto competente
SERA	<i>Single European railway area</i>
SERAF	<i>Single European railway area forum</i>
SI	Set informativo dell'autostazione
SiTe	Sistema telematico di acquisizione reclami
SNA	Scuola nazionale dell'amministrazione
TEN-T	Rete transeuropea dei trasporti
TIR	Tasso interno di rendimento
TPL	Trasporto pubblico locale
UE	Unione Europea
VIA	Valutazione di impatto ambientale
VIG	Valutazione di impatto generazionale
VIR	Verifica di impatto della regolazione
WACC	<i>Weighted average cost of capital</i>

PREMESSA

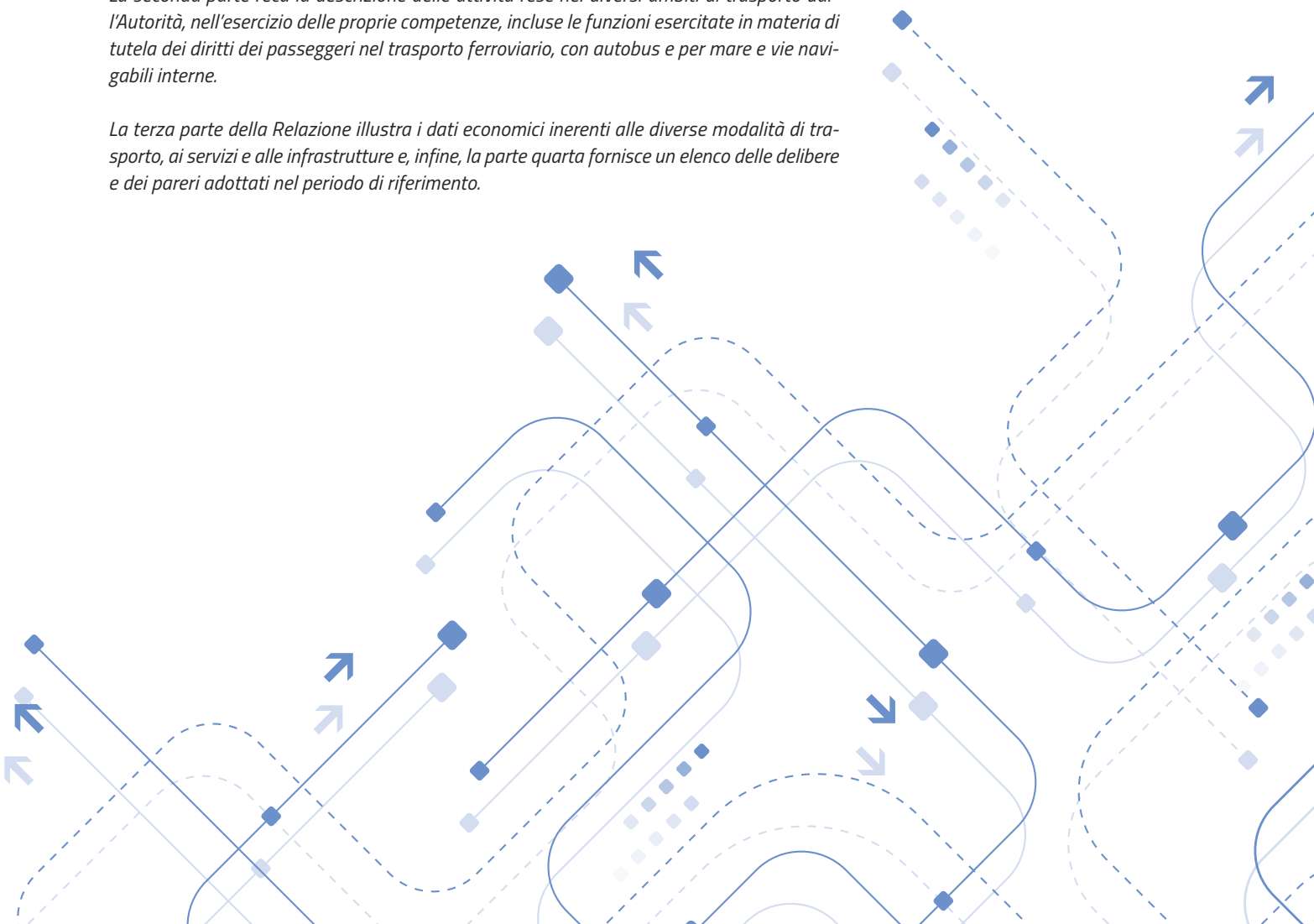
La Relazione annuale al Parlamento è il documento con il quale l'Autorità di regolazione dei trasporti riferisce annualmente sulle attività svolte, ai sensi dell'art. 37 comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, evidenziando i risultati conseguiti nei settori regolati.

Questa edizione, la tredicesima, si riferisce ad un arco temporale compreso tra il 1° luglio 2025 e il 30 giugno 2026 ed è articolata in quattro parti.

La prima, come consuetudine, è dedicata a tematiche di attualità che pongono obiettivi sfidanti per i mercati e per il regolatore. In continuità con il percorso avviato con le precedenti edizioni sulle nuove forme di mobilità e sull'Intelligenza artificiale, la parte prima di questa Relazione annuale presenta una riflessione sul possibile impiego della Valutazione di impatto generazionale, a supporto dei processi decisionali dell'Autorità nella regolazione dei servizi di mobilità.

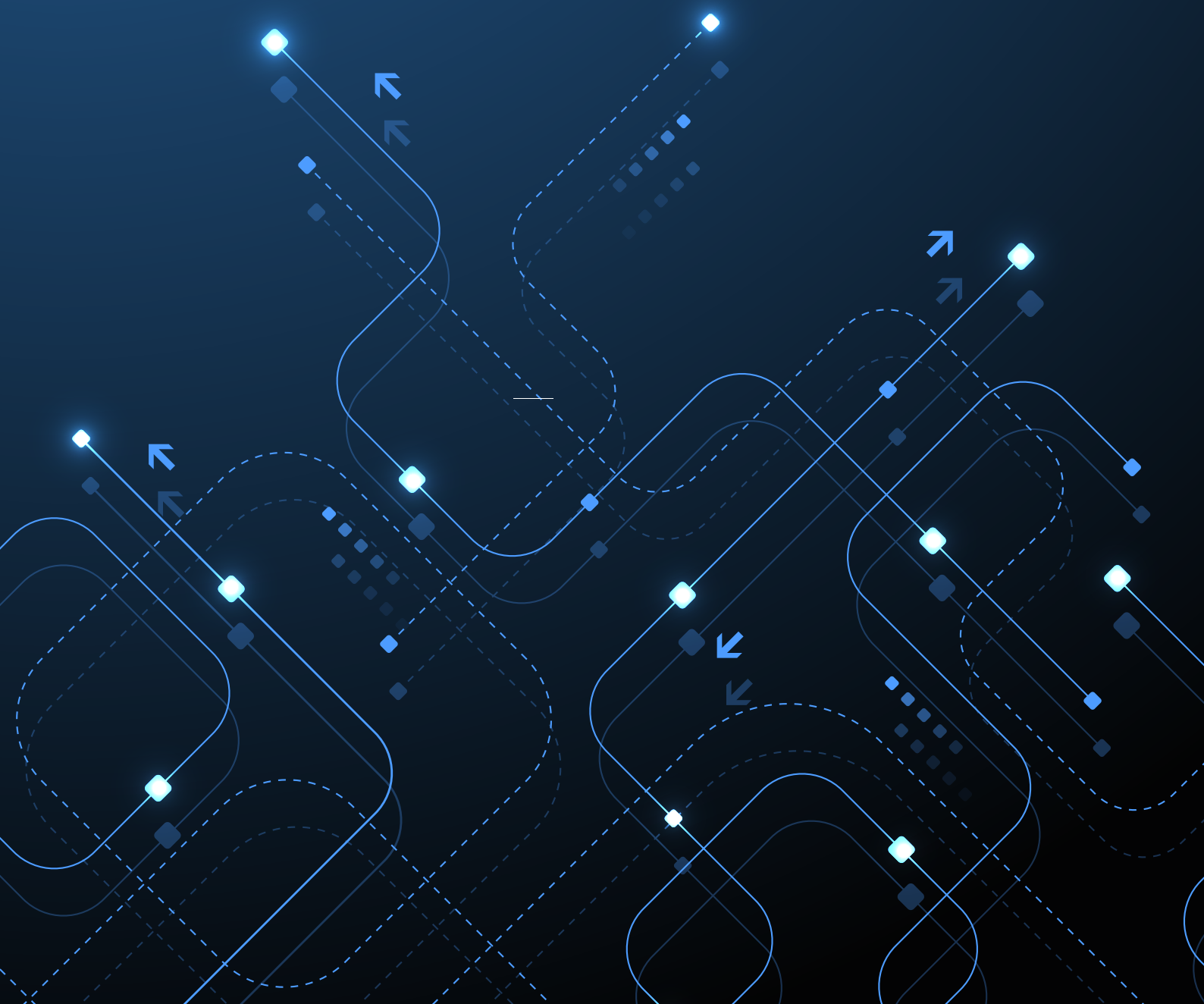
La seconda parte reca la descrizione delle attività rese nei diversi ambiti di trasporto dall'Autorità, nell'esercizio delle proprie competenze, incluse le funzioni esercitate in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con autobus e per mare e vie navigabili interne.

La terza parte della Relazione illustra i dati economici inerenti alle diverse modalità di trasporto, ai servizi e alle infrastrutture e, infine, la parte quarta fornisce un elenco delle delibere e dei pareri adottati nel periodo di riferimento.



1

La Valutazione di impatto generazionale nella regolazione dei trasporti



INTRODUZIONE

Il contesto economico e sociale, globale e nazionale, è in continua evoluzione e rapidissimi sono i cambiamenti che, già da qualche anno, stanno investendo tutti i settori produttivi e dei servizi pubblici interessati dalla transizione ecologica e digitale, tra i quali certamente il mondo dei trasporti.

L'Autorità è chiamata a rafforzare la propria capacità di interpretare scenari complessi, assicurando un equilibrato contemperamento tra innovazione, tutela dei diritti e inclusività, e promuovendo un quadro regolatorio idoneo a sostenere l'adozione delle nuove tecnologie, per accompagnare efficacemente la transizione verso un sistema dei trasporti intelligente, sostenibile e orientato ai bisogni delle persone.

Con tale consapevolezza, la regolazione ART è potenzialmente in grado di incidere sulla mobilità di cittadini e utenti, con effetti per lo più visibili nel medio e lungo termine, quindi anche sulle future generazioni.

È necessario, dunque, considerare *ex ante* i possibili effetti dell'intervento regolatorio e, al contempo, verificarne gli esiti *ex post*, per valutare il grado di raggiungimento degli obiettivi e gli impatti ed eventualmente correggere l'azione regolatoria. A tali finalità rispondono gli strumenti di Analisi di impatto della regolazione (AIR), di cui l'Autorità si è dotata già nel

2016¹, a pochi anni dalla sua istituzione, e della Verifica di impatto della regolazione (VIR).

Tuttavia, tali strumenti potrebbero non risultare pienamente idonei a soddisfare le esigenze del regolatore che intende valutare l'impatto delle misure adottate anche sulla base di ulteriori e nuovi parametri, tra cui il profilo generazionale.

Concetti come l'equità tra generazioni e il *mobility justice* stanno acquisendo una crescente rilevanza nel dibattito pubblico, tanto che nel nostro ordinamento è stata recentemente introdotta, con la legge n. 167/2025², la Valutazione di impatto generazionale (VIG), cui l'ART guarda con interesse per un possibile impiego, da disciplinare nell'ambito del regolamento vigente, relativo alla metodologia e alle procedure per l'AIR e la VIR.

Pertanto, sulla scia del percorso avviato con le precedenti edizioni della Relazione annuale, con le analisi su tematiche di frontiera quali le nuove forme di mobilità e l'Intelligenza artificiale (AI), la parte prima di questa Relazione intende stimolare una riflessione sul principio di equità generazionale e sullo sforzo che la regolazione dei servizi di mobilità deve compiere, per preservare opportunità e risorse alle generazioni future.

1 Delibera n. 136 del 25 novembre 2016, "Metodi di analisi di impatto della regolamentazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti", modificata da ultimo nel 2021.

2 Legge 10 novembre 2025, n. 167, "Misure per la semplificazione normativa e il miglioramento della qualità della normazione e deleghe al Governo per la semplificazione, il riordino e il riassetto in determinate materie".

1. L'INTRODUZIONE DELLA VALUTAZIONE DI IMPATTO GENERAZIONALE NEL DISEGNO DELLE POLITICHE PUBBLICHE

Il concetto di “generazione” quale categoria di analisi sociale e storica così come la conosciamo oggi, è stato sviluppato solo tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo e, più di recente, applicato nell'ambito delle teorie delle decisioni collettive e nell'analisi e nella valutazione delle politiche pubbliche.

L'importanza di integrare la prospettiva generazionale in tali ambiti muove dalla consapevolezza che le scelte collettive compiute oggi possono produrre impatti anche significativi sulle future generazioni.

Nel prosieguo questo tema è sinteticamente approfondito, alla luce delle correnti dottrinali più attuali e del quadro normativo di riferimento, eurounitario e nazionale.

1.1 Dall'equità generazionale alla VIG nel diritto UE e nazionale

Uno dei principali riferimenti teorici può essere individuato nella elaborazione del filosofo John Rawls, a partire dalla sua nota concezione della “giustizia come equità sociale”³.

Secondo Rawls, le decisioni cui dovrebbero conformarsi le istituzioni, in modo da garantire il maggiore beneficio tanto per il singolo che per la collettività, dovrebbero essere adottate ponendosi, idealmente, in una ipotetica “posizione originaria”, caratterizzata da un “velo di ignoranza” in cui ciascun individuo ignora la propria condizione sociale, economica e personale ed è, conseguentemente, privo di specifici interessi da tutelare.

Immaginando questa situazione iniziale, secondo il filosofo due soli sarebbero i principi di giustizia che qualunque individuo sceglierebbe: il principio di uguaglianza, che si realizza nel riconoscere a tutti gli stessi diritti e gli stessi doveri, e il principio delle “differenziazioni” sociali ed economiche, che sono da ritenersi giuste solo qualora producano un vantaggio alla collettività.

Rawls elabora, dunque, una teoria della giustizia basata sul principio cardine dell'equità, tale da garantire, secondo il suo pensiero, la preservazione della giustizia sociale anche nel lungo periodo mediante l'attuazione di un principio di uguaglianza declinato come pari opportunità, mitigato dal criterio di differenza, da applicarsi laddove appaiono necessari meccanismi perequativi e, in particolar modo, per i soggetti “deboli”.

Senza soffermarsi ulteriormente sugli sviluppi di questa teoria, si può ben cogliere il nesso con la tutela delle generazioni future. Il decisore pubblico che assuma le proprie determinazioni sotto il “velo di ignoranza” nella “posizione originaria”, infatti, non potendo conoscere quale fascia di età anagrafica sarà maggiormente interessata dagli effetti di un periodo di crescita o, al contrario, di declino economico, sarebbe indotto a adottare una regola di accantonamento delle risorse, che possa essere seguita da tutte le generazioni.

L'attenzione all'impatto delle politiche pubbliche sulle generazioni future è progressivamente aumentata nel corso degli ultimi anni, anche sulla spinta del tema ambientale e delle preoccupazioni che scaturiscono dal c.d. cambiamento climatico, al centro dell'agenda delle istituzioni europee, in particolare dall'adesione al trattato internazionale noto come “accordo di Parigi”, ufficialmente ratificato dall'Unione europea nell'ottobre del 2016.

A livello internazionale, si segnala la “Dichiarazione sulle generazioni future”, sottoscritta da diversi Paesi aderenti alle Nazioni Unite nel 2024, la quale riconosce che *“le decisioni, le azioni e le omissioni delle generazioni presenti producono effetti moltiplicatori di carattere intergenerazionale”*. Alla luce anche delle esperienze maturate, gli Stati firmatari si sono impegnati a *“garantire che le generazioni presenti agiscano responsabilmente nella salvaguardia dei bisogni e degli interessi delle generazioni future”*⁴, con l'obiettivo di promuovere un mondo più sostenibile, giusto ed equo, valorizzando l'interconnessione tra passato, presente e futuro.

³ John Rawls, *A theory of Justice*, Cambridge, MA: The Belknap Press of Harvard University Press, 1971.

⁴ Cfr: <https://www.un.org/en/summit-of-the-future/declaration-on-future-generations>.

Nella strategia dell'Unione europea per la gioventù 2019-2027, gli Stati membri e la Commissione europea sono invitati a *"mobilitare attivamente i giovani, le organizzazioni giovanili e gli altri soggetti operanti nell'ambito dell'animazione socioeducativa nello sviluppo, nell'attuazione e nella valutazione delle politiche che incidono sulla vita dei giovani a livello locale, regionale, nazionale ed europeo"*⁵.

Da ultimo lo scorso marzo, la Commissione europea ha adottato la sua prima strategia sull'equità intergenerazionale⁶ con

la quale ha promosso una riflessione a lungo termine sulle modalità per garantire ai giovani di poter avere più voce in capitolo nell'elaborazione delle politiche pubbliche.

Negli ultimi anni, la VIG ha conosciuto una progressiva diffusione nei Paesi dell'Unione europea, ove sono stati sviluppati strumenti e processi valutativi differenziati volti a individuare e misurare i potenziali effetti della regolazione sulle giovani generazioni e, più in generale, sull'equità intergenerazionale. Si veda il *Focus 1*.

FOCUS 1

L'adozione di strumenti di Valutazione di impatto generazionale in alcuni Paesi UE

Alcuni Stati europei, quali Austria, Francia, Germania, Belgio (Governo fiammingo) e Paesi Bassi, hanno introdotto lo *Youth Test* (o *Youth Check*), per valutare l'impatto delle norme sui giovani e sulle generazioni future. Come il *Better regulation approach*, anche lo *Youth Check* si fonda sui seguenti passaggi: valutazione *ex ante* per garantire che le misure siano efficaci ed efficienti, ricorso alla consultazione pubblica, individuazione di eventuali inefficienze e valutazione *ex post* per orientare le revisioni future.

In Austria, a partire dal 2013, l'ordinamento prevede che siano sottoposti all'AIR i nuovi progetti di legge e i nuovi regolamenti con un impatto significativo sulla società, in modo che gli effetti delle norme siano sottoposti a una valutazione *ex ante* rispetto alla loro introduzione.

Le AIR austriache hanno come obiettivo, quello di mettere in evidenza i possibili effetti collaterali indesiderati delle leggi su "bambini e giovani", aumentando la trasparenza delle decisioni politiche. A distanza di cinque anni dall'analisi d'impatto della regolazione realizzata, viene effettuata una valutazione *ex post* per confrontare i risultati attesi con quelli effettivamente ottenuti nel medio periodo, a seguito dell'entrata in vigore delle norme.

Il Belgio si contraddistingue per essere il primo paese (2008) che ha introdotto una valutazione dell'impatto delle norme sui giovani, anche se a livello regionale e non statale.

La Francia ha introdotto nel 2016 la *Clause d'impact Jeunesse*, uno strumento di valutazione *ex ante* volto a stimare l'impatto delle norme sui giovani. Tale valutazione è

chiamata a indicare il numero di giovani interessati dagli effetti della normativa e a identificare gli eventuali sottogruppi maggiormente coinvolti. Essa deve, inoltre, descrivere gli impatti sulle giovani generazioni in termini di tipologie di oneri (economici, amministrativi e di altra natura) e verificare, infine, se la proposta normativa preveda eventuali misure compensative nei casi in cui siano individuati oneri ritenuti ingiustificati a carico dei giovani.

La Germania si è dotata di uno strumento per la valutazione dell'impatto delle norme sui giovani a partire dal 2017. Da un punto di vista metodologico, lo *Youth Check* avviene in due fasi: in una prima fase viene svolta una ricognizione preliminare degli impatti di una proposta legislativa; laddove il soggetto deputato al controllo rilevi la presenza di impatti rilevanti sui giovani, si procede con un'analisi più dettagliata, utilizzando una *check list*.

Nei Paesi Bassi la Valutazione di impatto generazionale è stata introdotta a partire dal 2024. La VIG è stata concepita per integrarsi nell'analisi di impatto *ex ante* a cui il Governo nazionale ricorre nel corso dell'elaborazione di norme e politiche pubbliche. Essa è organizzata in cinque fasi, che intendono rispondere alle seguenti domande: qual è il problema; qual è l'obiettivo perseguito; quali sono le opzioni coerenti con gli obiettivi; quali sono gli impatti delle opzioni; qual è l'opzione scelta. Nell'ambito della quarta fase sono valutati i potenziali effetti delle opzioni sui destinatari dell'intervento, tra cui rientrano quelli sulle future generazioni, facendo anche ricorso ai 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) delle Nazioni Unite.

⁵ Risoluzione del Consiglio dell'Unione europea e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, su un quadro di cooperazione europea in materia di gioventù: La strategia dell'Unione europea per la gioventù 2019-2027, p. 4; disponibile al link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2018:456:FULL>.

⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni COM(2026) 110 final, del 5 marzo 2026, "Strategia sull'equità intergenerazionale", disponibile all'indirizzo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52026DC0110>.

Nell'ordinamento italiano l'equità generazionale, già presente *in nuce* tra i principi dell'ordinamento, ha di recente trovato una solida cittadinanza costituzionale attraverso la storica riforma del 2022 (legge costituzionale n. 1/2022⁷), che ha modificato gli artt. 9 e 41 della Costituzione e ha, per la prima volta, sancito che l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi devono essere tutelati dalla Repubblica *"anche nell'interesse delle future generazioni"*.

Nello stesso anno, il Comitato per la valutazione dell'impatto generazionale delle politiche pubbliche (COVIGE), istituito nel 2021 presso la Presidenza del consiglio dei ministri, ha adottato le "Linee guida per la valutazione dell'impatto generazionale delle politiche pubbliche", che hanno introdotto, nell'ordinamento nazionale, gli strumenti per la valutazione dell'impatto delle norme sui giovani e sui "giovani adulti"⁸ e distinto le politiche pubbliche in due gruppi, quelle con impatti generazionali⁹ e quelle con impatti potenzialmente generazionali¹⁰, a loro volta suddivise in quattro aree maggiormente significative: educazione, lavoro, inclusione e benessere.

Le linee guida citate individuano un set di indicatori¹¹ per valutare, *in itinere* ed *ex post*, gli effetti delle politiche pubbliche con impatti generazionali, espliciti o potenziali, nel tempo, così da poterli confrontare sulla base dei seguenti parametri: risorse destinate, valutazione d'impatto, sostenibilità, innovazione, coinvolgimento e partecipazione, comunicazione, trasparenza.

Come anticipato, la VIG è stata infine introdotta nell'ordinamento italiano a seguito dell'approvazione della l. n. 167/2025 e trova le sue fondamenta nella citata modifica operata nel 2022, dell'art. 9 della Costituzione italiana. Il legislatore individua l'AIR quale ambito nel quale inquadrare la VIG¹² e la definisce uno strumento informativo che consiste nell'analisi preventiva degli atti normativi, in relazione agli effetti ambientali o sociali indotti dai provvedimenti ricadenti sui giovani e sulle generazioni future, con particolare attenzione all'equità intergenerazionale¹³.

Per l'attuazione di questo nuovo strumento è decisivo che il decisore pubblico adotti un adeguato "modello di implementazione". Tra i modelli più frequentemente utilizzati per valutare l'impatto di una misura sulle generazioni future, si possono richiamare i seguenti: modelli di microsimulazione, modelli a generazioni sovrapposte e modelli di contabilità generazionale.

I modelli di microsimulazione (es. Socrates), consentono di simulare gli effetti di una misura su un campione reale o rappresentativo della popolazione, ma necessitano di una base dati molto ampia.

I modelli a generazioni sovrapposte, noti anche come *Overlapping generations models* (OLG), consentono di studiare gli effetti intertemporali delle misure. Il vantaggio qui è che rappresentano in maniera strutturata i rapporti tra generazioni, con il rischio, tuttavia, di semplificare molto la realtà sociale e istituzionale.

La contabilità generazionale è uno strumento che misura, per ciascuna generazione, il saldo tra quanto la generazione riceve da una specifica misura e quanto paga nel corso della vita.

In sintesi, la microsimulazione parte dagli individui e dalle famiglie e misura effetti distributivi in modo molto dettagliato, i modelli a generazioni sovrapposte scandiscono gli effetti nel tempo con generazioni che convivono e interagiscono, mentre la contabilità generazionale misura il saldo fiscale netto tra ciò che ogni generazione paga e ciò che riceve dallo Stato.

In conclusione, negli ultimi anni il tema degli effetti intergenerazionali delle politiche pubbliche ha assunto un'importanza sempre maggiore, sia a fronte degli effetti del cambiamento climatico, sia dalla spinta generata dall'Agenda ONU 2030 (cfr. *infra*).

⁷ Legge Costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1, "Modifiche agli articoli 9 e 41 della Costituzione in materia di tutela dell'ambiente".

⁸ Dalla valutazione dell'impatto delle politiche pubbliche sono dunque esclusi i bambini (*under 14*), mentre vengono presi in considerazione i cosiddetti *"young adults"* (di età compresa tra i 30 e i 34 anni).

⁹ Vale a dire, considerare tutti gli interventi rivolti esclusivamente a un determinato *target* di giovani all'interno della fascia di età 15-34 anni.

¹⁰ Con cui si indicano tutti gli interventi non direttamente dedicati ai giovani, che potrebbero però avere degli impatti generazionali.

¹¹ Al fine di misurare il benessere e la sostenibilità delle azioni intraprese, il COVIGE suggerisce di fare ricorso a indicatori consolidati a livello nazionale (Indicatore di Benessere Equo e Sostenibile, BES) o sovranazionale (SDGS, *Youth EUROSTAT Dashboard*), elaborati dall'ISTAT o da altre istituzioni nazionali o internazionali. Tra gli indicatori più frequentemente usati possiamo citare: *Intergenerational Justice Index*, *European Fairness Index*, *Intergenerational Solidarity Index*, *New Intergenerational justice Index*, *Youth Governance Index (YGI)*, *Youth Progress Index*. Inoltre, gli indici possono essere di due tipi: intergenerazionali o di tipo *age groups approach* laddove volti a misurare le relazioni tra le differenti fasce di popolazione coesistenti in un dato periodo e intragenerazionali oppure ancora di tipo *cohortal approach* se volti a misurare l'evoluzione di una sola coorte di popolazione.

¹² Art. 4, comma 2, legge 167/2025.

¹³ I criteri e modalità che saranno definiti con un regolamento che dovrà essere adottato entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge (art. 4, c.3), dunque entro il 29 maggio 2026.

1.2 Gli ambiti di competenza dell'Autorità e l'impatto della regolazione sulle generazioni future

La Valutazione di impatto generazionale non si applica in modo generalizzato a tutte le iniziative normative. L'auspicio emergente, tuttavia, è che la VIG possa fornire ai decisori pubblici elementi informativi utili ad assumere scelte maggiormente coerenti con le esigenze e le aspettative delle giovani generazioni e delle generazioni future, con l'obiettivo di ridurre gli effetti negativi di natura ambientale e sociale, ovvero di favorire l'introduzione sistematica di misure di compensazione o mitigazione dei relativi impatti.

L'Autorità ritiene che i propri interventi di regolazione, declinati nelle varie modalità di trasporto, possano estendere i propri effetti sulle nuove generazioni e, in tale prospettiva, intende raccogliere la sfida, ampliando, ove compatibile, il raggio di applicazione della propria disciplina di impatto della regolazione anche alla VIG.

Ed è su questi presupposti che l'Autorità, sebbene non sia giuridicamente tenuta a adottare la VIG, in virtù dell'autonomia in materia di AIR specificamente riconosciuta dall'art. 12 della legge n. 229/2003¹⁴ alle Autorità amministrative indipendenti in tale ambito, ha valutato opportuno avviare un percorso di sperimentazione dello strumento, alla luce della crescente rilevanza attribuita alla tutela delle generazioni future. L'obiettivo perseguito consiste nell'integrare e armonizzare la VIG nell'ambito della metodologia AIR/VIR già vigente di cui alla delibera n. 54/2021¹⁵.

Se, infatti, riconosciamo che il diritto alla mobilità sia un diritto fondamentale, in quanto strumentale all'attuazione dei principi e dei diritti inviolabili riconosciuti dalla Costituzione e, in particolare, della libertà di circolazione¹⁶ (libertà fondamentale anche nel diritto dell'Unione europea e pietra angolare della cittadinanza UE¹⁷), possiamo concludere che la sostenibilità della mobilità, dal punto di vista ambientale, sociale ed economico nonché generazionale, possa rientrare tra

i criteri ai quali la regolazione dovrebbe essere orientata, e in base ai quali misurare gli effetti attesi, in termini di benefici e oneri incrementali.

Nel campo della regolazione dei trasporti, le recenti innovazioni tecnologiche e digitali stanno rivoluzionando il settore, favorendo anche nel nostro paese la complementarità tra i diversi mezzi di trasporto e l'affermarsi di modelli di mobilità integrata. Tra le diverse fasce d'età, sono le giovani generazioni a guardare con maggiore interesse alle nuove forme di mobilità. Dall'osservazione del comportamento della domanda, infatti, emerge che le fasce giovanili prediligono sistemi di trasporto intermodali e multimodali ed è sempre più decisiva, nelle loro scelte, la capacità del fornitore del servizio di trasporto di provvedere un servizio *door-to-door*, in grado, ovvero, di organizzare in un unico viaggio, le diverse modalità di transito. Al contempo, cresce la sensibilità dei giovani e dei giovani adulti (*young and young adults*) verso le tematiche della transizione ecologica oltre che digitale¹⁸.

Quest'ultima, soprattutto con l'ausilio dell'AI, sta rivoluzionando anche la gestione del traffico, attraverso sistemi in grado di analizzare in tempo reale i flussi e ottimizzare i tempi di percorrenza. Tale evoluzione consentirà di migliorare l'efficienza complessiva della mobilità e perfino la sicurezza di chi viaggia, contribuendo a ridurre la frequenza di incidenti, come avviene per il trasporto ferroviario¹⁹.

In tale contesto, la regolazione dei trasporti è chiamata a favorire l'integrazione dell'offerta e l'ottimizzazione del servizio in funzione delle esigenze degli utenti, promuovendo progetti di mobilità sempre più efficienti, accessibili e integrati, come le soluzioni di *Mobility as a Service* (MaaS).

Rispetto alle innovazioni in atto e alla rapidità dei cambiamenti cui stiamo assistendo, occorre tenere sempre centrale il tema dell'accessibilità. Esso si traduce nel principio di uguaglianza sostanziale, dunque nel garantire pari opportunità di accesso ai servizi di trasporto, indipendentemente dalle condizioni fisiche, sociali ed economiche. Al contempo, facendo riferimento alla teoria di Rawls precedentemente citata, il principio di differenza ammette che le disuguaglianze sociali ed economiche possono essere giustificate, qualora siano in

¹⁴ Legge 29 luglio 2003, n. 229, "Interventi in materia di qualità della regolazione, riassetto normativo e codificazione. Legge di semplificazione 2001".

¹⁵ Delibera n. 54 del 22 aprile 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'".

¹⁶ Art. 16 della Costituzione italiana, che così recita: "ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. (...)".

¹⁷ Art. 3, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea; art. 21 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE); titoli IV e V TFUE; art. 45 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

¹⁸ Cfr. ITF (2024), *Youth on the Move: Young People and Transport in the 21st Century*, International Transport Forum Policy Papers, No. 128, OECD Publishing, Parigi.

¹⁹ In campo ferroviario, si segnala in tal senso l'implementazione dell'*European Rail Traffic Management System* (ERTMS).

grado di garantire benefici per i soggetti meno avvantaggiati, attraverso opportune misure di mitigazione.

A tale riguardo, assumono rilevanza nuovi concetti quali la già menzionata giustizia della mobilità, o *mobility justice*, che può essere definita come la capacità di organizzare e regolare i sistemi di trasporto in modo che l'accesso alla mobilità e alle opportunità da essa abilitate sia distribuito in modo equo, inclusivo e non discriminatorio²⁰.

Accanto alla *mobility justice*, si è sviluppata la nozione di *transport poverty*, definita come *“l'incapacità o la difficoltà degli individui e delle famiglie di sostenere i costi dei trasporti pubblici o privati o l'impossibilità o la difficoltà di accedere ai trasporti necessari per l'accesso a servizi e attività socioeconomici essenziali, tenuto conto del contesto nazionale e geografico”*²¹. L'esigenza di porre rimedio a tale condizione ha da ultimo trovato una rilevante formalizzazione nella raccomandazione della Com-

missione europea del maggio 2025 dedicata specificamente a questo tema²².

In tale raccomandazione si evidenzia, tra l'altro, come i trasporti siano un servizio essenziale e strumentale all'accesso ad altre attività, che sono fondamentali per la partecipazione attiva alla società e al mercato del lavoro, quali l'occupazione, l'assistenza sanitaria e l'istruzione.

Pertanto, la discriminazione tra le generazioni può produrre effetti restrittivi o comunque discriminatori anche sulla fruizione degli altri servizi di interesse generale.

Per tali ragioni, appare opportuno che l'ART analizzi gli impatti delle proprie misure sulle future generazioni, in coerenza con i principi e la *mission* ai quali è orientata la propria azione regolatoria.

²⁰ Il concetto di *mobility justice*, sviluppato in particolare da Mimi Sheller, amplia il discorso sulla giustizia applicandolo ai movimenti, all'accessibilità, alle infrastrutture, ai confini, alla distribuzione del potere e alle diverse capacità di muoversi o restare immobili. La mobilità non è infatti distribuita in modo neutrale: alcuni soggetti dispongono di molteplici opzioni di spostamento, mentre altri subiscono vincoli economici, fisici, territoriali o sociali che limitano fortemente la loro libertà di accesso. (cfr. Mimi Sheller, 2018, *“Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes”*, Verso Books).

²¹ Si veda la definizione di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il regolamento (UE) n. 2021/1060.

²² Raccomandazione (UE) 2025/1021 della Commissione, del 22 maggio 2025, sulla povertà dei trasporti: garantire una mobilità accessibile, a prezzi sostenibili ed equa, disponibile all'indirizzo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32025H1021>.

2. L'OBIETTIVO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E LA TUTELA GENERAZIONALE

La VIG si pone quale strumento volto a orientare l'azione del decisore pubblico, consentendo di considerare in modo più compiuto gli effetti sulle nuove generazioni che, per ragioni anagrafiche, subiscono le conseguenze delle decisioni pubbliche senza partecipare ai relativi processi decisionali.

Tale impostazione si inserisce in un più ampio paradigma di sostenibilità delle politiche pubbliche, declinato nelle sue tre dimensioni fondamentali: ambientale (compatibilità), economica (efficienza) e sociale (equità), principi²³ richiamati nell'art. 37 del decreto-legge 201/2011²⁴, norma istitutiva dell'Autorità.

Segue una panoramica delle principali misure regolatorie adottate dall'Autorità con effetti positivi sul perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, declinata secondo le tre dimensioni citate.

2.1 La sostenibilità ambientale

La sostenibilità ambientale, nel settore dei trasporti, è il principio alla base delle politiche, delle tecnologie, delle infrastrutture e dei comportamenti finalizzati a garantire la mobilità di persone e merci, riducendo gli impatti negativi sull'ambiente - quali emissioni climateranti e inquinanti, consumo di energia, inquinamento acustico, congestione, occupazione del suolo e alterazione degli ecosistemi - al fine di preservare le risorse naturali e la qualità della vita anche per le generazioni future.

Volendo fare un accenno all'evoluzione delle politiche di intervento, il 2015 rappresenta un vero e proprio anno di svolta in materia di tutela ambientale. Il 25 settembre 2015, 193 Paesi hanno sottoscritto l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile e il successivo 12 dicembre 2015, 195 Paesi raggiungono l'intesa per sottoscrivere il trattato internazionale noto come Accordo di Parigi²⁵.

Nel riquadro sotto si presenta un *focus* sui principali contenuti dell'Agenda 2030.

FOCUS 2

L'evoluzione delle politiche di intervento sulla sostenibilità

L'Agenda 2030, approvata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, ha identificato cinque dimensioni di intervento (*pillars*): persone, prosperità, pace, *partnership*, pianeta con 17 *Goals* (*Sustainable Development Goals* - SDGs) e 169 *target* da raggiungere entro il 2030.

In riferimento al *Goal* 11 "Città e comunità sostenibili", uno dei *target* maggiormente connessi al sistema dei trasporti

è il *Target* 11.2: entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, accessibili, sostenibili e a prezzo contenuto, migliorando la sicurezza stradale, in particolare attraverso l'espansione del trasporto pubblico, con particolare attenzione ai bisogni delle persone in situazioni vulnerabili, delle donne, dei bambini, delle persone con disabilità e degli anziani.

segue

²³ In particolare alla lettera a) del comma 2, che attribuisce all'ART il compito di garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali anche al fine di assicurare il contenimento dei costi, tra l'altro, per utenti e consumatori e quello di cui alla lettera b) del medesimo comma, che stabilisce che l'ART è tenuta a definire i criteri per la fissazione, da parte dei soggetti competenti, delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi e che, nell'esercizio di tale potere di regolazione, l'Autorità deve, tra l'altro, assicurare il contenimento dei costi per imprese, utenti e consumatori.

²⁴ Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici".

²⁵ Il principale obiettivo del quale è l'individuazione dei *target* di riduzione, entro il 2030, delle emissioni nocive per l'ambiente del 55% rispetto ai valori registrati nel 1990, e di neutralità climatica entro il 2050.

Uno dei più importanti obiettivi a lungo termine convenuti è quello di impegnare i 195 paesi firmatari a contenere l'aumento delle temperature medie globali sotto al tetto massimo di 1,5° C rispetto ai valori preindustriali²⁶.



L'Unione europea si è impegnata in un'ambiziosa politica climatica. Secondo il piano stabilito dal *Green Deal*, l'UE aspira a diventare entro il 2050 il primo continente a eliminare dall'atmosfera almeno tanta CO₂ quanta ne produce. Si punta a raggiungere la neutralità climatica, sia mediante la riduzione delle emissioni sia tramite l'assor-

bimento delle emissioni residue mediante opportune tecnologie. Il sistema dei trasporti porta con sé ricadute negative, principalmente riconducibili a: emissioni di gas climalteranti; emissioni di inquinanti in atmosfera (NO_x, SO_x PM etc.); emissioni di inquinanti al suolo e nelle acque; rumore; incidentalità; fenomeni di congestione; utilizzo del suolo per la realizzazione e manutenzione delle infrastrutture di trasporto.

Nel 2021, il Consiglio europeo decise di adottare la proposta dalla Commissione europea. La strategia individua un piano articolato in dieci azioni chiamate "Iniziativa faro" che dovranno guidare le politiche degli anni a venire (tali iniziative prevedono in particolare di 1) promuovere la diffusione di veicoli a emissioni zero, di carburanti rinnovabili a basse emissioni di carbonio e delle relative infrastrutture; 2) creare aeroporti e porti a emissioni zero; 3) rendere più sostenibile e sana la mobilità interurbana e urbana; 4) rendere più ecologico il trasporto merci; 5) fissare il prezzo del carbonio e migliorare gli incentivi per gli utenti; 6) trasformare in realtà la mobilità multimodale connessa e automatizzata; 7) innovazione, dati e intelligenza artificiale per una mobilità intelligente; 8) rafforzare il mercato unico; 9) rendere la mobilità equa e giusta per tutti; 10) rafforzare la sicurezza dei trasporti.

Oggi, il 55% della popolazione mondiale vive nei centri urbani, ma nel 2050 si stima che tale percentuale arriverà al 68%²⁷, per cui diviene urgente adottare politiche pubbliche che favoriscano un'efficace riduzione degli impatti climatici e un modello di sviluppo sostenibile delle città. A tal fine, la Commissione nel 2014 ha introdotto un piano strategico per l'elaborazione, a cura delle amministrazioni competenti, di un documento di programmazione del sistema dei trasporti urbani, atto a soddisfare la variegata domanda di mobilità e migliorare al contempo la qualità della vita nelle città (Piano urbano della mobilità sostenibile, PUMS)²⁸.

Il PUMS è volto a supportare gli altri strumenti di piano esistenti e segue i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione, presentando una visione strategica di lungo termine su tutte le modalità di trasporto urbano. Esso deve perseguire i seguenti obiettivi: garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettono loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; migliorare condizioni di sicurezza; ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano.

²⁶ Ciascun paese era giuridicamente vincolato al raggiungimento di precisi obiettivi di sostenibilità fissati su base volontaria, tuttavia, era permesso ai singoli governi di ritardare o non perseguire efficacemente tali politiche, non essendo previsto alcun tipo di sanzione in caso di negligenza.

²⁷ Si veda l'approfondimento Centro Regionale di Informazione delle Nazioni Unite (UNRIC) reperibile all'indirizzo <https://unric.org/it/un-75-i-grandi-temi-una-demografia-che-cambia/>.

²⁸ A partire dalla Comunicazione della Commissione Europea COM 2009/490 al Parlamento Europeo, al Consiglio Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni ha introdotto i Piani "Sustainable Urban Mobility Plans" (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - PUMS) per le città e le aree metropolitane. Si veda, in particolare, la Direttiva 2014/94/EU, il cui recepimento nella normativa nazionale è avvenuto con il decreto legislativo del 16 dicembre 2016, n. 257 e il decreto ministeriale 4 agosto 2017, n. 397 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, recante le linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, in attuazione dell'articolo 3, comma 7, del citato decreto legislativo n. 257/2016.

In quest'ambito la regolazione dell'Autorità svolge un ruolo, attraverso l'adozione di misure che contemplano l'esigenza della riduzione delle emissioni e dei consumi energetici, nonché della promozione della sostenibilità degli investimenti pubblici e privati, in particolare nel comparto delle infrastrutture di trasporto.

Di seguito, si riassumono brevemente i principali interventi dell'Autorità finalizzati al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

In riferimento alla predisposizione delle procedure di affidamento e successiva gestione dei servizi di trasporto pubblico locale su strada e per ferrovia, l'attenzione dell'ART al tema della sostenibilità ambientale si è rivolta alle attività in capo agli enti affidanti. Tale ambito regolatorio, infatti, può avere significativi impatti generazionali, influenzando sulla percezione del servizio da parte degli utenti e condizionandone le scelte di fruizione.

In particolare, con la delibera n. 154/2019²⁹ (Misura 16), che disciplina gli obiettivi che una impresa affidataria deve perseguire nello svolgimento del contratto di servizio, è stato definito l'obbligo in capo all'Ente affidante (EA) di definire nella documentazione di affidamento *target* misurabili (anche) in materia di sostenibilità ambientale, in termini di efficienza energetica, inquinamento atmosferico e acustico, vibrazioni, soluzioni di *waste management*, nel rispetto dei Criteri ambientali minimi (CAM)³⁰ individuati ai sensi dell'art. 57 del decreto legislativo n. 36/2023³¹.

Questi obblighi vanno intesi sia con riferimento a condizioni "minime" da definirsi *ex ante* nell'ambito del contratto di servizio, sia con riferimento a eventuali/ulteriori criteri premianti, da prevedere nello svolgimento di una procedura di gara. Tale secondo aspetto è coerentemente ripreso nella Misura 20 della medesima delibera n. 154/2019, che disciplina i criteri di aggiudicazione che l'ente affidante deve stabilire nella documentazione di gara, nell'ambito dei quali la regolazione prevede espressamente che siano contemplati parametri di valutazione afferenti alla tutela dell'ambiente e all'efficienza energetica.

Un'analoga impostazione della regolazione si riscontra anche con riferimento alle procedure di affidamento e alla gestione contrattuale dei servizi marittimi di trasporto di passeggeri da, tra e verso le isole (delibera n. 22/2019³², Misura 15).

In merito ai diritti degli utenti, la delibera n. 132/2024³³, come modificata dalla delibera n. 211/2025³⁴ - Misura 9 - mira a garantire all'utente autostradale la possibilità di fruire, tra l'altro, di adeguati ed efficienti servizi di ricarica elettrica. L'obiettivo è assicurare il diritto alla mobilità dei possessori di *Battery electric vehicle* (BEV) e di incentivare la decarbonizzazione dei trasporti. In questa direzione va anche la delibera n. 106/2018³⁵ con le Misure 3.3, lett. c) e 3.5, lett. c), volte a promuovere l'utilizzo della mobilità alternativa e sostenibile prevedendo che i gestori dei servizi e delle stazioni ferroviarie forniscano prima, durante e dopo il viaggio, informazioni in ordine all'accessibilità e condizioni di accesso per le biciclette (e l'eventuale utilizzo di materiale rotabile diverso da quello programmato che comporti la non accessibilità per le biciclette).

²⁹ Delibera n. 154 del 29 novembre 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".

³⁰ Per quanto d'interesse del settore, con il decreto ministeriale 17 giugno 2021 del Ministero della transizione ecologica sono stati approvati i "Criteri ambientali minimi per l'acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada" (CAM veicoli), che si applicano anche agli autobus in servizio di TPL, introducendo requisiti sui livelli di emissioni ed efficienza energetica dei mezzi, quota di veicoli "puliti" da prevedere in caso di approvvisionamento (gare pubbliche), caratteristiche dei materiali/componenti e gestione del ciclo di vita dei prodotti. È attualmente in corso di definizione uno specifico decreto di approvazione di omologhi CAM per l'affidamento dei servizi di TPL (CAM servizi).

³¹ Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici".

³² Delibera n. 22 del 13 marzo 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".

³³ Delibera n. 132 del 27 settembre 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Approvazione delle misure concernenti il 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".

³⁴ Delibera n. 211 del 2 dicembre 2025, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Approvazione delle "Misure concernenti il 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. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura".

³⁵ Delibera n. 106 del 9 novembre 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".

La regolazione delle infrastrutture ferroviarie, sia con riferimento all'accesso equo e non discriminatorio che con riferimento alla regolazione economica delle stesse infrastrutture e dei correlati servizi, avendo tra gli obiettivi il contenimento dei costi per le imprese e gli utenti che utilizzano tali servizi e mettendo in atto incentivi volti all'utilizzo efficiente e ottimale delle stesse infrastrutture, contribuisce in modo significativo allo sviluppo del mercato del trasporto ferroviario, per sua natura uno dei modi di trasporto con minore impatto ambientale.

Nel modello tariffario definito dall'Autorità con la delibera n. 95/2023³⁶ è poi prevista una componente tariffaria (denominata "C2") specificamente correlata agli effetti ambientali. Nel sistema tariffario 2025-2029 definito da RFI per l'infrastruttura ferroviaria nazionale, valutato conforme al citato modello tariffario dall'Autorità con la delibera n. 165/2024³⁷, tale componente è utilizzata per stimolare lo sviluppo di servizi di trasporto passeggeri che consentano il trasporto di biciclette.

Lo stesso modello tariffario ha consentito una riduzione del pedaggio per i servizi di trasporto merci, che può favorire la competitività della modalità ferroviaria in termini di costo, rispetto ad altre modalità più impattanti.

Analoghe considerazioni valgono per l'accesso alle infrastrutture portuali, parimenti oggetto delle funzioni di garanzia dell'Autorità. In tale ambito, con la delibera n. 242/2025³⁸, sono stati introdotti specifici *Key performance indicator* (KPI), finalizzati all'elaborazione dei *benchmark* di settore, tra i quali si segnalano la quota di trasferimento modale delle merci su ferrovia, la sostenibilità ed efficienza energetica dei *terminal*, nonché la quota di mezzi elettrici utilizzati in banchina.

Nel settore aeroportuale, la sostenibilità ambientale va di pari passo con quella economica, in quanto interviene sulla leva tariffaria e la regolazione degli investimenti, integrando criteri "*green*" nei propri modelli economici. Nei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, definiti dalla delibera n. 38/2023³⁹, si stabiliscono regole rigorose per il calcolo dei

costi ammissibili che i gestori scaricano sulle tariffe. I modelli ART prevedono espressamente che i gestori possano portare a rimborso i costi di investimento derivanti dalle misure di mitigazione dell'impatto ambientale e dalle prescrizioni recate nelle Valutazioni di impatto ambientale (VIA) e quindi un riconoscimento dei costi ambientali. Inoltre, un meccanismo di incentivo all'ammodernamento assicura che gli investimenti per la decarbonizzazione degli scali (es. elettrificazione delle banchine, parchi fotovoltaici aeroportuali, efficientamento dei *terminal*) abbiano una copertura tariffaria certa, stimolando i gestori a investire in sostenibilità.

I modelli prevedono inoltre una *extra* remunerazione legata ad interventi correlati ad "*aspetti di tutela ambientale ed alla riduzione di esternalità negative*", in modo da incentivare quegli interventi che, seppur non di interesse diretto del gestore, rappresentano un beneficio ambientale e sociale.

Attualmente tali misure incrementative sono utilizzate negli scali di Olbia, Napoli, Catania, Venezia, Milano, Torino e Roma. Nel settore autostradale, infine, al fine di incentivare l'uso delle auto elettriche, nelle misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici, definite con la delibera n. 130/2022⁴⁰, il concessionario dispone affidamenti del servizio per ciascuna area interessata affinché siano presenti almeno due *Charging point operator* (CPO).

2.2 La sostenibilità economica

La sostenibilità economica, nel settore dei trasporti, è la capacità di garantire mobilità e accessibilità nel presente attraverso un sistema di infrastrutture e servizi efficienti, finanziariamente equilibrati e adeguatamente mantenuti, evitando di trasferire alle generazioni future oneri derivanti da inefficienze, degrado infrastrutturale o investimenti non coerenti con il fabbisogno effettivo.

³⁶ Delibera n. 95 del 31 maggio 2023, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse".

³⁷ Delibera n. 165 del 20 novembre 2024, "Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e sistema dei corrispettivi 2025-2029 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. 95/2023".

³⁸ Delibera n. 242 del 20 dicembre 2025, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Approvazione della revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018".

³⁹ Delibera n. 38 del 9 marzo 2023, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

⁴⁰ Delibera n. 130 del 4 agosto 2022, "Procedimento avviato con delibera n. 77/2021 - Approvazione delle misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici".

Di seguito, si propone una sintetica ricognizione dei principali interventi dell'Autorità finalizzati al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità economica.

Tra questi, fondamentale è la sostenibilità economica di un contratto di servizio di trasporto pubblico locale, per tutte le tipologie di servizio (su strada e per ferrovia, marittimo), basato sostanzialmente su due elementi complementari: il corrispettivo che l'ente affidante deve garantire all'impresa affidataria a titolo di compensazione per lo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico e i ricavi che si ottengono dall'esercizio del servizio interessato. L'attività di regolazione dell'Autorità riguarda entrambi gli aspetti, che concorrono in termini di impatto generazionale alla percezione dell'accessibilità commerciale dei servizi, in termini in particolare di costi per gli utenti.

Con specifico riferimento ai corrispettivi, il perimetro regolatorio ha interessato sia gli strumenti operativi da implementare in caso di concessione dei servizi, con particolare riferimento al piano economico-finanziario simulato che l'ente affidante deve predisporre al fine di calcolare una compensazione efficiente e sostenibile, sia gli obiettivi di efficienza e di efficacia che devono traghettare i contratti di servizio, sia le metodologie da applicare per la determinazione del margine di utile ragionevole da garantire all'impresa affidataria e alle modalità da adottare per la verifica periodica dell'equilibrio del contratto di servizio. Tali disposizioni sono disciplinate nelle citate delibere nn. 154/2019 (Misure 14, 15, 16, 17 e 26) e 22/2019 (Misure 16, 18, 26 e 27). Per i servizi ferroviari, gli obiettivi di efficienza e di equilibrio economico-finanziario sono disciplinati anche dalla dedicata delibera n. 120/2018⁴¹.

Tutte le misure poi aventi la finalità di contenimento degli oneri di finanza pubblica appaiono idonei ad impattare sulle future generazioni: minore è l'onerosità per il soggetto pubblico, più elevati sono i benefici per le future generazioni chiamate a sostenere economicamente l'impatto.

In ambito di diritti degli utenti, nel settore autostradale, come da delibera n. 132/2024, modificata dalla delibera n. 211/2025 - Misure 8 *bis* e 8 *ter*, l'Autorità ha concentrato la propria attenzione sulle conseguenze e sui necessari rimedi

ai disagi derivanti da disservizi o interruzioni del traffico autostradale, approfondendo, in particolare, gli aspetti connessi all'assistenza prestata agli utenti, declinata in termini sia di adeguata e costante informazione che di soccorso materiale, nonché, con specifico riguardo ai disagi imputabili alla presenza di cantieri, all'opportunità di riconoscere agli utenti il diritto al rimborso integrale o parziale di quanto versato a titolo di pedaggio.

Sempre in tema di diritti degli utenti, la legge n.118/2022⁴² ha riconosciuto all'Autorità, il potere di definire le modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie che possono sorgere tra utenti e operatori (delibera n. 21/2023⁴³), attraverso strumenti semplici e poco onerosi che consentono di evitare il contenzioso giurisdizionale tradizionale, che per i suoi costi e i suoi tempi in questo ambito rischia di compromettere la tutela dei diritti in concreto.

Nel settore ferroviario la regolazione contribuisce in modo significativo allo sviluppo del mercato, perseguendo gli obiettivi di contenimento dei costi per le imprese ferroviarie che utilizzano tali infrastrutture e quindi, in ultima analisi, il contenimento dei costi per gli utenti.

Con riferimento a una visione prospettica della mobilità, merita un cenno il recente parere n. 33/2026⁴⁴ reso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) sullo schema del Documento strategico pluriennale della mobilità (DSPM) 2026, nel quale l'ART rappresenta l'opportunità di riassegnare centralità, nella fase di programmazione, al Piano generale della logistica e dei trasporti, a beneficio dell'efficienza dell'intero sistema e quindi della economicità dei servizi e dell'adeguatezza dell'offerta.

Nell'ambito di tale parere, l'Autorità ha tra l'altro richiamato l'attenzione sulla necessità di programmare potenziamenti delle tratte dichiarate "sature", al fine di evitare che le prossime generazioni ereditino un'infrastruttura non più capace di rispondere all'auspicata crescita del mercato del trasporto ferroviario, nonché di valutare con attenzione le esigenze di trasporto ferroviario connotato da obblighi di servizio pubblico, in termini di copertura territoriale dei servizi di trasporto e di velocità degli stessi, anche a carattere di Alta velocità (AV).

⁴¹ Delibera n. 120 del 5 dicembre 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".

⁴² Legge 5 agosto 2022, n. 118, "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021".

⁴³ Delibera n. 23 dell'8 febbraio 2023, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 236/2022. Approvazione della 'Disciplina, in prima attuazione, delle modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori, ai sensi dell'articolo 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118".

⁴⁴ Parere n. 33 del 29 aprile 2026, "Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sullo schema del Documento Strategico Pluriennale della Mobilità 2026, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 1, comma 7-*bis*, del d.lgs. 112/2015".

In ambito portuale, si ritiene di evidenziare l'attività di pareristica sui Piani economico-finanziari (PEF) dei concessionari, prevista dal decreto ministeriale n.110/2023⁴⁵, nell'ambito della quale si è in diverse occasioni segnalata - nella più generale ottica della correlazione tra gli investimenti e la durata della concessione - l'opportunità di evitare il permanere di immobilizzazioni residue che possano costituire oneri di subentro in capo ai nuovi concessionari.

Nel settore autostradale, si ricordano i recenti interventi dell'ART, di cui si dirà più dettagliatamente nell'apposita sezione della Relazione, volti a controllare la dinamica tariffaria rispetto al piano di investimenti, che mira a verificare la sostenibilità delle tariffe sia per gli attuali utenti delle autostrade che per quelli futuri.

2.3 La sostenibilità sociale

La sostenibilità sociale, nel settore dei trasporti, è il principio alla base delle politiche, delle infrastrutture, dei servizi e delle regole finalizzati a garantire una mobilità accessibile, sicura, inclusiva e territorialmente equilibrata, con particolare attenzione alle persone più fragili, alle aree periferiche o meno servite, alla continuità dei servizi essenziali e alla qualità della vita delle comunità, affinché anche le generazioni future possano beneficiare di pari opportunità di accesso e partecipazione sociale.

Essa include quindi aspetti quali accessibilità economica ai servizi, ovvero tariffe non escludenti; accessibilità fisica per persone con disabilità, anziani, bambini e utenti vulnerabili; collegamenti adeguati per aree interne, periferiche, insulari o a domanda debole; sicurezza del trasporto e delle infrastrutture; continuità e qualità dei servizi essenziali; equa distribuzione dei benefici e degli impatti negativi delle infrastrutture; partecipazione delle comunità nelle scelte di pianificazione; tutela del diritto alla mobilità delle generazioni future.

Di seguito, si offre una breve sintesi dei principali interventi dell'Autorità finalizzati al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità sociale.

Con riguardo al Trasporto pubblico locale (TPL), rilevano i criteri definiti nella delibera n. 48/2017⁴⁶ per l'individuazione della domanda "debole" (cfr. Misura 2) e la scelta dei servizi di trasporto più adatti a soddisfare tale domanda (cfr. Misura 4). La regolazione prevede che i soggetti competenti alla programmazione e pianificazione del servizio di TPL, di cui agli artt.14 e 16 del decreto legislativo n. 422/1997⁴⁷, identifichino nel territorio di competenza l'eventuale presenza di utenza "debole", anche potenziale, alla luce di specifiche caratteristiche territoriali, temporali, soggettive o socio-economiche, sulla base di appositi (e trasparenti) parametri di classificazione; (anche) per tale tipologia di domanda, il soggetto individua le soluzioni di trasporto più efficaci, in un'ottica di integrazione modale e tariffaria, includendo ad esempio il TPL convenzionale (linee/corse con percorsi e orari/frequenze definite *ex ante*) con soluzioni flessibili innovative (ad esempio, di tipo *Demand responsive transport*, DRT -) o servizi di mobilità collettiva e condivisa (*sharing*).

Un secondo tema regolatorio di rilievo è correlato all'accessibilità dei servizi e delle infrastrutture, a beneficio in particolare delle Persone a mobilità ridotta (PMR).

In questo campo, le misure adottate dall'Autorità hanno trovato ampio e articolato sviluppo, sia con riferimento agli obiettivi da prevedere e traguardare nei contratti di servizio, in termini di tutela delle esigenze di mobilità dei passeggeri, anche a livello informativo e di rispetto dei diritti degli utenti (cfr. delibera n. 154/2019, Misura 16), sia con riferimento alle condizioni minime di qualità attraverso la definizione nell'ambito del contratto di servizio di un apposito Piano operativo per l'accessibilità e la progressiva eliminazione di potenziali barriere all'accessibilità degli utenti, non solo di natura fisica (con riferimento ai veicoli in servizio e alle fermate/stazioni interessate), ma anche funzionale, con previsione di adeguati servizi di assistenza alle PMR presso le stazioni e le fermate

⁴⁵ Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 21 aprile 2023, n. 110, di adozione delle "Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" di cui all'Allegato A che costituisce parte integrante del presente decreto".

⁴⁶ Delibera n. 48 del 30 marzo 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".

⁴⁷ Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59".

principali del TPL, e informativa (cfr. delibera n. 16/2018, Misure 8, 13 e 15; delibera n. 96/2018⁴⁸, Misura 6 e 11; delibera n. 53/2024⁴⁹, Misure 16 e 18).

Sul medesimo tema rilevano le condizioni minime di qualità richieste in termini di informazioni all'utenza che devono essere fornite a terra, e a bordo veicolo, con modalità e linguaggio accessibile anche alle PMR oltre che in lingua inglese (cfr. delibera n. 16/2018, Misure 8 e 9; delibera n. 96/2018, Misure 6 e 7; delibera n. 53/2024, Misure 18 e 19).

Un'ultima menzione merita il tema della clausola sociale, ossia delle garanzie di tutela dell'occupazione dei dipendenti del gestore uscente, nell'ambito di una procedura di gara che veda l'assegnazione del servizio a un nuovo operatore.

Nella materia dei diritti degli utenti, la delibera n. 132/2024, modificata dalla delibera n. 211/2025 già citate, ha varato tutele nell'ambito di presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura, attraverso la disciplina dei rimborsi con "App Unica". Le Misure 7 e 4 lett. f.5) e f.6) sono finalizzate a garantire la piena accessibilità dei servizi per gli utenti con disabilità, assistenza alle PMR e ai loro accompagnatori, con numeri telefonici gratuiti dedicati per la richiesta di assistenza, in occasione di accodamenti prolungati, oltre a prevedere un indennizzo in caso di indisponibilità, presso le aree di parcheggio e di servizio del servizio segnalato come fruibile per le PMR.

Inoltre, il concessionario è tenuto a dettagliare l'informazione sui servizi disponibili all'interno delle aree di servizio e parcheggio in modo da consentire all'utente, anche e soprattutto PMR, di programmare adeguatamente il momento e il

punto di sosta in relazione alle proprie specifiche esigenze.

Nell'ambito del settore ferroviario, la delibera n. 106/2018 (Misure 3.3 e 3.5) prescrive ai gestori di stazioni e servizi di fornire, prima, durante e dopo il viaggio, informazioni sulle condizioni di accesso e fruibilità, con specificazione dell'eventuale disponibilità in stazione di posti a sedere in luoghi d'attesa dedicati, con particolare attenzione agli utenti PMR, nonché informazioni in caso di utilizzo di materiale rotabile diverso da quello programmato o di autoservizio sostitutivo o integrativo, che comporti limitazioni per gli utenti PMR, con indicazione delle possibili alternative di viaggio.

Le delibere nn. 28/2021⁵⁰ e 83/2019⁵¹, invece, introducono modalità semplici e accessibili per la presentazione di reclami, facilitando per tutti gli utenti la risoluzione delle problematiche con gli operatori (gestori dei servizi e delle relative infrastrutture).

Infine, tra i KPI introdotti con la citata delibera n. 242/2025 in ambito portuale, finalizzati all'elaborazione dei *benchmark* di settore, si segnala per la sua valenza sociale quello legato all'incremento dei livelli occupazionali.

Con l'adozione formale dello strumento della VIG da parte dell'Autorità sarà quindi possibile evidenziare più chiaramente le finalità dei propri interventi e concorrere così, anche attraverso il contributo dei soggetti istituzionali e dei portatori d'interesse nell'ambito delle consultazioni, a migliorare l'aderenza delle proprie misure all'obiettivo di una mobilità sostenibile, che dia adeguatamente conto degli effetti attesi sulle future generazioni.

⁴⁸ Delibera n. 96 del 4 ottobre 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".

⁴⁹ Delibera n. 53 del 18 aprile 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 22/2023 per l'individuazione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi 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 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. Conclusione del procedimento".

⁵⁰ 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".

⁵¹ Delibera n. 83 dell'8 luglio 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'".

3. CONCLUSIONI: LA VALUTAZIONE DI IMPATTO GENERAZIONALE A SUPPORTO DEL PROCESSO DECISIONALE DELL'AUTORITÀ

La VIG, come nuovo strumento di *better regulation*, pone diverse sfide, tra le quali forse la più rilevante consiste nell'evitare che essa si riduca a un mero adempimento burocratico. Appare opportuno integrarla, invece, in modo efficace nel ciclo dell'AIR/VIR, senza gravare al contempo sul processo di analisi, contenendo quindi gli oneri connessi alla sua implementazione. Il concetto di equità tra generazioni è, come si è detto, un principio giuridico riconosciuto dal diritto internazionale, che ha ormai esplicitamente assunto rango costituzionale e impone al decisore pubblico di integrare, nelle proprie scelte, l'obiettivo di preservare opportunità e risorse per le generazioni future. Ciò appare in linea con la mission di ART, come individuata dalla propria norma istitutiva.

La sostenibilità è oggi influenzata da una pluralità di fattori, sia endogeni sia esogeni, che stanno progressivamente trasformando il modo di concepire la mobilità di cui il regolatore deve necessariamente tenere conto.

Lo *smart working*, ad esempio, diffusosi a seguito di una situazione emergenziale, si è progressivamente affermato come soluzione strutturale e strategica, consentendo enormi risparmi in termini di tempi di spostamento e di costi di trasporto, contribuendo alla riduzione della congestione urbana e delle emissioni inquinanti.

Parallelamente, il settore automotive è orientato verso modelli sempre più sostenibili, caratterizzati dalla diffusione della mobilità elettrica, carburanti alternativi e dallo sviluppo di tecnologie a basso impatto ambientale⁵². In tale prospettiva, l'installazione di infrastrutture di ricarica e di spazi dedicati al ricovero di biciclette elettriche favorisce nuove forme di mobilità integrata, accessibile e sostenibile.

Al fine di garantire una maggiore sicurezza negli spostamenti, ridurre le emissioni generate dal traffico automobilistico e migliorare la vivibilità delle aree urbane, le politiche degli enti locali sono sempre più orientate all'ampliamento dello spazio nei centri urbani riservato ai mezzi pubblici e all'introduzione di sistemi di dissuasione all'uso dell'auto privata in apposite zone a traffico limitato. Tali misure incentivano il ricorso al trasporto pubblico più rapido ed efficiente, aumentando la sua competitività rispetto al mezzo privato e favorendo così una mobilità più sostenibile.

Anche l'innovazione tecnologica svolge un ruolo centrale in questo processo: la digitalizzazione, i sistemi intelligenti di gestione della mobilità e i sistemi di AI applicati ai trasporti possono contribuire a ottimizzare gli spostamenti e ridurre l'impatto ambientale, favorendo in taluni casi anche una mobilità più sicura.

Dal lato della domanda, la *sharing mobility* pare rispondere alle aspettative delle future generazioni; i giovani tendono, infatti, a preferire l'accesso temporaneo ai servizi di mobilità piuttosto che utilizzare un mezzo di trasporto proprio⁵³. Dal lato dell'offerta, questo fenomeno consiste nell'affermazione e nella diffusione di servizi di mobilità che utilizzano le tecnologie digitali per facilitare la condivisione di veicoli e/o tragitti realizzando servizi scalabili, interattivi e più efficienti. La regolazione deve pertanto monitorare tali fenomeni, adottando una visione di medio-lungo periodo. Dal punto di vista sociale, un sistema di trasporto efficace ed efficiente deve garantire la massima accessibilità sotto il profilo geografico - raggiungendo il maggior numero possibile di aree - assicurando che il minor numero possibile di persone sia escluso dalle opportunità di movimento, tentando di minimizzare i c.d. costi generalizzati⁵⁴. Es-

⁵² È importante costruire un quadro normativo capace di sostenere lo sviluppo tecnologico senza ostacolarlo, con l'obiettivo di garantire una mobilità futura che sia sostenibile, accessibile e inclusiva. In Italia, il Piano Integrato Energia e Clima - PIEC prevede la presenza di circa 4,6 milioni di veicoli elettrici entro il 2030, mentre attualmente, secondo i dati ISTAT del febbraio 2026 il parco circolante si attesta intorno alle 400.000 unità. Nel 2024, l'ISTAT segnala che le auto elettriche e ibride hanno continuato a crescere a ritmo sostenuto (+ 30,8%), ma il tasso di crescita ha continuato a calare (era del 49,2% nel 2022 e del 41,8% nel 2023). Questi dati paiono suggerire la necessità di rivedere le traiettorie di sviluppo, con un possibile maggiore spazio per soluzioni ibride nel breve periodo. Le prospettive indicano che entro il 2035 sarà possibile utilizzare veicoli elettrici anche in assenza di un'infrastruttura domestica, grazie allo sviluppo della rete pubblica e alla maggiore disponibilità di energia.

⁵³ Si veda il 22° Rapporto ISFORT sulla mobilità degli italiani, 25 novembre 2025, nel quale si riporta che la percentuale dei neomaggiorenni che consegue la licenza di guida si è ridotta dal 95% del 2011 al 46% e che tra il 2011 e il 2021 le automobili intestate agli *under 25* si sono ridotte del 43%.

⁵⁴ Per costo generalizzato si intende il costo complessivo per l'utente del servizio, che include i tempi di spostamento, e i disagi come inquinamento, congestione e rischio di incidentalità.

senziale è la consapevolezza che un sistema di trasporto socialmente sostenibile non è finalizzato esclusivamente alla movimentazione di persone e merci, ma deve ridurre le disuguaglianze esistenti e non crearne nuove nel tempo.

Integrare la VIG nell'AIR rappresenta un primo passo per un efficace allineamento degli interventi di regolazione a quest'obiettivo. L'analisi SWOT⁵⁵, sviluppata nel Focus 3, illustra i principali *trade-off* che si possono individuare allo stato dell'arte.

In conclusione, la Valutazione di impatto generazionale si configura non soltanto come uno strumento tecnico di analisi *ex*

ante ed *ex post* delle politiche pubbliche, ma come un'evoluzione del paradigma regolatorio, orientata a rafforzare la capacità delle istituzioni di incorporare stabilmente la dimensione intergenerazionale nei processi decisionali. Per il regolatore indipendente, ciò implica il progressivo consolidamento di metodologie e strumenti idonei a rendere espliciti, misurabili e comparabili gli effetti delle proprie scelte nel tempo. In tale quadro, la VIG si pone come leva di maturazione dell'azione regolatoria, in grado di connettere efficienza allocativa, equità tra generazioni e sostenibilità complessiva del sistema, rafforzando la qualità e la legittimazione dell'azione regolatoria nel lungo periodo.

FOCUS 3

L'analisi SWOT sull'introduzione della VIG nell'Analisi di impatto della regolazione in ART

Punti di forza

L'Autorità attraverso la propria azione di monitoraggio e vigilanza sui mercati interessati acquisisce informazioni aggiornate sull'evoluzione della domanda di trasporto e sulla struttura dell'offerta di servizi di trasporto. Si pensi solo all'imponente quantità di dati, di natura economica e tecnica, che affluiscono periodicamente all'Autorità in relazione agli obblighi di contabilità regolatoria che ricadono su gestori di infrastrutture di trasporto e operatori nei servizi di mobilità. Attraverso lo strumento delle consultazioni pubbliche, le segnalazioni in tema di tutela degli utenti, la partecipazione alle audizioni tra gestori e gli utenti delle infrastrutture di trasporto, ART segue le dinamiche del settore e ne coglie gli aspetti di criticità, potendo intervenire sulla base dei suoi poteri previsti dalla propria norma istitutiva per correggere eventuali distorsioni in favore di uno sviluppo più equilibrato a tutela dell'equità generazionale. L'adozione della VIG consente di valorizzare ulteriormente il patrimonio informativo e di analisi del settore trasportistico di ART.

Punti di debolezza

In ragione della propria natura vocazionale e perimetro di intervento, l'Autorità potrebbe non avere tutte le leve necessarie per porre in essere *policy* pienamente coerenti con l'obiettivo di una mobilità sostenibile. Ad esempio, misure di calmierazione potrebbero necessitare la previsione di incentivi fiscali oppure la revisione di progetti di investimento. Ciò potrebbe portare all'implementazione di misure di regolazione con impatti non neutri sulle future generazioni senza poter provvedere con adeguati interventi di calmierazione, relativamente ai quali l'intervento dell'Autorità appare essere circoscritto all'attività di segnalazione e *advocacy*.

Opportunità

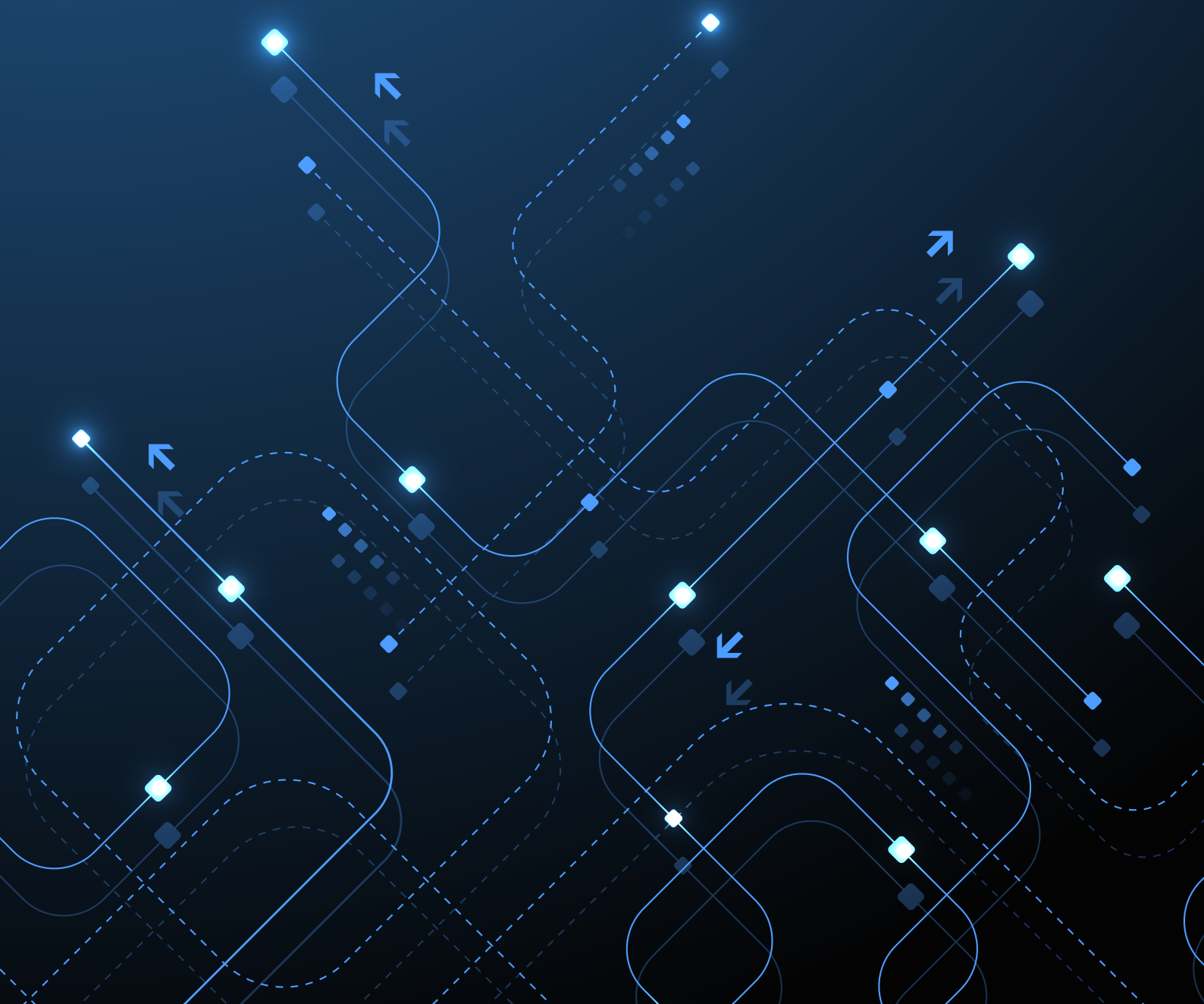
L'esperienza di ART e i suoi strumenti, potrebbero coadiuvare il settore a raggiungere più elevati livelli di sostenibilità ambientale, economica e sociale una volta inclusa la VIG nell'AIR. In particolare, l'attenzione per le PMR riflessa in diversi atti di regolazione testimonia la valenza per l'Autorità dell'obiettivo dell'inclusione e della parità di accesso più generale ai servizi di trasporto, che sarebbe perseguito con maggior efficacia con l'introduzione della VIG. Sono infatti da considerare le criticità connesse all'invecchiamento della popolazione e alla progressiva riduzione della forza lavoro.

Minacce

La considerazione degli interessi delle future generazioni discendente dall'adozione della VIG può spostare l'orizzonte temporale della valutazione di impatto della regolazione in avanti di decenni. L'elevata dinamicità e incertezza, sotto molteplici profili, nell'attuale momento storico potrebbe rendere poco attendibili gli scenari evolutivi considerati ai fini della VIG, distogliendo l'attenzione dagli effetti più immediati discendenti dalle misure di regolazione adottate da ART. Nuove tecnologie potrebbero svilupparsi nel futuro tali da ridurre i costi, ad esempio, di inquinamento che se considerati potrebbero portare a scartare un'opzione regolatoria apprezzabile sotto altri aspetti. Ulteriori rischi derivano dalla crescente diffusione delle piattaforme per un trasporto "intelligente", la cui elevata complessità tecnologica le rende maggiormente esposte a vulnerabilità e malfunzionamenti delle infrastrutture di supporto, quali reti elettriche, sistemi digitali e centrali di controllo. Un intervento di regolazione su tali ambiti, in un'ottica di VIG, potrebbe portare a rallentare l'innovazione seguendo un approccio prudenziale per il contenimento del fattore di rischio su un orizzonte temporale medio-lungo.

55 L'analisi SWOT (*Strengths* - punti di forza; *Weaknesses* - punti di debolezza; *Opportunities* - opportunità; *Threats* - minacce) consente di valutare la sostenibilità delle politiche e il loro impatto da un punto di vista generazionale.

2 Attività e procedimenti



1. LE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI E DI COLLABORAZIONE NAZIONALE E INTERNAZIONALE

1.1 La collaborazione istituzionale con le amministrazioni pubbliche e i protocolli di intesa

Sin dalla sua istituzione, l'Autorità ha costantemente ampliato e consolidato la propria rete di collaborazioni istituzionali e accademiche e ha adottato, con la delibera n. 240/2022⁵⁶, apposite linee guida per definire gli ambiti di collaborazione, le modalità e i criteri per la stipula di protocolli e accordi.

Al fine di promuovere l'innovazione, la ricerca e la formazione nel settore dei trasporti, sono stati siglati accordi quadro e convenzioni con diverse università e istituzioni accademiche tra le quali, l'Università di Torino, la Libera Università di Bolzano, l'Università degli Studi di Trento, il Politecnico di Torino, l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", l'Università degli Studi di Milano Bicocca, lo *Space Economy Evolution Lab* della Bocconi e l'Università di Napoli Parthenope.

Con la finalità, invece, di promuovere la collaborazione interistituzionale in settori di reciproco interesse, l'Autorità ha siglato protocolli di intesa con altri organismi di regolazione, anche europei, come l'*Autorité de régulation des transports* (ART-FR) francese o i protocolli sottoscritti con l'Autorità Garante della concorrenza e del mercato (AGCM), l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) e l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC).

Nell'anno in corso, inoltre, è stato sottoscritto un accordo di collaborazione con l'Autorità Garante nazionale dei diritti delle persone con disabilità (AGNDD).

È stata, altresì, implementata la collaborazione con Unioncamere nell'ambito della convenzione per la gestione operativa delle procedure di risoluzione alternativa, non giudiziale, delle controversie (*Alternative dispute resolution*, ADR) tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori.

Altri protocolli di collaborazione sono in vigore con l'Arma dei Carabinieri, la Guardia di Finanza, il Servizio di polizia ferroviaria (POLFER), il "Comitato 8 ottobre - Per non dimenticare", l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM), l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e con l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

Tutti i protocolli di intesa e gli accordi sono pubblicati sul sito web dell'Autorità.

1.2 Le attività in sede internazionale e dell'Unione europea

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, l'Autorità ha proseguito nella partecipazione ai principali fori di cooperazione internazionale e dell'Unione europea (UE), dando corso a iniziative multilaterali, rafforzato le relazioni bilaterali con organismi omologhi e contribuito a progetti di assistenza tecnica negli ambiti di competenza.

In sede dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE), nel 2026, la rappresentanza dell'Autorità è stata rafforzata dalla designazione del proprio Segretario generale quale componente del *Bureau* nel *Network of economic regulators* (NER), le cui attività hanno riguardato, tra l'altro, la riduzione degli oneri amministrativi che gravano sui soggetti regolati, l'utilizzo dell'AI nella regolazione economica, gli istituti più diffusamente applicati nei processi regolatori e la resilienza dei regolatori in situazioni di crisi sistemiche.

Sempre in sede OCSE, nel quadro del *Forum* dedicato alle infrastrutture, tenutosi nei giorni 4 e 6 maggio 2026, l'Autorità è stata invitata a presentare il nuovo modello di regolazione incentivante applicato alle concessioni autostradali approvato nel 2025.

⁵⁶ Delibera n. 240 del 6 dicembre 2022, "Stipula di convenzioni con università, enti e istituti di ricerca".

A partire da marzo 2026, inoltre, l'Autorità è stata inserita nei programmi G7 e G20 concernenti, rispettivamente, l'impiego di *meta-detector* per l'identificazione di contenuti sintetici generati dall'AI e l'utilizzo delle tecnologie emergenti per migliorare l'accesso ai servizi pubblici, la qualità delle prestazioni e la produttività.

Tra le attività internazionali rientra, inoltre, la partecipazione al *twinning* tra le amministrazioni nazionale e polacca dei trasporti avente ad oggetto la gestione dei contratti di servizio pubblico (CdS) in ambito ferroviario. Vi rientra, altresì, l'intervento sul ruolo del regolatore economico come fattore abilitante del successo dei processi di liberalizzazione del settore ferroviario, presentato su invito del Ministero dei trasporti della Repubblica del Sudafrica in occasione della *National transport conference* tenutasi a Johannesburg nel mese di marzo 2026.

A livello europeo, in ambito ferroviario, i lavori coordinati dalla Commissione europea (Commissione o CE) e quelli svolti in seno all'*Independent regulators' group* - Rail (IRG-Rail) sono stati in larga misura connessi alle fasi conclusive dell'iter legislativo di approvazione del regolamento (UE) n. 2026/1184 sull'uso della capacità di infrastruttura⁵⁷. Il provvedimento ridefinisce le modalità e i processi di pianificazione e allocazione della capacità ferroviaria e modifica in modo significativo la *governance* del settore.

Con riguardo ai lavori in ambito UE, l'Autorità ha contribuito alle fasi di avvio della nuova *governance* prevista dal regolamento prendendo parte all'insediamento e alle prime decisioni dello *European network of rail regulatory bodies* (ENRRB) nelle sue nuove vesti, alla redazione delle regole di funzionamento di tale organismo, nonché all'elaborazione del parere dell'ENRRB su quelle che presiederanno al funzionamento della piattaforma europea delle imprese (*European railway platform* - ERP). L'Autorità ha, inoltre, proseguito la partecipazione attiva ai lavori del *Single European railway area forum* (SERAF) e dei relativi sottogruppi, contribuendo sia alla finalizzazione dei documenti elaborati nel 2025 in materia di consultazione degli *stakeholder* e condizioni commerciali applicate alle imprese, sia all'avvio dei nuovi approfondimenti concernenti l'applicazione delle linee guida in materia di canoni di accesso alla rete, approvate nel 2025 dalla Commissione europea, le condizioni di accesso agli impianti di servizio e gli accordi quadro.

In seno al network IRG-Rail, l'Autorità ha partecipato agli approfondimenti tematici e alle iniziative di confronto con i portatori di interesse (in particolare, con le associazioni *RailNetEurope* (RNE) che riunisce i gestori delle infrastrutture, e *Forum train Europe* (FTE), che riunisce le imprese prestatrici di servizi) connesse all'implementazione del citato regolamento (UE) n. 2026/1184. Ha, altresì, proseguito la partecipazione alle attività ordinarie di tutti i gruppi di lavoro attivi nel *network* e alla predisposizione dei documenti pubblicati nel periodo di riferimento. Tra questi figurano la quattordicesima edizione del Rapporto di monitoraggio del mercato ferroviario europeo (*Annual Market Monitoring Report*), un documento sul funzionamento dei corridoi ferroviari merci, analisi relative ai *performance scheme* ferroviari, ai binari di sosta e al Registro europeo delle infrastrutture (*Register of infrastructure*, RINF), nonché approfondimenti sulle metodologie per la determinazione dei canoni e sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio. È anche proseguito, insieme al regolatore portoghese, il coordinamento dei lavori aventi ad oggetto l'assetto regolatorio della bigliettazione digitale e delle piattaforme tecnologiche per la mobilità, oggetto di proposte legislative pubblicate dalla CE il 13 maggio 2026 nell'ambito del pacchetto "*One journey, one ticket, full rights*"⁵⁸.

Con riferimento ai corridoi ferroviari merci (*Rail freight corridors*, RFC) che attraversano l'Italia, l'Autorità ha promosso l'aggiornamento dell'accordo tra i regolatori del corridoio Baltico-Adriatico in relazione all'estensione del relativo tracciato alla Croazia e all'Ungheria prevista dal regolamento (UE) 2024/1679 (c.d. regolamento TEN-T)⁵⁹. Ha, altresì, partecipato alle attività degli organismi di *governance* dei RFC aperte alla partecipazione dei regolatori, tra le quali quelle dedicate alla gestione di criticità operative del traffico merci transfrontaliero presso il valico di Tarvisio Boscoverde.

Per quanto attiene alla materia della tutela dei diritti dei passeggeri, nel mese di marzo 2026, ha avuto luogo una visita istituzionale della Commissione presso i *National enforcement bodies* (NEB) incaricati di assicurare la corretta applicazione dei regolamenti UE in materia. L'Autorità ha partecipato alla visita - tenutasi presso l'ENAC, preposto alla tutela dei passeggeri nel trasporto aereo - nella qualità di organismo responsabile per la tutela dei passeggeri nel trasporto ferroviario, via autobus e via mare e vie navigabili interne, oltre che delle procedure di risoluzione delle controversie e

⁵⁷ Regolamento (UE) n. 2026/1184 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 maggio 2026 relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010.

⁵⁸ Il pacchetto comprende la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio avente ad oggetto la prenotazione multimodale e l'abrogazione del Regolamento (CE) n. 80/2009, COM (2026)231; la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla bigliettazione ferroviaria, COM (2026)232; la Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del Regolamento (UE) n. 2021/782 per quanto attiene alla protezione dei passeggeri titolari di biglietto integrato, COM (2026)233.

⁵⁹ Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), che modifica i regolamenti (UE) 2021/1153 e (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013

della definizione del contenuto minimo dei diritti degli utenti in tutti gli ambiti dei trasporti. L'incontro si è tenuto in un clima di reciproca conoscenza e collaborazione con tutti i partecipanti e ha consentito l'esposizione, da parte degli uffici competenti dell'Autorità, delle attività svolte nella qualità di NEB e di organismo responsabile di quelle ADR, con un *focus* sul trattamento delle istanze e dei reclami delle PMR.

Sempre in materia di diritti dei passeggeri, su richiesta della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea (Rappresentanza permanente), l'Autorità ha fornito elementi di competenza e contributi propositivi in vista della definizione della posizione nazionale sui dossier legislativi concernenti le proposte di regolamento note come *Multimodal* e *Omnibus*⁶⁰.

Con riferimento alle infrastrutture aeroportuali, l'Autorità ha partecipato ai lavori del Foro di Salonicco. All'esito del confronto con le principali associazioni rappresentative dell'industria aeronautica, gli esperti delle *Independent surveillance authority* riunite nel Foro hanno in programma l'elaborazione di metodologie armonizzate di *benchmarking* per la valutazione comparativa dell'efficienza dei costi operativi e di capitale dei gestori aeroportuali.

Alla tematica aeroportuale afferisce anche l'intervenuta chiusura da parte della CE del caso EU Pilot (2023)10421 concernente l'applicazione della direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali agli aeroporti c.d. in deroga. Tale sviluppo fa stato della conformità del quadro regolatorio nazionale ai principi eurounitari e dell'applicazione della regolazione dell'Autorità all'intera rete aeroportuale italiana.

Su richiesta della Rappresentanza permanente, l'Autorità ha fornito elementi di competenza in relazione alla revisione della direttiva *Eurovignette*. La disciplina costituisce, altresì, oggetto di una procedura di infrazione avviata dalla CE nei confronti del Governo italiano nel mese di gennaio 2026. Con-

sultata in proposito dall'Avvocatura dello Stato nella qualità di agente del Governo, l'Autorità ha avuto modo di rappresentare che la regolazione da essa adottata in materia risulta coerente con gli obblighi previsti dal quadro normativo eurounitario, ancor più in forza delle misure di cui alle delibere n. 240/2025 e n. 241/2025⁶¹.

Per il tramite della Corte dei conti, l'Autorità è stata, altresì, coinvolta nell'approfondimento condotto dalla *Court of Auditors* europea avente ad oggetto il trasporto ferroviario transfrontaliero di passeggeri a lunga percorrenza, al cui riguardo un incontro si è tenuto a Roma il 20 maggio 2026.

Quanto alle relazioni bilaterali con gli organismi omologhi, le occasioni di confronto più articolate sono quelle intercorse, come negli anni precedenti, con il regolatore francese (ART-FR) nel quadro della partnership sancita da un accordo bilaterale del 2024. In tale contesto, si sono tenuti diversi scambi di natura tecnica, attinenti alla regolazione ferroviaria, aeroportuale e autostradale, nonché un incontro periodico di aggiornamento.

Diverse, per oggetto e finalità, le occasioni di confronto tecnico con il regolatore federale tedesco *Bundesnetzagentur* (BNetzA). Una di esse ha avuto ad oggetto la presentazione, da parte dell'ART e su richiesta di BNetzA, della regolazione applicata agli accordi quadro per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nel contesto della prospettata reintroduzione di tale istituto nel mercato tedesco.

Sono inoltre proseguiti gli scambi tecnici con il regolatore spagnolo *Comisión nacional de los mercados y la competencia* (CNMC) che, nel periodo di riferimento, hanno avuto ad oggetto l'applicazione delle metodologie di frontiera stocastica nel modello tariffario aeroportuale italiano, anche in relazione alla prevista predisposizione di nuove misure di regolazione in Spagna.

⁶⁰ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali, COM (2023)752; Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 261/2004, (CE) n. 1107/2006, (UE) n. 1177/2010, (UE) n. 181/2011 e (UE) n. 2021/782 per quanto riguarda l'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione, COM (2023)753.

⁶¹ Delibera n. 240 del 19 dicembre 2025, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 74/2025 per la definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214" e delibera n. 241 del 19 dicembre 2025, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 62/2024 per l'aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

FOCUS
4

Il regolamento capacità - elementi chiave

Il regolamento (UE) n. 2026/1184 introduce una riforma sistemica della *governance* e dei processi che interessano il settore con l'obiettivo dichiarato di superarne la frammentazione e di ottimizzare l'utilizzo della rete. Prevedendo, fra l'altro, l'abrogazione del regolamento (UE) n. 913/2010⁶² relativo ai corridoi ferroviari merci - e, con esso, del modello dedicato di allocazione della capacità previsto su tali porzioni della rete ferroviaria - le nuove disposizioni completano, altresì, l'integrazione di tali corridoi nel sistema delle reti TEN-T come riformato dal citato regolamento (UE) n. 2024/1679. Di seguito le principali novità introdotte dal regolamento.

- **Pianificazione strategica e continua:** il regolamento introduce il principio della pianificazione continua (nota come *rolling planning*) in netta discontinuità rispetto al sistema precedente dal quale scaturiva l'elaborazione dell'orario di servizio su base annuale. Questo approccio dovrebbe consentire di adattare progressivamente l'offerta in funzione della evoluzione della domanda e di gestire per tempo le limitazioni temporanee, garantendo una maggiore affidabilità e certezza commerciale alle imprese ferroviarie e agli utenti finali.
- **Gestione centralizzata:** le funzioni dei gestori delle infrastrutture ferroviarie inerenti all'allocazione della capacità, alla gestione del traffico transfrontaliero (incluse le perturbazioni), nonché la valutazione delle prestazioni dei gestori medesimi, saranno definite sulla base di tre distinti "quadri di riferimento" (*framework*). Sebbene i *framework* non siano formalmente vincolanti, i gestori nazionali potranno discostarsi dagli orientamenti ivi espressi solo motivando le proprie decisioni, in applicazione del principio *comply or explain*. Ove poi non si pervenisse all'adozione dei *framework* o gli stessi risultassero inadeguati, la Com-

missione europea adotterà, in luogo degli stessi, appositi atti di esecuzione.

- **Nuova governance:** viene formalizzata l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura (*European network of infrastructure managers*, ENIM), supportata da un "coordinatore della rete". È prevista, altresì, la possibilità di costituire una piattaforma consultiva (ERP) per assicurare la consultazione strutturata e sistematica dei portatori di interesse sulle decisioni di rilievo comunitario. Spetterà, poi, ai regolatori riuniti nell'ENRRB, della quale il regolamento ridefinisce il ruolo, pronunciarsi con propri pareri e raccomandazioni sulla conformità dei *framework* ai principi che presiedono al funzionamento dello spazio ferroviario unico europeo, nonché su eventuali dispute transfrontaliere. Non ultimo, un organismo denominato *Advisory performance panel*, composto di esperti nominati dalla Commissione, presiederà primariamente alla valutazione delle prestazioni dei gestori e si pronuncerà sull'adeguatezza dei *framework* elaborati dalla rete ENIM.
- **Convergenza della regolazione:** pur mantenendo la propria autonomia, anche i regolatori nazionali dovranno tenere in massima considerazione le determinazioni dell'ENRRB e motivare eventuali scostamenti dei propri orientamenti.
- **Implementazione graduale e salvaguardie:** per il compimento della riforma è previsto un articolato processo di implementazione e il primo orario di servizio elaborato integralmente sulla base del regolamento prenderà effetto il 14 dicembre 2030. Le disposizioni garantiscono altresì esenzioni dall'applicazione del nuovo sistema di allocazione della capacità e gestione del traffico per motivate ragioni di mobilità militare e di sicurezza.

1.3 La comunicazione istituzionale

La comunicazione istituzionale dell'Autorità riveste un ruolo strategico nel promuovere la conoscenza delle attività svolte nell'esercizio delle proprie attribuzioni istituzionali e nel consolidare la consapevolezza, presso *stakeholder*, operatori e cittadini, del ruolo dell'ART quale soggetto preposto alla regolazione economica e alla tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto.

Nel corso dell'ultimo anno, la strategia di comunicazione è stata orientata in particolare a rafforzare il posizionamento istituzionale dell'Autorità e a valorizzare, attraverso un racconto continuativo e coerente, l'impatto del proprio mandato. In tale prospettiva, è stata sviluppata un'attività editoriale strutturata e multicanale finalizzata a tradurre temi regolatori e contenuti tecnico-istituzionali in messaggi accessibili, chiari e riconoscibili, con un *focus* specifico sulla tutela dei diritti degli utenti.

⁶² Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

Nel periodo di riferimento sono state valorizzate le opportunità offerte dal digitale, trasformando i canali *social* e *web* in strumenti non solo informativi ma anche di *engagement* e divulgazione istituzionale. L'attività è stata improntata all'evoluzione della *content strategy*, attraverso l'introduzione di nuovi format e la progettazione di rubriche editoriali finalizzate a semplificare, rendere accessibili e divulgare le funzioni dell'ART, incluse quelle percepite come più tecniche o distanti dal grande pubblico.

Parallelamente, è stata consolidata l'attività di *media relations* attraverso interviste, approfondimenti e partecipazioni a programmi radiofonici e televisivi.

In collaborazione con il Ministero delle Imprese e del *made in Italy* (MIMIT) e con altri enti coinvolti, è stata inoltre promossa una campagna di comunicazione integrata dedicata allo strumento della conciliazione quale modalità alternativa di risoluzione delle controversie.

La campagna, diffusa attraverso televisioni e radio locali e nazionali, stampa e *social media*, ha consentito di raggiungere un ampio pubblico e di incrementare significativamente la conoscenza del Servizio Conciliazioni dell'ART nel settore dei trasporti, rafforzandone visibilità e *awareness* presso gli utenti.

Nel corso del periodo di riferimento è stata, inoltre, intensificata la partecipazione dell'Autorità a convegni, *webinar* e seminari, anche in collaborazione con enti, associazioni e comunità accademiche, quali occasioni di confronto e divulgazione sui temi della regolazione e della tutela dei diritti degli utenti.

Per quanto riguarda gli eventi di iniziativa dell'Autorità il 2026 ha visto l'organizzazione di due eventi istituzionali di particolare rilievo, concepiti come occasioni di confronto pubblico, sensibilizzazione e approfondimento.

Il primo appuntamento, svoltosi il 26 febbraio 2026 presso la sala Koch del Senato della Repubblica, dal titolo "Dal ricordo all'azione: una rete a supporto delle famiglie delle vittime nei trasporti", è stato realizzato in collaborazione con il Comitato 8 ottobre 2001, con la volontà di onorare la memoria delle vittime dei trasporti, ma soprattutto di rafforzare la rete di ascolto, assistenza e accompagnamento dedicata alle loro famiglie.

Durante l'evento è stato presentato un Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo per l'introduzione di un Piano nazionale di assistenza alle vittime e ai loro familiari in caso di incidenti nel settore dei trasporti.

Il secondo evento, "Proteggere chi viaggia. Soccorso d'emergenza, responsabilità e diritti", si è svolto il 25 marzo 2026

presso la Sala della Protomoteca in Campidoglio, a Roma ed è stato organizzato in collaborazione con Squicciarini Rescue S.r.l. e S.I.S. 118.

L'incontro ha approfondito il tema del primo soccorso nel mondo dei trasporti, con particolare attenzione ai profili di responsabilità, tempestività dell'intervento e tutela dei diritti degli utenti in situazioni critiche.

Tale iniziativa per l'Autorità rappresenta la naturale prosecuzione di un lavoro già avviato dal 2021, attraverso iniziative di formazione interna e momenti di approfondimento, grazie ai quali la totalità del personale ha acquisito la certificazione per le manovre di primo soccorso e disostruzione, con una sessione integrativa a maggio 2026 per la certificazione dei nuovi assunti.

L'evento ha inoltre rappresentato l'occasione per lanciare iniziative di formazione dedicate alla sicurezza e al primo soccorso, valorizzando il contributo della cultura della prevenzione e della preparazione.

1.3.1 I *social media*

Nel periodo di riferimento, i *social media* hanno assunto una centralità sempre più rilevante nell'ecosistema di comunicazione dell'Autorità con un costante presidio e aggiornamento dei canali istituzionali su Instagram, X, LinkedIn e YouTube.

In tale contesto, particolare attenzione è stata dedicata alla costruzione di una narrazione orientata alla cittadinanza, con l'obiettivo di accrescere la consapevolezza dei passeggeri in merito ai propri diritti nei confronti dei Gestori delle infrastrutture (GI) e degli operatori dei servizi di trasporto.

Attraverso un piano editoriale continuativo, l'Autorità ha promosso *format* e rubriche dedicate - tra cui "Cosa fa ART", finalizzata a raccontare le proprie specifiche competenze, la rubrica "GlossART", pensata per semplificare il lessico tecnico di settore, e il filone narrativo dedicato ai diritti degli utenti accompagnati dal *payoff* "Quando viaggi, tutela i tuoi diritti. Hai l'Autorità per farlo!" - con l'obiettivo di rafforzare la riconoscibilità dell'azione istituzionale dell'ART, evidenziandone l'impatto sulla vita quotidiana dei cittadini e dei viaggiatori.

I canali *social* hanno, inoltre, veicolato in modo integrato le principali attività dell'Autorità - dalla partecipazione a eventi e iniziative pubbliche alla valorizzazione della rete di relazioni istituzionali, nonché delle nuove misure regolatorie adottate.

Tale impostazione ha contribuito ad ampliare progressivamente il bacino di utenza raggiunto, intercettando *target* precedentemente meno esposti alla comunicazione istituzionale.

1.3.2 Il sito *web*

Il sito *web* (www.autorita-trasporti.it) rappresenta la piattaforma informativa istituzionale di riferimento dell'Autorità e mette a disposizione di passeggeri, imprese, giornalisti e, più in generale, di cittadini e *stakeholder* del settore dei trasporti, l'insieme di atti, documenti ufficiali, notizie e servizi *online*.

La struttura è organizzata per macroaree tematiche e documentali, in modo da consentire una fruizione mirata dei contenuti da parte delle diverse tipologie di utenti. La *homepage* evidenzia le notizie in primo piano e integra punti di accesso rapido ai principali contenuti.

FOCUS 5

Le nuove aree del portale *web*

Contratti di servizio del trasporto ferroviario e condizioni minime di qualità

Una delle innovazioni più rilevanti introdotte nel periodo 2025-2026 riguarda la piena operatività della nuova area dedicata ai Contratti di servizio del trasporto ferroviario e alle condizioni minime di qualità, parte della sezione "Servizi *online*".

La nuova area *web* nasce per dare attuazione alla delibera n. 16/2018, che definisce le condizioni minime di qualità dei servizi ferroviari soggetti a obblighi di servizio pubblico e stabilisce gli obblighi informativi delle imprese affidatarie e degli enti competenti.

L'area permette oggi di accedere a un patrimonio informativo centralizzato e costantemente aggiornato che include:

- i contratti di servizio ferroviario regionali, locali e nazionali effettivamente vigenti;
- la documentazione trasmessa dagli enti affidanti e dalle imprese ferroviarie ai sensi della Misura 10 della delibera n. 16/2018;
- i piani operativi, le relazioni tecniche, i documenti su materiale rotabile, monitoraggi, piani di miglioramento e indicatori di qualità;
- i dati storici sulle *performance* dei servizi, grazie all'aggiornamento pluriennale dei livelli consuntivi degli indicatori di qualità.

Si tratta di un passo avanti significativo nel rendere trasparente l'intero sistema dei servizi ferroviari soggetti a obblighi di servizio pubblico. La sezione è strutturata con filtri per territorio, impresa e periodo contrattuale, favorendo un accesso selettivo e orientato alle necessità di amministrazioni locali, operatori, ricercatori e cittadini.

Questa innovazione contribuisce in modo rilevante alla missione dell'Autorità in materia di trasparenza, monitoraggio e *accountability* dei servizi di trasporto, consentendo una lettura più chiara della qualità erogata e dei livelli di servizio garantiti ai passeggeri.

Osservazioni sulla Relazione di Affidamento

Nel 2025 è stata inoltre ampliata l'area documentale "Pareri, osservazioni RdA e altre comunicazioni", introducendo la pubblicazione delle "Osservazioni sulla Relazione di Affidamento", prevista dalla delibera ART n. 154/2019, e di "Altre comunicazioni", organizzate in un indice consultabile tramite filtri per anno, modalità di trasporto e tipologia di attività.

In particolare, la Relazione di affidamento è il documento che gli enti affidanti devono predisporre nelle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, trasmettendolo contestualmente all'Autorità ai fini di vigilanza e trasparenza.

La sezione ospita:

- le osservazioni dell'Autorità su ciascuna Relazione di affidamento, che evidenziano aspetti di conformità normativa, criticità e richieste di integrazione;
- i riferimenti alle delibere di regolazione rilevanti (in particolare nn. 154/2019, 48/2017 e 16/2018);
- i collegamenti alla documentazione regionale e nazionale relativa agli affidamenti di trasporto ferroviario.

Questa sezione contribuisce in modo determinante alla trasparenza delle procedure di affidamento, rendendo pubblici i contenuti essenziali di un processo di analisi che, fino a pochi anni fa, era destinato unicamente agli operatori istituzionali titolari delle informazioni.

Un ruolo crescente è stato assunto dal portale dei dati e delle statistiche dell'Autorità (raggiungibile dalla *homepage* del sito istituzionale o direttamente all'indirizzo <https://bdt.autorita-trasporti.it>), sviluppato a partire dal 2021 e oggi ulteriormente arricchito.

Il portale offre un patrimonio informativo strutturato relativo a infrastrutture e servizi di trasporto, con un *focus* sui settori

ferroviario, aereo, stradale e marittimo, comprendente indicatori statistici e strumenti di analisi a disposizione di cittadini, studiosi, operatori e *stakeholder*. Una sezione specifica è dedicata ai diritti degli utenti, con particolare evidenza dei reclami di seconda istanza e delle segnalazioni pervenute dai passeggeri nel trasporto ferroviario, su autobus e via mare, delle conciliazioni e dei procedimenti sanzionatori (cfr. *infra*).

Nel corso del 2026 il portale è stato ulteriormente potenziato anche nella componente *open data*, sviluppata in attuazione della direttiva (UE) 2019/1024⁶³ e della normativa nazionale di recepimento, con l'obiettivo di ampliare la disponibilità di dataset pubblici liberamente riutilizzabili. Tale evoluzione consente una maggiore trasparenza a beneficio dei cittadini e favorisce l'elaborazione di analisi indipendenti da parte di ricercatori, imprese e soggetti istituzionali.

1.3.3 Le media relations

Nel periodo di riferimento è stata potenziata la presenza sui principali media nazionali e di settore, tra cui Il Sole 24 Ore, Rai Parlamento, Quattroruote, Il Secolo XIX e Corriere della Sera (<https://www.autorita-trasporti.it/interventi/>).

Tale attività ha contribuito a garantire una copertura informativa ampia e diversificata, rafforzando il posizionamento istituzionale dell'Autorità e la diffusione delle principali iniziative presso pubblici differenti.

1.3.4 La campagna di comunicazione sulle conciliazioni

A maggio 2026 il MIMIT ha promosso, in collaborazione con l'Autorità e altri enti e autorità indipendenti, una campagna di comunicazione istituzionale integrata finalizzata a diffondere la conoscenza e a favorire l'utilizzo degli strumenti ADR.

L'Autorità ha partecipato ai lavori del gruppo interistituzionale di progettazione della campagna e ha contribuito alla sua attuazione e diffusione nell'ambito delle proprie attività di comunicazione istituzionale.

La campagna, sviluppata con il *payoff* "Scegli l'alternativa - conciliazione, mediazione, arbitro", si è caratterizzata per un piano *media* multicanale di ampia copertura, con la diffusione di uno spot televisivo sulle principali reti nazionali, una presenza radiofonica estesa su circuiti nazionali e locali.

In parallelo, la componente *social* della campagna, affidata alle singole realtà coinvolte, è stata sviluppata dall'ART attraverso un piano editoriale dedicato, declinato sui rispettivi canali istituzionali.

Nell'ambito di tale attività, sui canali *social* dell'Autorità sono stati pubblicati contenuti di approfondimento e divulgazione, finalizzati a rafforzare la conoscenza dello strumento e a promuovere il ruolo della conciliazione quale strumento di tutela

e semplificazione nei rapporti tra utenti e operatori del settore dei trasporti e "alternativa" alle controversie giudiziarie.

1.3.5 L'evento "Dal ricordo all'azione: una rete a supporto delle famiglie delle vittime nei trasporti"

Il 26 febbraio 2026, presso la Sala Koch del Senato della Repubblica, si è svolto l'evento "Dal ricordo all'azione: una rete a supporto delle famiglie delle vittime nei trasporti", organizzato dall'Autorità in collaborazione con il Comitato "8 ottobre 2001 - Per non dimenticare" e con il patrocinio del Senato della Repubblica.

L'evento ha rappresentato un momento di confronto istituzionale e tecnico di alto livello sui temi della *family assistance* e del supporto *post-incidente*, con la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni, del settore dei trasporti e di organismi internazionali.

Alla giornata hanno preso parte rappresentanti istituzionali, tra cui la Vicepresidente del Senato, Sen. Licia Ronzulli, il Sottosegretario di Stato al MIT, Sen. Antonio Iannone, e il Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei deputati, On. Salvatore Deidda. Sono inoltre intervenuti l'Avvocato generale dello Stato, Avv. Gabriella Palmieri Sandulli, il Direttore generale dell'ENAC Dott. Alexander D'Orsogna, il Consigliere giuridico del Dipartimento della Protezione civile, Avv. Cristina Gerardis, il rappresentante del *National Transportation Safety Board* degli Stati Uniti, Dott. Elias Kontanis, e il Capo dell'Unità per il coordinamento e la prevenzione delle crisi e l'assistenza alle vittime del Ministero dei Trasporti spagnolo, Dott. Fernando Moreno Mielgo.

Per il Comitato "8 ottobre 2001 - Per non dimenticare", sono intervenuti la Presidente Dott.ssa Adele Pesapane Scarani, e il Dott. Lorenzo Mantegazza.

Nel corso dei lavori è stata evidenziata l'esigenza di rafforzare sistemi strutturati e coordinati di assistenza, in grado di garantire tempestività delle informazioni, supporto psicologico e sociale, assistenza logistica e tutela della dignità delle persone coinvolte.

L'evento è stato anche l'occasione per presentare un Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo, volto a promuovere l'introduzione di un Piano nazionale di assistenza alle vittime e ai loro familiari in caso di incidenti nel settore dei trasporti, esteso a tutte le modalità di trasporto, costituendo un primo passo verso la definizione di un modello nazionale organico.

⁶³ Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (rifusione).

1.3.6 L'evento "Proteggere chi viaggia. Soccorso d'emergenza, responsabilità e diritti"

Il 25 marzo 2026, a Roma presso la Sala della Protomoteca in Campidoglio, si è svolto l'evento "Proteggere chi viaggia. Soccorso d'emergenza, responsabilità e diritti", promosso dall'Autorità di regolazione dei trasporti in collaborazione con Squicciarini Rescue e S.I.S. 118.

L'iniziativa è stata finalizzata alla diffusione della cultura del primo soccorso e alla promozione dell'utilizzo dei dispositivi salvavita nel mondo dei trasporti, con particolare attenzione alla formazione e alla capacità di intervento tempestivo in situazioni di emergenza.

L'evento si è aperto con una sessione di saluti istituzionali che ha visto gli interventi del Sindaco di Roma, Prof. Roberto Gualtieri, della Vicepresidente del Senato, Sen. Licia Ronzulli, e del Vicepresidente del Consiglio dei ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Sen. Matteo Salvini. Nel corso dei loro interventi è stata richiamata la centralità della diffusione della cultura dell'emergenza e della formazione al primo soccorso.

Sono stati inoltre trasmessi videomessaggi del Vicepresidente della Camera dei deputati, On. Giorgio Mulè, e del calciatore Edoardo Bove, dedicati alla promozione della cultura del defibrillatore e alla sensibilizzazione sul tema della prevenzione degli arresti cardiaci, anche attraverso il richiamo alle principali iniziative legislative in materia.

In occasione dell'evento è stata presentata un'iniziativa promossa dall'Autorità, con il supporto di Squicciarini Rescue, rivolta agli operatori e alle aziende del settore: un corso di formazione gratuito, previsto per ottobre 2026, con certifica-

zione 118, dedicato alle manovre di rianimazione e distruzione per adulti e bambini, nonché all'utilizzo del defibrillatore.

La seconda parte dell'incontro è stata dedicata a una tavola rotonda tecnica che ha visto la partecipazione del Dott. Mario Balzanelli (S.I.S. 118), del Dott. Massimo Sorbello (Presidenza del Consiglio dei ministri), dell'Avv. Fabrizio Lamanna (Studio Legale Lamanna & Partners) e della Dott.ssa Isabella Mori (Cittadinanzattiva), con contributi focalizzati sull'integrazione tra competenze sanitarie, giuridiche e di tutela dei cittadini.

La giornata si è conclusa con una dimostrazione pratica di manovre salvavita coordinata da Marco Squicciarini e dal Dott. Balzanelli, con il coinvolgimento di oltre quaranta volontari e l'utilizzo di tecnologie di simulazione avanzata, finalizzata alla diffusione delle principali tecniche di rianimazione e distruzione e all'utilizzo del defibrillatore.

1.3.7 Il Bollettino ART

Nel periodo di riferimento è proseguita con regolarità la pubblicazione del Bollettino dell'Autorità, strumento di comunicazione a finalità divulgativa delle principali decisioni adottate. Il documento propone una selezione dei provvedimenti assunti dal Consiglio nelle sedute del mese precedente alla pubblicazione, con particolare attenzione alle delibere e ai pareri di maggiore rilevanza e interesse pubblico.

Il Bollettino, pubblicato con cadenza mensile sul sito *web* istituzionale, rappresenta uno strumento di trasparenza e *accountability* dell'azione amministrativa, contribuendo a rendere maggiormente accessibili le attività dell'Autorità ai diversi *stakeholder*.



2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

2.1 L'ambito delle attività

L'accesso alle infrastrutture di trasporto rappresenta uno degli ambiti centrali dell'attività regolatoria dell'Autorità, che, in conformità con il quadro normativo vigente, svolge la propria funzione di garanzia attraverso interventi regolatori attuati sia *ex ante* sia *ex post*.

Nel settore aeroportuale, l'ART è designata quale autorità nazionale di vigilanza in virtù delle attribuzioni definite dal decreto-legge n. 1/2012⁶⁴. Questa norma recepisce la direttiva 2009/12/CE⁶⁵ che stabilisce principi comuni per la determinazione e la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti comunitari, promuovendo un quadro uniforme per garantire efficienza, trasparenza e concorrenza nel settore. Tali principi includono, come esplicitato dall'art. 80, comma 1, del citato d.l. n. 1/2012, la correlazione ai costi, la trasparenza nelle metodiche di calcolo, la pertinenza rispetto ai servizi offerti, la ragionevolezza degli importi, il divieto di discriminazione tra utenti, nonché la consultazione di questi ultimi (in particolare compagnie aeree e associazioni di categoria), al fine di favorire il bilanciamento degli interessi di gestori e imprese di trasporto.

In tale contesto, l'Autorità predispone specifici modelli tariffari, calibrati secondo i volumi di traffico annuo di passeggeri delle diverse tipologie di gestori. Inoltre, l'ART esercita un ruolo centrale nella supervisione dei gestori aeroportuali, assicurando che i sistemi tariffari e l'ammontare dei diritti ae-

roportuali siano conformi sia agli stessi modelli nazionali sia ai principi eurounitari sopra menzionati.

Con riguardo agli aspetti applicativi della regolazione aeroportuale, l'Autorità ha focalizzato la propria attività di supervisione dei gestori aeroportuali su due ambiti prioritari, di seguito rappresentati:

- i. il monitoraggio dell'evoluzione tariffaria annuale per gli aeroporti soggetti a periodi regolatori in corso, con particolare riferimento all'aggiornamento di specifici parametri legati alle componenti relative rispettivamente agli investimenti, agli oneri incrementali, a premi e penali connessi agli indicatori di qualità e di tutela ambientale e all'inflazione;
- ii. la verifica di conformità ai propri modelli di regolazione delle proposte di revisione tariffaria per gli aeroporti con periodo regolatorio scaduto.

La regolazione tariffaria aeroportuale dell'Autorità è evoluta nel tempo, passando da un sistema basato su tre modelli proporzionati ai livelli di traffico registrati nei diversi scali aeroportuali regolati (delibere n. 64/2014⁶⁶ e n. 92/2017⁶⁷) a un sistema più inclusivo delle diverse tipologie di infrastrutture in esercizio (delibera n. 136/2020⁶⁸), attraverso l'estensione agli aeroporti titolari di contratti di programma c.d. in deroga⁶⁹ e l'adattamento al contesto emergenziale generato dal Covid-19 (delibera n. 68/2021⁷⁰), con l'obiettivo di migliorare efficacia, semplificazione e innovazione.

Con la delibera n. 38/2023⁷¹, attualmente unica vigente, la regolazione è stata infine razionalizzata con l'obiettivo di rendere il sistema tariffario più coerente, comparabile ed efficiente per l'intero settore aeroportuale.

⁶⁴ Decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".

⁶⁵ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

⁶⁶ Delibera n. 64 del 17 settembre 2014, "Approvazione modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

⁶⁷ Delibera n. 92 del 6 luglio 2017, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 - Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

⁶⁸ Delibera n. 136 del 16 luglio 2020, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

⁶⁹ Ai sensi della legge 3 maggio 2019, n. 37, "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018".

⁷⁰ Delibera n. 68 del 20 maggio 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".

⁷¹ Delibera n. 38 del 9 marzo 2023, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

La Legge n. 190/2025⁷² ha modificato l'art. 76, comma 6, del d.l. n. 1/2012, innalzando da 1 a 5 milioni di passeggeri annui la soglia per l'applicazione dei modelli semplificati di aggior-

namento dei diritti aeroportuali definiti dall'ART, riducendo così gli oneri amministrativi per un maggior numero di aeroporti di piccole e medie dimensioni.

FOCUS 6

L'evoluzione dei modelli tariffari aeroportuali

Fino al 2023 il sistema nazionale di regolazione dei diritti aeroportuali faceva riferimento a modelli tariffari previsti dalle prime delibere dell'Autorità in materia (*i.e.* la delibera n. 92/2017).

Con la delibera n. 38/2023 l'ART ha abrogato i modelli precedenti e adottato nuovi modelli regolatori, entrati in vigore dal 1° aprile 2023 e applicabili alle procedure di revisione tariffaria avviate da quella data.

L'ambito di intervento dell'Autorità riguarda i 45 aeroporti italiani aperti al traffico commerciale, inclusi i cinque scali titolari di contratti di programma "in deroga" ai sensi della legge n. 37/2019⁷³ (Roma, Milano, Venezia). Per questi ultimi sono state svolte attività di monitoraggio, vigilanza e risoluzione delle controversie.

Quanto ai modelli regolatori di cui alla delibera n. 38/2023, essi sono stati definiti con l'obiettivo di:

- armonizzare e razionalizzare le regole applicabili agli aeroporti commerciali;

- aumentare la trasparenza, la comparabilità e la prevedibilità dei processi tariffari;
- consolidare un unico quadro regolatorio di riferimento.

In particolare, la delibera n. 38/2023 ha:

- ridotto il numero di classi dimensionali degli aeroporti passando da tre a due;
- previsto procedure semplificate per aeroporti di traffico inferiore a 1 milione di passeggeri per anno;
- uniformato il calcolo del WACC per l'intero settore aeroportuale;
- introdotto *benchmark* di efficienza;
- rafforzato la trasparenza e la semplificazione.

A seguito delle modifiche introdotte dalla citata l. n. 190/2025, si procederà all'aggiornamento dell'ambito di applicazione dei modelli semplificati per recepire la nuova soglia dimensionale di applicazione ai diversi aeroporti.

Nel settore autostradale, l'attività dell'Autorità si è concentrata sul completamento del quadro regolatorio e sull'attuazione delle competenze rafforzate dal legislatore, con particolare riguardo alle modifiche introdotte dalla legge n. 193/2024⁷⁴. Tale intervento normativo, in coerenza con gli obiettivi di promozione della concorrenza e di riequilibrio del sistema concessorio, ha inciso in modo significativo sui procedimenti di revisione e aggiornamento dei PEF delle concessioni, rendendo vincolanti i pareri dell'Autorità ai fini dell'applicazione dei criteri tariffari e della verifica dello stato di attuazione degli investimenti.

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha proseguito il processo di definizione del sistema tariffario per le nuove concessioni affidate dal 1° gennaio 2025 e l'aggiornamento dei modelli

regolatori applicabili alle concessioni vigenti, dando attuazione alla lettera *g-bis*) dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011, attraverso i procedimenti avviati rispettivamente con le delibere n. 74/2025⁷⁵ e n. 62/2024⁷⁶.

Accanto a tali sviluppi, l'Autorità ha svolto un'intensa attività consultiva sui PEF, sia con riferimento agli aggiornamenti quinquennali, sia rispetto alle richieste di adeguamento annuale dei livelli tariffari, e ha aggiornato il tasso di remunerazione del capitale definito sulla base della metodologia del costo medio ponderato del capitale (*Weighted average cost of capital*, WACC). È proseguita, inoltre, la vigilanza sugli affidamenti dei servizi nelle aree di servizio autostradali, con l'obiettivo di assicurare trasparenza, concorrenza e qualità degli stessi.

⁷² Legge 18 dicembre 2025, n. 190, "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025".

⁷³ Legge 3 maggio 2019, n. 37, "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018".

⁷⁴ Legge 16 dicembre 2024, n. 193, "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023".

⁷⁵ Delibera n. 74 del 15 maggio 2025, "Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera *g-bis*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione".

⁷⁶ Delibera n. 62 del 15 maggio 2024, "Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lett. *g*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento".

Nel complesso, l'azione regolatoria dell'Autorità ha contribuito al rafforzamento del sistema concessorio, al consolidamento evolutivo dei modelli tariffari e alla tutela dell'utenza, in un contesto caratterizzato da profonde innovazioni normative e dal progressivo superamento della frammentazione regolatoria del settore.

Nel settore ferroviario, l'Autorità esercita le funzioni previste in capo all'organismo di regolazione individuato dalla normativa di fonte eurounitaria in materia di spazio ferroviario unico europeo, volte a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alla infrastruttura ferroviaria. Inoltre, in forza delle competenze riconosciute dalla normativa nazionale, tra cui in particolare il decreto legislativo n. 112/2015⁷⁷, l'ART esercita funzioni propriamente regolatorie, attraverso l'emanazione di misure di carattere generale che declinano, rispetto alle specificità del settore ferroviario nazionale, l'attuazione dei principi derivanti dalla normativa di settore. Detto decreto attribuisce all'Autorità, in particolare, il compito di esaminare e - se necessario - intervenire con proprie indicazioni e prescrizioni nell'ambito del periodico aggiornamento dei Prospetti informativi della rete (PIR), ovverosia dei documenti in cui i gestori dell'infrastruttura ferroviaria articolano le condizioni generali di accesso all'infrastruttura, ivi incluse le procedure e i criteri relativi alla riscossione di canoni e corrispettivi dovuti per i servizi e all'assegnazione della capacità.

Nel periodo in esame, l'Autorità ha definito i meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal Gestore dell'infrastruttura (GI) ferroviaria nazionale ed è intervenuta con proprie prescrizioni nell'ambito della procedura di aggiornamento annuale dei canoni di accesso all'infrastruttura, attivata per la prima volta da Rete ferroviaria italiana (RFI) in attuazione delle misure regolatorie a tal fine introdotte dall'Autorità con delibera n. 95/2023. L'Autorità si è inoltre espressa sulla conformità a tale delibera delle proposte tariffarie 2026-2030 formulate da alcuni gestori di infrastrutture regionali. Nell'ambito dell'attività di monitoraggio e vigilanza, si sono conclusi alcuni procedimenti

riguardanti gli obblighi informativi relativi alle restrizioni temporanee di capacità e l'accesso ai centri di manutenzione.

Nel settore portuale, le competenze dell'Autorità sono delimitate, oltre che dalla legge istitutiva, dalla legge n. 84/1994⁷⁸, c.d. Legge di settore, dal decreto ministeriale n. 202/2022⁷⁹, c.d. Regolamento concessioni, e dalle correlate linee guida, approvate con il decreto ministeriale n. 110/2023⁸⁰, che disciplinano le concessioni di aree e banchine per lo svolgimento di operazioni portuali.

A dicembre 2025, è giunto a conclusione il procedimento avviato con la delibera n. 170/2022⁸¹ per la revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale approvate con la delibera n. 57/2018⁸². In tale ambito, a esito di una elaborata fase di consultazione, è stato adottato un nuovo atto di regolazione con la delibera n. 242/2025, che ha notevolmente ampliato la disciplina dell'Autorità, rafforzando il quadro regolatorio del settore portuale, migliorando la trasparenza nell'accesso alle infrastrutture, promuovendo la concorrenza tra operatori e incentivando efficienza, investimenti e qualità dei servizi portuali.

Sempre in ambito portuale, è proseguita l'attività di rilascio dei pareri sui PEF dei concessionari, previsti dalle citate linee guida, che ha visto in particolare l'espressione di 24 pareri in favore di 9 distinte Autorità di sistema portuale (AdSP).

Sono, infine, state svolte alcune attività relative a segnalazioni di criticità inerenti all'accesso alle infrastrutture.

Nei paragrafi che seguono sono illustrate, con maggiore dettaglio, le attività svolte nell'ambito della regolazione dell'accesso alle infrastrutture, nei diversi settori di interesse. In particolare, si darà conto delle verifiche effettuate sulla corretta applicazione delle misure regolatorie vigenti e, ove necessario, degli interventi di aggiornamento e rafforzamento del quadro regolatorio anche alla luce delle più recenti disposizioni legislative applicabili ai diversi settori interessati.

⁷⁷ Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

⁷⁸ Legge 28 gennaio 1994, n. 84, "Riordino della legislazione in materia portuale".

⁷⁹ Decreto ministeriale 28 dicembre 2022, n. 202, "Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine".

⁸⁰ Decreto ministeriale 21 aprile 2023, "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202".

⁸¹ Delibera n. 170 del 6 ottobre 2022, "Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Avvio del procedimento".

⁸² Delibera n. 57 del 30 maggio 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'".

2.2 L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

2.2.1 La regolazione dei diritti aeroportuali

In ambito aeroportuale, il quadro regolatorio definito dall'Autorità prevede l'applicazione di modelli regolatori distinti in relazione ai volumi di traffico registrati dalla specifica infrastruttura. Pertanto, il gestore aeroportuale che intenda procedere alla revisione dei diritti - ovvero dei prelievi effettuati dal gestore aeroportuale agli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei relativi servizi - per un nuovo periodo tariffario, ne determina l'ammontare a seguito dell'individuazione del modello applicabile al proprio scalo e previa consultazione degli stessi utenti; infine, il gestore sottopone all'Autorità le tariffe così definite al fine di verificare la corretta applicazione del modello e la congruità dei livelli determinati. Nel corso del periodo regolatorio, il gestore è inoltre tenuto ad aggiornare annualmente le tariffe definite *ex ante*, monitorando parametri quali investimenti, oneri incrementali, premi

o penali connessi agli indicatori di qualità e tutela ambientale e di inflazione, sulla base dei dati consuntivi.

Con riguardo alle tariffe aeroportuali applicate e/o da applicarsi nell'annualità 2026 le attività espletate dall'Autorità possono distinguersi in relazione alle casistiche di seguito rappresentate:

- i. aeroporti con periodo tariffario in scadenza oltre il 2025, per i quali è stata verificata la corretta determinazione dei diritti per l'annualità successiva (2026) (**Tabella 1**);
- ii. aeroporti con periodo tariffario in scadenza o scaduto al 2025, per i quali il procedimento di revisione tariffaria e di verifica di conformità ai modelli regolatori risulta concluso, in corso o suscettibile di avvio (**Tabella 2**);
- iii. aeroporti che non hanno ancora applicato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, per i quali non si è ritenuto necessario eseguire alcuna attività di monitoraggio; gli aeroporti rientrati in questa casistica sono suscettibili di applicazione della Misura 6.2, punto 5 dei modelli di regolazione dell'Autorità (**Tabella 3**)⁸³.

Afferiscono alla prima casistica gli aeroporti di cui alla seguente **Tabella 1**:

Tabella 1. Gli aeroporti soggetti a monitoraggio per l'annualità 2026

Aeroporto - sistema/rete aeroportuale	Società di gestione	Sigla	Periodo tariffario
1 "Riviera del Corallo" di Alghero Fertilia	Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero S.p.a.	SOGEAAL	2023-2026
2 "Guglielmo Marconi" di Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.a.	ADB	2023-2026
3 "Sandro Pertini" di Torino Caselle	Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.p.a.	SAGAT	2024-2027
4 Trieste Ronchi dei Legionari	Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.a.	AFVG	2024-2027
5 "Leonardo Da Vinci" di Roma Fiumicino	Aeroporti di Roma S.p.a.	AdR	2024-2028
6 "Giovane Battista Pastine" di Roma Ciampino	Aeroporti di Roma S.p.a.	AdR	2024-2028
7 "Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa	Società Aeroporto Catania S.p.a.	SAC	2024-2027
8 "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo	Società Aeroporto di Treviso S.p.a.	AERTRE	2024-2026
9 "Valerio Catullo" di Verona Villafranca	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a.	ADV	2024-2027
10 "Raffaello Sanzio" di Ancona	Ancona International Airport S.p.a.	AIA	2024-2027
11 "Marco Polo" di Venezia Tessera	Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a.	SAVE	2024-2028
12 "Ugo Niutta" di Napoli Capodichino	Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.a.	GESAC	2024-2026
13 "il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio	Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.p.a.	SACBO	2024-2025 2026-2028 ⁽¹⁾
14 Sistema aeroportuale milanese: aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa	Società per azioni Esercizi Aeroportuali S.p.a.	SEA	2024-2028

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Rientra in questa categoria l'aeroporto di Bergamo, su cui sono stati valutati gli effetti del procedimento di VIS. Al riguardo, con delibera n. 206/2025 del 26 novembre 2025, l'Autorità ha approvato la proposta di impegni del gestore che prevede, per quanto concerne l'aggiornamento dei diritti aeroportuali 2026, una riduzione media del 9% della tariffa. Per la revisione di periodo 2026-2028 si rinvia al paragrafo dedicato.

83 Al riguardo la Misura 6.2, punto 5 prevede che "l'Autorità può prescrivere l'attivazione della procedura di consultazione, per giustificati motivi, tra i quali rientrano, in particolare, i seguenti casi: a) mancata attivazione della procedura di consultazione entro il 31 dicembre 2024, per i gestori i cui diritti aeroportuali in vigore sono stati fissati senza il previo esperimento della procedura obbligatoria di consultazione degli utenti aeroportuali, prevista dagli articoli 76, commi 2 e 3, e 80, comma 1, lettera b), del decreto-legge n. 1/2012".

La seconda casistica include gli aeroporti specificati nella [Tabella 2](#):

Tabella 2. Gli aeroporti interessati dalla revisione del periodo tariffario ex delibera n. 38/2023

Aeroporto - sistema/rete aeroportuale	Società di gestione	Sigla	Periodo tariffario
1 Rete aeroportuale pugliese (aeroporto "Karol Wojtyła" di Bari, aeroporto di Brindisi, aeroporto "Gino Lisa" di Foggia, aeroporto "Marcello Arlotta" di Taranto Grottaglie)	Aeroporti di Puglia S.p.a.	ADP	2025-2027
2 "Falcone Borsellino" di Palermo Punta Raisi	Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo S.p.a.	GESAP	2025-2027
3 Olbia Costa Smeralda	Società Gestione Aeroporti Sardi S.p.a.	GEASAR	2025-2027
4 "Galileo Galilei" di Pisa San Giusto	Toscana Aeroporti S.p.a.	TA	2025-2028
5 "Mario Mamelì" di Cagliari Elmas	Società Gestione Aeroporto S.p.a.	SOGAER	2025-2028
6 "Sant'Eufemia" di Lamezia Terme	Società Aeroportuale Calabrese S.p.a.	SACAL	2025-2028
7 "Tito Minniti" di Reggio Calabria	Società Aeroportuale Calabrese S.p.a.	SACAL	2025-2028
8 "Federico Fellini" di Rimini Miramare	AIRiminum 2014 S.p.a.	AIRIMINUM	2026-2027
9 "San Francesco d'Assisi" di Perugia Sant'Egidio	Società per il potenziamento e la gestione dell'aeroporto regionale umbro S. Egidio S.p.a.	SASE	2026-2028
10 Cuneo Levaldigi	Società di gestione aeroporto di Cuneo-Levaldigi S.p.a.	GEAC	2026-2028
11 "Cristoforo Colombo" di Genova Sestri ⁽¹⁾	Società Aeroporto di Genova S.p.a.	AGS	2026-2027
12 "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola ⁽²⁾	Toscana Aeroporti S.p.a.	TA	-
13 "Giuseppe Verdi" di Parma ⁽³⁾	Società per la Gestione dell'Aeroporto di Parma S.p.a.	SOGEAP	-

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Sono attualmente in corso attività di confronto con il gestore ai fini dell'avvio del procedimento di revisione del periodo regolatorio.

⁽²⁾ L'ultima proposta tariffaria di TA è relativa al periodo tariffario 2019-2022, in attesa di avvio di nuova revisione tariffaria.

⁽³⁾ La proposta tariffaria di SOGEAP relativa al secondo ciclo regolatorio (periodo tariffario 2020-2021) è stata dichiarata non conforme con delibera n. 30/2020, in attesa di avvio di nuova revisione tariffaria.

Rientrano, infine, nella terza casistica gli aeroporti specificati nella [Tabella 3](#):

Tabella 3. Gli aeroporti ancora soggetti alla disciplina del d.m. n. 521/1997

Aeroporto - sistema/rete aeroportuale	Società di gestione	Sigla
1 Marina di Campo-Isola d'Elba	Alatoscana S.p.a.	ALA
2 "San Giacomo" di Bolzano	ABD Airport S.p.a.	ABD
3 "Gabriele D'Annunzio" di Brescia Montichiari	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a.	ADV
4 "Vincenzo Florio" di Trapani Birgi	Airgest S.p.a.	AIRGEST
5 Lampedusa AST	Aeroservizi S.p.a.	AST
6 Albenga	Aeroporto di Villanova d'Albenga S.p.a.	AVA
7 Aosta	Aeroporto Valle d'Aosta S.p.a.	AVDA
8 Pantelleria	ENAC Servizi S.r.l.	ENAC
9 "Luigi Ridolfi" di Forlì	F.A. S.r.l.	FA
10 Salerno Costa d'Amalfi	Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.a.	GESAC
11 "Sant'Anna" di Crotone	Società Aeroportuale Calabrese S.p.a.	SACAL
12 Grosseto (aeroporto non più certificato ai sensi del Regolamento UE 139/2014 nell'anno 2025)	Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a.	SEAM
13 "Pio La Torre" di Comiso	Società aeroporto Comiso S.p.a.	SAC
14 Aeroporto internazionale d'Abruzzo "Pasquale Liberì" di Pescara	S.A.G.A. S.p.a.	SAGA

Fonte: elaborazione ART.

In materia di revisione periodica dei diritti aeroportuali, l'Autorità verifica che le proposte tariffarie presentate dai gestori siano conformi alle misure regolatorie adottate e vigila sul corretto svolgimento della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali, partecipando alle relative audizioni in qualità di uditor.

Al termine dell'istruttoria, l'Autorità adotta una delibera di conformità, che può essere subordinata all'introduzione di specifici correttivi o prescrizioni. In tali casi, la conformità definitiva è dichiarata solo dopo che l'Autorità abbia accertato il puntuale recepimento delle modifiche richieste nella proposta originaria del gestore. Nel prosieguo sono illustrate le attività e i procedimenti relativi alla revisione periodica dei diritti aeroportuali, svolti ai sensi dei modelli regolatori di cui alla citata delibera n. 38/2023.

2.2.1.1 L'applicazione della Misura 30 della delibera n. 38/2023 e gli aeroporti *ex* "in deroga"

La Misura 30 *ex* delibera n. 38/2023⁸⁴ prevede il recepimento dei modelli tariffari emanati dall'Autorità tramite atti aggiuntivi o accordi convenzionali stipulati tra ENAC e i gestori c.d. in deroga, al fine di garantire un progressivo adeguamento alla regolazione, nel rispetto dei principi di proporzionalità, ragionevolezza e trasparenza. Tale recepimento ha consentito di fornire chiarimenti alla CE nell'ambito del caso EU Pilot 2023-10421 MOVE avente a oggetto l'applicazione della citata direttiva sui diritti aeroportuali in Italia da parte dei gestori titolari di Contratti di programma (CdP) *ex* "in deroga"⁸⁵.

Grazie al contributo dell'Autorità la Commissione ha comunicato in data 28 agosto 2025 di aver accettato le risposte delle autorità italiane e di aver chiuso il Pilot in oggetto. In tale contesto il 17 dicembre 2024 è stato sottoscritto l'ultimo accordo tra ENAC e Società aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a. (SAVE) con successivo avvio del procedimento di verifica della

conformità ai modelli di regolazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2024-2028 (delibera n. 47/2025⁸⁶).

Con riferimento a tale scalo, peraltro, la sentenza del Consiglio di Stato, sez. V, 22 marzo 2024, n. 2807, ha confermato le competenze regolatorie dell'Autorità ai sensi della direttiva 2009/12/CE, annullando gli incrementi tariffari 2017-2021 e l'atto di approvazione ENAC, fatti salvi ulteriori provvedimenti delle autorità competenti.

A seguito della pronuncia, l'Autorità, con delibera n. 150/2024⁸⁷, ha avviato un procedimento per valutare i provvedimenti da adottare in conseguenza della citata sentenza. Il procedimento si è concluso con la delibera n. 138/2025⁸⁸ con cui l'Autorità ha ritenuto che il livello dei diritti del secondo sottoperiodo tariffario 2017-2021 del CdP ENAC/SAVE dovesse essere ricalcolato sulla base di alcuni correttivi. Tale atto è stato successivamente impugnato dal gestore e il TAR, con sentenza, 12 gennaio 2026, n. 10/2026, ha accolto il ricorso ritenendo che l'ART avrebbe potuto esercitare i propri poteri di vigilanza già nel periodo considerato, eventualmente disapplicando la normativa nazionale contrastante con la direttiva 2009/12/CE, e ha formulato, altresì, alcune osservazioni in merito agli effetti caducanti della pronuncia del Consiglio di Stato n. 2807/2024 e al rapporto tra l'atto annullato e i successivi provvedimenti adottati da ENAC e ART nel corso del sotto periodo regolatorio. Avverso la pronuncia del TAR Piemonte l'Autorità ha proposto appello al Consiglio di Stato. Il giudizio è a oggi pendente.

Precedentemente, anche la Società per azioni esercizi aeroportuali S.p.a. (SEA) ha sottoscritto il 21 novembre 2024 con ENAC l'atto aggiuntivo per il recepimento dei modelli dell'Autorità per gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa.

L'Autorità, con delibera n. 192/2024⁸⁹, ha accolto l'istanza per l'applicazione di un sistema tariffario comune; è stato quindi

⁸⁴ La Misura 30 della delibera n. 38/2023 reca le "Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma *ex* art. 17, comma 34-*bis*, del d.l. n. 78/2009" e disciplina, per gli aeroporti oggetto di tale specifica categoria di contratti di programma, la modalità di recepimento della regolazione ART prevista dalla stessa Autorità all'interno dei propri modelli, nell'esercizio delle autonome prerogative in materia di regolazione tariffaria.

⁸⁵ In particolare, la DG MOVE aveva formulato una serie di quesiti relativi: i) alle modalità con cui, in concreto, le delibere ART, recanti i modelli di regolazione tariffaria, si applicano ai gestori degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia, oggetto dei contratti di programma c.d. in deroga e ii) alle relative tempistiche; rilevava, in particolare, la circostanza che l'applicazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali adottati dall'Autorità consegue alla stipula di atti convenzionali o atti aggiuntivi ai contratti di programma in essere tra ENAC e gestori aeroportuali degli scali di Roma, Milano e Venezia.

⁸⁶ Delibera n. 47 del 19 marzo 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'aeroporto di Venezia - periodo tariffario 2024-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

⁸⁷ Delibera n. 150 del 24 ottobre 2024, "Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e da SAVE S.p.a. per la gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia. Articolazione tariffaria anni 2017-2021. Avvio del procedimento volto alla valutazione degli eventuali provvedimenti da adottare in conseguenza degli effetti della sentenza del Consiglio di Stato del 22 marzo 2024 n. 2807".

⁸⁸ Delibera n. 138 del 31 luglio 2025, "Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e da SAVE S.p.a. per la gestione dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia. Articolazione tariffaria anni 2017-2021. Conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 150/2024 del 7 novembre 2024".

⁸⁹ Delibera n. 192 del 23 dicembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente".

avviato il procedimento di verifica di conformità (delibera n. 36/2025⁹⁰). Con delibera n. 109/2025⁹¹ l'Autorità ha subordinato la conformità della proposta all'adozione di specifici correttivi volti a garantire trasparenza, correlazione ai costi e non discriminazione tra gli utenti aeroportuali. Successivamente, con delibera n. 48/2026⁹², l'Autorità ha verificato il recepimento dei correttivi prescritti e ha dichiarato la conformità definitiva della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa per il periodo 2024-2028, approvando la proposta tariffaria aggiornata presentata dal gestore aeroportuale e adempiendo, altresì, agli obblighi di comunicazione di cui alla Misura 23.2 del modello, secondo cui, in esito al procedimento di verifica sulla corretta applicazione dello stesso, l'Autorità provvede a informare la Commissione europea, il MIT e il Ministero dell'Economia e delle finanze (MEF) della consentita applicazione di un sistema di tariffazione comune e trasparente, come previsto dall'art. 74, comma 3, del d.l. n. 1/2012.

Già il 10 novembre 2023, era stato stipulato il primo atto aggiuntivo tra ENAC e Aeroporti di Roma S.p.a. (AdR) per gli scali di Fiumicino e Ciampino, con avvio del relativo procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2024-2028 (delibera n. 22/2024⁹³) per entrambi gli scali. Con riferimento all'aeroporto di Roma Fiumicino, con delibera n. 83/2024⁹⁴ l'Autorità ha subordinato la conformità della proposta all'adozione di specifici correttivi volti a garantire trasparenza, correlazione ai costi e non discriminazione tra gli utenti aeroportuali. Successivamente, con delibera n. 185/2024⁹⁵, l'Autorità ha verificato il recepimento dei correttivi prescritti e ha dichiarato la conformità definitiva della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'aeroporto di Fiumicino per il periodo 2024-2028, approvando la proposta tariffaria aggiornata presentata dal gestore aeroportuale a seguito della procedura di consultazione con gli utenti dello scalo.

La delibera n. 83/2024 è stata oggetto di impugnazione da parte di Ryanair DAC (Ryanair). Il TAR Piemonte con sentenza 1° luglio 2025, n. 1111/2025, ha dichiarato l'improcedibilità

per sopravvenuta carenza di interesse del ricorso proposto a causa della mancata specifica impugnazione della successiva delibera n. 185/2024. Tale ultima delibera, infatti *"non si limita a 'confermare' il contenuto della precedente delibera n. 83/2024 e non ne costituisce una 'inevitabile conseguenza'", ma "è stata adottata a seguito di una rinnovata istruttoria (come si evince dal richiamo alla relazione istruttoria contenuto nell'atto), finalizzata a valutare la rispondenza delle modifiche apportate dal gestore alle prescrizioni contenute nella delibera di approvazione condizionata"*.

Avverso la pronuncia Ryanair ha presentato appello in Consiglio di Stato. Con sentenza 3 giugno 2026, n. 4386/2026, il giudice amministrativo ha confermato quanto sostenuto da TAR nel giudizio di primo grado evidenziando che *"correttamente il primo giudice ha escluso che tra la delibera n. 83/2024 e la successiva delibera n. 185/2024 sussistesse un rapporto di necessaria derivazione idoneo a determinare effetti automaticamente caducanti"*. La delibera n. 185/2024, infatti *"è stata (...) adottata (...) all'esito di una nuova istruttoria finalizzata a verificare la conformità delle modifiche apportate rispetto al modello regolatorio approvato con delibera n. 38/2023. (...) La mancata impugnazione del provvedimento sopravvenuto ha quindi determinato il consolidamento della disciplina tariffaria definitivamente approvata dall'Autorità e, conseguentemente, la sopravvenuta carenza di interesse all'annullamento della sola delibera n. 83/2024"*.

Per contro, proprio avuto riguardo alla delibera n. 185/2024, con le sentenze 10 dicembre 2025, n. 1799/2025 e n. 1803/2025, il TAR Piemonte si è pronunciato sui ricorsi proposti rispettivamente da FedEx Express Italy S.r.l. e United Parcel Service Italia S.r.l. e da Lufthansa Cargo AG. Con le indicate pronunce il TAR ha accolto il ricorso delle società le cui censure erano dirette specificamente avverso l'incremento dei corrispettivi per l'utilizzo dell'infrastruttura di traslocazione (*Elevating transfer vehicle*, ETV), necessaria alla movimentazione delle unità di carico in arrivo e in partenza dallo scalo di Fiumicino. Le società ricorrenti si lamentavano del fatto che i nuovi corrispettivi ETV per singola unità di carico avessero subito un incremento irragionevole e ingiustificato

⁹⁰ Delibera n. 36 del 6 marzo 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

⁹¹ Delibera n. 109 del 2 luglio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

⁹² Delibera n. 48 del 17 aprile 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

⁹³ Delibera n. 22 del 13 febbraio 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali del Sistema aeroportuale della Capitale (scali di Fiumicino e Ciampino) per il periodo tariffario 2024-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

⁹⁴ Delibera n. 83 del 17 giugno 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

⁹⁵ Delibera n. 185 del 18 dicembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

rispetto ai livelli concordati con l'utenza e oggetto della delibera n. 83/2024. Il TAR pur rilevando che *"le considerazioni che precedono non conducono a ritenere che i livelli tariffari determinati di Adir per i servizi ETV siano in concreto privi di giustificazione sul piano tecnico-economico (valutazione che, in ogni caso, non compete al Giudice di legittimità)"* e che *"sulla base degli atti e della documentazione di causa non è (...) possibile concludere che il merito dell'impugnata Delibera n. 185/2024, circa la piena rispondenza della proposta ai Modelli 2023 sul piano sostanziale e procedurale, sia manifestamente arbitrario o tecnicamente inattendibile, e costituisca esercizio distorto della discrezionalità tecnica dell'Amministrazione"*, ha tuttavia ritenuto che *"la misura degli incrementi tariffari rispetto a quanto concordato con gli operatori pochi mesi prima (...) e la loro non immediata giustificabilità (quantomeno alla luce degli atti di causa...) ponevano a carico dell'Autorità quantomeno un onere motivazionale rafforzato, atto a rendere quantomeno intelligibile e chiara la valutazione di conformità ai Modelli 2023, a fronte di uno scostamento dei corrispettivi ETV suscettibile di stravolgere lo schema tariffario originario"*.

Con la delibera n. 22/2026⁹⁶ l'Autorità ha quindi avviato il procedimento per l'ottemperanza alle sentenze citate, nei termini indicati dalle stesse, che si è concluso con la delibera n. 92/2026⁹⁷, confermando la conformità al modello delle tariffe ETV di cui alla delibera n. 185/2024.

Con riferimento, in particolare, all'aeroporto di Roma Ciampino, con delibera n. 63/2024⁹⁸ è stato avviato il procedimento relativo all'istanza di risoluzione della controversia presentata da Ryanair nei confronti del gestore aeroportuale AdR, concernente la revisione dei diritti aeroportuali applicabili nello scalo di Ciampino per il nuovo periodo tariffario. Con tale provvedimento l'Autorità ha disposto l'avvio dell'istruttoria volta a verificare i rilievi avanzati da Ryanair, adottando altresì una decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei nuovi diritti aeroportuali, nelle more della definizione del procedimento.

Successivamente, con delibera n. 147/2024⁹⁹, l'Autorità ha concluso il procedimento istruttorio relativo alla controversia,

esaminando le osservazioni formulate dalle parti e verificando la conformità della proposta tariffaria del gestore ai modelli.

Da ultimo, con delibera n. 62/2025¹⁰⁰, l'Autorità ha accertato la conformità definitiva della revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Roma Ciampino per il periodo 2024-2028, approvando in via finale la proposta tariffaria presentata da AdR, come adeguata alle prescrizioni formulate nel corso del procedimento.

Avverso le delibere n. 147/2024 e n. 62/2025 ha proposto impugnativa dinanzi al TAR Piemonte il vettore Ryanair che eccepeva l'illegittimità dei provvedimenti citati, sotto plurimi profili. Con la sentenza 17 novembre 2025, n. 1644/2025 il TAR ha respinto il ricorso rilevando, *in primis*, come Ryanair non avesse preso espressa posizione né avesse impugnato il quarto atto aggiuntivo al contratto di programma sottoscritto da ENAC e AdR in data 10 novembre 2023 recante i criteri per l'analisi del disequilibrio della gestione aeroportuale conseguente all'emergenza da Covid-19 e alla proroga dei livelli tariffari autorizzata dall'ART ai sensi della delibera n. 68/2021.

Peraltro, il TAR osserva che *"il criterio utilizzato è conforme alle previsioni regolatorie vigenti e la soglia di rischio posta a carico del Gestore non è stata direttamente censurata da Ryanair e si sottrae, pertanto, al sindacato giudiziale"*; inoltre *"la determinazione di un coefficiente di rischio traffico a carico del Gestore, il cui superamento inneschi un (parziale) incremento dei corrispettivi, appare - ai fini dello scrutinio consentito dal Giudice di legittimità - sufficiente a garantire la complessiva ragionevolezza del meccanismo tariffario e ad assicurare la pertinenza delle voci di costo rispetto ai servizi prestati nonché al periodo regolatorio di riferimento"*.

Quanto al secondo motivo di doglianza, a mezzo del quale Ryanair lamentava che l'incremento delle tariffe non sarebbe adeguatamente correlato ai costi di erogazione dei servizi aeroportuali e di funzionamento dell'infrastruttura, il TAR non ha evidenziato *"macroscopiche illogicità/inattendibilità"*.

⁹⁶ Delibera n. 22 del 20 febbraio 2026, "Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803, relative alle tariffe ETV (Elevating Transfer Vehicle) per il periodo regolatorio 2024-2028 dell'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" di cui alla delibera n. 185/2024 del 18 dicembre 2024. Avvio del procedimento".

⁹⁷ Delibera n. 92 del 15 giugno 2026, "Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803, relative alle tariffe ETV (Elevating Transfer Vehicle) per il periodo regolatorio 2024-2028 dell'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" di cui alla delibera n. 185/2024. Conclusione del procedimento".

⁹⁸ Delibera n. 63 del 15 maggio 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024-2028. Avvio del procedimento concernente l'istanza di risoluzione della controversia presentata da Ryanair DAC e decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali".

⁹⁹ Delibera n. 147 del 7 novembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024-2028. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 63/2024 e conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁰⁰ Delibera n. 62 del 16 aprile 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino "G.B. Pastine" per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

Con riferimento al terzo motivo di doglianza circa l'asserito mancato orientamento della proposta di AdR ai livelli tariffari europei, il TAR evidenzia come non vi siano *"elementi per ritenere che le previsioni di traffico (...) siano frutto di un travisamento del quadro fattuale di riferimento o siano manifestamente incongrue o arbitrarie, di talché le correlate valutazioni tecnico-discrezionali dell'ART si sottraggono allo scrutinio giudiziale di legittimità"*.

Infine, avuto riguardo al quarto motivo di doglianza, con il quale la ricorrente lamentava l'opacità delle modalità di calcolo della tariffa aeroportuale, il TAR ha rilevato la genericità delle censure, ritenendole comunque non fondate nel merito dal momento ritenendo di escludere *"che le prerogative partecipative della ricorrente siano state in concreto vulnerate"* dal momento che Ryanair avendo *"promosso istanza di risoluzione della controversia per mancato accordo sui diritti aeroportuali, conformemente alla Misura 9.3 dei Modelli"* ha beneficiato *"di una (ulteriore) fase para-contenziosa dinanzi all'Autorità di vigilanza"*. Avverso la pronuncia Ryanair ha presentato appello in Consiglio di Stato. Il giudizio è tuttora pendente.

2.2.1.2 I procedimenti di revisione di periodo precedentemente avviati

In relazione ai procedimenti di verifica di conformità ai modelli dell'Autorità avviati in precedenza, si rappresentano gli aggiornamenti più rilevanti intervenuti nel periodo di riferimento.

Con riguardo all'aeroporto di Ancona, l'Autorità, con la delibera n. 20/2025¹⁰¹, ha deliberato la conformità definitiva della proposta tariffaria, con riferimento al periodo tariffario 2024-2027, a seguito del recepimento dei correttivi prescritti con la

delibera n. 148/2024¹⁰², dichiarandola conforme al modello tariffario di riferimento (Modello B).

Con riferimento all'aeroporto di Venezia, la società SAVE ha ricevuto dall'Autorità, con la delibera n. 194/2025¹⁰³ la conformità definitiva della proposta tariffaria, con riferimento al periodo tariffario 2024-2028, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con delibera n. 110/2025¹⁰⁴ dichiarandola conforme al modello tariffario di riferimento (Modello A).

La società di gestione dell'aeroporto di Napoli, Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.a. (GESAC), ha ricevuto dall'Autorità, con delibera n. 127/2025¹⁰⁵, un provvedimento di non conformità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali relativa al periodo tariffario 2024-2026, in quanto non pienamente conforme ai modelli di regolazione. L'Autorità ha pertanto richiesto al gestore la trasmissione, entro i termini stabiliti, di una nuova proposta tariffaria emendata in linea con le prescrizioni formulate. Successivamente, a seguito dell'implementazione dei correttivi richiesti, l'Autorità ha rilasciato la conformità definitiva con delibera n. 244/2025¹⁰⁶.

La proposta di revisione dei diritti aeroportuali relativa al periodo tariffario 2024-2025, presentata dalla Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.p.a. (SACBO), è stata ritenuta, con delibera n. 149/2024¹⁰⁷, non pienamente conforme ai modelli di regolazione. L'Autorità ha pertanto richiesto al gestore la presentazione di una proposta tariffaria emendata in linea con i correttivi prescritti. Successivamente, con la delibera n. 206/2025¹⁰⁸, è stata approvata la proposta d'impegni e chiusura del procedimento sanzionatorio senza accertamento dell'infrazione, avviato per l'inottemperanza agli ordini disposti con la delibera n. 87/2024¹⁰⁹ (cfr. *infra*).

¹⁰¹ Delibera n. 20 del 6 febbraio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara Marittima - Ancona per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁰² Delibera n. 148 del 7 novembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara Marittima - Ancona per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁰³ Delibera n. 194 del 13 novembre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia - periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁰⁴ Delibera n. 110 del 10 luglio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia - periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁰⁵ Delibera n. 127 del 31 luglio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Esiti della verifica sulla corretta applicazione della delibera n. 48/2025 e dei Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁰⁶ Delibera n. 244 del 22 dicembre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁰⁷ Delibera n. 149 del 7 novembre 2024 "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio per il periodo tariffario 2024-2025. Esiti della verifica sulla corretta applicazione della delibera n. 87/2024 e dei Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁰⁸ Delibera n. 206 del 26 novembre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2025, del 17 gennaio 2025, nei confronti di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo - Orio al Serio S.p.a., 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, concernente l'inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, lettere a) e b), 2, lettera a), e 3, lettera d.2), del dispositivo della delibera n. 87/2024. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

¹⁰⁹ Delibera n. 87 del 26 giugno 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio per il periodo tariffario 2024-2025. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

Con riferimento agli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, la società di gestione aeroportuale SEA ha ricevuto dall'Autorità misure correttive prescritte con la delibera n. 109/2025¹¹⁰, che condiziona la conformità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2028 ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023. Successivamente, a seguito dell'implementazione dei correttivi richiesti, l'Autorità ha rilasciato la conformità definitiva con delibera n. 48/2026¹¹¹ adempiendo, altresì, agli obblighi di comunicazione di cui alla Misura 23.2 del modello, secondo cui, in esito al procedimento di verifica sulla corretta applicazione delle misure di cui allo stesso, l'Autorità provvede a informare la CE, il MIT e il MEF della consentita applicazione di un sistema di tariffazione comune e trasparente, come previsto dall'art. 74, comma 3, del d.l. n. 1/2012.

Infine, con riguardo ai diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2023-2026 relativi all'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, si segnala il Consiglio di Stato con sentenza 10 giugno 2026, n. 4663 si è definitivamente pronunciato sul ricorso presentato da alcuni vettori *cargo* avverso la sentenza del TAR Piemonte, 24 gennaio 2025, n. 208, che aveva confermato la piena legittimità della delibera n.120/2023¹¹² con la quale l'Autorità ha approvato la conformità ai modelli aeroportuali *ex* delibera n. 92/2017 della proposta tariffaria predisposta dal gestore. Il Supremo Collegio ha confermato le statuizioni del giudice di primo grado evidenziando tra l'altro che il TAR ha *"correttamente evidenziato che la disciplina regolatoria applicabile non impone la necessaria riapertura della consultazione ogniquale l'Autorità prescrive correttivi alla proposta tariffaria originariamente formulata dal gestore"* ma *"viene rimessa all'Autorità la valutazione circa l'opportunità di disporre una nuova consultazione in relazione all'incidenza dei correttivi prescritti sulla proposta tariffaria"*. In relazione alla doglianza con cui gli appellanti lamentavano che le nuove tariffe non prevedono a loro riduzione il margine commerciale del gestore, il Consiglio di Stato ha evidenziato *"che non sussiste alcun obbligo normativo di destinare una quota prestabilita dei ricavi commerciali alla riduzione dei diritti aeroportuali né può ritenersi imposto dall'ordinamento il ricorso ad un modello di tipo*

single till" e le misure di regolazione di cui alla delibera n. 92/2017 assumono *"come legittimo il ricorso al modello dual till e rimett[ono] primariamente al gestore la valutazione circa l'eventuale rilevanza delle entrate commerciali nella costruzione tariffaria (...) Ne consegue che dalla Misura 8.11 non può ricavarsi né un obbligo dell'Autorità di imporre l'utilizzazione del margine commerciale, né un corrispondente obbligo di fornire una specifica motivazione in ordine al mancato ricorso a tale strumento in ogni singolo procedimento tariffario"*. Quanto infine alle doglianze degli appellanti che eccepivano un difetto di istruttoria e di motivazione degli atti impugnati, in relazione alla circostanza che i maggiori costi legati agli investimenti operati dal gestore sullo scalo avrebbero dovuto comportare un incremento di tutte le tariffe e non solamente di quella di imbarco/sbarco il Consiglio di Stato osserva che *"L'entità dell'incremento tariffario, di per sé considerata, non è sufficiente a dimostrare la violazione del principio di correlazione ai costi. (...) Non emergono, quindi, elementi di irragionevolezza della scelta di non distribuire uniformemente tali maggiori costi su tutte le tariffe aeroportuali. Il sistema tariffario si fonda infatti sulla contabilità regolatoria, in base ai quali i costi direttamente attribuibili vengono imputati ai servizi cui risultano correlati, sulla base dei criteri di correlazione ai costi e di pertinenza. Non sussiste, pertanto, alcun obbligo regolatorio di distribuire uniformemente i costi degli investimenti tra tutte le categorie tariffarie, poiché una simile impostazione determinerebbe l'imputazione di costi specifici a servizi che non ne sono diretti beneficiari"*.

2.2.1.3 I nuovi procedimenti di revisione di periodo

Nel periodo di riferimento sono stati avviati i procedimenti di revisione di periodo dei diritti di seguito specificati.

Con riguardo all'aeroporto di Cuneo-Levaldigi, la Società di gestione aeroporto (GEAC), ha conseguito, con la delibera n. 88/2026¹¹³, la conformità condizionata della proposta tariffaria riguardante il periodo 2026-2028, subordinata all'applicazione dei correttivi prescritti rispetto al modello tariffario applicabile (Modello B). La procedura di revisione tariffaria di periodo era stata avviata in seguito alla delibera n. 32/2026¹¹⁴.

¹¹⁰ Delibera n. 109 del 2 luglio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹¹¹ Delibera n. 48 del 17 aprile 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹¹² Delibera n. 120 del 13 luglio 2023, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna - periodo tariffario 2023 - 2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017".

¹¹³ Delibera n. 88 del 27 maggio 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Cuneo periodo tariffario 2026-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹¹⁴ Delibera n. 32 del 12 marzo 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Cuneo periodo tariffario 2026-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

In relazione all'aeroporto di Cagliari, la Società Gestione Aeroporto S.p.a. (SOGAER) ha conseguito, con la delibera n. 87/2026¹¹⁵, la conformità definitiva della proposta tariffaria riguardante il periodo 2025-2028, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con delibera n. 198/2025¹¹⁶, rispetto al modello tariffario applicabile (Modello A).

Con riferimento all'aeroporto di Lamezia Terme, Società Aeroportuale Calabrese S.p.a. (SACAL), ha conseguito, con la delibera n. 69/2026, la conformità definitiva della proposta tariffaria riguardante il periodo 2025-2028, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con la delibera n. 177/2025¹¹⁷, rispetto al modello tariffario applicabile (Modello A).

Con riferimento all'aeroporto di Reggio Calabria, SACAL ha conseguito, con la delibera n. 68/2026¹¹⁸, la conformità definitiva della proposta tariffaria riguardante il periodo 2025-2028, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con la delibera n. 193/2025¹¹⁹, rispetto al modello tariffario applicabile (Modello A).

Con riferimento all'aeroporto di Perugia, la Società per il potenziamento e la gestione dell'aeroporto regionale umbro S. Egidio S.p.a. (SASE) ha conseguito, con la delibera n. 53/2026¹²⁰, la conformità definitiva della proposta tariffaria riguardante il periodo 2026-2028, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con delibera n. 3/2026¹²¹ rispetto al modello tariffario applicabile (Modello B).

Con riferimento all'aeroporto di Rimini, AIRimum 2014 S.p.a. (AIRIMUM) ha conseguito, con la delibera n. 40/2026¹²², la conformità condizionata della proposta tariffaria riguardante il periodo 2026-2027, subordinata all'applicazione dei correttivi prescritti rispetto al modello tariffario applicabile (Modello B). La procedura di revisione tariffaria di periodo era stata avviata in seguito alla delibera n. 205/2025¹²³.

In relazione all'aeroporto di Pisa, la società Toscana Aeroporti S.p.a. (TA) ha conseguito, con la delibera n. 39/2026¹²⁴, la conformità definitiva della proposta tariffaria riguardante il periodo 2025-2028, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con delibera n. 212/2025¹²⁵ rispetto al modello tariffario applicabile (Modello A).

Con riguardo all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, SACBO, a seguito della delibera n. 38/2026¹²⁶ con cui è stato avviato il procedimento di verifica della conformità, rispetto al modello tariffario applicabile (Modello A), della proposta tariffaria per il periodo 2026-2028, il gestore ha potuto avviare la procedura di revisione tariffaria di periodo. Tale revisione di periodo costituisce, per SACBO, la seconda applicazione del modello di regolazione pertinente introdotto con la citata delibera n. 38/2023. Con la successiva delibera n. 100/2026¹²⁷, SACBO ha conseguito la conformità condizionata della proposta tariffaria riguardante il citato periodo 2026-2028, subordinata all'applicazione dei correttivi prescritti rispetto al modello tariffario applicabile.

¹¹⁵ Delibera n. 87 del 27 maggio 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas - periodo tariffario 2025-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹¹⁶ Delibera n. 198 del 20 novembre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas - periodo tariffario 2025-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹¹⁷ Delibera n. 177 del 30 ottobre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme - periodo tariffario 2025-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹¹⁸ Delibera n. 68 del 14 maggio 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme - periodo tariffario 2025-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹¹⁹ Delibera n. 193 del 13 novembre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Tito Minniti" di Reggio Calabria - periodo tariffario 2025-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²⁰ Delibera n. 53 del 28 aprile 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto dell'Umbria "San Francesco di Assisi" di Perugia Sant'Egidio - periodo tariffario 2026-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²¹ Delibera n. 3 del 28 gennaio 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto dell'Umbria "San Francesco di Assisi" di Perugia Sant'Egidio - periodo tariffario 2026-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²² Delibera n. 40 del 2 aprile 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Federico Fellini" di Rimini - periodo tariffario 2026-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²³ Delibera n. 205 del 26 novembre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Federico Fellini" di Rimini - periodo tariffario 2026-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²⁴ Delibera n. 39 del 1° aprile 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa - periodo tariffario 2025-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²⁵ Delibera n. 212 del 4 dicembre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa - periodo tariffario 2025-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²⁶ Delibera n. 38 del 1° aprile 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio per il periodo tariffario 2026-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²⁷ Delibera n. 100 del 25 giugno 2026, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo-Orio al Serio per il periodo tariffario 2026-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

La Società di gestione dell'aeroporto di Palermo S.p.a. (GESAP) ha conseguito, con la delibera n. 33/2026¹²⁸, la conformità definitiva della proposta tariffaria riguardante il periodo 2025-2028, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con delibera n. 86/2025¹²⁹ rispetto al modello tariffario applicabile (Modello A).

Relativamente agli aeroporti della rete aeroportuale pugliese, la società Aeroporti di Puglia S.p.a. (ADP) ha conseguito, con la delibera n. 243/2025¹³⁰, la conformità definitiva della proposta tariffaria riguardante il periodo 2025-2027, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con delibera n. 88/2025¹³¹ rispetto al modello tariffario applicabile (Modello A).

Con riguardo all'aeroporto di Olbia, la Società gestione aeroporti sardi S.p.a. (GEASAR) ha conseguito, con la delibera n. 164/2025¹³², la conformità condizionata della proposta tariffaria riguardante il periodo 2025-2027, subordinata all'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità rispetto al modello tariffario applicabile (Modello A).

Con riferimento all'aeroporto di Genova, sono in corso attività istruttorie con il gestore finalizzate all'avvio del procedimento di revisione periodica.

Con riferimento all'aeroporto di Firenze, non sono ancora state avviate le attività istruttorie con il gestore finalizzate all'avvio del procedimento di revisione periodica.

Nell'ambito dell'attività istruttoria condotta sui procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali sopra specificati, le verifiche effettuate sono state finalizzate ad accertare la corretta applicazione dei criteri metodologici previsti dai modelli di cui alla delibera n. 38/2023, con particolare riferimento alla determinazione della base tariffaria regolata (*opex* e *capex* all'anno base), all'allocazione dei costi tra i diversi servizi aeroportuali, alla coerenza del piano degli investimenti e alla corretta quantificazione dei parametri economico-finanziari rilevanti ai fini tariffari.

La **Tabella 4** riporta, infine, una sintesi dei correttivi più frequentemente prescritti in esito ai suddetti procedimenti di verifica di conformità.

Tabella 4. I principali correttivi prescritti in esito ai procedimenti di verifica di conformità delle proposte tariffarie

N.	Correttivo	Descrizione
1	Volumi di traffico	Assunzione dei volumi di traffico pari ai valori consuntivati dal gestore
2	Attribuzione a tariffa dei cespiti	Riconsiderazione dell'attribuzione a tariffa per i cespiti esistenti nell'anno base e per gli investimenti previsti nel Piano degli Interventi
3	Allocazione canone concessorio	Corretta allocazione del canone concessorio su tutti i prodotti regolati, inclusi i servizi di sicurezza
4	Poste figurative e conguagli	Revisione di poste figurative e meccanismi di conguaglio inseriti nel modello tariffario
5	Componente v/k (discontinuità di costo e costi incrementali)	Verifica della corretta applicazione della componente v/k nel calcolo tariffario
6	Rischio traffico	Valutazione e corretta attribuzione del rischio traffico nel modello regolatorio
7	WACC incrementale	Esclusione di investimenti non meritevoli dell'applicazione del WACC incrementale dal calcolo tariffario.
8	"Componente ϵ (indicatori di qualità e della tutela ambientale)	Verifica della corretta applicazione della componente ϵ nel calcolo tariffario

Fonte: elaborazione ART.

¹²⁸ Delibera n. 33 del 19 marzo 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo - Punta Raisi - periodo tariffario 2025-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹²⁹ Delibera n. 86 del 26 maggio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo - Punta Raisi - periodo tariffario 2025-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹³⁰ Delibera n. 243 del 22 dicembre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie) - periodo tariffario 2025-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹³¹ Delibera n. 88 del 29 maggio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie) - periodo tariffario 2025-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹³² Delibera n. 164 del 16 ottobre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia - periodo tariffario 2025-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

2.2.2 Il monitoraggio annuale dei diritti aeroportuali e la vigilanza

2.2.2.1 L'applicazione dei modelli di regolazione

Nell'esercizio delle sue funzioni di vigilanza, l'Autorità, adottati i sistemi tariffari pluriennali da parte dei gestori aeroportuali, verifica che anche gli aggiornamenti tariffari annuali rispettino i modelli regolatori definiti. Nello specifico, si fa riferimento ai modelli di cui alla delibera n. 92/2017 per gli scali di Bologna e Alghero, e a quelli ex delibera n. 38/2023 per gli aeroporti di Fiumicino, Ciampino, Torino, Trieste, Catania, Ancona, Verona e Treviso, Napoli, Milano Linate, Milano Malpensa, Venezia e Bergamo Orio al Serio.

I gestori aeroportuali sono, infatti, chiamati ad aggiornare i corrispettivi, anche in relazione agli esiti delle valutazioni di competenza effettuati dall'ENAC sulla base:

- della componente tariffaria *k* concernente gli oneri sottesi agli investimenti effettivamente sostenuti;
- della componente tariffaria *v* relativa alle discontinuità di costo derivanti da nuove disposizioni di legge o regolamentari;
- del parametro *ε* inerente al raggiungimento o meno degli obiettivi previsti dal piano di qualità e tutela ambientale;
- dell'aggiornamento del tasso di inflazione programmata, per i soli gestori che applicano i modelli di cui alla delibera n. 38/2023.

Nell'ambito dei controlli effettuati, l'Autorità ha valutato il ricalcolo dei parametri rilevanti a fini tariffari e i congruagli applicati sui ricavi dei gestori, che impattano sulle tariffe future. Avendo individuato delle discrepanze nei ricavi di alcuni scali, è stato richiesto ai gestori di regolarizzare la posizione tramite congruagli nel primo aggiornamento tariffario disponibile, informando delle correzioni gli utenti. Avuto riguardo all'attività di monitoraggio svolta dall'Autorità, il TAR Piemonte con la sentenza 17 novembre 2025, n. 1632/2025 ha dichiarato inammissibile per carenza di interesse, respingendolo comunque nel merito in quanto infondato, il ricorso promosso da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (AdB), gestore dell'aeroporto omonimo, per l'annullamento delle note con

cui l'Autorità comunicava al gestore aeroportuale gli esiti dell'attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 ed era stata contestata la non corretta allocazione di alcuni costi, in relazione a quanto definito alla pertinente misura di regolazione dei modelli di cui alla delibera n. 92/2017 e a quanto disposto a esito della procedura di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Bologna per il periodo regolatorio 2023-2026 (delibere nn. 82/2023¹³³ e 120/2023¹³⁴).

Posto che né la delibera n. 82/2023 né la delibera n. 120/2023 erano state oggetto di impugnativa nei termini previsti da parte di AdB, il TAR ha ritenuto che il gestore avesse *“prestato acquiescenza al loro contenuto”*, infatti *“la successiva attività posta in essere dall'ART, che ha condotto alla trasmissione al gestore delle note oggetto della presente impugnativa, costituisce mero monitoraggio sull'aggiornamento annuale dei diritti (avente ad oggetto esclusivamente la consuntivazione, rispetto ai dati previsionali, dei parametri *k*, *v* ed *ε*, afferenti, rispettivamente, alle discontinuità da investimenti, alle discontinuità da nuove disposizioni di legge o regolamenti e al raggiungimento o mancato raggiungimento degli obiettivi previsti dal piano di qualità e tutela ambientale ...) sulla base delle regole e dei criteri di allocazione definiti nella proposta di revisione per l'intero periodo tariffario (e oggetto della delibera di conformità definitiva n. 120/2023) che nel caso di specie prevedeva l'iscrizione dell'asset “Terreni e/o Acquisizioni di aree - P4” ai servizi non regolati e non ai prodotti aviation”*.

Il TAR ha inoltre osservato che *“l'ART non si è appropriata di attribuzioni spettanti all'ENAC, laddove ha contestato la stretta pertinenza tra l'onere in questione e i prodotti aviation soggetti a regolazione tariffaria, anziché la strumentalità al trasporto aereo”*.

Avverso la pronuncia AdB ha presentato appello in Consiglio di Stato. Il giudizio è tuttora pendente.

2.2.2.2 La vigilanza

Nel periodo di riferimento con la delibera n. 112/2025¹³⁵ si è concluso il procedimento avviato¹³⁶ nei confronti di GESAC con il quale l'Autorità ha ordinato al gestore di ottemperare a quanto previsto dalla Misura 8.10, punto 15¹³⁷, del Modello 1

¹³³ Delibera n. 82 del 28 aprile 2023, “Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto “Guglielmo Marconi” di Bologna - periodo tariffario 2023 - 2026. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017”.

¹³⁴ Delibera n. 120 del 13 luglio 2023, “Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto “Guglielmo Marconi” di Bologna - periodo tariffario 2023 - 2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017”.

¹³⁵ Delibera n. 112 dell'11 luglio 2025, “Misura 8.10, punto 15, dell'Allegato 1 alla delibera n. 64/2014. Conclusione del procedimento individuale avviato con delibera n. 155/2024 nei confronti di Società Gestione Servizi Aeroportuali Campani S.p.A.”

¹³⁶ Delibera n. 155 del 14 novembre 2024, “Misura 8.10, punto 15, dell'Allegato 1 alla delibera n. 64/2014. Avvio di un procedimento individuale nei confronti di Società Gestione Servizi Aeroportuali Campani S.p.A.”

¹³⁷ Tale Misura prevede che *“a partire dal periodo tariffario successivo al primo, nel caso in cui la variazione delle WLU consuntivate, risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso, calcolata raffrontando il totale delle WLU consuntivate nel periodo tariffario con il totale delle WLU previste dal Piano del traffico per il medesimo periodo tariffario, venga a risultare: a) positiva e superiore al +X% della variazione delle WLU previste per tale annualità, il 50% del montante ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del X% viene contabilizzato ed accantonato in un Fondo finalizzato alla realizzazione di Interventi infrastrutturali a costo zero per gli utenti, a valere sul nuovo periodo tariffario”*.

approvato con la delibera n. 64/2014. Nello specifico l'Autorità ha ordinato a GESAC di restituire all'utenza l'importo del debito regolatorio da rischio traffico maturato nel periodo 2016-2019 pari a 40.989.630 euro, mediante la realizzazione di investimenti a costo zero per l'utenza, con decorrenza non oltre il 1° gennaio 2026 e con termine non oltre il 31 dicembre 2034 e con i dovuti interessi legali. Il gestore sta dando esecuzione al suddetto ordine i cui effetti temporali si protrarranno sino al 31 dicembre 2034. A tal proposito, rileva l'attività di monitoraggio e vigilanza conclusasi con la delibera n. 244/2025¹³⁸ con la quale l'Autorità ha deliberato la conformità della proposta tariffaria del suddetto gestore, per il periodo 2024-2026, ai correttivi prescritti dalla delibera n. 127/2025¹³⁹. L'impatto economico dell'attività di vigilanza conclusasi con la citata delibera n. 127/2025 prevede la restituzione all'utenza, entro il prossimo periodo regolatorio, di circa 43 milioni di euro e afferisce ai conguagli tariffari.

Nel medesimo periodo, con delibera n. 206/2025¹⁴⁰, si è concluso, altresì, il procedimento sanzionatorio avviato¹⁴¹ nei confronti di SACBO per l'inottemperanza agli ordini disposti con la delibera n. 87/2024¹⁴², con la quale l'Autorità ha rilevato la non conformità, al pertinente modello, della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2025 e condizionato la stessa all'applicazione da parte di SACBO dei relativi correttivi concernenti, in particolare, i volumi di traffico, la redazione della contabilità regolatoria

(CoReg) e l'allocatione di alcuni investimenti ai prodotti regolati. Il gestore ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile¹⁴³ e, con la citata delibera n. 206/2025, il procedimento si è concluso con l'approvazione della proposta e la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché SACBO, oltre a porre fine alla violazione contestata, restituendo all'utenza, nel periodo regolatorio 2026-2028, l'importo del conguaglio dei diritti aeroportuali per il periodo 2024-2025, pari a 30.271.473 euro ha previsto altresì specifici adempimenti a favore dell'utenza aeroportuale, consistenti nella realizzazione di un punto di adduzione di acqua potabile volto all'approvvigionamento dell'utenza e la realizzazione di un sistema per la visualizzazione sui *monitor* per l'informativa al pubblico degli annunci sonori aeroportuali¹⁴⁴.

Inoltre, a seguito della segnalazione di Leader S.r.l. e dell'*Italian Business Aviation Association* con la quale è stata lamentata la mancata formale comunicazione, da parte di AdR, dell'apertura della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali, con delibera n. 148/2025¹⁴⁵ l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio, nei confronti del suddetto gestore aeroportuale per l'inottemperanza alla Misura 6.4.1.2¹⁴⁶ del pertinente modello. Il procedimento è tuttora in corso.

¹³⁸ Delibera n. 244 del 22 dicembre 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹³⁹ Delibera n. 127 del 31 luglio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Esiti della verifica sulla corretta applicazione della delibera n. 48/2025 e dei Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁴⁰ Delibera n. 206 del 26 novembre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2025, del 17 gennaio 2025, nei confronti di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo - Orio al Serio S.p.a., 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, concernente l'inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, lettere a) e b), 2, lettera a), e 3, lettera d.2), del dispositivo della delibera n. 87/2024. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

¹⁴¹ Delibera n. 17 del 17 gennaio 2025, "Inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, 2 e 3 del dispositivo della delibera n. 87/2024, del 26 giugno 2024. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo - Orio al Serio - S.p.a."

¹⁴² Delibera n. 87 del 26 giugno 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio per il periodo tariffario 2024-2025. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

¹⁴³ Delibera n. 155 del 25 settembre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2025, del 17 gennaio 2025, nei confronti di Società per l'Aeroporto civile di Bergamo - Orio al Serio S.p.a. 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, concernente l'inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, lettere a) e b), 2, lettera a), e 3, lettera d.2), del dispositivo della delibera n. 87/2024. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

¹⁴⁴ A esito dell'approvazione della delibera n. 206/2025 il Gestore ha depositato presso il Consiglio di Stato rinuncia appello per l'annullamento della sentenza n. 608/2025 del 9 aprile 2025 con la quale il TAR Piemonte aveva rigettato il ricorso presentato da SACBO avverso la delibera n. 87/2024. Con decreto del 28 gennaio 2026, n. 63/2026 il Consiglio di Stato ha dichiarato estinto il ricorso per rinuncia.

¹⁴⁵ Delibera n. 148 del 4 settembre 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.a., 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, per inottemperanza alla misura 6.4.1.2. dei "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali", approvati con delibera n. 38/2023, del 9 marzo 2023".

¹⁴⁶ Tale Misura prevede che "1. A pubblicazione intervenuta della notifica sul sito web istituzionale dell'Autorità, il gestore, alla data programmata, provvede ad aprire sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali, la procedura di consultazione degli utenti interessati, intendendosi per tali sia quelli già operativi sullo scalo sia quelli che, alla data di pubblicazione della notifica da parte dell'Autorità, abbiano già formalizzato attività volativa sull'aeroporto a partire dal primo anno del periodo tariffario oggetto di consultazione. 2. Il gestore provvede pertanto a dare formale comunicazione, a mezzo posta elettronica certificata, all'Autorità, agli utenti dell'aeroporto o ai rappresentanti e/o alle associazioni degli utenti dell'aeroporto: a) dell'apertura della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali [...]."

2.2.3 La semplificazione degli oneri amministrativi per i gestori degli aeroporti minori

La legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025 (l. n. 190/2025), all'art. 1 comma 8 introduce una semplificazione per i gestori aeroportuali al fine di ridurre i loro oneri amministrativi, modificando l'art. 76, comma 6, del d.l. n. 1/2012 e innalzando da 1 a 5 milioni di passeggeri annui la soglia entro cui possono applicarsi i modelli semplificati di aggiornamento dei diritti aeroportuali individuati dall'Autorità. Attualmente la regolazione dell'Autorità prevede che gli scali con traffico inferiore a un milione di passeggeri annui utilizzino uno specifico modello che prevede una forte semplificazione rispetto a quelli con traffico superiore sia in termini procedurali che di costruzione tariffaria. La novella normativa, di fatto, amplia il numero di aeroporti che possono beneficiare di tali procedure semplificate, previo aggiornamento dell'ambito di applicazione del Modello B di cui alla delibera n. 38/2023.

2.2.4 L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi

In base alla Misura 10.4 della delibera n. 38/2023, i modelli regolatori vigenti dell'Autorità consentono ai gestori aeroportuali che rivalutano il Capitale investito netto (CIN) e i relativi ammortamenti a valori correnti di aggiornare il valore residuo dei cespiti autofinanziati. Tale aggiornamento avviene tramite l'Indice degli investimenti fissi lordi (IFL), pubblicato annualmente dall'Autorità stessa a partire dalla delibera n. 56/2015¹⁴⁷. Da ultimo, con la delibera n. 41/2026¹⁴⁸ l'Autorità ha approvato i valori IFL con anno base 2025.

2.2.5 Il tasso di remunerazione del capitale investito per le proposte di revisione dei diritti aeroportuali

L'Autorità definisce annualmente, sulla base delle modalità previste dalla Misura 10.5 dei modelli tariffari vigenti, il tasso di remunerazione del CIN (*i.e.* WACC) che deve essere utilizzato dai gestori aeroportuali per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali. Qualora il gestore opti per il CIN rivalutato secondo la previsione citata *supra*, è previsto

l'utilizzo del tasso di remunerazione reale *pre-tax*, altrimenti dovrà essere preso a riferimento il tasso di remunerazione nominale *pre-tax*.

Tale previsione ha rappresentato una significativa semplificazione amministrativa per i gestori che non sono più tenuti a determinare autonomamente tale tasso. Inoltre, si è consentito che il settore avesse una redditività uniforme riducendo potenziali comportamenti elusivi che avrebbero comportato una discriminazione tra gestori.

La delibera n. 39/2023¹⁴⁹ costituisce il primo atto che ha dato attuazione a questa previsione della citata Misura 10.5 che prevede la pubblicazione, con cadenza annuale, del WACC aggiornato; tale delibera aveva individuato il WACC nominale *pre-tax* pari a 7,50% e il valore reale *pre-tax* pari a 5,83% per l'elaborazione (con validità per l'intero periodo tariffario) delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali effettuata a far data dal 1° aprile 2023 e fino alla data del successivo aggiornamento.

La delibera n. 90/2026¹⁵⁰, alla data della presente relazione, rappresenta il più recente aggiornamento del predetto tasso - nominale pari al 7,79% e reale pari al 5,87% - da applicare (con validità per l'intero periodo tariffario) per le revisioni di periodo effettuate a partire dal 1° giugno 2026 e fino al successivo aggiornamento.

2.3 L'accesso alle infrastrutture autostradali

2.3.1 I sistemi tariffari

L'attività regolatoria nel periodo di riferimento è stata orientata all'evoluzione dei modelli di regolazione e alla risoluzione delle asimmetrie strutturali presenti nel comparto autostradale, anche alla luce del mutato contesto macroeconomico e normativo caratterizzato dalla variabilità dei tassi di interesse, dalla dinamica inflattiva nel settore delle infrastrutture e dall'evoluzione della normativa in materia di sicurezza e manutenzione delle opere autostradali¹⁵¹.

¹⁴⁷ Delibera n. 56 del 22 luglio 2015, "Pubblicazione dell'Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anni 2013 e 2014".

¹⁴⁸ Delibera n. 41 del 2 aprile 2026, "Indice di rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2025".

¹⁴⁹ Delibera n. 39 del 9 marzo 2023, "Paragrafo 10.5 della delibera n. 38/2023. Determinazione del valore del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali".

¹⁵⁰ Delibera n. 90 del 27 maggio 2026, "Misura 10.5 della delibera n. 38/2023. Determinazione del valore del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi, a far data dal 1° giugno 2026, per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali".

¹⁵¹ Si segnala che con la sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 20 aprile 2026, n. 912 è stata accertata la piena legittimità della delibera n. 124/2024, con cui l'Autorità, nelle more della definizione del nuovo sistema tariffario, ha determinato il WACC da applicare sulla base della precedente metodologia e fino alla revisione di quest'ultima.

Tale processo volto a garantire il *full cost recovery* nel rispetto dei necessari requisiti di trasparenza, pertinenza, efficacia ed efficienza, assicurando una remunerazione del capitale investito coerente con il costo opportunità del capitale di mercato, previene il conseguimento di profitti non giustificati, tutelando così l'utente finale che ha diritto a utilizzare un'infrastruttura efficiente e sicura, a un costo ragionevole. L'intervento regolatorio è stato quindi finalizzato a incentivare l'efficienza produttiva e il contenimento dei costi per imprese e utenti, garantendo al contempo un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura autostradale e livelli adeguati di qualità e sicurezza del servizio.

Le attività svolte con riferimento alle infrastrutture autostradali nel periodo oggetto del presente rapporto hanno riguardato principalmente l'attuazione dell'ampliamento delle competenze attribuite dalla legge istitutiva. Tali attività si inseriscono in un contesto caratterizzato da una rete autostradale a pedaggio di oltre 6.000 km gestita da ventiquattro concessionari, con un elevato grado di eterogeneità nelle condizioni contrattuali e nei modelli tariffari applicati, che ha reso necessario un progressivo processo di armonizzazione regolatoria.

Le sopraindicate considerazioni hanno valenza rafforzata insieme al combinato disposto previsto dall'art. 16 della l. n. 193/2024 che ha modificato l'art. 43 del d.l. n. 201/2011, disciplinante il procedimento di aggiornamento e di revisione dei PEF autostradali. Tale previsione ha definitivamente esplicitato a livello legislativo la natura vincolante dei pareri resi dall'Autorità su aggiornamenti e revisioni delle convenzioni autostradali vigenti ai fini della verifica dell'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti e all'inclusione dei relativi costi nelle rispettive tariffe.

2.3.1.1 La definizione del nuovo sistema tariffario di pedaggio per le nuove concessioni

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha anche dato attuazione all'art. 16, comma 3, lettera b), della citata l. n. 193/2024 che, con riferimento al settore autostradale, all'art. 37, comma 2 del d.l. n. 201/2011, ha inserito la lettera *g-bis*) dopo la lettera g). La novella normativa dispone che, per le nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025, l'Autorità è tenuta a: i) stabilire il sistema tariffario di pedaggio basato sul *price cap*; ii) esprimere il parere di competenza sulla proposta di affidamento, in relazione alle procedure con gara e *in house*,

nonché su aggiornamenti o revisioni delle convenzioni di concessione; iii) adottare gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari; iv) individuare gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

A tal fine, l'Autorità, con delibera n. 74/2025¹⁵², ha avviato il procedimento per la definizione del sistema tariffario da applicare alle nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025, ponendo contestualmente in consultazione il relativo schema di provvedimento. A esito dei contributi pervenuti dagli *stakeholders* si è ritenuto necessario avviare, con la delibera n. 187/2025¹⁵³, una seconda fase di consultazione al fine di condividere gli specifici correttivi e le puntuali esplicitazioni apportate alla prima versione del testo. Infine, con la delibera n. 240/2025, è stato adottato il provvedimento finale per la definizione del sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'art. 37, comma 2, lettera *g-bis*).

Sempre per le nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025, l'Autorità ha proseguito i lavori per la definizione, d'intesa con il MIT e con il MEF, di uno schema di bando-tipo di concessione e uno schema di convenzione-tipo unici, anche con riferimento agli affidamenti *in house*.

L'obiettivo della riforma è stato quello di completare la transizione verso un sistema tariffario unico, coerente e razionale, per tutte le nuove concessioni, superando definitivamente la precedente frammentazione, senza impatti retroattivi. In tale contesto, l'Autorità ha promosso modelli unificati di pianificazione economico-finanziaria e di costruzione tariffaria, improntati a un approccio *data-driven* basato su evidenze quantitative e sull'accesso diretto ai dati da parte dell'Autorità stessa, introducendo - sulla base dell'esperienza applicativa maturata con i previgenti sistemi tariffari - importanti integrazioni relative a:

- verifica dell'equilibrio economico-finanziario della concessione lungo l'intera durata contrattuale, mediante indicatori quali il Tasso interno di rendimento (TIR) di progetto e il TIR *equity*;
- definizione di criteri più strutturati per la stima dei volumi di traffico, basati su modelli previsionali della domanda di trasporto e sull'analisi delle serie storiche e delle tendenze evolutive, anche in ottica intermodale;
- disciplina delle immobilizzazioni in esercizio e in corso di realizzazione e della remunerazione parziale degli investimenti non ancora entrati in esercizio, al fine di incentivare il completamento delle opere;

¹⁵² Delibera 74 del 15 maggio 2025, "Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera *g-bis*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione".

¹⁵³ Delibera n. 187 del 6 novembre 2025, "Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera *g-bis*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una seconda consultazione".

- definizione di criteri oggettivi per la quantificazione del valore di subentro, tali da garantire la sostenibilità dei livelli tariffari e, al contempo, evitare la formazione di rendite a favore del concessionario;
- revisione del trattamento delle poste figurative, con l'introduzione di criteri di attualizzazione e capitalizzazione differenziati e con il vincolo di neutralità finanziaria lungo l'intera durata della concessione.

2.3.1.2 L'aggiornamento dei sistemi tariffari per le concessioni in essere

L'obiettivo primario della regolazione autostradale è rappresentato dall'ottimizzazione dell'efficacia gestionale dei concessionari e della tutela di imprese e consumatori, assicurando massima trasparenza e parità di trattamento nell'accesso alle infrastrutture autostradali. L'aggiornamento dei modelli regolatori è stato inoltre orientato a superare alcune criticità strutturali del sistema concessorio, tra cui l'eterogeneità dei criteri di remunerazione del capitale, la scarsa affidabilità delle stime di traffico e l'assenza di *benchmark* condivisi per costi di investimento e gestione.

A seguito dell'avvio del procedimento di regolazione, effettuato con la delibera n. 62/2024¹⁵⁴, con la delibera n. 75/2025¹⁵⁵ è stata indetta la prima consultazione sullo schema di provvedimento di regolazione predisposto dall'Autorità sulla base sia della VIR effettuata in materia, sia della rilevante esperienza attuativa dei sistemi tariffari fino ad allora vigenti. Successivamente, con delibera n. 150/2025¹⁵⁶, l'Autorità ha posticipato al 31 ottobre 2025 la chiusura del procedimento avviato. Tale proroga si è resa necessaria per esaminare l'elevato numero di contributi ricevuti e per accogliere le richieste di audizione dei concessionari¹⁵⁷.

Con la delibera n. 180/2025¹⁵⁸, l'Autorità ha posticipato ulteriormente al 19 dicembre 2025 i termini per l'aggiornamento dei sistemi tariffari afferenti alle concessioni in essere. Tale

rinvio è stato finalizzato al perfezionamento degli atti di regolazione e all'avvio di una successiva fase di consultazione per condividere con gli *stakeholder* specifici correttivi e puntuali esplicitazioni al testo originario.

In tal senso, con la delibera n. 188/2025¹⁵⁹, l'Autorità ha indetto la seconda consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione afferente alle concessioni in essere, definendo contestualmente il termine ultimo della consultazione al 26 novembre 2025.

Considerati i contributi pervenuti, gli esiti delle audizioni svolte, nonché gli approfondimenti istruttori conseguenti, sono state previste ulteriori specificazioni nel provvedimento di regolazione finale, adottato dall'Autorità con la delibera n. 241/2025, apportando alle misure poste in consultazione alcune modifiche anche al fine di assicurare il necessario coordinamento con le pertinenti misure regolatorie di cui alla delibera n. 240/2025, segnatamente con riguardo a:

- tempistiche di attuazione delle misure;
- equilibrio economico-finanziario della concessione;
- criteri di ammissibilità dei costi operativi;
- criteri di ammissibilità degli investimenti e annesse matrici dei rischi;
- principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili;
- criteri di determinazione dei costi di capitale;
- remunerazione del capitale investito e del valore di subentro;
- adeguamento annuale dei livelli tariffari;
- poste figurative;
- meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante *revenue sharing*.

La delibera n. 241/2025 è stata oggetto di impugnativa dinanzi al TAR Piemonte da parte di alcuni concessionari in via autonoma o con ricorso per motivi aggiunti avverso le delibere n. 75/2025 e n. 188/2025. I ricorsi sono tuttora pendenti.

¹⁵⁴ Delibera n. 62 del 16 maggio 2024, "Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lett. g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento".

¹⁵⁵ Delibera n. 75 del 15 maggio 2025, "Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una consultazione".

¹⁵⁶ Delibera n. 150 dell'11 settembre 2025, "Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento".

¹⁵⁷ Delibera n. 93 dell'11 giugno 2025, "Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento e della relativa consultazione", con la quale sono stati prorogati al 16 luglio 2025 i termini per la conclusione delle consultazioni e al 12 settembre 2025 i termini di conclusione dei relativi procedimenti.

¹⁵⁸ Delibera n. 180 del 30 ottobre 2025, "Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento".

¹⁵⁹ Delibera n. 188 del 6 novembre 2025, "Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una seconda consultazione".

In concomitanza alla definizione dei modelli per l'affidamento delle nuove concessioni (delibera n. 240/2025) e all'aggiornamento dei modelli per le concessioni in essere (delibera n. 241/2025), di cui all'art. 37, comma 2, lettera g e lettera g-bis), del d.l. n. 201/2011, l'Autorità ha avviato un procedimento per la definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di CoReg, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio, ponendo contestualmente in consultazione il relativo provvedimento con la delibera n. 6/2026¹⁶⁰.

L'iniziativa punta a rendere più efficace la verifica dell'ammissibilità dei costi nelle tariffe. A tal fine, è stata aperta una consultazione pubblica sui *format* di calcolo predisposti dall'Autorità, con la presentazione di osservazioni ed eventuali proposte da parte degli *stakeholder* entro il termine ultimo del 6 marzo 2026.

Al fine di consentire la massima partecipazione da parte di tutte le società concessionarie interessate al processo di finalizzazione del procedimento in oggetto, l'Autorità, con delibera n. 23/2026¹⁶¹, ha ritenuto ragionevole estendere al 30 marzo 2026 il termine per la conclusione della consultazione.

Successivamente, tenuto conto della numerosità e della complessità contributi pervenuti a conclusione della suddetta consultazione, nonché degli approfondimenti istruttori conseguenti, l'Autorità, con delibera n. 89/2026¹⁶², ha ritenuto ragionevole prorogare il termine per la conclusione del procedimento in oggetto al 20 luglio 2026.

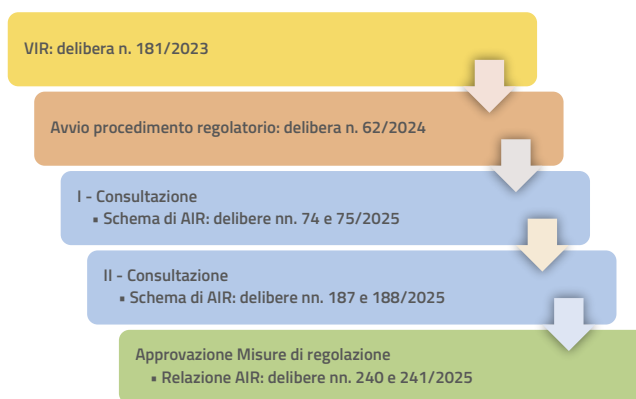
2.3.1.3 L'analisi di impatto della regolazione

Nell'ambito del procedimento avviato con la delibera n. 62/2024, preceduto dalla relativa VIR¹⁶³, è stato prodotto uno schema di AIR comune alle due delibere n. 74/2025 e n. 75/2025, contestualmente all'indizione di una prima consultazione.

Nel periodo di riferimento, inoltre, è stata effettuata una seconda consultazione, avviata con le delibere n. 187/2025¹⁶⁴ e n. 188/2025¹⁶⁵, anch'esse corredate da schema di AIR.

Con le delibere n. 240/2025 e n. 241/2025 sono stati completati, infine, gli interventi di regolazione attraverso l'approvazione dei conseguenti atti di regolazione, accompagnati da un'unica relazione AIR, svolta secondo i criteri e i principi stabiliti dal regolamento di cui alla delibera n. 54/2021.

Figura 1. L'evoluzione del procedimento autostrade - schemi e relazioni VIR e AIR



Fonte: elaborazione ART.

¹⁶⁰ Delibera n. 6 del 5 febbraio 2026, "Definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento e indizione della consultazione pubblica".

¹⁶¹ Delibera n. 23 del 2 marzo 2026, "Definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento e della relativa consultazione".

¹⁶² Delibera n. 89 del 27 maggio 2026, "Definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento".

¹⁶³ Delibera n. 181 del 23 novembre 2023, "Avvio alla Verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali adottati dall'Autorità"; la VIR si è conclusa con la presentazione della relazione finale innanzi al Consiglio nella seduta del 24 gennaio 2024.

¹⁶⁴ Delibera n. 187 del 6 novembre 2025, "Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una seconda consultazione".

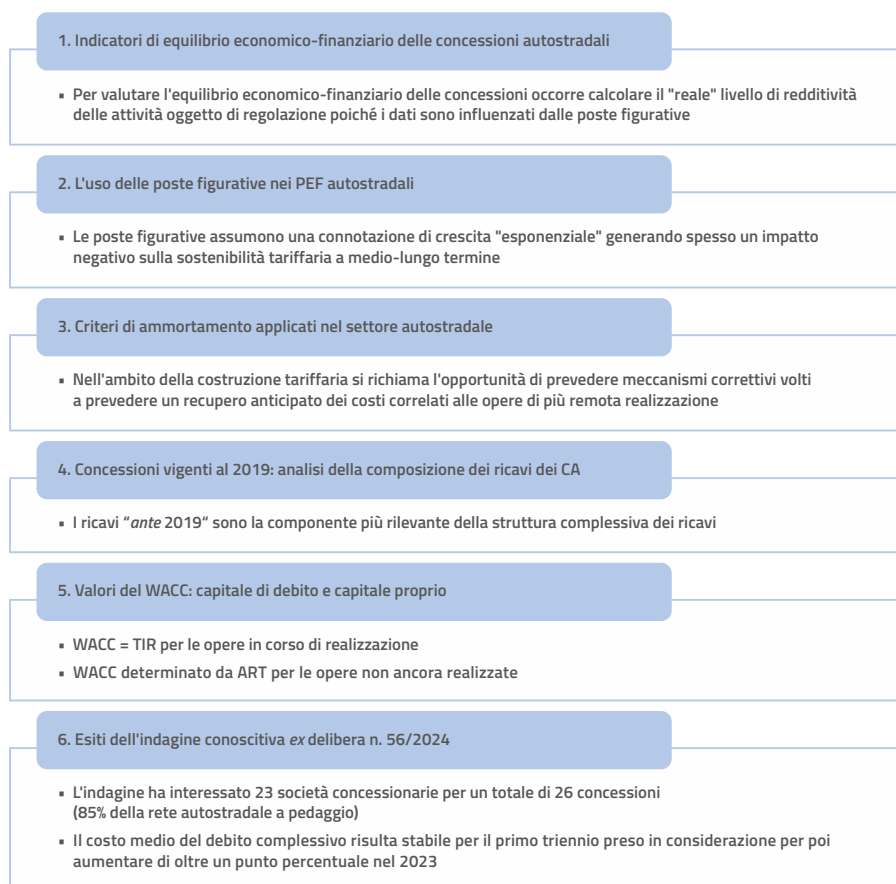
¹⁶⁵ Delibera n. 188 del 6 novembre 2025, "Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una seconda consultazione".

La relazione AIR, volta a confrontare l'opzione adottata con l'opzione posta in seconda consultazione, ha confermato un miglioramento nella chiarezza e nella precisione applicativa delle misure, senza compromettere gli obiettivi di trasparenza, contenimento dei costi per gli utenti, equilibrio economico-finanziario e tutela della concorrenza. Nello specifico, sono stati adottati dei correttivi volti a introdurre misure di calmierazione degli oneri per i concessionari autostradali (CA), non-

ché misure transitorie volte a una implementazione progressiva del nuovo quadro regolatorio, in coerenza con il principio di proporzionalità della regolazione.

Al fine di descrivere lo *status quo* di riferimento, sono stati presi in esame, i principali elementi istruttori, descritti nella seguente **Figura 2**.

Figura 2. Lo status quo del settore autostradale - elementi chiave della regolazione



Fonte: elaborazione ART.

Occorre evidenziare che, nel momento del varo della norma istitutiva, le competenze dell'Autorità erano limitate alle sole nuove concessioni, da affidarsi con procedura di gara. Successivamente, le attribuzioni dell'Autorità nel settore sono state ampliate in ragione dell'adozione del c.d. decreto Genova¹⁶⁶, che ha esteso la competenza dell'Autorità alle con-

cessioni autostradali vigenti (anche in essere), intervenendo sulla norma istitutiva con la modifica dell'art. 37, comma 2, lettera g)¹⁶⁷.

Nell'ambito dello *status quo* assume particolare rilevanza il tema delle poste figurative il cui elevato valore può rappre-

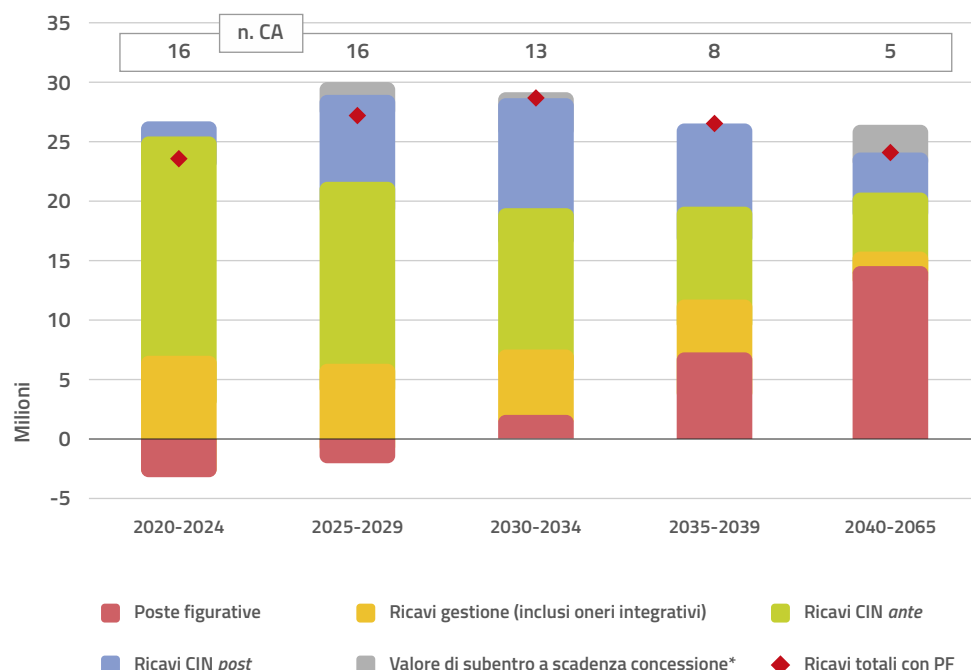
¹⁶⁶ Decreto legislativo 28 settembre 2018 n. 109, "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze".

¹⁶⁷ Al decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni: a) all'art. 37, comma 2, lettera g), dopo le parole "nuove concessioni", sono inserite le seguenti: "nonché per quelle di cui all'art. 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2" (art. 16, comma 1, lettera a), d.l. n. 109/2018).

sentare un elemento di criticità in ragione dell'effetto prodotto sulle tariffe, in aumento, tipicamente nei periodi regolatori successivi ai primi, con possibile pregiudizio della sostenibilità delle stesse per l'utenza.

Come si evince dalla **Figura 3**, i ricavi da CIN *ante*¹⁶⁸ sono preponderanti nel primo quinquennio, diminuiscono notevolmente di peso nell'ultimo periodo (2040-2065), mentre le poste figurative presentano una tendenza opposta.

Figura 3. La composizione dei ricavi nominali complessivi dei concessionari per periodo - anni 2020-2065



Fonte: elaborazione ART; analisi effettuata su 16 CA titolari di concessione vigente nel 2019.

Le poste figurative, pertanto, se non tempestivamente assorbite, tendono ad accumularsi nel tempo, amplificando il loro impatto finanziario e rendendo più difficile il loro recupero in tariffa. Si consideri che il TIR dei flussi associati alle poste figurative, per il campione considerato, è pari all'8,7%, livello maggiore di tutti i tassi di WACC stimati dall'Autorità per il comparto.

L'uso delle poste figurative, infine, potrebbe configurarsi come una vera e propria barriera all'entrata, dovuta a una "incapacità" della concessione di generare ricavi sufficienti a coprire i costi con la necessità di prevedere un onere di subentro.

Nella relazione AIR, sono stati identificati quali destinatari del-

l'intervento di regolazione: CA gestori di reti a pedaggio, utenti, soggetti concedenti (amministrazioni centrali e/o locali).

I temi regolatori ritenuti di maggiore interesse e presi in esame sono: il campo di applicazione, il monitoraggio dell'equilibrio economico-finanziario delle gestioni autostradali, il meccanismo di recupero del sovra/sotto-rendimento, il trattamento delle poste figurative, i criteri di ammortamento degli *asset* reversibili, il tasso di remunerazione del CIN.

I benefici incrementali attesi sono raffrontati in relazione a ciascuno dei seguenti *driver*: trasparenza dei sistemi tariffari adottati dai CA; contenimento dei costi per gli utenti¹⁶⁹; equilibrio economico-finanziario dei CA¹⁷⁰; tutela della concorrenza.

¹⁶⁸ I ricavi da CIN *ante* si riferiscono agli investimenti effettuati prima dell'adozione del sistema tariffario ART, e raggruppano le voci, ammortamento e remunerazione, a essi relativi.

¹⁶⁹ Conseguibile attraverso il più ampio principio di orientamento al costo e all'efficienza dell'attività dei CA, a vantaggio del rispetto del criterio della sostenibilità dei pedaggi per l'utenza.

¹⁷⁰ Finalizzato all'esclusione di sovra/sotto remunerazione.

Gli oneri incrementali provengono invece da obblighi regolatori¹⁷¹ e obblighi amministrativi¹⁷².

Dal confronto tra lo schema di AIR (relativo alla seconda consultazione) e la relazione AIR, emerge un miglioramento principalmente nell'ambito del "criterio di ammortamento degli *asset* reversibili", valutato sulla base dei *driver* "equilibrio economico-finanziario" e "contenimento dei costi per gli utenti".

La **Figura 4** mostra, per ciascun ambito e ciascun indicatore,

i maggiori impatti positivi attesi, derivanti dall'intervento di regolazione in esame rispetto allo *status quo*. Essa è finalizzata a identificare l'ambito/l'indicatore che contribuisce in misura maggiore o minore in termini di effetti attesi positivi.

Si evidenzia che il "monitoraggio dell'equilibrio economico-finanziario delle gestioni autostradali" risulta l'ambito che contribuisce maggiormente in termini di effetti attesi positivi, mentre sotto il profilo degli indicatori, i maggiori benefici incrementali sono attesi rispetto alla "trasparenza".

Figura 4. Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - settore autostradale

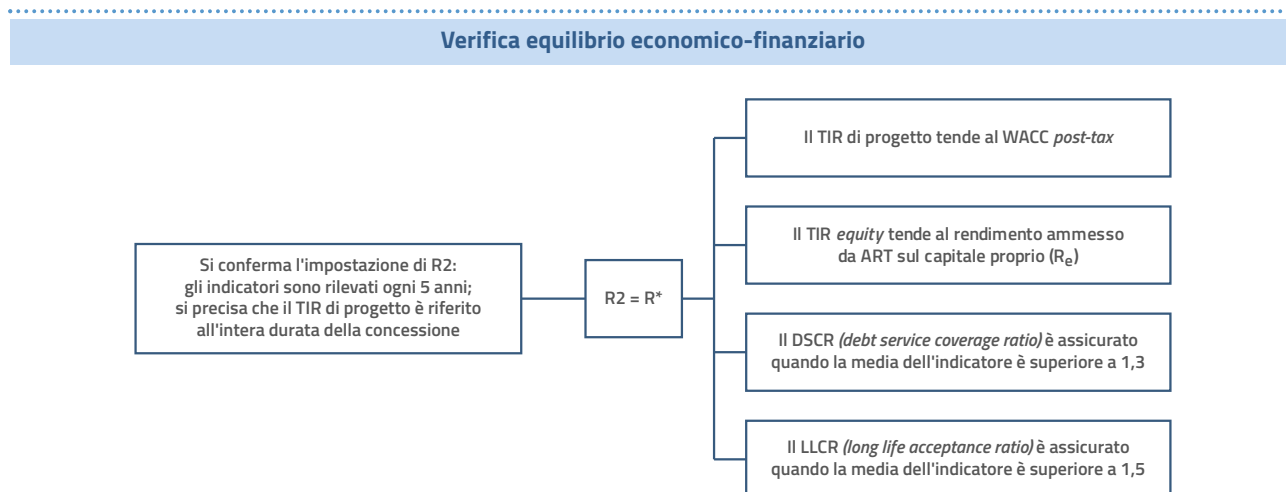
Tematiche	Indicatori
Meccanismo di recupero sovra/sotto-rendimento Criteri di ammortamento <i>asset</i> reversibili Campo di applicazione Trattamento poste figurative Monitoraggio equilibrio economico finanziario Tasso di remunerazione del capitale	Trasparenza Equilibrio economico-finanziario Tutela della concorrenza Contenimento costi utenti

Fonte: elaborazione ART; la dimensione del testo è correlata alla valutazione di "intensità" degli effetti relativi ai benefici incrementali.

Segue nella **Figura 5** una comparazione relativa ai nuovi interventi regolatori tra l'opzione posta in seconda consulta-

zione (R2) e l'opzione adottata (R*) sul tema che ha registrato maggiori effetti positivi.

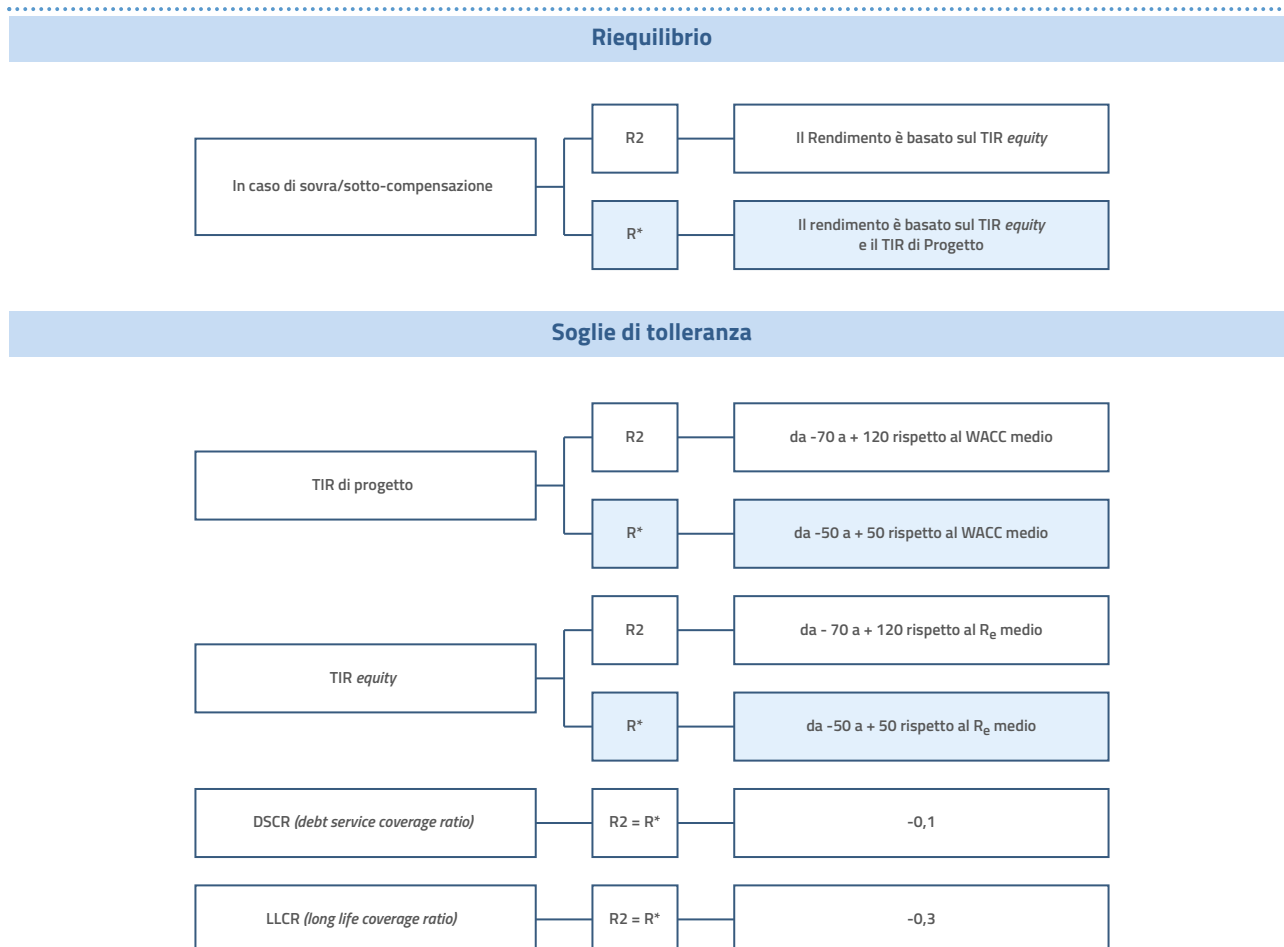
Figura 5 - La verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario delle concessioni - confronto tra opzioni regolatorie



¹⁷¹ Gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o pubbliche amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico.

¹⁷² Gli obblighi amministrativi consistono nel reperimento, produzione, conservazione e invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla pubblica amministrazione o ad altri soggetti terzi.

Figura 5 - La verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario delle concessioni - confronto tra opzioni regolatorie



Fonte: elaborazione ART.

Nel complesso, le misure sono risultate idonee al perseguimento degli obiettivi proposti attraverso l'introduzione di un meccanismo che garantisca l'equilibrio economico-finanziario, eliminando eventuali "extra-profitti", un sistema tariffario delle concessioni vigenti più sostenibile e il contenimento dei costi per gli utenti dell'infrastruttura autostradale, a fronte di un servizio di qualità.

2.3.2 L'attività consultiva

2.3.2.1 I pareri sui piani economico-finanziari delle concessioni

L'art. 43 del d.l. n. 201/2011 attribuisce all'Autorità il compito di esprimere un parere, nell'ambito dei procedimenti di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali, sul PEF annesso allo schema di atto aggiuntivo che integra la convenzione.

Tale disposizione, introdotta nel quadro del rafforzamento delle competenze dell'Autorità in materia di regolazione economica delle infrastrutture, si coordina con l'art. 37 del decreto istitutivo, che attribuisce all'ART funzioni di definizione dei sistemi tariffari, dei criteri di riconoscimento dei costi efficienti e dei parametri di remunerazione del CIN.

Il procedimento di aggiornamento dei PEF si articola secondo una sequenza procedurale predefinita, coinvolgente diversi soggetti decisorì pubblici. A seguito della predisposizione della proposta di aggiornamento del PEF da parte del concessionario e della sua trasmissione al concedente, questi, in esito alle proprie valutazioni di procedibilità e sui contenuti, predispone lo schema di atto aggiuntivo alla convenzione di concessione e richiede all'Autorità il parere previsto dalla norma citata; l'Autorità svolge un'istruttoria tecnica ed economico-finanziaria finalizzata alla verifica della coerenza del PEF e del Piano finanziario regolatorio (PFR) correlato, nonché dello schema di atto aggiuntivo, con i principi e i criteri della regolazione economica adottati.

Il parere dell'Autorità è quindi acquisito nell'ambito del procedimento che conduce all'adozione della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS).

La delibera CIPESS, soggetta a registrazione da parte della Corte dei conti, contiene le prescrizioni cui il concedente e il concessionario devono attenersi nella sottoscrizione dell'atto aggiuntivo. Successivamente, l'atto aggiuntivo viene approvato con decreto del MIT, di concerto con il MEF, anch'esso soggetto a registrazione.

Nel corso del 2025 l'attività consultiva dell'Autorità in materia di PEF autostradali ha assunto particolare rilievo in ragione dell'avvio di nuovi periodi regolatori quinquennali per diverse concessioni che avevano già recepito il sistema tariffario definito dall'Autorità.

Gli aggiornamenti quinquennali rappresentano un momento centrale del ciclo regolatorio, in quanto comportano la ridefinizione dei parametri economico-finanziari rilevanti ai fini tariffari, la revisione del programma degli investimenti e la verifica dell'equilibrio economico-finanziario della gestione per l'intero orizzonte residuo della concessione.

Le istruttorie svolte nel periodo di riferimento hanno riguardato, in particolare:

- la determinazione del CIN riconosciuto ai fini regolatori (*Regulatory asset base*, RAB/CIN);
- la verifica della coerenza delle poste figurative e delle partite pregresse;
- la corretta applicazione del tasso di remunerazione del capitale investito, in coerenza con le delibere dell'Autorità sul costo medio ponderato del capitale (*i.e.* WACC);
- l'analisi degli scenari di traffico posti a base delle proiezioni economico-finanziarie;
- la sostenibilità dei flussi di cassa prospettici e la verifica degli indicatori di equilibrio finanziario;
- la coerenza tra cronoprogramma degli investimenti, periodo di ammortamento e durata della concessione.

Particolare attenzione è stata riservata alla relazione tra investimenti programmati e riconoscimento tariffario, al fine di assicurare che l'onere posto a carico dell'utenza sia strettamente correlato alla effettiva realizzazione delle opere e alla loro utilità nel periodo concessorio.

L'Autorità ha inoltre verificato che eventuali meccanismi di recupero degli scostamenti pregressi o di riallineamento dei parametri economico-finanziari risultassero coerenti con i principi di efficienza, proporzionalità e tutela dell'utenza.

Nel periodo di riferimento sono stati resi pareri su aggiornamenti quinquennali dei PEF relativi alle gestioni di Concessioni

Autostradali Venete S.p.a. (CAV), Autostrade Alto Adriatico S.p.a. (AAA), Autovia Padana S.p.a. (AUTOPAD), Tangenziale di Napoli S.p.a. (TaNa), Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a. (Mi-Se) e Società Autostrada Tirrenica S.p.a. (SAT).

In tali casi, l'Autorità ha esaminato la documentazione trasmessa dal concedente, richiedendo, ove necessario, integrazioni e chiarimenti, in coerenza con quanto previsto dalle delibere sui sistemi tariffari. Le attività istruttorie si sono svolte nel rispetto dei termini procedurali, con eventuali interruzioni motivate dalla necessità di acquisire ulteriori elementi informativi.

Un rilievo centrale ha assunto, nel periodo considerato, il quadro normativo introdotto dalla già citata l. n. 193/2024, che ha inciso in modo significativo sul procedimento di approvazione delle convenzioni e dei relativi piani economico-finanziari delle concessioni autostradali.

In particolare, l'art. 5, commi 3 e 4, prevede che la proposta di convenzione e il relativo PEF siano trasmessi all'Autorità per l'espressione del parere di competenza e che tali atti, adeguati alle prescrizioni contenute nel parere dell'Autorità, siano successivamente inoltrati al CIPESS ai fini della conclusione dell'*iter* approvativo.

La previsione dell'obbligo di adeguamento alle prescrizioni formulate dall'Autorità conferisce ai pareri resi ai sensi dell'art. 43 del d.l. n. 201/2011 una natura vincolante sotto il profilo sostanziale, configurandoli come pareri obbligatori a contenuto conformativo.

In tale assetto, il concedente e il concessionario sono tenuti a recepire le prescrizioni formulate dall'Autorità quale condizione necessaria per la prosecuzione e il perfezionamento del procedimento di approvazione dell'atto aggiuntivo.

Tale evoluzione normativa rafforza il ruolo dell'Autorità in termini di presidio dell'equilibrio economico-finanziario delle concessioni, della corretta applicazione dei principi di regolazione economica e della tutela dell'utenza.

L'attività consultiva svolta nel 2025 si colloca, pertanto, in un contesto di progressivo consolidamento del sistema regolatorio, nel quale l'Autorità esercita un ruolo centrale non solo nella definizione dei sistemi tariffari, ma anche nella verifica puntuale della loro applicazione in sede di aggiornamento dei PEF.

I pareri resi nel periodo di riferimento hanno rappresentato uno strumento essenziale per assicurare l'allineamento dei PEF delle concessioni autostradali al quadro regolatorio vigente, rafforzato dalle innovazioni normative introdotte nel 2024, e per promuovere una gestione efficiente, trasparente

e sostenibile delle infrastrutture autostradali nel medio-lungo periodo.

Infine, con riferimento al progetto definitivo del “Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - Ponte sullo Stretto di Messina”, si segnala che, a seguito dei rilievi formulati dalla Corte dei conti in ordine alla non registrabilità della delibera CIPESS n. 41/2025 in assenza, tra l'altro, dell'acquisizione del parere dell'Autorità, il decreto-legge n. 32/2026¹⁷³ ha introdotto ulteriori disposizioni volte a consentire la prosecuzione del procedimento approvativo.

In particolare, l'art. 1, comma 1, lettera b), punto 2, del citato d.l. n. 32/2026 ha previsto l'acquisizione del parere dell'Autorità sulle tariffe di pedaggio per l'attraversamento del collegamento stabile stradale, come definite nel nuovo PEF della società concessionaria ai sensi dell'art. 2, comma 8, lettera c), numero 2), del decreto-legge n. 35/2023¹⁷⁴.

Alla luce di tale previsione normativa l'Autorità ha rilasciato al MIT il Parere n. 39/2026¹⁷⁵.

2.3.2.2 Gli adeguamenti annuali dei livelli tariffari di pedaggio

Nell'ambito di quanto previsto dalla misura relativa al monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti prevista dai sistemi tariffari adottati dall'Autorità, i concessionari autostradali formulano al concedente, sulla base dei preconsuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, trasmettendola per conoscenza anche all'Autorità stessa, la proposta di aggiornamento delle tariffe decorrenti dal 1° gennaio dell'anno successivo, comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la puntuale determinazione delle componenti tariffarie (di gestione, di costruzione e relativa a eventuali oneri integrativi).

Il procedimento prevede, inoltre, che il concedente, effettuate le verifiche di competenza, trasmetta al concessionario i relativi esiti entro il 31 ottobre di ciascun anno, per gli eventuali aggiornamenti del PFR, che devono essere successivamente trasmessi nei quindici giorni seguenti al concedente e all'Autorità; quest'ultima, a sua volta, può formulare eventuali rilievi allo stesso concedente per quanto di propria competenza.

In tal senso, nel novembre 2025, il MIT ha trasmesso all'Autorità il quadro di sintesi delle richieste di adeguamento tariffario per l'anno 2026, corredato dalla documentazione istrut-

toria e dalle proposte formulate dalle società concessionarie, ai fini degli adempimenti di competenza dell'Autorità.

Tale comunicazione ha dato conto, in particolare, della persistente eterogeneità delle situazioni concessorie e regolatorie, con riferimento allo stato di aggiornamento dei PEF e alla decorrenza dei periodi regolatori.

L'Autorità ha quindi rappresentato al concedente le proprie valutazioni in ordine all'applicabilità dei criteri di aggiornamento tariffario annuale nelle diverse fattispecie considerate, nel rispetto delle competenze derivanti dalla regolazione vigente e tenendo conto del quadro normativo sopravvenuto, ivi inclusa la l. n. 193/2024 e la sentenza della Corte costituzionale, 7 luglio 2025 n. 147.

In particolare, in tale ambito è stato chiarito che l'Autorità è tenuta a formulare eventuali rilievi al concedente per i profili di propria competenza ai sensi della Misura 28 del sistema tariffario ART, e quindi nei soli casi in cui quest'ultimo sia stato recepito; in tal senso:

- per le società che hanno già adottato tale sistema, con periodo regolatorio scaduto successivamente all'entrata in vigore della l. n. 193/2024, per le quali è in corso la procedura di aggiornamento del PEF, è previsto il riconoscimento di un incremento nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per l'anno 2026, salvo conguaglio da effettuare nell'ambito dell'approvazione del relativo PEF. Ricadono in questa categoria le concessioni: Autostrade per l'Italia S.p.a. (ASPI), Mi-Se, CAV, AAA e, relativamente alle concessioni assentite dal concedente Concessioni Autostrade Lombarde (CAL), la concessione Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. (APL);
- per le società che hanno già adottato il sistema tariffario ART, con periodo regolatorio scaduto precedentemente all'entrata in vigore della l. n. 193/2024, per le quali è in corso la procedura di aggiornamento dei PEF, al fine di evitare discriminazioni di trattamento rispetto alle società di cui al punto precedente - è stato chiarito nell'ambito dell'approvazione dei nuovi modelli di regolazione tariffaria di cui alla delibera n. 241/2025 il riconoscimento di un incremento nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per l'anno 2026, salvo conguaglio da effettuare nell'ambito dell'approvazione del relativo PEF. Ricadono in questa categoria le concessioni: TaNa, Società di progetto Autostrada Asti Cuneo S.p.a. (AT-CN), Società Au-

¹⁷³ Decreto-legge 11 marzo 2026, n.32, “Disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari e concessioni”.

¹⁷⁴ Decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, “Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”.

¹⁷⁵ Parere n. 39 del 27 maggio 2026, “Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sulle tariffe di pedaggio per l'attraversamento del Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - Ponte sullo Stretto di Messina, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. b), punto 2, del Decreto-legge n. 32 dell'11 marzo 2026”.

tostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.a. (SATAP) e, relativamente alle concessioni assentite dal concedente CAL, la concessione Tangenziale Esterna S.p.a. (TE);

- relativamente alle proposte di adeguamento afferenti alle concessioni assentite a Concessioni del Tirreno S.p.a. (CdT) e Ivrea-Torino-Piacenza S.p.a. (ITP), sono state rappresentate al concedente alcune incongruenze emerse nell'istruttoria svolta tra i PEF posti a base di gara rispetto a quelli annessi alle convenzioni sottoscritte, che hanno, tra l'altro, determinato la traslazione dei relativi periodi regolatori. Tale circostanza ha comportato la conseguente variazione di alcuni parametri di natura economico-finanziaria che rendono necessario l'avvio di un procedimento di aggiornamento/revisione del PEF da perfezionarsi con la sottoscrizione di un atto aggiuntivo;
- con particolare riguardo alla concessione assentita a Strada dei Parchi S.p.a. (SdP) non è risultata procedibile la richiesta di verifica circa il corretto adeguamento tariffario per il 2026, atteso il rapporto concessorio regolato dall'atto aggiuntivo alla convenzione unica del 2009 sottoscritto il 21 dicembre 2023, approvato dal decreto-legge n. 145/2023¹⁷⁶, in base al quale per l'intero periodo residuo

della concessione restano invariati i livelli tariffari rispetto a quelli applicati al 31 dicembre 2017.

Infine, per le concessioni scadute - e per le quali non è stato sottoscritto alcun atto aggiuntivo alle convenzioni in essere con cui sia stato perfezionato il corretto recepimento del sistema tariffario approvato dall'Autorità, ivi incluso l'aggiornamento dei relativi PEF - l'adeguamento annuale ricade nella sfera di esclusiva responsabilità del concedente sino al recepimento del sistema tariffario approvato dall'Autorità. Ricadono in questa categoria le concessioni: AUTOPAD, Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.a. (BS-PD), Consorzio per le Autostrade Siciliane (CAS), SAT, Raccordo Autostradale della Valle d'Aosta S.p.a. (RAV), Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. (SALT) Società Autostrade Valdostane S.p.a. (SAV), Autostrada dei Fiori S.p.a. (AdF A6), Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.a. (SITAF A32) e, relativamente alle concessioni assentite dal concedente CAL, la concessione Società di Progetto Brebemi S.p.a. (BreBeMi). A esito di tale interlocuzione, il MIT ha disposto, con decorrenza dal 1° gennaio 2026, l'applicazione degli adeguamenti tariffari annuali secondo quanto riportato nel prospetto di sintesi allegato.

Tabella 5. Gli incrementi tariffari dei livelli di pedaggio per concessionario - anno 2026

N.	Nome concessionario	Incremento tariffario % per il 2026
1	Autostrade per l'Italia S.p.a. (ASPI)	1,50%
2	Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a. (Mi-Se)	1,50%
3	Concessioni Autostradali Venete S.p.a. (CAV)	1,50%
4	Autostrade Alto Adriatico S.p.a. (AAA)	0,00%
5	Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. (APL)	1,50%
6	Tangenziale di Napoli S.p.a. (TaNa)	1,50%
7	Società di progetto Autostrada Asti Cuneo S.p.a. (AT-CN)	1,50%
8	Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.a. (SATAP)	1,50%
9	Tangenziale Esterna S.p.a. (TE)	1,50%
10	Salerno - Pompei - Napoli S.p.a. (SPN)	1,93%
11	Autostrada del Brennero S.p.a. (A22)	1,46%
12	Autostrada dei Fiori S.p.a. - Tronco A6 (AdF)	1,50%
13	Strada dei Parchi S.p.a. (SdP)	0,00%
14	Concessioni del Tirreno S.p.a. - Tronco A10 e Tronco A12 (CdT)	0,00%
15	Ivrea-Torino-Piacenza S.p.a. - Tronco A5 e Tronco A21 (ITP)	0,00%
16	Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.a. (Bs-Pd)	1,50%
17	Autovia Padana S.p.a. (AUTOPAD)	1,50%
18	Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. (SALT-Tronco Autocisa)	1,50%
19	Consorzio per le Autostrade Siciliane (CAS)	1,50%
20	Società Autostrada Tirrenica S.p.a. (SAT)	1,50%
21	Raccordo Autostradale della Valle d'Aosta S.p.a. (RAV)	1,50%
22	Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.a. (SITAF A32)	1,50%
23	Società Autostrade Valdostane S.p.a. (SAV)	1,50%
24	Società di Progetto Brebemi S.p.a. (BreBeMi)	1,50%

Fonte: elaborazione ART.

¹⁷⁶ Decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, "Misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili".

Gli incrementi riconosciuti risultano differenziati in funzione della specifica situazione concessoria e regolatoria delle singole società, con una prevalenza di adeguamenti pari a 1,50% per le concessionarie con PEF in aggiornamento e con periodo regolatorio scaduto, coerentemente con il tasso di inflazione programmata per l'anno 2026 e con variazioni nulle per le due concessioni regolate da PEF vigenti.

Nel complesso, il quadro degli adeguamenti tariffari per il 2026 conferma il ruolo centrale del perfezionamento dei procedimenti di aggiornamento dei PEF quale condizione essenziale per il pieno dispiegarsi della regolazione tariffaria indipendente introdotta dal legislatore, nonché per il superamento delle attuali asimmetrie applicative e per una maggiore stabilità e prevedibilità dei livelli tariffari a tutela dell'utenza.

2.3.3 Il costo medio ponderato del capitale di settore

Il tasso di remunerazione del capitale investito viene determinato secondo la metodologia del WACC, che tiene conto sia del costo del debito sia del rischio legato al capitale proprio. Applicato, secondo quanto previsto dalle vigenti misure regolatorie, al capitale investito al netto del fondo ammortamento, tale tasso individua l'ammontare della remunerazione spettante al concessionario per gli investimenti realizzati e deve essere utilizzato dai concessionari autostradali nella redazione dei PEF e dei PFR, soggetti ad aggiornamento con cadenza quinquennale.

Nell'ambito dell'aggiornamento del sistema tariffario per le concessioni vigenti e della definizione dello stesso per le nuove concessioni, l'Autorità ha introdotto una revisione del WACC autostradale, che ha portato ad alcune modifiche nella metodologia, le cui principali sono rappresentate nel seguito:

- utilizzo, per il calcolo di tutti i parametri, di valori triennali calcolati sulla base degli anni solari;
- adozione di un valore nozionale pari al 50% per la ponderazione tra le fonti di finanziamento;
- calcolo del costo del debito come media ponderata tra:
 - costo del debito *benchmark*, con peso pari al 10%, determinato a partire dagli indici *iBoxx* relativi alle obbligazioni non finanziarie *BBB* con riferimento alle scadenze 7-10 anni e 10 anni;
 - costo del debito di settore, con peso pari al 90%, calcolato come rapporto tra oneri e debiti finanziari del settore, in relazione alle concessioni a pedaggio vigenti, prevedendo la possibilità di includere i debiti infragruppo e verso soci, secondo soglie di efficienza;

- per il costo del capitale:
 - affiancamento dell'*equity risk premium* europeo a quello italiano;
 - puntuale definizione delle caratteristiche dei *compa-rable* e ampliamento del campione.

Inoltre, la modifica è intervenuta individuando puntualmente un criterio per definire il valore di WACC da utilizzare per la redazione di PEF e PFR, con possibilità di un aggiornamento *infra*-periodo regolatorio, per evitare valori eccessivamente scollegati dalle condizioni reali del momento.

L'Autorità, in conformità a quanto definito nei sistemi tariffari autostradali, provvede ogni anno - entro il 15 settembre - ad aggiornare e rendere pubblico il valore del WACC da applicare nelle procedure di aggiornamento o revisione previste dall'art. 43 del d.l. n. 201/2011, nonché per le nuove concessioni. Il primo valore di WACC definito a seguito della modifica alla metodologia di calcolo sopra descritta è pari a 7,51%; tale valore è valido a partire dal 1° gennaio 2026, e fino al suo successivo aggiornamento.

2.3.4 Gli affidamenti in subconcessione dei servizi "oil", di ristoro e di ricarica dei veicoli elettrici

Con riferimento agli affidamenti dei servizi erogati nelle aree di servizio autostradali (*i.e.* distribuzione di prodotti carbolubrificanti, c.d. *oil*, attività commerciali e ristorative, c.d. ristoro, e ricarica dei veicoli elettrici, c.d. ricarica) l'Autorità, in virtù della propria normativa istitutiva, è competente a definire gli schemi dei bandi di gara ai quali i concessionari autostradali sono tenuti ad attenersi. In attuazione di tali competenze, l'Autorità ha adottato le delibere n. 130/2022 e n. 1/2023¹⁷⁷.

La Misura 8 delle citate delibere stabilisce che il concessionario, ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza, debba trasmettere all'Autorità una Relazione di affidamento (RdA) almeno sessanta giorni prima dell'avvio della relativa procedura.

L'Autorità può formulare osservazioni entro i quarantacinque giorni successivi alla ricezione della RdA, con possibilità di sospendere i termini per un periodo massimo di sessanta giorni. In caso di presentazione di istanza di deroga da parte del concessionario, ai sensi della Misura 4.6 della delibera n. 1/2023, i termini sono raddoppiati.

Durante il periodo di riferimento, i concessionari hanno trasmesso, in applicazione delle delibere citate, diverse RdA riguardanti differenti tipologie di servizi. In continuità con l'anno precedente, l'ART ha richiesto puntuali integrazioni documentali a tutti i soggetti coinvolti, al fine di assicurare la piena aderenza delle procedure ai modelli di gara stabiliti dall'Autorità, l'adeguata separazione tra le subconcessioni "oil", "ristoro" e "ricarica" e la

¹⁷⁷ Delibera n. 1 dell'11 gennaio 2023, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 77/2021 - Approvazione delle misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e di gas naturale liquefatto e delle attività commerciali e ristorative".

corretta applicazione dei criteri economici e dei parametri tecnici stabiliti nelle citate delibere n. 130/2022 e n. 1/2023.

Gli affidamenti di subconcessioni oggetto di istruttoria afferiscono, in particolare, ai seguenti concessionari e riguardano le seguenti fattispecie:

- AUTOPAD: avvio delle procedure per affidamenti di servizi "oil" e "ristoro" in sei aree di servizio;
- CdT: avvio delle procedure per affidamenti di servizi "oil" e "ristoro" in tre aree di servizio;
- SALT: avvio delle procedure per affidamenti di servizi "oil" e "ristoro" in cinque aree di servizio;
- SATAP: avvio delle procedure per affidamenti di servizi "oil" e "ristoro" in un'area di servizio;
- SAV: avvio delle procedure per affidamenti di servizi "oil" e "ristoro" in un'area di servizio;
- SITAF: avvio delle procedure per affidamenti di servizi "oil" e "ristoro" in quattro aree di servizio;
- ASPI: avvio delle procedure per affidamenti di servizi "oil" e "ristoro" in cinque aree di servizio;
- SAT: avvio delle procedure per affidamenti di servizi "ristoro" in due aree di servizio.

L'analisi istruttoria ha confermato l'omogeneità dei bandi e la coerenza delle impostazioni con lo schema regolatorio dell'Autorità, con differenziazioni solo in relazione alle specificità locali delle singole aree. Durante il periodo di riferimento si osservano alcune tendenze rilevanti:

- rafforzamento della concorrenza: la distinzione tra subconcessioni "oil" e "ristoro" ha favorito una maggiore apertura del mercato e la partecipazione di operatori specializzati;

- implementazione dei servizi di ricarica elettrica: l'evoluzione degli interventi dedicati alle infrastrutture di ricarica evidenzia un rafforzamento degli investimenti da parte dei concessionari e la correlata esigenza di un quadro regolatorio stabile per sostenere la transizione energetica;
- maggiore attenzione ai corrispettivi di subconcessione: l'Autorità ha intensificato le verifiche sui criteri di determinazione dei corrispettivi, al fine di garantire equilibrio tra ricavi dei concessionari e sostenibilità per gli operatori economici;
- allineamento tecnico dei bandi: l'attività di vigilanza ha mostrato un progressivo miglioramento della qualità dei documenti di gara trasmessi dai concessionari, segno dell'efficacia delle linee guida ART.

Contestualmente, l'Autorità ha consolidato il proprio ruolo nella regolazione delle subconcessioni autostradali, con un'attività istruttoria intensa e incisiva che contribuisce a promuovere una maggiore concorrenzialità e a rafforzare la trasparenza e la qualità dei servizi resi agli utenti della rete autostradale.

In materia di subconcessioni autostradali merita segnalazione la recente sentenza del TAR Lazio-Roma, 20 febbraio 2026, n. 3254 con la quale il giudice amministrativo ha accolto il ricorso promosso dall'Autorità avverso il decreto interministeriale n. 181/2024¹⁷⁸, unitamente agli allegati (Piano di ristrutturazione delle rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali e Documento di analisi procedurale), nella parte in cui ha delineato una disciplina contrastante e/o incompatibile con le misure di cui alle delibere n. 130/2022 e n. 1/2023.

Tabella 6. Gli affidamenti delle subconcessioni per concessionario - anni 2023-2026

2023-2025			2025-2026		
Concessionario	Num. AdS	Tipo di Affidamento	Concessionario	Num. AdS	Tipo di Affidamento
ASPI (2023)	8	Ricarica	AUTOPAD	6	Oil e Ristoro
SATAP (2023)	4	Ricarica	CdT	3	Oil e Ristoro
SALT (2023)	7	Ricarica	SALT	5	Oil e Ristoro
AdF (2023)	10	Ricarica	SATAP	1	Oil e Ristoro
AUTOPAD (2023)	6	Ricarica	SAV	1	Oil e Ristoro
SAV (2023)	2	Ricarica	SITAF	4	Oil e Ristoro
SITAF (2023)	2	Ricarica	ASPI	5	Oil e Ristoro
SdP (2024)	2	Oil e Ristoro	SAT	2	Ristoro
ASPI (2024)	60	Ricarica			
ASPI (2025)	25	Oil			
ASPI (2025)	35	Ristoro			
SAT (2025)	2	Ricarica			

Fonte: elaborazione ART.

¹⁷⁸ Decreto interministeriale del 5 luglio 2024, n. 181, di approvazione del "Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali, da affidare mediante procedure concorsuali".

In primis, il Collegio si è espresso sulla legittimazione processuale attiva dell'ART nell'impugnare un decreto interministeriale. In particolare, il TAR ha distinto tra una legittimazione attiva straordinaria e una legittimazione attiva ordinaria osservando che l'ART ha anche una legittimazione ordinaria ad agire per tutelare le proprie competenze istituzionali, oltre a quella straordinaria prevista dall'art. 37, comma 2, lettera n), del d.l. n. 201/2011, con riferimento agli atti adottati dagli enti locali relativamente al servizio taxi.

Nel merito, il TAR ha riconosciuto che le disposizioni impugnate del suddetto piano intervengono in un ambito di competenza esclusiva dell'ART, come stabilito dall'art. 37 del d.l. n. 201/2011 e sono in contrasto con le citate delibere dell'Autorità che regolano l'affidamento delle subconcessioni "oil e non oil". In particolare, ha affermato che *"è pacifico, in quanto riconosciuto anche dal Ministero resistente, che il legislatore, con l'art. 37, comma 2, lettere a) e g), del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201 (...), ha attribuito all'ART la competenza ad adottare atti di regolazione aventi ad oggetto la disciplina dei rapporti tra i concessionari autostradali e i sub-concessionari esercenti attività oil e non oil (cfr. Cons. Stato, Sez. VI, 10/12/2025, n. 9699)"*.

Ad avviso del TAR, *"dalla ricostruzione del quadro normativo emerge che la competenza attribuita all'ART dal citato l'art. 37, comma 2, 'a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali' nell'affidamento delle sub-concessioni, in assenza di precise disposizioni normative che possano fondare un'analoga competenza in capo al MIT, ha carattere esclusivo e non natura "concorrente" o "residuale", come prospettato dalla difesa erariale [MIT]"*.

Il TAR ha pertanto annullato, *"in quanto viziato da incompetenza"* le disposizioni impugnate del Piano in quanto *"antinomiche rispetto alla disciplina dettata dagli atti di regolazione dell'ART"*.

Degna di citazione è altresì la sentenza Consiglio di Stato, 10 dicembre 2025, n. 9699 che ha respinto l'appello promosso da alcuni operatori del settore "ristoro" (AIGRIM e altri) avverso la sentenza del TAR Piemonte, 26 aprile 2024, n. 412/2024 che aveva accertato la piena legittimità della delibera n. 1/2023.

Specificamente, il Consiglio di Stato ha ritenuto infondati, nel merito, tutti i motivi di impugnazione avanzati dalle imprese appellanti, riprendendo le argomentazioni già fatte proprie dal TAR Piemonte.

Circa il primo motivo di appello, incentrato, essenzialmente, sulla contestazione della sussistenza stessa del potere re-

golatorio dell'ART in materia, il Consiglio di Stato ribadisce la circostanza che la base giuridica dell'intervento regolatorio si rinviene nelle previsioni di cui all'art. 37, comma 2, lettere a) e g), del d.l. n. 201/2011, su cui si innesta la norma settoriale sull'affidamento delle subconcessioni con gara (art. 11, comma 5-ter, della legge n. 498/1992¹⁷⁹).

Si ribadisce, altresì, la rilevanza pubblicistica delle subconcessioni (anche) "non Oil": *"La sussistenza di una disciplina legale (innanzi citata) atta a conformare, seppure entro determinati limiti, i rapporti di sub-concessione per cui è causa esclude che questi possano essere rimessi in ogni loro aspetto alla libertà contrattuale delle parti contraenti, dovendosi sul punto disattendere la prospettazione di parte appellante"* (punto 6.1).

Riaffermata la competenza dell'ART a regolare le subconcessioni, è ritenuta infondata l'ulteriore censura veicolata dagli appellanti per mezzo del medesimo motivo, focalizzata sul *quomodo* dell'esercizio della stessa.

In particolare, il Consiglio di Stato ritiene che *"appare in definitiva condivisibile quanto già rilevato dal Tar per cui l'ART non ha ecceduto dal perimetro di sua competenza, costituendo l'attività regolatoria della stessa 'proporzionata applicazione amministrativa delle limitazioni previste dalla legge all'iniziativa economica privata (...)' 'senza spingersi a prevedere nel dettaglio la disciplina giuridico-economica dei rapporti di sub-concessione'. Del resto, richiamando le considerazioni già svolte e la giurisprudenza di questo Consiglio e della Corte di Cassazione citate, deve ritenersi ben possibile, alla stregua dell'attuale quadro normativo, la conformazione - entro limiti ragionevoli e proporzionati allo scopo, che nello specifico non sono stati travalicati dall'Autorità - dei futuri rapporti contrattuali tra le parti, secondo un tipico modello regolatorio delle Autorità di settore che, come detto, nel caso in esame trova un'idonea base normativa nell'art. 37 cit. lettere a) e g)"* (punto 7.3).

Quanto al secondo motivo d'appello, avente ad oggetto un preteso difetto di consultazione, è stato evidenziato come: *"deve trovare integrale conferma quanto già osservato dal TAR nella sentenza impugnata che, sul piano giuridico, ha correttamente richiamato l'orientamento espresso dalla giurisprudenza di questo Consiglio, secondo cui 'per quanto riguarda l'esercizio dell'attività di regolazione da parte delle Autorità di settore, il pur necessario rispetto delle garanzie partecipative (solitamente assicurato attraverso la previa pubblicazione di documenti di consultazione e dibattito pubblici e la valutazione finale degli elementi acquisiti all'esito di tale dibattito) non può spingersi sino al punto di onerare l'Autorità del compito di confutare in modo puntuale ciascuna delle osservazioni critiche presentate dai portatori qualificati di interessi e dai singoli operatori di*

¹⁷⁹ Legge 23 dicembre 1992, n. 498, "Interventi urgenti in materia di finanza pubblica".

settore. In particolare, la mancata puntuale motivazione in ordine alle ragioni che hanno indotto il decisore pubblico a discostarsi dalle osservazioni critiche formulate in occasione del dibattito pubblico non può sortire effetti vizianti sull'atto finale di regolazione' (Cons. Stato, Sez. VI, 1.10.2014, n. 4874). In fatto, è pacifico che parte appellante sia stata consultata ed abbia perciò partecipato al procedimento nelle forme proprie di questo; risultano pertanto prive di consistenza le critiche di cui alla censura in esame. Nello specifico, il Giudice di primo grado ha correttamente messo in luce le diverse consultazioni che hanno preceduto la delibera, nel cui ambito sono stati presi in considerazione i contributi degli interessati, come confermato dagli affinamenti delle misure originariamente proposte e dalle varie relazioni istruttorie che hanno preceduto la delibera" (punto 8.1).

Infine, è respinto pure il terzo motivo, con cui si sono reiterate le doglianze su taluni aspetti tecnico-regolatori riguardanti diverse misure contenute nella delibera n. 1/2023, tutte ritenute legittime (cfr. punti 11.1 e seguenti), anche alla luce dei noti (e ribaditi) limiti al sindacato giurisdizionale sugli atti di regolazione (cfr. punto 10.1 e seguenti).

2.4 L'accesso alle infrastrutture ferroviarie

2.4.1 La regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio

L'Autorità esercita le funzioni di organismo di regolazione dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'art. 37 del d.lgs. n. 112/2015 nei confronti dei gestori delle infrastrutture ferroviarie italiane ricadenti nella *Single European railway area* (SERA) e, in particolare, del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI, nonché dei gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse alla rete nazionale. L'Autorità ha la funzione di definire e vigilare sull'applicazione dei criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del GI, nonché dei criteri di assegnazione della capacità; come organismo di regolazione, in particolare, controlla che i generali principi di trasparenza, equità e non discriminazione siano rispettati dalle clausole del PIR al fine di preservare i richiedenti capacità attuali e potenziali da eventuali impatti negativi. Riguardo alla tematica dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria e a impianti e servizi a questa connessi, l'Autorità è intervenuta su svariate problematiche, in alcuni casi riconducibili alle modalità applicative delle specifiche tecniche di interoperabilità, riferite, tra l'altro: ai coordinamenti tra

accordi quadro per l'allocazione pluriennale della capacità, alla messa a disposizione delle corrette informazioni sui parametri dell'infrastruttura, quali la sagoma, alle regole di utilizzo della rete, agli indicatori di puntualità, all'assistenza per le PMR, all'individuazione dei modelli di esercizio delle linee, all'obbligo di utilizzo dei misuratori reali di energia per la fornitura della corrente di trazione.

L'Autorità ha inoltre continuato a partecipare al processo consultivo interistituzionale volto a definire un nuovo quadro normativo eurounitario sull'allocazione della capacità ferroviaria e ha mantenuto un costante impegno nelle relazioni internazionali con i regolatori indipendenti di settore degli altri paesi europei. Con riferimento all'infrastruttura ferroviaria nazionale l'Autorità ha stimolato il gestore RFI a presidiare costantemente il mercato tramite specifiche interlocuzioni volte alla compartecipazione sia nello sviluppo dell'infrastruttura (vedasi i meccanismi di coordinamento di cui all'art. 11-*quinquies* del d.lgs. n. 112/2015) sia nel suo utilizzo, nonché a effettuare i processi di coordinamento nell'ambito dell'allocazione di capacità quadro in riferimento a linee dichiarate sature.

Nel corso dell'anno, infine, l'Autorità ha interloquito con l'AGCM in relazione al procedimento da questa avviato su reclamo avanzato dalla società SNCF Voyages Italia (SVI) intenzionata ad accedere al mercato ferroviario tramite servizi AV da svolgersi mediante materiale rotabile a doppio piano. A tal proposito l'Autorità ha confermato all'AGCM come le regole vigenti già consentissero, pur in un quadro di intensa saturazione delle linee AV italiane, condizioni di accesso eque, trasparenti e non discriminatorie, e che RFI fosse già nelle condizioni di effettuare le scelte più opportune.

Con provvedimento n. 31869, del 3 marzo 2026, l'AGCM ha concluso il procedimento A575 "Ostacoli all'accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri rete AV", avviato nei confronti di RFI per accertare l'eventuale abuso di posizione dominante, in relazione a un insieme di condotte volte a ostacolare l'accesso di un nuovo operatore all'infrastruttura ferroviaria nazionale, rendendo obbligatori gli impegni proposti dalla suddetta RFI. Con delibera n. 50/2026¹⁸⁰ l'Autorità ha deliberato di proporre ricorso giurisdizionale avverso il citato provvedimento dell'AGCM, poiché, ad avviso dell'Autorità, fondato su un'erronea interpretazione degli elementi di fatto e di diritto rilevanti, con particolare riferimento al rischio di sovrapposizione tra i ruoli del regolatore del mercato e dell'Autorità *antitrust*. Il giudizio è attualmente pendente innanzi al TAR Lazio.

¹⁸⁰ Delibera n. 50 del 6 maggio 2026, "Ricorso giurisdizionale avverso il provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 3 marzo 2026, n. 31869, adottato nell'ambito del procedimento "A575 - Ostacoli all'accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri rete AV".

2.4.1.1 La revisione delle misure di regolazione

Con la delibera n. 49/2026¹⁸¹ l'Autorità ha avviato un procedimento, e contestualmente la relativa consultazione, per la revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie di cui alla delibera n. 70/2014¹⁸². L'iniziativa dell'Autorità nasce dalla consapevolezza di un forte cambiamento delle dinamiche del mercato ferroviario negli ultimi anni, testimoniate da una continua crescita del volume delle richieste di capacità tramite accordo quadro e in allocazione annuale, a fronte dell'evidenza del verificarsi di fenomeni di saturazione su diverse tratte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché dalla necessità di indirizzare e avvicinare, tramite una fase transitoria di circa quattro anni, il quadro regolatorio nazionale al quadro eurounitario di futura applicazione definito con il nuovo regolamento (UE) n. 2026/1184 riguardante l'allocazione della capacità infrastrutturale, che dovrebbe diventare pienamente operativo a partire dall'orario in vigore da dicembre 2030. L'ingresso recente o futuro di nuovi *player* nazionali, in particolare nel segmento passeggeri a mercato, impone una revisione dei criteri di priorità per l'allocazione della capacità quadro e della capacità annuale al fine di assicurare una percentuale minima e garantita a tutti i richiedenti accesso. Inoltre, le metodologie di pianificazione e allocazione della capacità che sono alla base del nuovo progetto europeo *Timetable redesign* (TTR), guidato dai GI nazionali e strettamente connesso alla revisione del contesto normativo eurounitario, determinano la necessità di definire un nuovo approccio nell'allocazione della capacità.

In particolare, si cercherà di rinforzare ulteriormente l'elemento della consultazione tra gestore e richiedenti della ca-

pacità, attuali e potenziali, al fine di raccogliere in anticipo gli orientamenti del mercato e ottimizzare la costruzione dell'orario di servizio.

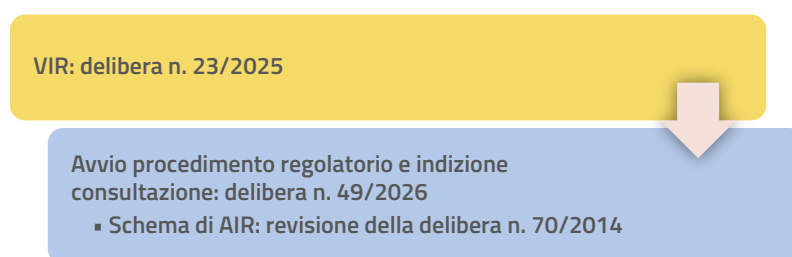
Le misure proposte prevedono, tra l'altro, una limitazione delle soglie di capacità pluriennale allocabile, tramite accordi quadro, per singolo richiedente e per segmento di mercato, ampliando, conseguentemente, la possibilità di allocazione della capacità in sede di richiesta annuale. Il tutto, salvaguardando le esigenze e le priorità di accesso da parte degli operatori che effettuano servizi di trasporto passeggeri soggetti a Obblighi di servizio pubblico (OSP), nonché quelle degli operatori che effettuano servizi di trasporto merci, nel rispetto delle loro specifiche esigenze e al fine di efficientare l'effettuazione dei relativi servizi e di incentivare lo *shift* modale dalla gomma alla ferrovia, in armonia con gli obiettivi delle nuove strategie europee della *smart mobility*.

Particolari meccanismi di allocazione sono, poi, previsti per le richieste di capacità riferite a tratte dell'infrastruttura che presentano caratteristiche di saturazione o prossime alla saturazione, prevedendo la facoltà da parte del gestore di definire una capacità *pre-allocata* (*preplanned*), come già previsto dal citato nuovo regolamento (UE) n. 2026/1184.

2.4.1.2 L'analisi di impatto della regolazione

La delibera n. 49/2026, preceduta dalla VIR *ex* delibera n. 23/2025, ha dato avvio al procedimento di revisione della delibera n. 70/2014 concernente l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie. Contestualmente al documento di consultazione, è stato prodotto il correlato schema di AIR.

Figura 6. L'evoluzione del procedimento accesso infrastrutture ferroviarie - relazione VIR e schema di AIR



Fonte: elaborazione ART.

¹⁸¹ Delibera n. 49 del 17 aprile 2026, "Revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione".

¹⁸² Delibera n. 70 del 5 novembre 2014, "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie".

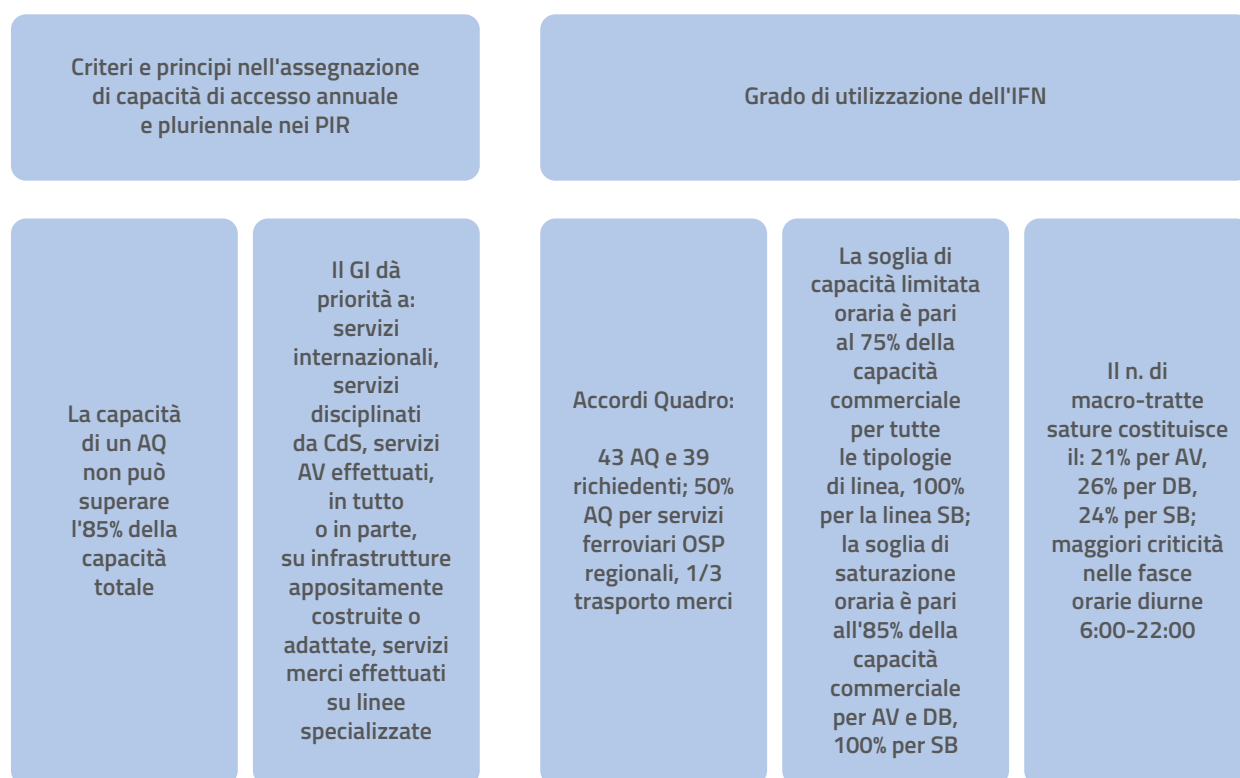
Nello schema di AIR citato, sono stati analizzati in particolare i criteri e i principi per l'assegnazione di capacità pluriennale attraverso gli accordi quadro tra imprese ferroviarie (IF) e gestori interessati per l'accesso alla rete ferroviaria nazionale e alle reti interconnesse, nonché i criteri e i principi per l'assegnazione annuale delle tracce orarie alle IF effettuata dal gestore dell'infrastruttura nazionale.

L'intervento di regolazione è volto ad attribuire al GI strumenti idonei a consentire l'assunzione di decisioni funzionali al conseguimento del massimo interesse sociale dei servizi, in considerazione della disponibilità infrastrutturale e delle richieste degli operatori, nel pieno rispetto della normativa vigente. In tale ambito, la regolazione persegue la tutela della specializzazione funzionale di determinate infrastrutture, attribuendo priorità a specifiche tipologie di traffico cui esse sono destinate¹⁸³.

Nello schema di AIR è stato chiarito innanzitutto lo *status quo*. In merito agli accordi quadro, si segnala che: i) la soglia massima dell'85% di capacità totale per tratta e fascia oraria non può essere mai superata nemmeno nel caso di servizi di trasporto pubblico locale (TPL), ii) la data di scadenza non può essere modificata, iii) il rinnovo può avvenire una sola volta e deve essere preventivamente autorizzato dall'Autorità. In merito all'assegnazione annuale della capacità, il GI deve: i) fornire entro il 31 dicembre di ogni anno un documento informativo delle tracce, ii) ridurre la fascia di tolleranza per l'effettuazione delle modifiche.

Per l'analisi dello *status quo* di riferimento, sono stati presi in esame i principali elementi istruttori, descritti nella [Figura 7](#) che segue.

Figura 7. Lo *status quo* del settore ferroviario - elementi chiave della regolazione



Fonte: elaborazione ART; AV Alta Velocità; DB doppio binario; SB semplice binario.

¹⁸³ La priorità è tuttavia subordinata all'esistenza di itinerari alternativi per gli altri operatori, ed è comunque consentito l'accesso ad altri traffici in presenza di capacità residua, al fine di garantire concorrenza effettiva tra gli operatori, pluralità dei servizi offerti e un uso efficiente della rete.

In base allo *status quo*, la capacità di un accordo quadro, come risulta dalla figura precedente, secondo gli attuali criteri e principi nell'assegnazione di capacità di accesso annuale e pluriennale descritti nei PIR, non può superare la soglia dell'85% della capacità totale. Il numero di tratte sature costituisce il 21% per l'alta velocità, il 26% per il doppio binario e il 24% per il semplice binario. Si evidenziano le maggiori criticità nelle fasce orarie diurne, dalle 6 alle 22.

Passando tuttavia da un'analisi per macro-tratta a una per fascia oraria, gli indicatori di saturazione/limitazione di capacità registrano un miglioramento significativo della disponibilità di accesso. Per le linee AV, ad esempio, si passa da un indice di saturazione/limitazione, pari al 21% (ponderato per la lunghezza delle macro-tratte interessate, al 65%), a un indice che segnala criticità in termini di saturazione/limitazione pari al 10% (ponderato per la lunghezza delle macro-tratte interessate, al 32%).

Un ridimensionamento del fattore limitazione/saturazione è atteso una volta implementati i criteri per l'identificazione, omogenea a livello europeo, delle linee limitate/sature previste nel nuovo regolamento europeo inerente all'allocazione della capacità ferroviaria.

In sintesi, dall'analisi dello *status quo* emerge un miglioramento in termini di volumi di traffico servito nell'ultimo quinquennio ma un peggioramento in termini di puntualità, che ha comportato un deterioramento delle *performance* ferroviarie.

Nello schema di AIR, che ha accompagnato il documento di consultazione, sono stati identificati quali destinatari dell'intervento di regolazione: la società RFI¹⁸⁴; i gestori di reti regionali interconnesse all'infrastruttura nazionale¹⁸⁵, gli organismi di allocazione individuati¹⁸⁶; le IF, nazionali o estere, titolari di licenza ferroviaria che operano, o intendono operare, in Italia; altri soggetti titolari a richiedere capacità di infrastruttura¹⁸⁷.

Gli ambiti di intervento regolatorio analizzati si riferiscono alle seguenti tematiche: campo di applicazione (Misure 1 e

10 dello schema di atto di regolazione); criteri e principi applicati in sede di allocazione pluriennale della capacità (Misure 3-6 e 8); criteri e principi applicati in sede di allocazione annuale della capacità (Misure 4-7 e 9); modalità operative del processo di allocazione in caso di linee sature (Misura 4.8).

I benefici incrementali attesi sono affrontati in relazione a ciascuno dei seguenti *driver*: trasparenza; uso efficiente dell'infrastruttura; tutela del principio del massimo valore per la società; tutela dei principi di non discriminazione ed equità. Gli oneri incrementali provengono invece da obblighi regolatori¹⁸⁸ e obblighi amministrativi¹⁸⁹.

Sono state oggetto di valutazione le opzioni regolatorie poste in consultazione e ulteriori scenari alternativi, al fine di confrontare i diversi risultati attesi, in termini di benefici e costi incrementali.

Nel complesso, le misure poste in consultazione sono risultate idonee al perseguimento degli obiettivi ricercati attraverso l'introduzione di criteri e principi nelle procedure di assegnazione della capacità infrastrutturale che favoriscano l'uso efficiente dell'infrastruttura, la trasparenza, la qualità dei servizi e la promozione della concorrenza.

2.4.2 I canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

2.4.2.1 Il sistema tariffario della rete nazionale

Il quadro regolatorio di riferimento in materia è stato aggiornato dall'Autorità con la delibera n. 95/2023¹⁹⁰, ed è caratterizzato da un approccio di c.d. *efficient total cost*, che vincola il gestore della rete ferroviaria ad applicare tariffe di pedaggio non superiori a quelle che consentono il recupero dei costi operativi e di capitale (relativi questi ultimi agli investimenti autofinanziati dal GI), al netto dei contributi pubblici ricevuti.

Con la delibera n. 165/2024, l'Autorità ha quindi deliberato la conformità del sistema tariffario 2025-2029 per il Pac-

¹⁸⁴ In qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale fino al 2060, in forza dell'atto di concessione di cui al decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138/T.

¹⁸⁵ Ex d.m. 5 agosto 2016.

¹⁸⁶ Ex art. 11, comma 11, d.lgs. n. 112/2015.

¹⁸⁷ Ex art. 3, comma 1 lettera cc), d.lgs. n. 112/2015.

¹⁸⁸ Gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o pubbliche amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico.

¹⁸⁹ Gli obblighi amministrativi consistono in reperimento, produzione, conservazione e invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla pubblica amministrazione o ad altri soggetti terzi.

¹⁹⁰ Delibera n. 95 del 31 maggio 2023, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse".

chetto minimo di accesso (PMdA) all'infrastruttura ferroviaria nazionale e del sistema dei corrispettivi 2025-2029 per gli altri servizi (c.d. *extra*-PMdA) erogati da RFI, ai criteri previsti dalla delibera n. 95/2023, fatta salva la necessità di apportare alcune correzioni indicate nel dispositivo della delibera.

Con la delibera n. 116/2025¹⁹¹, l'Autorità ha approvato le misure per la definizione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, previsti alla Misura 10.6 della delibera n. 95/2023, concludendo il procedimento avviato con la delibera n. 55/2025¹⁹².

Tale atto di regolazione prevede innanzitutto che il GI elabori e aggiorni, almeno ogni cinque anni, prima di ogni periodo tariffario, a regime per ogni linea e per ogni nodo metropolitano gestiti, i) un primo modello di esercizio, denominato tecnico-industriale, finalizzato alla definizione dello scenario di esercizio di riferimento che lo stesso GI ritiene configuri l'utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria gestita, nonché ii) previa consultazione con i richiedenti capacità esistenti e potenziali, un secondo modello di esercizio, denominato tecnico-commerciale, avente l'obiettivo di temperare le citate esigenze di utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura dal punto di vista tecnico-industriale, con la salvaguardia dei livelli di utilizzo della stessa derivanti dalla domanda, anche prospettica, espressa dal mercato, preservando un'adeguata contendibilità dell'accesso all'infrastruttura da parte dei richiedenti.

In coerenza con tali modelli di esercizio è, quindi, prevista la creazione, nell'ambito del sistema tariffario, di un meccanismo di premi/penalità sui canoni medi unitari, correlato alla qualità del servizio reso dal GI, tramite la misurazione di specifici indicatori (relativi ad aspetti quali la velocità commerciale, la puntualità e regolarità, l'indisponibilità dei binari di circolazione, l'estensione della rete con caratteristiche particolarmente adatte al traffico merci e la percezione della qualità delle stazioni).

Inoltre, l'atto di regolazione prevede l'introduzione di correttivi *infra*-periodo tariffario sulle componenti C1 e C5 del pedaggio (correlate, rispettivamente, alla scarsità di capacità e all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza dei treni), nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari. Tali correttivi prevedono sia l'aumento/riduzione di tali componenti

tariffarie, in correlazione alla qualità del servizio reso dal GI, tramite la misurazione di specifici indicatori (relativi ad aspetti quali la velocità commerciale, la puntualità e il consumo di capacità), che l'affinamento della valorizzazione stessa delle componenti C1 e C5 del pedaggio, fornendo ulteriori chiarimenti rispetto ai criteri già forniti dalla citata delibera n. 95/2023.

Nel dicembre 2025, RFI ha trasmesso all'Autorità e posto contestualmente in consultazione con i propri utenti diretti e indiretti, anche potenziali, una relazione sulle proposte di modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo degli indicatori e sulle proposte di soglie di qualità direttamente correlate ai canoni medi unitari, alle componenti C1 e C5 del pedaggio, nonché alle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari, per il periodo compreso tra il 2027 e il 2029 e per la prima annualità del periodo regolatorio successivo.

Successivamente, nel febbraio 2026, RFI ha trasmesso all'Autorità, pubblicandola anche sul proprio sito *web*, la relazione descrittiva sugli esiti della consultazione e sulle conclusioni cui lo stesso gestore è pervenuto in merito alla citata determinazione delle modalità di aggregazione dei dati di base, sul calcolo degli indicatori e delle soglie di cui trattasi.

A seguito di approfondita istruttoria, che ha tenuto anche conto degli esiti della consultazione tenutasi sui citati documenti e in esito alla quale sono emersi diversi profili di difformità tra la proposta di RFI e quanto disposto dalle misure della delibera n. 116/2025, con delibera n. 44/2026, l'Autorità ha prescritto a RFI, in particolare, di avviare, entro il 30 giugno 2026, una consultazione su una nuova versione della relazione contenente le proprie proposte, tenendo conto dei profili di criticità rilevati nella stessa delibera e pubblicare e inviare all'Autorità, entro il 30 settembre 2026, una relazione descrittiva sugli esiti di tale consultazione; con la stessa delibera è stato inoltre posticipato il termine per l'espressione da parte dell'Autorità al 30 novembre 2026.

Nel maggio 2025 RFI, su sollecitazione delle associazioni Fercargo e Fermerci e in considerazione dello stato di crisi del settore del trasporto ferroviario di merci, ha chiesto all'Autorità di poter derogare alle tempistiche previste dalla regolazione vigente, anticipando al 1° luglio 2025 la riduzione del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per detto settore prevista, sulla base del sistema tariffario approvato con delibera n. 165/2024, a partire dal 2026.

¹⁹¹ Delibera n. 116 del 24 luglio 2025, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 55/2025. Approvazione delle misure per la definizione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023".

¹⁹² Delibera n. 55 del 2 aprile 2025, "Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione".

Con delibera n. 117/2025¹⁹³, l'Autorità ha avviato un procedimento volto a valutare tale richiesta. Con delibera n. 142/2025¹⁹⁴ l'Autorità, preso atto che non erano pervenute memorie scritte o documenti da parte dei soggetti interessati, e rilevata l'assenza di effetti sugli altri segmenti del mercato dei servizi di trasporto ferroviario e sull'equilibrio economico-finanziario del GI ha accolto la suddetta richiesta.

Nell'ambito del procedimento di revisione della delibera n. 96/2015¹⁹⁵, conclusosi con delibera n. 95/2023, l'Autorità ha introdotto alcune significative modifiche alle formule con cui viene determinata la dinamica tariffaria, finalizzate ad assicurare una migliore correlazione fra i livelli tariffari e il corrispondente livello dei costi sottostanti. In particolare, l'Autorità, in analogia a quanto da essa stessa stabilito nel settore aeroportuale e autostradale, ha introdotto una specifica procedura, ancorata all'aggiornamento annuale del PIR, che prevede l'adeguamento dei livelli tariffari allo stato di effettivo avanzamento degli investimenti inclusi nel calcolo tariffario; inoltre, per quanto riguarda la componente tariffaria correlata ai costi operativi, tale adeguamento è previsto in relazione all'aggiornamento del tasso di inflazione e all'entrata in vigore, all'anno precedente a quello in corso, di sopravvenienze normative e regolamentari. A tal fine, sono stati definiti precisi obblighi informativi a carico del GI, nei confronti del mercato e dell'Autorità (Misure 10.5 e 42.9 della delibera n. 95/2023).

In prima applicazione di tali obblighi, a fine giugno 2025 RFI ha pubblicato il documento informativo annuale di monitoraggio dei canoni del PMdA, e analogo documento relativo ai servizi *extra*-PMdA da essa offerti.

A seguito di approfondita istruttoria, che ha tenuto anche conto degli esiti della consultazione tenutasi sui citati documenti, con delibera n. 201/2025¹⁹⁶, l'Autorità ha prescritto a RFI, in particolare, di espungere dall'aggiornamento annuale dei livelli tariffari relativi al PMdA i costi operativi incrementali derivanti dall'intervenuta sottoscrizione del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro, e quelli connessi all'incremento delle attività di *security*.

Avverso tale prescrizione, RFI ha presentato ricorso al TAR Piemonte che, con sentenza del 15 giugno 2026, n. 1365,

ha dichiarato l'impugnativa in parte infondata e in parte inammissibile.

In particolare, con riferimento al primo motivo afferente all'asserita illegittimità dell'espunzione dei costi operativi incrementali correlati alla variazione del costo medio unitario del lavoro, derivante dall'intervenuta sottoscrizione del nuovo Contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL), il Giudice, nel disattendere la censura, ha anzitutto rilevato che *"i poteri dell'ART [...] comprendono, tra l'altro, i poteri di verifica della corretta attuazione della cornice regolatoria di riferimento, ex art. 37, comma 2, lettera c), del decreto-legge n. 201/2011 [...]. Per cui, non si può dubitare che rientri nel potere-dovere dell'ART di verificare se le richieste di incremento in discorso siano ricomprese, o meno, nella fattispecie prevista dalla regolazione"*.

Quanto poi alla contestazione circa la natura del CCNL, a dire di RFI, *"normativa"*, il Giudice ha affermato che *"le argomentazioni della ricorrente [...] sono contraddette dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione, la quale afferma, piuttosto, che essi 'costituiscono atti aventi natura negoziale e privatistica' [...]. Pertanto, merita di essere condiviso l'assunto in base al quale la sottoscrizione del nuovo CCNL costituisce 'un atto attraverso il quale si esplica l'attività negoziale e gestionale afferente alle risorse umane in dotazione' (cfr. pag. 14 della relazione istruttoria alla delibera n. 201/2025)"*. Inoltre, il TAR ha richiamato quanto indicato nella relazione istruttoria che accompagna la delibera n. 95/2023 nella parte in cui *"ha evidenziato che 'eventuali incrementi di costo da considerarsi ai fini della variazione del livello dei canoni possono derivare soltanto da eventuali sopravvenienze normative e regolamentari, esaustivamente documentate e non previste ex ante, che evidentemente non costituiscono elementi sotto il diretto controllo del GI, quanto piuttosto fattori esogeni, dei quali peraltro l'Autorità sarà tenuta a valutare puntualmente l'impatto, caso per caso, adottando le necessarie determinazioni anche in riferimento alla loro sostenibilità' (cfr. pag. 17)"*, riconoscendo che *"tali caratteristiche risultano certamente assenti nella fattispecie di cui si discute. Ne discende che correttamente l'ART ha evidenziato nella relazione istruttoria alla delibera n. 201/2025 che 'la circostanza che «la sottoscrizione del nuovo CCNL (...) non rientra nell'esclusivo governo del GI» potrebbe essere addotta con riferimento a qualsiasi attività contrattuale, il cui risultato dipende anche dal potere negoziale della controparte"*.

¹⁹³ Delibera n. 117 del 24 luglio 2025, "Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Istanza di deroga rispetto a quanto disposto dalla misura 4.2, lettera c), dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 e proposta di modifica del sistema tariffario. Avvio del procedimento".

¹⁹⁴ Delibera n. 142 del 4 settembre 2025, "Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Istanza di deroga rispetto a quanto disposto dalla misura 4.2, lettera c), dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 e proposta di modifica del sistema tariffario. Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 117/2025".

¹⁹⁵ Delibera n. 96 del 13 novembre 2015, "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".

¹⁹⁶ Delibera n. 201 del 26 novembre 2025, "Misura 10.5 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 - Aggiornamento annuale 2025 del sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e del sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Prescrizioni e avvio di procedimento in relazione ai costi correlati al nuovo modello organizzativo della manutenzione".

(cfr. pag. 18). A ciò si aggiunga che l'aumento del costo del personale impiegato, derivante dal periodico rinnovo dei contratti collettivi di lavoro applicabili al settore, non costituisce un evento imprevedibile [...].

Relativamente al secondo motivo di ricorso, inerente all'espunzione dei costi operativi incrementali correlati alle attività di security, il Giudice ha ritenuto infondata la doglianza confermando che *"l'incremento dei costi per attività di security non è determinato da sopravvenienze normative o regolamentari tali da rendere tale aumento strutturale"*.

Da ultimo, il TAR ha dichiarato inammissibile e comunque infondato il terzo motivo di ricorso relativo alla presunta illegittimità della Misura 10.5 delibera n. 95/2023, e con essa la Delibera n. 201/2025 quale rispettivo atto applicativo, che, a detta della ricorrente, avrebbero limitato ingiustamente e immotivatamente l'aggiornamento dei canoni nei soli casi di sopravvenienze strettamente *"normative e/o regolamentari"*.

Infatti, ad avviso del Giudice, la censura - inammissibile in quanto diretta a ottenere una pronuncia manipolativa della Misura 10.5 della delibera n. 95/2023, al di fuori dei poteri attribuiti al giudice amministrativo - è comunque infondata in quanto la misura in questione *"non si pone in contrasto con l'art. 4 della Direttiva 21 novembre 2012, n. 2012/34/UE, rubricato 'Indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura', né con gli artt. 16 ('Costo dell'infrastruttura nazionale e contabilità') e 17 ('Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi') del Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112"*. Il TAR ha infine precisato che *"Con riferimento al principio dell'autonomia gestionale del gestore dell'infrastruttura, la ricorrente omette di considerare che, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera c), del decreto-legge n. 201/2011, l'Autorità provvede 'a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)'"*.

Inoltre, sempre con delibera n. 201/2025, l'Autorità ha avviato un procedimento volto a verificare l'ammissibilità degli incrementi tariffari connessi all'adozione, a partire dal 2024, di un nuovo modello organizzativo della manutenzione e a disporre eventuali misure adeguate nel caso in cui l'adozione di detto modello organizzativo - che implica un considerevole incremento dei costi operativi del GI - sia da ricondurre a cambiamenti di contesto, al di fuori del controllo di RFI. Tale

procedimento è giunto a conclusione con la delibera n. 54/2026¹⁹⁷ e ha generato l'apertura, con la delibera n. 55/2026¹⁹⁸, di un nuovo procedimento finalizzato alla modifica delle disposizioni in materia di costi operativi incrementali e di aggiornamento annuale dei livelli tariffari, di cui alla Misura 10.2, punto 1, e alla Misura 10.5 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023.

Con le Misure 30.2, punto 5, e 30.6, punto 5, della delibera n. 95/2023, l'Autorità aveva previsto che RFI attuasce un periodo sperimentale di *pre-esercizio* senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5, rispettivamente volte a rispecchiare la scarsità di capacità di sezioni dell'infrastruttura nei periodi di congestione e all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura.

Nell'ottobre 2025, RFI ha informato l'Autorità di avere inviato a ciascuna IF i dati simulati relativi ai valori delle componenti C1 e C5 dal 1° gennaio al 30 settembre 2025, invitandole a inviare osservazioni. Successivamente, nel novembre 2025, RFI ha trasmesso all'Autorità, tra l'altro, le osservazioni pervenute dalle IF e le proprie controdeduzioni. In particolare, in risposta alle contestazioni di alcune IF circa l'insufficienza dei dati simulati forniti, RFI ha successivamente messo a disposizione, all'interno della Piattaforma integrata circolazione (PIC) alla quale accedono i richiedenti capacità, dati simulati di maggiore dettaglio dei quali l'Autorità ha chiesto la trasmissione.

A seguito di approfondita istruttoria, sono emerse, da un lato, criticità evidenziate da alcune IF sui dati simulati inizialmente forniti da RFI e la necessità di acquisizione dei dati di dettaglio da parte dell'Autorità, dall'altro, l'esigenza di assicurare l'entrata in esercizio delle componenti C1 e C5, con effetti tariffari, dal 1° gennaio 2026, in coerenza con il quadro regolatorio vigente. Con delibera n. 225/2025¹⁹⁹, l'Autorità ha quindi approvato alcune specifiche indicazioni e prescrizioni sulle componenti C1 e C5 e richiesto a RFI di raccogliere eventuali ulteriori osservazioni dagli *stakeholder* su nuovi dati simulati che la stessa RFI ha messo a disposizione degli stessi successivamente al termine della consultazione già svolta e di trasmetterle all'Autorità, insieme alle proprie eventuali controdeduzioni, entro il 30 gennaio 2026, per l'eventuale formulazione di ulteriori indicazioni e prescrizioni.

¹⁹⁷ Delibera n. 54 del 28 aprile 2026, "Misura 10.5 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Aggiornamento annuale 2025 del sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e del sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 201/2025, punto 4, in relazione ai costi correlati al nuovo modello organizzativo della manutenzione".

¹⁹⁸ Delibera n. 55 del 28 aprile 2026, "Modifica delle disposizioni in materia di costi operativi incrementali e di aggiornamento annuale dei livelli tariffari, di cui alla Misura 10.2, punto 1, e alla Misura 10.5 della delibera n. 95/2023. Avvio del procedimento".

¹⁹⁹ Delibera n. 225 dell'11 dicembre 2025, "Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Periodo sperimentale di *pre-esercizio* senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5 - Indicazioni e prescrizioni di cui alle misure 30.2, punto 5, lettera b), e 30.6, punto 5, lettera b), dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023".

Nel gennaio 2026, RFI ha trasmesso all'Autorità la relazione con le proprie controdeduzioni alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati e, successivamente, i dati simulati di dettaglio richiesti.

A seguito di approfondita istruttoria, che ha tenuto anche conto degli esiti delle consultazioni tenutesi, con delibera n. 60/2026²⁰⁰ l'Autorità ha, quindi, formulato ulteriori indicazioni e prescrizioni sulle componenti C1 e C5 del pedaggio definite da RFI, evidenziando altresì alcuni aspetti e tematiche emersi a esito dell'analisi svolta dai competenti uffici, rilevanti ai fini della rideterminazione delle stesse componenti del pedaggio, prevista in occasione del quarto anno del periodo tariffario quinquennale, il 2028.

Nel novembre 2025, RFI, rilevato l'interesse manifestato dal mercato per le riduzioni ai canoni previste dalla Misura 34 della delibera n. 95/2023, i cui termini - connessi alla procedura di aggiornamento annuale del PIR - risultavano tuttavia ormai scaduti per gli orari di servizio 2025-2026 e 2026-2027, ha formulato istanza di deroga alla tempistica prevista da detta misura. Con delibera n. 222/2025²⁰¹, l'Autorità ha conseguentemente avviato un procedimento volto a valutare, assicurando il contraddittorio con gli eventuali interessati, detta istanza di deroga.

Sulla base degli elementi acquisiti nel corso del procedimento, è emerso che la compressione delle tempistiche, che conseguirebbero alla deroga, inciderebbe sulla possibilità per tutti i richiedenti di cogliere - attese le differenti capacità organizzative e industriali delle IF - le opportunità derivanti dalle riduzioni ai canoni. Conseguentemente, con delibera n. 5/2026²⁰², l'Autorità ha respinto l'istanza di deroga.

In tema di pedaggiamento si segnala la sentenza del Consiglio di Stato, 9 dicembre 2025, n. 9648 che ha accolto l'appello dell'Autorità avverso la sentenza del TAR Piemonte, 22 febbraio 2024, n. 184, con cui era stata ritenuta illegittima la delibera n. 154/2021, concernente la riedizione del potere, in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato, 20 aprile 2021, n. 3191 sul tema del pedaggiamento della linea AV Bivio Casirate Roncaldelle. Il TAR Piemonte aveva affermato che *"con la gravata delibera n. 154/2021 e precedentemente con la delibera n. 114 del 21 settembre 2017 (annullata dal Consiglio di Stato con sentenza n.*

3191/2021), l'ART ha modificato ex post - su impulso di una impresa concorrente con Trenitalia -, limitatamente alla tratta Brescia-Treviglio e al periodo dall'11 dicembre 2016 al 31 dicembre 2017, il pedaggio stabilito da R.F.I. con il PIR 2017 ai sensi del decreto del Ministro dei Trasporti 21 marzo 2000 n. 43/T s.m.i. con conseguente modifica, altresì, della delibera n. 75/2016 di approvazione del PIR [...]. La modifica retroattiva del pedaggio - intervenuta in un momento successivo di circa cinque anni a quello in cui Trenitalia aveva già effettuato le proprie scelte commerciali sulla tratta ferroviaria in questione attraverso la richiesta di un determinato numero di tracce orarie, formulata anche in considerazione del livello del pedaggio applicato - è idonea a recare pregiudizio all'attività di impresa della ricorrente e si pone in contrasto con le norme poste a presidio della corretta programmazione economica delle imprese ferroviarie".

L'appello dell'Autorità era focalizzato principalmente sulla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, 7 marzo 2024, *Die Länderbahn e a.*, causa C 582/22, riguardante la latitudine del potere-dovere di intervento del regolatore nazionale in sede di valutazione di un reclamo sulla corretta determinazione del pedaggio ferroviario da parte del GI, e l'affermazione, tra l'altro, della portata necessariamente retroattiva del provvedimento adottato dal regolatore in materia, con evidenti affinità rispetto al caso di specie.

Al riguardo, il Consiglio di Stato, aderendo alle tesi dell'Autorità, ha sostenuto, innanzitutto, che *"Il provvedimento gravato in prime cure non ha natura stricto sensu regolatoria ma costituisce atto di public enforcement adottato dall'Autorità per correggere le distorsioni prodottesi sul mercato regolato per effetto dell'errata qualificazione della tratta ferroviaria in questione"* e, quindi, che *"[...] esso, in quanto atto di public enforcement, presenta una portata naturalmente (e necessariamente) retroattiva anche in conformità alla giurisprudenza unionale e nazionale"*.

Precisamente, il Giudice d'appello ha richiamato sul punto proprio la menzionata sentenza della Corte di giustizia UE (sentenza del 7 marzo 2024, causa C-582/22 cit.), nella parte in cui è stato chiarito che ai sensi dell'art. 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34 (ossia, la disposizione eurounitaria recepita nell'ordinamento italiano dall'art. 37 del d.lgs. n. 112/2015), *"qualora tale organismo riceva una denuncia, spetta ad esso adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione, fatto salvo il suo potere di adottare, se necessario d'ufficio,*

²⁰⁰ Delibera n. 60 del 29 aprile 2026, "Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5 - Ulteriori indicazioni e prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 225/2025, nonché dei punti 1.1.3.1 e 2.2.3.1 dell'Allegato "A" alla stessa delibera".

²⁰¹ Delibera n. 222 dell'11 dicembre 2025, "Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Istanza di deroga rispetto alle tempistiche disposte dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 per la definizione delle forme di riduzione ai canoni per le annualità 2026 e 2027. Avvio del procedimento".

²⁰² Delibera n. 5 del 5 febbraio 2026, "Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Istanza di deroga rispetto alle tempistiche disposte dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 per la definizione delle forme di riduzione ai canoni per le annualità 2026 e 2027. Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 222/2025".

misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i «richiedenti» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 19, di tale direttiva, vale a dire, in particolare, le imprese ferroviarie, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questo mercato (v., in tal senso, sentenza del 3 maggio 2022, *CityRail*, C-453/20, EU:C:2022:341, punti 55, 56 e 61). [...] 48 Ne consegue che l'organismo di regolamentazione, adito sulla base dell'articolo 56, paragrafo 1, della 23 direttiva 2012/34, non può validamente negare la propria competenza a statuire sulla legittimità dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura riscossi nel passato (v., per analogia, sentenza del 27 ottobre 2022, *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, punti 74 e 87). 49 In particolare, la competenza di un siffatto organismo a controllare la legittimità dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura non può dipendere dalla circostanza che esso sia stato adito prima o dopo la scadenza dei rispettivi periodi di applicazione di tali canoni. [...] 52 Una limitazione della durata di validità dei canoni o dei sistemi di imposizione dei diritti sottostanti non può neppure essere dedotta dalle regole relative all'orario di servizio annuale. Infatti, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 28, della direttiva 2012/34, in combinato disposto con l'allegato VII della stessa, come avveniva nel caso dell'articolo 2, lettera m), della direttiva 2001/14, in combinato disposto con l'allegato III della stessa, l'orario di servizio ha certamente solo un periodo di validità limitato ad un anno. Tale orario di servizio si limita tuttavia a recensire «i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata» e non riguarda dunque le tariffe e i canoni. [...] 55 Peraltro, la competenza dell'organismo di regolamentazione a verificare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura riscossi nel passato, indipendentemente dalla questione se i loro rispettivi periodi di applicazione siano già scaduti, implica necessariamente, come sottolineato dall'avvocato generale ai paragrafi 44, 45, 47 e 48 delle sue conclusioni, che tale organismo possa accertare, se del caso, l'invalidità di tali diritti con effetto *ex tunc*. 56 In particolare, limitare la competenza dell'organismo di regolamentazione all'adozione di decisioni con effetto unicamente per il futuro potrebbe privare ampiamente di senso il controllo dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura riscossi nel passato e pregiudicherebbe così l'effetto utile dell'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34. 57 In tali circostanze, è giocoforza constatare che tali disposizioni ostano alla normativa di uno Stato membro che prevede che l'organismo di regolamentazione non

sia competente né a controllare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura il cui periodo di applicazione sia scaduto né a accertare, se del caso, la loro invalidità con effetto *ex tunc*».

In ragione di tali considerazioni, il Consiglio di Stato ha quindi ritenuto altresì di escludere “che sia configurabile un legittimo affidamento dell'odierna appellata a conservare i vantaggi discendenti dall'applicazione di un regime di pedaggi non conforme alla regolazione di settore; e ciò anche laddove la misura ripristinatoria con effetti *ex tunc* possa in qualche modo influenzare la programmazione economica e finanziaria dell'impresa. E, infatti, non si è dinanzi all'introduzione di norme integrative del quadro regolatorio tariffario di riferimento con effetto retroattivo ma ad una ‘prescrizione ordinatoria’ che si ricollega all'inosservanza di una disciplina già vigente”.

2.4.2.2 I sistemi tariffari delle reti regionali interconnesse

Nel corso del 2025, cinque gestori - RFI (per le due reti interconnesse: Infrastruttura ferroviaria regionale piemontese, Infrastruttura ferroviaria regionale umbra, dalla stessa gestite), Ferrottramviaria S.p.a. (FT), Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. (FER), Ferrovie del Gargano S.r.l. (FdG), Ferrovienord S.p.a. (FN) - hanno provveduto a trasmettere, entro i termini fissati dall'Autorità, la proposta tariffaria relativa al PMdA, inerente al periodo 2026-2030, (ove previsto, formulata dall'organismo incaricato dei compiti di svolgimento delle funzioni essenziali, individuato ai sensi dell'art. 11, comma 11, del d.lgs. n. 112/2015) corredata dalla documentazione a supporto prevista dal quadro regolatorio definito dalla citata delibera n. 95/2023.

Hanno fatto eccezione, invece, i GI regionali che non erano tenuti a presentare tale proposta per inidoneità dell'annualità 2024 a rappresentare l'anno base, ai sensi della Misura 52.1, punto 2, della delibera n. 95/2023.

A seguito della conclusione dei procedimenti istruttori svolti sui contenuti delle citate proposte, con delibere, rispettivamente, n. 202/2025²⁰³, 203/2025²⁰⁴, 214/2025²⁰⁵, 215/2025²⁰⁶, 216/2025²⁰⁷ e 217/2025²⁰⁸ l'Autorità ha dichiarato la conformità delle suddette proposte ai principi e criteri della più volte citata delibera n. 95/2023.

²⁰³ Delibera n. 202 del 26 novembre 2025, “Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese formulato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023”.

²⁰⁴ Delibera n. 203 del 26 novembre 2025, “Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale umbra formulato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023”.

²⁰⁵ Delibera n. 214 del 4 dicembre 2025, “Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso formulato da Ferrottramviaria S.p.a. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023”.

²⁰⁶ Delibera n. 215 del 4 dicembre 2025, “Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso formulato da Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023”.

²⁰⁷ Delibera n. 216 del 4 dicembre 2025, “Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso formulato da Ferrovie del Gargano S.r.l. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023”.

²⁰⁸ Delibera n. 217 del 4 dicembre 2025, “Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso formulato da Ferrovienord S.p.a. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023”.

A differenza dei precedenti, i due gestori Ente Autonomo Volturno S.r.l. (EAV) e La Ferroviaria Italiana S.p.a. (LFI), che pure erano tenuti a formulare nel corso del 2025 la proposta tariffaria inerente al medesimo periodo tariffario 2026-2030, non hanno provveduto a trasmetterla entro i termini fissati dall'Autorità, che per i due casi in questione sono stati prorogati al 1° settembre 2025 con delibere n. 101/2025²⁰⁹ e n. 102/2025²¹⁰ - in analogia a quanto fatto con delibera n. 100/2025²¹¹ per FdG - al fine di considerare il maggior tempo di cui, secondo lo statuto societario, i suddetti gestori si avvalgono, ai sensi di quanto previsto dal codice civile, per l'approvazione del bilancio di esercizio relativo all'annualità precedente (anno base).

In considerazione della mancata trasmissione entro i termini, da parte di EAV e LFI, e fermi restando gli esiti dei procedimenti sanzionatori avviati nei confronti dei suddetti gestori (cfr. *infra*), con le delibere n. 223/2025²¹² e n. 224/2025²¹³, l'Autorità ha stabilito che gli stessi dovranno provvedere a trasmettere, entro il 1° settembre 2026, le proposte tariffarie riferite al periodo 2027-2031 (rideterminato), da formularsi assumendo, ai fini della predisposizione dei relativi schemi di contabilità regolatoria, il 2025 quale anno base, nonché i criteri per la determinazione dei canoni relativi al PMdA e delle tariffe per l'accesso ai servizi *extra*-PMdA offerti dai gestori, da applicarsi nell'anno 2027, primo anno del periodo tariffario, in cui si applica il regime transitorio, ai sensi della Misura 4.2, punto 1, lettera c) della delibera n. 95/2023.

2.4.3 Le indicazioni e le prescrizioni sui prospetti informativi delle reti regolate

Con riferimento all'Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI, l'Autorità ha emanato, con la delibera n. 213/2025²¹⁴, indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del PIR 2027 nonché sul PIR 2026. In particolare, l'Autorità ha ritenuto necessario soffermarsi sulla messa a disposizione da parte di RFI delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura gestita, con maggiore attenzione al parametro delle sagome; è stato prescritto, infatti, a RFI: i) di definire un piano di verifica delle in-

formazioni relative alla sagoma massima "*gabarit*" delle linee da esso gestite, al fine di confermare o correggere quelle attualmente riportate nel RINF, nel Portale cartografico (ePIR) e in altre normative/regolamentazioni/specifiche d'esercizio del GI; ii) di mettere a disposizione dei richiedenti capacità una tabella di raffronto, a carattere orientativo, tra le sagome non standardizzate utilizzate in Francia, Germania, Austria, Svizzera e quelle *standard* e non standardizzate utilizzate in Italia, al fine di meglio facilitare le procedure di omologazione e verifica di compatibilità treno-tratta da parte dei richiedenti capacità; inoltre, qualora il richiedente capacità ravvisi, sulla base dei dati riportati nel RINF, criticità in termini di sagoma rispetto alla compatibilità tra il proprio materiale rotabile e la tratta (pregiudicandone l'autorizzazione o l'effettiva circolazione), lo stesso deve poter chiedere chiarimenti a RFI che, in assenza di misure certificate della sagoma sulla tratta o insieme di tratte considerate, provvede all'effettuazione delle necessarie misure/verifiche.

Dati gli impatti paventati dall'applicazione rigorosa delle caratteristiche di specializzazione della linea Direttissima Roma-Firenze (che, pur essendo specializzata/adattata per servizi AV, è percorsa da servizi regionali con velocità inferiore a 200 km/h), l'Autorità ha prescritto a RFI, *in primis*, di consentire l'utilizzo della stessa per i servizi con velocità inferiore ai 200 km/h e superiore a 150 km/h, fino al mese di agosto 2027, venendo, quindi, incontro alle istanze avanzate dalle amministrazioni regionali di Umbria, Lazio e Toscana. Inoltre, per quanto riguarda la variazione delle caratteristiche di specializzazione delle linee, l'Autorità - analizzando le proposte avanzate dal GI in sede di consultazione della bozza di PIR 2027 e constatando l'impatto che la specializzazione di una linea o la modifica delle condizioni di specializzazione di tale linea possono avere sull'accesso all'infrastruttura e quindi sulle legittime esigenze dei richiedenti capacità - ha prescritto che tali azioni debbano avvenire, a cura di RFI e sotto la supervisione dell'Autorità, tramite uno specifico procedimento di consultazione con i richiedenti capacità attuali e potenziali, garantendo il rispetto delle previsioni di cui all'art. 31 del d.lgs. n. 112/2015.

²⁰⁹ Delibera n. 101 del 25 giugno 2025, "Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da Ente Autonomo Volturno S.r.l. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 relativa alla linea Santa Maria C.V.- Piedimonte Matese".

²¹⁰ Delibera n. 102 del 25 giugno 2025, "Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da La Ferroviaria Italiana S.p.a. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030".

²¹¹ Delibera n. 100 del 25 giugno 2025, "Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da Ferrovie del Gargano S.r.l. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030".

²¹² Delibera n. 223 dell'11 novembre 2025, "La Ferroviaria Italiana S.p.a. - Disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all'orario di servizio 2026-2027 e formulazione della proposta tariffaria 2027-2031".

²¹³ Delibera n. 224 dell'11 novembre 2025, "Ente Autonomo Volturno S.r.l., linea Santa Maria C.V.-Piedimonte Matese - Disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all'orario di servizio 2026-2027 e formulazione della proposta tariffaria 2027-2031".

²¹⁴ Delibera n. 213 del 4 dicembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al 'Prospetto informativo della rete 2027', presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.a., nonché relative al 'Prospetto informativo della rete 2026'".

È opportuno segnalare come l'Autorità abbia accolto favorevolmente quanto proposto da RFI sul tema dell'aumento dei costi di allaccio all'infrastruttura ferroviaria (riconducibili alla modifica dell'infrastruttura al fine di attivare o riattivare un binario di raccordo) da parte dei richiedenti i raccordi quali i *terminal* merci; RFI, infatti, ha chiarito che ciò impedisce, di fatto, la realizzazione di tali nuovi impianti raccordati anche da parte di grandi aziende. L'Autorità ha quindi adottato alcune prescrizioni volte a garantire maggiore efficacia alla proposta di RFI di introdurre la possibilità di compartecipazione della stessa RFI ai costi di allaccio (fino all'80%) sulla base di un'analisi costi-benefici, utilizzando i fondi reperibili nell'ambito del CdP-parte investimenti.

Infine, l'Autorità ha inteso dare specifiche prescrizioni su:

- l'obbligo, a partire dall'orario 2026-2027, di utilizzo del misuratore di energia da parte dei rotabili dotati di strumento conforme alla EN 50463:2017 che, accedendo all'infrastruttura RFI, intendano richiedere la fornitura di corrente di trazione, per preriscaldamento/climatizzazione, *parking*;
- l'obbligo da parte di RFI, per quanto riguarda l'assistenza alla circolazione di treni speciali, ossia la concessione e gestione dei cosiddetti trasporti eccezionali, di relazionare all'Autorità sulla gestione dei rotabili con revisione scaduta, i tempi e costi per richieste di autorizzazioni/nulla osta similari tra più IF, l'estensione della validità temporale delle autorizzazioni/nulla osta, eventuali provvedimenti di efficientamento nel processo di emanazione delle stesse;
- l'imposizione al GI in merito agli indicatori di puntualità dei treni, di non modificare le relative soglie come da esso proposto in quanto, la modifica delle stesse, insieme, ad esempio, alla progressiva riduzione, nel corso degli anni, dell'obiettivo di puntualità RFI (come verificato raffron-

tando i pertinenti allegati dei CdP-parte servizi), avrebbe ostacolato la risoluzione delle difficoltà congiunturali legate alla notevole mole di investimenti e incremento di traffico registratesi nel corso degli anni.

Per quanto attiene alle reti regionali interconnesse, rispettivamente con le delibere n. 165/2025²¹⁵, n. 166/2025²¹⁶, n. 167/2025²¹⁷, n. 168/2025²¹⁸, n. 181/2025²¹⁹, n. 182/2025²²⁰, n. 183/2025²²¹, n. 184/2025²²², n. 189/2025²²³, n. 190/2025²²⁴, n. 191/2025²²⁵, n. 192/2025²²⁶, l'Autorità ha emanato indicazioni e prescrizioni sulle bozze finali dei PIR 2027 elaborati da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. (FSE), RFI per l'Infrastruttura ferroviaria regionale friulana, Infrastrutture Venete S.r.l. (IV), Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.a. (TUA), RFI per l'Infrastruttura ferroviaria regionale piemontese, RFI per l'Infrastruttura ferroviaria regionale umbra, FN, EAV, LFI, FT, FER e FdG, in vista della pubblicazione delle edizioni finali dei suddetti documenti.

Il contenuto delle indicazioni e prescrizioni emanate con le citate delibere è stato finalizzato, oltre che alla prosecuzione dell'attività di allineamento e consolidamento dei contenuti dei PIR, a rendere noto, in particolare, il grado di utilizzo della capacità commerciale disponibile per l'accesso alle varie infrastrutture, nell'ambito dei PIR, tenendo conto della vocazione principale delle suddette infrastrutture connessa alla effettuazione dei servizi di trasporto integrati nel sistema del TPL regionale; ciò al fine di evidenziare eventuali situazioni di capacità limitata/saturazione di tratte delle reti che potrebbero compromettere le condizioni di accessibilità da parte di eventuali nuovi richiedenti l'accesso, costituendo barriere all'ingresso e limitazione della possibilità di effettuare nuovi servizi di trasporto, anche nel segmento a mercato.

²¹⁵ Delibera n. 165 del 24 ottobre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l."

²¹⁶ Delibera n. 166 del 24 ottobre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. per l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Friulana".

²¹⁷ Delibera n. 167 del 24 ottobre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l."

²¹⁸ Delibera n. 168 del 24 ottobre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.a., nonché relative al PIR 2026".

²¹⁹ Delibera n. 181 del 6 novembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. per l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese".

²²⁰ Delibera n. 182 del 6 novembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. per l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra".

²²¹ Delibera n. 183 del 6 novembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ferrovienord S.p.a."

²²² Delibera n. 184 del 6 novembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ente Autonomo Volturno S.r.l."

²²³ Delibera n. 189 del 13 novembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.a."

²²⁴ Delibera n. 190 del 13 novembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ferrotramviaria S.p.a. - Direzione Infrastruttura".

²²⁵ Delibera n. 191 del 13 novembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ferrovie Emilia - Romagna S.r.l."

²²⁶ Delibera n. 192 del 13 novembre 2025, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027, presentato da Ferrovie del Gargano S.r.l., nonché relative al Prospetto informativo della rete 2026".

Per le reti per le quali non era prevista la formulazione, nel corso del 2025, della proposta tariffaria inerente al periodo tariffario 2027-2030, sono stati, altresì, forniti i criteri per l'aggiornamento dei valori dei canoni per l'accesso all'infrastruttura PMdA e delle tariffe per l'accesso ai servizi extra-PMdA connessi all'infrastruttura, forniti dai gestori, per l'orario di servizio 2026-2027, al quale i PIR 2027 si riferiscono.

In materia di prescrizioni sui prospetti informativi si segnalano le sentenze del TAR Piemonte, 17 novembre 2025, n. 1638/2025 e n. 1642/2025, con cui sono stati accolti i ricorsi promossi da Italo-Nuovo trasporto viaggiatori S.p.a. (Italo) e Trenitalia S.p.a. (Trenitalia) avverso la delibera n. 178/2024²²⁷, nella parte in cui ha prescritto al gestore della rete, in sede di predisposizione del PIR, di eliminare il periodo del paragrafo 2.8 inserito nella bozza di PIR 2026 recante: *“il materiale rotabile, con cui le IF effettuano servizi di trasporto su linee AV/AC e su linee adattate/specializzate per servizi AV, soddisfa le condizioni tecniche e di circolabilità tali da garantire l'eventuale instradamento su linea convenzionale affiancata”*.

In sintesi, dapprima, il TAR ha riconosciuto la legittimità dell'intervento dell'Autorità nei confronti di RFI nell'esercizio dei poteri appositamente conferiti (art. 37, comma 3, del d.lgs. n. 112/2015), al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti.

Al riguardo, il TAR ha stabilito che *“la prescrizione impugnata, infatti, come si desume dalla stessa motivazione contenuta nella delibera n. 178/2024, è ispirata dall'esigenza di ‘aprire’ il mercato a nuovi operatori economici interessati ad accedere all'infrastruttura essenziale e muove dalla considerazione per cui la previsione della necessità che il materiale rotabile circolante sulla linea ad alta velocità sia idoneo ad essere instradato anche su linee convenzionali costituisca ostacolo all'esercizio delle prerogative imprenditoriali dell'operatore che intenda ‘entrare’ nel mercato del trasporto ferroviario”*.

Quindi, ha ritenuto fondata l'impostazione difensiva avanzata dall'Autorità in merito alla ricostruzione normativa e regolatoria sul tema della “doppia compatibilità”: *“ritiene il Tribunale, dunque, che dalla disciplina in esame non possa desumersi l'esistenza di un obbligo inderogabile circa il soddisfacimento, da parte delle imprese ferroviarie che accedono alla rete ad alta velocità, del requisito della ‘doppia compatibilità del materiale rotabile sia con la linea AV/AC che con la linea convenzionale affiancata’”*.

Il TAR ha ritenuto altresì infondata la specifica censura, formulata da Italo, sugli asseriti effetti anticoncorrenziali che sarebbero derivati dalla prescrizione impugnata: *“quanto ai gravi effetti anticoncorrenziali della determinazione assunta dall'ART, le argomentazioni della ricorrente non sono meritevoli di condivisione in quanto l'affermazione di parte ricorrente secondo cui l'operatore dotato di treni non compatibili con la linea convenzionale affiancata «verrebbe a godere prevedibilmente della precedenza nell'utilizzo della rete AV/AC nel momento in cui si dovesse rendere necessario ridurre il numero dei convogli sulla tratta di rete interessata dall'inconveniente, a discapito delle imprese che hanno investito e stanno tuttora investendo per soddisfare tale idoneità» non trova fondamento normativo nella disciplina relativa alla gestione del traffico ferroviario. Dunque, il prospettato effetto anticoncorrenziale si pone come del tutto eventuale e sarebbe, in ogni caso, controbilanciato dalle verosimili ricadute imprenditoriali negative per l'operatore (che non disponga di treni compatibili con le linee convenzionali) derivanti dall'impossibilità di offrire all'utenza un servizio maggiormente efficiente (e appetibile) in termini di gestione delle perturbazioni di traffico”*.

Tuttavia, la delibera impugnata è stata annullata per difetto di motivazione, da un lato con riferimento alle ragioni addotte dall'Autorità a sostegno della prescrizione impugnata, tesa a inibire l'inserimento nel PIR del requisito tecnico della “doppia compatibilità”, e, dall'altro lato, con riferimento alla connessa prescrizione relativa alla necessità di prevedere strumenti alternativi di gestione delle perturbazioni di traffico.

Avverso le citate pronunce, l'Autorità ha presentato appello in Consiglio di Stato e il procedimento è tuttora pendente.

Sempre con riferimento alla delibera n. 178/2024, in particolare nella parte in cui definisce il concetto di tracce omologhe/canale orario e i criteri di priorità, è intervenuta l'ulteriore decisione del TAR Piemonte, 9 dicembre 2025, n. 1793/2025, con cui è stato respinto il ricorso principale promosso da SNCF Voyages Italia S.r.l. (SNCF), rinviando a un differente giudizio l'esame del ricorso per motivi aggiunti promosso dal medesimo operatore, in ragione di assenza di connessione tra i due atti²²⁸.

Dopo aver respinto le eccezioni preliminari di rito, nel merito, il TAR ha ritenuto infondato il primo motivo di ricorso mediante il quale veniva censurata l'illegittimità della delibera n. 178/2024 (e, conseguentemente, del PIR 2026 nella parte

²²⁷ Delibera n. 178 del 6 dicembre 2024, “Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2026”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.a., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2025”.

²²⁸ Con la stessa decisione, il TAR ha ritenuto di disporre la separazione dei due ricorsi, in ragione del fatto che *“il ricorso per motivi aggiunti, nonostante contenga nell'epigrafe l'indicazione, tra gli atti impugnati, del PIR 2026, ha in realtà ad oggetto esclusivamente censure rivolte avverso l'accordo quadro stipulato tra RFI e SNCF”*.

in cui ne recepisce il contenuto) in quanto l'ART, in asserita violazione della propria *mission* istituzionale (delineata dal d.l. n. 201/2011 e dal d.lgs. n. 112/2015) e del divieto di abuso di posizione dominante di cui all'art. 102 TFUE, avrebbe specificato la nozione di "traccia omologa" in modo tale da rendere anticoncorrenziale il criterio di priorità, delineato nel PIR, secondo cui vanno preferiti i servizi che "utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali".

Al riguardo, il Giudice ha affermato, innanzitutto, che *"Il sistema dei criteri di preferenza delineato dal PIR, integrato come da prescrizione della delibera ART n. 178/2024, non può ex se ritenersi anticoncorrenziale, in quanto risponde alla ragionevole esigenza di premiare l'operatore che offra una maggiore 'presenza' sul mercato nell'arco della settimana, con effetti positivi per l'utenza in termini di soddisfazione delle esigenze di mobilità"*.

Ha, quindi, precisato che *"[...] le argomentazioni svolte dalla ricorrente in merito alla prospettata lesività della specificazione della definizione di 'traccia omologa' non sono meritevoli di condivisione poiché nel provvedimento impugnato l'ART ha ristretto la nozione di 'traccia omologa' (disponendo che, ai fini della qualificazione come 'omologhe' di due tracce, esse debbano avere anche la stessa velocità di percorrenza, con conseguente introduzione del requisito aggiuntivo rappresentato dalla circolazione omotachica, cfr. pag. 8 dell'Allegato A alla delibera ART n. 178/2024). Ne consegue che il criterio di preferenza per i servizi che 'utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali', a seguito della summenzionata specificazione, è divenuto meno sfavorevole per l'operatore economico che intenda entrare nel mercato domestico. Ciò in quanto dalla delimitazione della nozione di 'traccia omologa' deriva un affievolimento della posizione di 'forza' degli operatori già presenti sul mercato, i quali potrebbero verosimilmente vantare un numero di 'tracce omologhe' maggiore se ai fini della qualificazione non si richiedesse anche che le tracce abbiano la stessa velocità di percorrenza"*.

Parimenti, è stato ritenuto infondato il secondo motivo di ricorso, appuntato sull'asserita illegittimità della delibera n. 178/2024 in quanto l'ART non avrebbe rilevato la natura anticoncorrenziale e contraria al diritto europeo delle previsioni contenute nel PIR in merito ai criteri da applicare in caso di contrasto tra richieste di capacità quadro a fronte di un'infrastruttura saturata.

Ad avviso del TAR, *"non può ritenersi illegittima la scelta di RFI di esercitare, in sede di predisposizione del PIR, la facoltà di derogare di cui all'art. 10, paragrafo 5, del Regolamento. Infatti, nonostante la previsione sia inserita all'interno dell'art. 10 (che di-*

sciplina il conflitto tra richieste di tracce nell'ambito di accordi quadro e non il conflitto tra accordi quadro), la formulazione letterale del paragrafo 5, nella parte in cui prevede che 'il gestore dell'infrastruttura può decidere che, in caso di richieste confliggenti di tracce ferroviarie, sia alle richieste di tracce nell'ambito di un accordo quadro sia a tutte le altre richieste di tracce si applichino le norme di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della Direttiva 2012/34/UE', consente al gestore di esercitare la facoltà prevista dalla norma al solo ricorrere del presupposto costituito dalla presentazione di 'richieste confliggenti di tracce ferroviarie'. Dunque, la previsione inserita nel PIR (in relazione alla fattispecie del conflitto tra accordi quadro) non può ritenersi ex se incompatibile con la disciplina di cui al Regolamento, atteso che la previsione dell'operatività della disciplina di cui all'art. 10, paragrafo 5, del Regolamento potrebbe dirsi illegittima solo laddove se ne prospetti l'applicazione ai casi in cui non vi sia un conflitto tra richieste di tracce specifiche".

2.4.4 Il parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sullo schema del Documento strategico pluriennale della mobilità 2026

Il decreto-legge n. 19/2026²²⁹ ha apportato, all'art. 22, comma 1, alcune rilevanti modifiche alle disposizioni del d.lgs. n. 112/2015 e, in particolare, a quelle che recepiscono le disposizioni eurounitarie in materia di strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e di contratti tra le autorità competenti degli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura riguardanti l'attività svolta da detti gestori e il relativo finanziamento (rispettivamente art. 8, paragrafo 1, e art. 30 della direttiva 2012/34/UE). Per quanto riguarda la strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura, è stato in particolare previsto che l'Autorità si esprima preventivamente sul contenuto del DSPM, competenza che è stata già esercitata nel corso del periodo oggetto della presente relazione, e di cui si dirà nel prosieguo. Per quanto riguarda i contratti tra autorità competenti e GI, che nell'ordinamento nazionale assumono la denominazione di contratti di programma, è stato stabilito che contengano in particolare *"gli obiettivi intermedi e finali e i traguardi intermedi e finali, espressi in termini quantitativi o qualitativi, da conseguire entro le scadenze temporali stabilite, e gli indicatori di performance nonché i criteri di qualità, stabiliti in conformità con quanto previsto dall'allegato V alla direttiva 2012/34/UE"* e che detti indicatori di performance e criteri di qualità sono individuati dall'Autorità, d'intesa con il MIT e, per i profili finanziari, sentito il MEF. Inoltre, all'Autorità è affidato il compito di monitorare il conseguimento degli obiettivi e traguardi intermedi e finali, nonché l'adempimento degli indicatori sopracitati.

²²⁹ Decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19, "Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e in materia di politiche di coesione".

Con il parere n. 33/2026 l'Autorità, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 1, comma 7-*bis*, del d.lgs. n. 112/2015 ha formulato un'articolata serie di osservazioni e raccomandazioni sul testo del DSPM 2026 pervenuto dal MIT, con particolare riferimento alla coerenza degli investimenti previsti con le esigenze del mercato raccolte mediante i meccanismi di coordinamento di cui all'art. 7-*sexies* della citata direttiva 2012/34/UE.

Considerata la valenza strategica di tale documento, con l'indicato parere l'Autorità ha ritenuto necessario riferire le proprie osservazioni e raccomandazioni anche su numerose altre tematiche di carattere più generale, principalmente afferenti alla massimizzazione dell'efficacia ed all'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, in quanto risorsa di rilevanza strategica per il sistema nazionale dei trasporti nel suo complesso, attualmente versante, peraltro, in condizioni di saturazione in molte delle tratte di cui si compone.

2.4.5 Il monitoraggio e la vigilanza

2.4.5.1 La verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte del gestore dell'infrastruttura nazionale

Nel periodo di riferimento, con riguardo al gestore dell'infrastruttura nazionale, l'Autorità, con la delibera n. 133/2025²³⁰, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 121/2024²³¹, accertando il mancato rispetto delle regole e dei principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, come disposti nel PIR relativo all'anno 2024, sulla base di quanto previsto dal d.lgs. n. 112/2015 e dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075²³²; per tali ragioni e tenuto conto, tra l'altro, che tale comportamento violativo da parte del GI era stato già precedentemente accertato dall'Autorità nel procedimento concluso con delibera n. 126/2023²³³, di cui si dirà *infra*, con la suddetta delibera n. 133/2025 l'Autorità ha irrogato nei confronti del GI nazionale una sanzione pecuniaria di 436.800 euro, ai sensi dell'art. 37, comma 14, lettere a) e d), del d.lgs. n. 112/2015.

Al riguardo occorre precisare che il GI ha presentato ricorso dinanzi al TAR Piemonte per l'impugnazione della menzionata delibera n. 121/2024, integrato con ricorso per motivi aggiunti avverso la citata delibera n. 133/2025. Con la sentenza 28 aprile 2026, n. 954/2026 il TAR ha respinto il ricorso. Il Giudice Amministrativo ha, *in primis*, dichiarato inammissibile il ricorso principale avverso la delibera n. 121/2024 in quanto quest'ultima costituisce "mero atto di comunicazione dell'avvio del procedimento sanzionatorio, inidoneo a produrre ex se effetti sfavorevoli nella sfera giuridica della ricorrente" e "la valutazione operata dall'Autorità, sia in punto di *an* che di *quantum* della sanzione, non produce effetti definitivi ma è fisiologicamente destinata ad essere affinata e, se del caso, smentita, a seguito di una più approfondita istruttoria, anche sulla base delle argomentazioni difensive svolte nel procedimento dal soggetto nei cui confronti si procede". Quanto al ricorso per motivi aggiunti avverso la delibera n. 133/2025 il TAR ha ritenuto infondate le doglianze del gestore.

Con il primo motivo di ricorso il gestore sosteneva che la condotta tenuta era conforme alla disciplina europea (decisione delegata n. 2017/2075, che ha sostituito l'Allegato 7 alla direttiva 2012/34/UE) - da ritenere, a detta del ricorrente, sovraordinata alla disciplina degli obblighi di comunicazione delineata nel PIR - che consentirebbe di derogare ai termini per le comunicazioni delle restrizioni di capacità in caso di interventi posti in essere per ragioni di sicurezza. In proposito il TAR ha ritenuto che "la definizione normativa del PIR rispecchia la qualificazione del gestore dell'infrastruttura come soggetto privato che esercita una funzione amministrativa in relazione a specifici ambiti di attività (ad es. determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e assegnazione della capacità di infrastruttura agli operatori richiedenti), in relazione ai quali il concessionario è tenuto a delineare le regole procedurali ed i criteri sostanziali sulla base dei quali vengono disciplinati i singoli rapporti con gli operatori ferroviari.

Il prospetto, dunque, in relazione a tali ambiti di attività, assume la connotazione di un atto amministrativo generale che costituisce un autovincolo in capo al gestore, il quale non potrà discostarsi dai procedimenti e dai criteri ivi delineati in sede di determinazione

²³⁰ Delibera n. 133 del 31 luglio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 121/2024 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112".

²³¹ Delibera n. 121 del 5 settembre 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, relativo al mancato rispetto delle regole e dei principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal menzionato decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024".

²³² Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

²³³ Delibera n. 126 del 27 luglio 2023, "Procedimento avviato con delibera n. 147/2022, dell'8 settembre 2022, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., e proseguito con delibera n. 249/2022, del 22 dicembre 2022 - 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 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo in riferimento alle limitazioni nell'assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete per l'anno 2023".

del contenuto dei rapporti con i singoli operatori". Peraltro, il Collegio evidenzia che "è la stessa Decisione delegata [al punto 13] a prevedere la possibilità, per i gestori dell'infrastruttura, di stabilire nel PIR una disciplina più rigorosa dei termini di comunicazione delle restrizioni di capacità" pertanto "deve ritenersi che la disciplina di cui al prospetto informativo non si ponga in contrasto con la normativa dettata in sede europea laddove prevede termini di comunicazione maggiormente anticipati, onde consentire agli operatori ferroviari una più completa base informativa ai fini della programmazione delle richieste di tracce in relazione ad un determinato orario di servizio".

Il TAR ha inoltre ritenuto non condivisibile quanto sostenuto dal gestore in merito al fatto che la contrarietà della disciplina del PIR 2024 rispetto alle fonti sovraordinate emergerebbe anche dalla circostanza che l'Autorità, in relazione al PIR 2027, ha ritenuto ragionevole consentire una maggiore flessibilità nella comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità, a seconda delle peculiarità dei singoli interventi; in proposito il Giudice Amministrativo ha evidenziato che "la circostanza che l'Autorità abbia accolto la proposta del gestore volta a modificare il PIR nel senso di una maggiore flessibilità nella disciplina dei termini delle comunicazioni delle restrizioni di capacità non sia significativa della contrarietà del prospetto *ratione temporis* vigente rispetto al diritto europeo, in particolar modo alla luce della stessa previsione europea (...) che consente al gestore di introdurre una disciplina delle comunicazioni maggiormente restrittiva. (...) Peraltro, l'eventualità che la disciplina delineata nel PIR subisca un graduale 'affinamento' (quanto al bilanciamento tra le esigenze di stampo privatistico del gestore e il perseguimento dell'interesse pubblico che ne 'colora' la *mission*) è da considerarsi del tutto fisiologica in un mercato 'regolato' quale quello ferroviario, caratterizzato dall'esistenza di una infrastruttura essenziale, il cui processo di 'apertura' (per definizione dinamico e soggetto ad evoluzione) pone gli operatori economici, tra cui il gestore, di fronte all'esigenza di adattare le proprie determinazioni a contingenze mutevoli e non sempre prevedibili *ex ante*".

E ancora il TAR esclude che la nuova disciplina favorevole possa trovare applicazione retroattiva in base ai principi propri del diritto punitivo: "In primo luogo, tale esito va escluso sulla base del condivisibile orientamento della giurisprudenza amministrativa secondo cui 'in materia di sanzioni amministrative vige in via generale il principio di legalità, in virtù del quale non si può essere sanzionati se non in forza di una legge entrata in vigore prima della commissione dell'illecito (art. 1 l. n. 689/1981 - "Modifiche al sistema penale"), ma non già l'ulteriore principio di retroattività delle disposizioni sanzionatorie più favorevoli" (Cons. Stato, Sez. V, 20.11.2015, n. 5287).

In secondo luogo, anche a prescindere dalle considerazioni appena svolte, l'operatività del principio di retroattività della *lex mitior* dovrebbe escludersi in quanto il mutamento, in senso favorevole all'agente, della disciplina amministrativa, integrativa della fat-

tispecie punitiva, potrebbe in linea teorica spiegare effetti retroattivi in relazione ad una condotta anteriore solo laddove tale modifica non sia conseguenza di una determinazione dello stesso soggetto, non potendosi ritenere conforme alla ratio dell'istituto l'esito di far dipendere la concreta risposta sanzionatoria dalla volontà dello stesso soggetto sanzionato.

Nel caso di specie, l'introduzione della disciplina favorevole è derivata dall'iniziativa dello stesso gestore, non potendosi ritenere dirimente in senso opposto la circostanza che l'ART abbia condiviso la modifica, atteso che il vaglio dell'Autorità sul PIR assume carattere di mero controllo 'esterno' rispetto alle scelte del gestore (confluite nel PIR) che possono incidere sull'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria (in questo senso, T.A.R. Piemonte, Sez. III, 9.12.2025, n. 1793, ha escluso che l'Autorità sia titolare un potere di 'approvazione', in senso tecnico, del PIR)".

Sul punto il TAR conclude evidenziando "come la chiara predeterminazione *ex ante* delle regole che governano l'equo utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (così come quelle, strumentali a tale obiettivo, che impongono obblighi comunicativi di circostanze rilevanti ai fini della richiesta di capacità di rete) costituisca condicio sine qua non dell'implementazione delle dinamiche concorrenziali in un mercato connotato da un'infrastruttura essenziale, non potendosi giustificare, in quest'ottica, l'enucleazione di una disciplina, derogatoria al PIR, i cui presupposti non emergano, almeno in via interpretativa, dal contenuto del prospetto informativo".

Sotto altro profilo, il gestore sosteneva che le conseguenze della violazione della disciplina del PIR sarebbero esaustivamente delineate nello stesso prospetto (ove è prevista la corresponsione di una penale in favore delle IF), con la conseguenza che l'Autorità non avrebbe potuto attivare il procedimento sanzionatorio. In proposito, il TAR evidenzia che "la sanzione irrogata dall'ART in caso di violazione della disciplina sulle restrizioni di capacità ha funzione differente rispetto all'istituto della penale. Da un lato, il potere esercitato dall'ART ha funzione sanzionatoria e risponde ad esigenze di prevenzione generale e speciale, oltre che di 'retribuzione' rispetto all'ordine giuridico violato (...). Inoltre, la valutazione dell'entità del pregiudizio subito dagli operatori del settore ferroviario in conseguenza della condotta illecita è finalizzata non alla compensazione di un pregiudizio, bensì alla mera determinazione della sanzione. Coerentemente, le somme oggetto del provvedimento devono essere corrisposte dal gestore all'Autorità e non agli operatori che abbiano patito un danno dalla violazione. Diversamente, l'istituto della penale ha funzione compensativa rispetto al pregiudizio subito dagli operatori economici, ciò che giustifica la corresponsione dei relativi importi (determinati applicando un coefficiente percentuale all'importo del canone relativo alla traccia) direttamente in favore delle imprese ferroviarie". In ragione della diversa funzione degli istituti, nonché del diverso destinatario delle somme che il gestore è tenuto a corrispondere, il Collegio ha ritenuto "non irragionevole la

coesistenza di un potere sanzionatorio in capo all'ART e del diritto alla penale previsto in favore delle imprese ferroviarie coinvolte dalle restrizioni di capacità non tempestivamente comunicate". Sul punto il TAR conclude ritenendo "che l'istruttoria compiuta dall'Autorità in relazione alla circostanza della soppressione del traffico merci vada esente dai profili di illegittimità prospettati dalla ricorrente. Analogamente, la complessiva valutazione dell'Autorità in merito a tale profilo della condotta, esternata nella motivazione del provvedimento, va esente da profili di irragionevolezza".

Infine, avuto riguardo alla quantificazione della sanzione il TAR ha confermato la legittimità dell'operato dell'Autorità.

Nell'ambito della verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte del gestore dell'infrastruttura nazionale, con la citata delibera n. 126/2023 l'Autorità ha adottato un provvedimento sanzionatorio irrogando, nei confronti di RFI, una sanzione ai sensi dell'art. 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. n. 112/2015, poiché, nel corso del 2022, il GI ha superato i limiti nell'assegnazione della capacità quadro previsti al paragrafo 4.4.2.1 del PIR, ossia la soglia dell'85% della capacità commerciale totale. Avverso il provvedimento il gestore aveva proposto impugnativa al TAR Piemonte che, con sentenza n. 1092/2024 del 28 ottobre 2024, si è pronunciato respingendo il ricorso. Detta pronuncia è stata oggetto, da parte del gestore, di appello in Consiglio di Stato il quale, con sentenza 8 aprile 2026, n. 2829/2026, ha confermato il giudizio di primo grado, confermando la sanzione pecuniaria inflitta a RFI di un importo pari a 350.000 euro. Particolarmente significative sono le statuizioni sulle finalità del suddetto limite dell'85% in quanto il Collegio ha evidenziato, infatti, che: *"[...] come emerge dalla ricostruzione del giudice di primo grado, le regole sulla limitazione della capacità assegnabile tramite accordi quadro sono volte proprio ad evitare fenomeni di saturazione della rete che possano ostacolare l'ingresso o l'operatività di altri richiedenti. In tale ottica, anche una condotta astrattamente idonea a produrre benefici per taluni utenti può risultare, nel contempo, lesiva dell'interesse concorrenziale protetto dall'ordinamento".*

In relazione alle cause della perturbazione del traffico ferroviario avvenuta il 2 ottobre 2024, con delibera n. 113/2025²³⁴, l'Autorità ha avviato nei confronti del GI un procedimento

sanzionatorio, ai sensi dell'art. 37, comma 14, lettere a) e d), del d.lgs. n. 112/2015, per la violazione dell'art. 11, comma 3, del medesimo decreto e del paragrafo 6.2.2 del PIR 2024, per non aver il GI adottato misure idonee a garantire l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura assicurandone l'accessibilità e la funzionalità. Il procedimento è in corso.

Inoltre, nell'ambito dei poteri di cui all'art. 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, l'Autorità ha ricevuto tre reclami presentati, rispettivamente, da Cargofer S.r.l. (Cargofer), MIT e Italo. Nello specifico, Cargofer ha lamentato un grave impedimento alla ricezione di convogli presso il proprio *terminal* sito sulla tratta Ferrara-Suzzara, anche per effetto della programmazione adottata dalla società abilitata alla trazione dei treni su tale tratta, con conseguente indisponibilità di tracce ferroviarie per le imprese ferroviarie di trasporto merci, alle quali sarebbe negato l'accesso alla capacità dell'infrastruttura; il MIT e Italo hanno segnalato alcune criticità in merito agli effetti scaturiti dalla conclusione delle procedure di allocazione delle tracce relative all'orario di servizio 2026-2027.

Relativamente al suddetto reclamo di Italo, con delibera n. 98/2026²³⁵ l'Autorità ha avviato nei confronti di RFI un procedimento finalizzato all'adozione di un ordine relativo al riesame della richiesta di capacità quadro limitatamente alle tracce retrocesse al suddetto vettore nell'orario di servizio 2026-2027, mentre la richiesta del MIT è stata archiviata, in quanto la predetta amministrazione e RFI, in data 14 aprile 2026, hanno sottoscritto un accordo quadro sulla capacità di infrastruttura ferroviaria; relativamente al reclamo presentato da Cargofer, la relativa preistruttoria è in corso.

Da ultimo, si segnala l'avvenuta pubblicazione della sentenza del Consiglio di Stato 3 giugno 2026, n. 4430/2026 con cui il Supremo Collegio ha deciso l'appello proposto dall'Autorità avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 211/2025 che ha annullato la delibera n. 26/2018²³⁶, con cui è stata irrogata al gestore dell'infrastruttura ferroviaria una sanzione per il mancato, compiuto, riscontro a una richiesta di informazioni, formulata nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui treni a doppia composizione.

La medesima sentenza ha deciso altresì l'appello incidentale proposto dal gestore avverso la medesima sentenza.

²³⁴ Delibera n. 113 del 10 luglio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell'art. 11, comma 3, del medesimo decreto legislativo e del paragrafo 6.2.2 del Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024".

²³⁵ Delibera n. 98 del 15 giugno 2026, "Reclamo di Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Avvio di procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a."

²³⁶ Delibera n. 26 del 12 marzo 2018, "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)".

Il Consiglio di Stato ha accolto l'appello promosso dall'ART, ritenendone fondati tutti i motivi avuto riguardo, in particolare, alla carenza informativa riscontrata nella risposta data dal gestore alle richieste dell'Autorità con riguardo ai lavori di potenziamento dedicati ai binari programmati di ricevimento dei treni in doppia composizione nella stazione di Napoli Centrale e allo spostamento del sistema di segnalamento.

È stato, altresì, ritenuto immune da vizi l'ulteriore addebito relativo alle omissioni informative sulle condotte del gestore connesse a testare l'aumento di velocità massima sulle linee.

Al riguardo, si sottolinea la seguente considerazione del Consiglio di Stato, posta come premessa delle argomentazioni a fondamento delle valutazioni sulla correttezza dell'operato dell'ART, che assume una portata rilevante e generale: *"Sul punto, va in generale osservato che la richiesta di chiarimenti inoltrata dall'Autorità nel caso che occupa (...) onerava il destinatario del compito di fornire tutte le informazioni riguardanti il tema in questione (ogni utile informazione circa le attività in corso ai fini della estensione ed innovazione prospettica delle attuali modalità di esercizio e di soccorso di treni asserviti al trasporto passeggeri nel segmento commerciale in esame, con particolare - ma non esclusivo - riferimento alla messa in esercizio di treni commerciali in composizione multipla)".*

A fronte di una così ampia richiesta di informazioni non si può ritenere (e ciò vale anche per i profili di doglianza prima esaminati) che l'operatore possa in qualche modo selezionare, secondo il proprio apprezzamento, le informazioni che risultino maggiormente rilevanti ai fini dell'indagine svolta dall'A.R.T.

Una simile lettura contrasta, infatti, con il canone bilaterale della buona fede e collaborazione ex art. 1, comma 2-bis della l. n.241 del 1990 che impone di fornire tutti gli elementi in proprio possesso entro il limite consueto dell'apprezzabile sacrificio. Va, del resto, tenuto in debita considerazione il fatto che RFI è titolare delle funzioni essenziali attribuitegli dal d.lgs. n. 112/2015 e tenuta, come tale, ad assicurare l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria (art. 11, comma 3); ciò a fortiori in un contesto, come quello di che trattasi, in cui l'impresa ferroviaria incumbent appartiene al medesimo gruppo industriale. Siffatta conformazione del mercato è destinata, infatti, a riverbe-

rarsi, innalzandolo, sul livello di diligenza pretendibile a RFI nell'interpretare le richieste di informazioni provenienti dall'A.R.T. su tematiche relative all'accesso all'infrastruttura".

Quindi, sono analizzati puntualmente gli indici sintomatici della condotta omissiva del gestore, confermando la legittimità della delibera impugnata.

Quanto al ricorso incidentale, è stato accolto il motivo proposto dal GI focalizzato sulla determinazione della sanzione che il Consiglio di Stato, nell'esercizio della giurisdizione di merito ha ritenuto di ridurre al minimo edittale riconoscendo tra gli altri elementi l'atteggiamento nel complesso collaborativo del gestore che ha successivamente posto rimedio alle carenze informative senza aver conseguito significativi vantaggi in conseguenza della commessa violazione al minimo edittale.

2.4.5.2 La verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte dei gestori delle infrastrutture regionali

In esito alla pubblicazione, effettuata a dicembre 2025, delle edizioni ufficiali dei PIR 2027 da parte dei GI delle infrastrutture regionali, è stata effettuata una verifica del corretto recepimento delle indicazioni e prescrizioni emanate con le delibere dell'Autorità richiamate *supra*. Nel caso di mancato o errato recepimento di tali indicazioni/prescrizioni, è stata esercitata un'azione di *enforcement* con richiesta rivolta ai gestori inadempienti di procedere, previo completamento del corretto recepimento, alla pubblicazione di un aggiornamento straordinario dei PIR 2027 interessati, effettuata nel periodo febbraio-maggio 2026.

Con delibera n. 96/2026²³⁷ si è concluso il procedimento sanzionatorio avviato nei confronti di EAV con delibera n. 207/2025²³⁸ per non avere trasmesso all'Autorità, per le valutazioni di competenza, la proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e la documentazione a corredo della stessa previste dalla Misura 52.2 della delibera n. 95/2023, entro il termine del 1° settembre 2025, da ultimo individuato con la delibera n. 101/2025²³⁹; con la suddetta delibera n. 96/2026 è stata irrogata, a EAV, la sanzione pecuniaria di 7.500 euro.

Inoltre, anche con riferimento al procedimento sanzionatorio avviato nei confronti di LFI con la delibera n. 208/2025²⁴⁰,

²³⁷ Delibera n. 96 del 15 giugno 2026, "Misura 52.2 dell'allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 207/2025, del 26 novembre 2025, nei confronti di Ente Autonomo Volturno S.r.l. - Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112".

²³⁸ Delibera n. 207 del 26 novembre 2025, "Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Avvio di procedimento sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ente Autonomo Volturno S.r.l."

²³⁹ Delibera n. 101 del 25 giugno 2025, "Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da Ente Autonomo Volturno S.r.l. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 relativa alla linea Santa Maria C.V.- Piedimonte Matese".

²⁴⁰ Delibera n. 208 del 26 novembre 2025, "Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - 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 non avere trasmesso all'Autorità, per le valutazioni di competenza, la proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e la documentazione a corredo della stessa previste dalla suddetta Misura 52.2, entro il termine del 1° settembre 2025, da ultimo individuato con la delibera n. 102/2025²⁴¹, con la delibera n. 105/2026²⁴² l'Autorità ha concluso il suddetto procedimento sanzionatorio e ha irrogato, a LFI, la sanzione pecuniaria di 6.000 euro.

2.4.5.3 La verifica relativa all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari

Con delibera n. 145/2025²⁴³ l'Autorità ha concluso il procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenord S.r.l. (Trenord), avviato con delibera n. 143/2024²⁴⁴, adottando un provvedimento sanzionatorio e un ordine di cessazione della violazione contestata; nel caso di specie, è stata accertata nei confronti di Trenord l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla normativa europea e nazionale nonché dalla regolazione dell'Autorità in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Milano Fiorenza e, conseguentemente, irrogata una sanzione di 50.000 euro; con medesima delibera è stato, inoltre, ordinato alla suddetta società di pubblicare una descrizione del suddetto centro di manutenzione conforme al quadro regolatorio e fornire a SNCF tutte le informazioni necessarie per formulare le proprie richieste di capacità presso il men-

zionato centro di manutenzione, trattandole poi conformemente alle disposizioni europee, nazionali e alla regolazione di riferimento in materia.

In materia di accesso agli impianti di servizio, si è concluso il procedimento sanzionatorio nei confronti del GI, avviato nell'ambito della preistruttoria relativa al reclamo da parte di SVI, in relazione all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi. In tale ambito, il GI ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile²⁴⁵ e, con delibera n. 51/2026²⁴⁶ il procedimento si è concluso con l'approvazione della proposta e la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.

Gli impegni, infatti, sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché il GI, oltre a porre fine alla violazione contestata, si è, altresì, impegnato a descrivere in maniera maggiormente approfondita i propri impianti di manutenzione, allo scopo di meglio consentire alle imprese ferroviarie di illustrare le proprie esigenze manutentive, in un'ottica di razionalizzazione dell'offerta di capacità, e a condividere con l'Autorità informazioni funzionali allo svolgimento delle funzioni di vigilanza e inoltre ha proposto di effettuare un processo di *assessment*, che va oltre quanto previsto dall'art. 11²⁴⁷ del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177.

²⁴¹ Delibera n. 102 del 25 giugno 2025, "Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da La Ferroviaria Italiana S.p.a. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030".

²⁴² Delibera n. 105 del 25 giugno 2026, "Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Procedimento avviato con delibera n. 208/2025, del 26 novembre 2025, nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi della lettera a), dell'articolo 37, comma 14, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112".

²⁴³ Delibera n. 145 del 4 settembre 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 143/2024, del 4 settembre 2024, nei confronti di Trenord S.r.l., per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine, ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 37, comma 14, lettera a), e dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112".

²⁴⁴ Delibera n. 143 del 24 ottobre 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenord S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio".

²⁴⁵ Con delibera n. 147 del 4 settembre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 52/2025, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

²⁴⁶ Delibera n. 51 del 17 aprile 2026, "Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 52/2025, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

²⁴⁷ Ai sensi dell'art. 11 del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari *"gli operatori dell'impianto di servizio possono stabilire criteri di priorità per l'assegnazione di capacità nel caso di richieste confliggenti di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, quando tali richieste non possono essere soddisfatte in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento. Tali criteri di priorità sono non discriminatori e sono basati su criteri oggettivi e pubblicati nella descrizione dell'impianto di servizio conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera k). Essi tengono in considerazione l'obiettivo dell'impianto, le finalità e la natura dei servizi di trasporto ferroviario in questione e l'obiettivo di garantire un utilizzo efficiente della capacità disponibile. I criteri di priorità possono tenere conto anche dei seguenti aspetti: - contratti esistenti, - l'intenzione e l'abilità di utilizzare la capacità richiesta, compresi l'eventuale mancato utilizzo in precedenza, in tutto o in parte, della capacità assegnata e i motivi di tale mancato utilizzo, - tracce ferroviarie già assegnate in relazione ai servizi richiesti, - criteri di priorità per l'assegnazione delle tracce ferroviarie, - presentazione tempestiva delle richieste"*.

Con delibera n. 228/2025²⁴⁸ e delibera n. 235/2025²⁴⁹, l'Autorità ha avviato due procedimenti sanzionatori, rispettivamente, nei confronti di Trenitalia e Agriservice S.r.l. (Agriservice); il procedimento di cui alla citata delibera n. 228/2025 è scaturito dal reclamo presentato da SVI, con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Gianturco, mentre il procedimento di cui alla menzionata delibera n. 235/2025 è scaturito dal reclamo presentato da Rail Traction Company S.p.a. e da LTE Italia S.r.l., con riferimento all'impianto ferroviario consistente in due binari raccordati con l'infrastruttura ferroviaria nazionale. In entrambi i procedimenti è stato contestato alle società di non aver predisposto il documento riportante la descrizione dell'impianto di servizio relativamente al centro di manutenzione di Napoli Gianturco, da parte di Trenitalia, e il terminale merci di San Martino di Lupari, per quanto concerne Agriservice. Entrambi i suddetti procedimenti sono in corso. Con specifico riferimento al procedimento avviato con delibera 235/2025, Agriservice ha presentato una proposta di impegni che, con delibera n. 106/2026²⁵⁰ è stata dichiarata ammissibile.

Inoltre, a seguito del suddetto reclamo presentato da SVI, con delibera n. 236/2025²⁵¹ l'Autorità ha avviato un procedimento, nei confronti di RFI, Trenitalia, Alstom Ferroviaria S.p.a. e Terminal AlpTransit S.r.l. all'esito del quale potrà essere adottato, nei confronti delle suddette società un ordine relativo all'assegnazione di capacità, a favore del suddetto reclamante, presso centri di manutenzione siti nell'area di Milano o di Torino e di Napoli o, in alternativa, di spazi idonei alla costruzione di un centro di manutenzione in tali aree. Il procedimento è in corso.

Al contrario, fermo restando l'avvio sanzionatorio nei confronti di Agriservice, il reclamo di Rail Traction Company S.p.a. e LTE Italia S.r.l. è stato archiviato, non sussistendo i presupposti per avviare un procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, decreto legislativo 112/2015, in quanto non si configurava, a carico di Agriservice, alcuna contestazione relativa ad una possibile condotta discriminatoria in danno delle suddette società.

Inoltre, con delibera 97/2026²⁵² è stato avviato un procedimento sanzionatorio anche nei confronti di Alstom, relativo al centro di manutenzione di Nola, anch'esso scaturito dal summenzionato reclamo presentato da SVI.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio sugli obblighi previsti dal d. lgs. n. 112/2015, gli uffici hanno richiesto informazioni aggiornate sullo stato di definizione dei contratti di raccordo che disciplinano l'accesso agli impianti di servizio ferroviari situati nel demanio portuale della AdSP Mare Ligure occidentale, con riferimento ai porti di Genova (Bacino di Sampierdarena), Genova Prà, Savona e Vado Ligure. Dall'esito della suddetta attività si è appreso che tra tutti i soggetti interessati - AdSP, RFI e l'ANSFISA - sono in corso interlocuzioni finalizzate alla sottoscrizione dei contratti di raccordo entro la fine del 2026, anche relativamente agli aspetti relativi alla sicurezza.

Infine, relativamente alla conclusione²⁵³ del procedimento avviato²⁵⁴ nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.a. (GS Rail), è stato effettuato il monitoraggio e la vigilanza sull'ottemperanza da parte di GS Rail alle prescrizioni impar-

²⁴⁸ Delibera n. 228 dell'11 dicembre 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenitalia S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Gianturco".

²⁴⁹ Delibera n. 235 del 19 dicembre 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Agriservice S.r.l. (Agriservice), ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio".

²⁵⁰ Delibera n. 106 del 25 giugno 2026, "Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 235/2025, nei confronti di Agriservice S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

²⁵¹ Delibera n. 236 del 19 dicembre 2025, "Reclamo di SNCF Voyages Italia S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Avvio di procedimento, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., Trenitalia S.p.a., Alstom Ferroviaria S.p.a. e Terminal AlpTransit S.r.l."

²⁵² Delibera n. 97 del 15 giugno 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Alstom Ferroviaria S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Nola".

²⁵³ Delibera n. 89 del 29 maggio 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 184/2023, del 23 novembre 2023. Adozione del provvedimento conclusivo 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".

²⁵⁴ Delibera n. 184 del 23 novembre 2023, "Avvio di un procedimento individuale nei confronti di Grandi Stazioni Rail 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 determinazione delle tariffe relative al periodo 2022 - 2023, degli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112".

tite e, con delibera n. 227/2025²⁵⁵, sono stati prorogati i termini entro i quali la suddetta società deve ottemperare alle prescrizioni finalizzate all'adozione, con riferimento agli spazi regolati di cui all'art. 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. n. 112/2015 ricadenti all'interno delle stazioni gestite da GS Rail e in relazione agli anni 2022 e 2023, 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, applicabile *ratione temporis*.

2.4.6 La notifica di nuovi servizi passeggeri e il test di verifica dell'equilibrio economico dei contratti di servizio

Con riferimento agli obblighi di notifica, per le imprese con diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria degli Stati membri dell'Unione europea per l'esercizio di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri, ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. n. 112/2015, l'Autorità ha ricevuto una comunicazione di avvio di nuovi servizi di trasporto internazionale passeggeri sulla tratta Praga-Venezia da parte di Longitude Holding S.r.l., pubblicata in data 30 ottobre 2025 nell'apposita sezione predisposta sul sito *web* dell'Autorità. Si attesta che, entro il termine previsto di trenta giorni dalla pubblicazione sul sito istituzionale, non sono state presentate richieste di esame dell'equilibrio economico²⁵⁶.

2.5 L'accesso alle infrastrutture portuali

2.5.1 La revisione delle prime misure di regolazione

Nell'ambito del procedimento per la revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale avviato con la delibera n.170/2022²⁵⁷, con la delibera n. 69/2025²⁵⁸, è stata indetta una consultazione su uno schema di atto di regola-

zione, individuando nel 30 maggio 2025 il termine ultimo per la formulazione di osservazioni ed eventuali proposte da parte degli interessati. In esito alle richieste di alcune associazioni di categoria, onde garantire la più ampia partecipazione dei soggetti operanti in ambito marittimo e portuale, il termine per la partecipazione alla suddetta consultazione è stato prorogato al 16 giugno 2025. Successivamente, avendo numerosi *stakeholder* rappresentato comunque difficoltà a partecipare alla citata consultazione entro il termine previsto, ancorché prorogato, in seguito a opportune audizioni tenutesi con i medesimi soggetti, con la delibera n. 118/2025²⁵⁹, la consultazione è stata riaperta, in via straordinaria, fino al 30 settembre 2025.

In definitiva, nell'ambito della consultazione sono pervenuti contributi da parte di 12 soggetti, afferenti a diverse categorie (terminalisti, armatori, sindacati, università, agenti e operatori logistici), che sono stati pubblicati e valutati ai fini della definizione e dell'approvazione, con la delibera n. 242/2025, di un nuovo atto di regolazione che ha sostituito, integrandole, le prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018.

Tale revisione si è sviluppata sulle seguenti linee di intervento:

- integrazione della disciplina su autorizzazioni e concessioni ex artt. 16 e 18, l. n. 84/1994;
- disciplina generale dell'accesso alle infrastrutture essenziali e alle banchine pubbliche;
- disciplina generale dei servizi forniti all'utenza portuale;
- integrazione della disciplina in materia di CoReg in applicazione delle nuove misure relative a infrastrutture essenziali e ai servizi forniti all'utenza portuale;
- tasse e diritti portuali;
- messa a disposizione delle informazioni necessarie all'accesso alle infrastrutture;
- manovra ferroviaria;
- gestione dei reclami e apparato sanzionatorio;
- acquisizione di dati e informazioni e definizione di *benchmark* di settore.

²⁵⁵ Delibera n. 227 dell'11 dicembre 2025, "Proroga dei termini di cui al punto 1, lettere b.2), b.3), b.5), e punto 2, del dispositivo della delibera n. 89/2025 di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 184/2023".

²⁵⁶ Inoltre, con riferimento alla notifica di nuovi servizi di collegamento ferroviario internazionale passeggeri AV da parte di Trenitalia pubblicata in data 20 giugno 2025, già riportata nella scorsa edizione della Relazione Annuale 2025, non sono pervenute richieste di esame dell'equilibrio economico. Si segnala infine che in data 3 giugno 2026 è stata ricevuta la notifica di nuovi servizi ferroviari internazionali passeggeri da parte di OBB Italia s.r.l., in corso di preistruttoria da parte degli uffici dell'Autorità.

²⁵⁷ Delibera n. 170 del 6 ottobre 2022, "Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Avvio del procedimento".

²⁵⁸ Delibera n. 69 del 29 aprile 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Indizione di una consultazione".

²⁵⁹ Delibera n. 118 del 24 luglio 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Riapertura della consultazione indetta con la delibera n. 69/2025 e proroga del termine di conclusione del procedimento".

Le misure riguardano, innanzitutto, le modalità di affidamento delle aree demaniali portuali, che devono avvenire tramite procedure a evidenza pubblica e con criteri di selezione trasparenti e predeterminati. Per le istanze che saranno presentate a partire dal 1° marzo 2026, data di entrata in vigore del provvedimento, è stato previsto l'utilizzo di un nuovo schema di PEF, nonché la trasmissione di una relazione accompagnatoria.

Un ulteriore elemento riguarda l'obbligo di contabilità registratoria separata per i concessionari, che consenta alle AdSP, tra l'altro, la verifica dei meccanismi incentivanti applicati ai canoni concessori, nonché degli impegni assunti dal concessionario e delle eventuali penali da applicare in caso di inadempimento.

Il provvedimento introduce anche strumenti di monitoraggio e analisi del mercato, attraverso cui le AdSP possano valutare annualmente la struttura della concorrenza e l'efficienza delle gestioni, grazie anche ai *benchmark* di settore elaborati dall'Autorità, in accordo con le linee guida *ex* decreto ministeriale n. 110/2023²⁶⁰, a valle dell'individuazione di opportuni KPI, (cfr. *infra*).

L'Autorità ha in tal modo integrato la definizione di principi, criteri e metodologie che le AdSP devono applicare nel rilascio e nella gestione delle concessioni portuali.

È stata inoltre prevista una disciplina dell'accesso alle *essential facility* presenti all'interno dei porti, alle banchine per lo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, e della fornitura dei servizi agli utenti portuali, in linea con la previsione del regolamento UE n. 2017/352²⁶¹, fornendo anche gli opportuni strumenti di contabilità regolatoria.

Tra gli obblighi informativi in capo alle AdSP, è stata prevista la pubblicazione di un pacchetto minimo di informazioni sul demanio portuale e sulle condizioni di accesso alle infrastrutture fisiche e immateriali connesse alle operazioni portuali, nonché ai servizi forniti agli utenti portuali; nei porti interes-

sati dalla presenza di infrastrutture ferroviarie, è stata altresì prevista la pubblicazione di un prospetto informativo della rete ferroviaria portuale, fornendo uno schema indicativo dei relativi capitoli.

Ai servizi di manovra all'interno dei porti è stata dedicata una specifica misura, con l'intento di garantire condizioni di accesso eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni e al contenimento dei costi per gli utenti.

La delibera n. 242/2025 è stata oggetto di impugnazione dinanzi al TAR Piemonte da parte delle AdSP del Mar Ligure occidentale e del Mar Adriatico meridionale nonché di Assi-terminal unitamente ad alcune imprese operanti nel settore terminalistico portuale. I ricorrenti sostanzialmente hanno contestato la portata delle misure regolatorie adottate, unitamente al merito di alcune di queste.

Come previsto dalla Misura 3.15 della citata delibera n. 242/2025, con la delibera n. 27/2026²⁶² è stato avviato uno specifico procedimento finalizzato all'individuazione dei criteri per stabilire la durata delle concessioni. La conclusione di tale procedimento, che beneficerà anche delle informazioni raccolte nell'ambito delle attività di cui al paragrafo 2.5.1.2, è prevista nella seconda metà del 2026.

2.5.1.1 L'analisi di impatto della regolazione

Nell'ambito del procedimento di revisione della delibera n. 57/2018 (cfr. *supra*), avviato con la delibera n. 170/2022 e preceduto dalla relativa VIR²⁶³, è stato prodotto lo schema di AIR che ha accompagnato il documento di consultazione pubblicato con la delibera n. 69/2025.

Con la delibera n. 242/2025, si è concluso il procedimento attraverso l'approvazione del conseguente atto di regolazione, accompagnato dalla correlata relazione AIR, svolta secondo i criteri e i principi stabiliti dal regolamento di cui alla delibera n. 54/2021.

²⁶⁰ Decreto Ministeriale del 21 aprile 2023, n. 110, "Linee guida applicative per il rilascio delle concessioni di aree e banchine portuali (art. 18 L. 84/1994), in attuazione del DM n. 202/2022".

²⁶¹ Regolamento (UE) n. 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.

²⁶² Delibera n. 27 del 6 marzo 2026, "Misura 3.15 dell'Allegato A alla delibera n. 242/2025 - Criteri per stabilire la durata delle concessioni portuali. Avvio del procedimento".

²⁶³ Delibera n.153 del 6 ottobre 2022, "Avvio della verifica di impatto della regolazione introdotta con la delibera n. 57/2018, recante 'Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione'".

Figura 8. L'evoluzione del procedimento porti - schemi e relazioni VIR e AIR



Fonte: elaborazione ART.

La relazione AIR analizza le opzioni regolatorie adottate dall'Autorità, evidenziando le eventuali modifiche rispetto a quelle sottoposte a consultazione, come analizzate nello schema di AIR, tenendo conto delle osservazioni degli *stakeholder* pervenute nell'ambito della consultazione stessa.

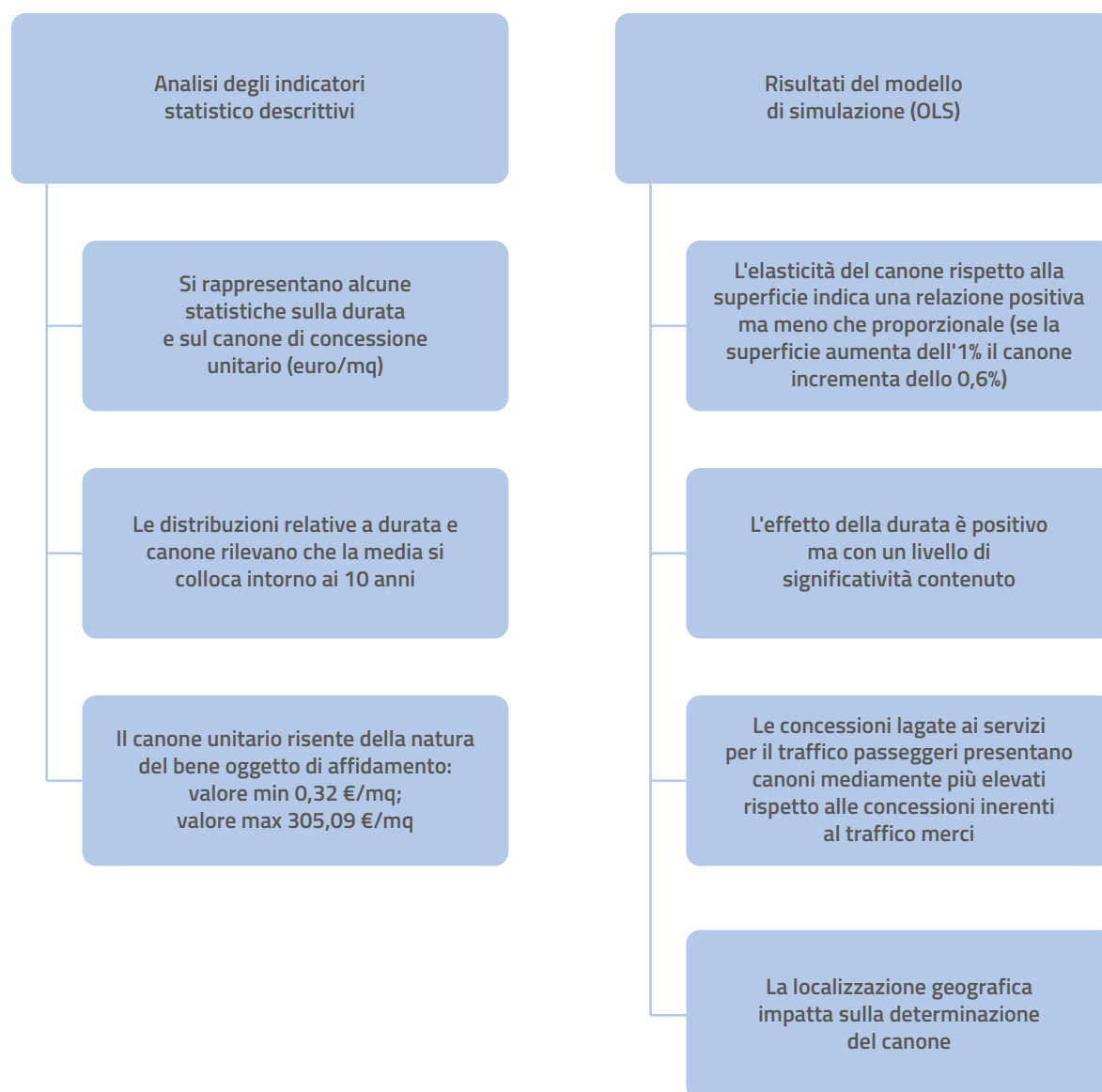
In termini generali, le misure si pongono come obiettivo principale, quello di migliorare l'efficacia del quadro regolatorio nel suo complesso, considerate anche le tendenze in atto nel settore riconducibili alla diffusione delle integrazioni verticali e delle concentrazioni di mercato nei servizi terminalistici.

L'obiettivo dell'ART è pertanto l'implementazione di una regolazione che assicuri affidamenti orientati all'efficienza delle gestioni e funzionali alle esigenze della domanda di servizi dell'utenza portuale nel mutato quadro economico di riferimento.

In particolare, le misure intervengono principalmente sull'integrazione della disciplina in tema di concessioni *ex art.* 18, della l. n. 84/1994 e art. 36 del codice della navigazione (c. nav.), sulle autorizzazioni *ex art.* 16, della l. n. 84/1994, sulla disciplina generale dell'accesso alle infrastrutture e dei servizi all'utenza portuale, sull'integrazione della disciplina in materia di contabilità regolatoria. Con specifico riferimento all'affidamento delle concessioni di cui sopra, l'intervento prevede l'introduzione di specifici parametri tecnico-economici, fornendo misure regolatorie e/o criteri di indirizzo a beneficio delle AdSP.

A tale riguardo, al fine di descrivere lo *status quo* di riferimento, sono stati presi in esame i regolamenti delle AdSP e, in data 10 febbraio 2025, è stata avviata dall'Autorità una raccolta dati sui canoni concessori, indirizzate alle AdSP; tali dati sono stati oggetto delle analisi descritte in [Figura 9](#).

Figura 9. Lo *status quo* del settore portuale - analisi delle concessioni



Fonte: elaborazione ART.

Nella relazione AIR sono stati identificati quali destinatari dell'intervento di regolazione: le AdSP²⁶⁴, i concessionari *ex art.* 18, l. n. 84/1994, o *ex art.* 36 c. nav.²⁶⁵, gli operatori di infrastrutture essenziali in ambito portuale (appartenenti o

meno all'insieme dei soggetti di cui al punto precedente) e servizi correlati, i soggetti autorizzati *ex art.* 16, l. n. 84/1994²⁶⁶, e altri soggetti interessati²⁶⁷.

²⁶⁴ Enti pubblici costituiti ai sensi della l. n. 84/1994.

²⁶⁵ Imprese titolari di concessione per la movimentazione di merci o per i servizi passeggeri in aree di competenza delle AdSP.

²⁶⁶ Imprese portuali autorizzate *ex art.* 16 della l. n. 84/1994, e le imprese di navigazione in caso di autoproduzione.

²⁶⁷ I fornitori di servizi agli utenti portuali, anche di interesse generale, utenti dei servizi portuali, come vettori, spedizionieri, imprese di navigazione, etc.

Gli ambiti di intervento regolatorio analizzati si riferiscono alle seguenti tematiche: estensione dell'ambito di applicazione (Misure 1.2, 3.1-2, 9.2, 11.1, 13.3); disciplina delle concessioni (Misure 3 e 4); disciplina delle autorizzazioni (Misure 3.5, 6, 7 e 9.1); efficienza delle gestioni (Misure 5 e 15); infrastrutture essenziali e servizi non esposti a concorrenza (Misure 8 e 9); set minimo di informazioni per gli utenti portuali (Misure 12 e 13).

I benefici incrementali attesi sono raffrontati in relazione a ciascuno dei seguenti *driver*: efficacia della regolazione, idoneità delle misure a conseguire i risultati attesi; trasparenza delle procedure di affidamento dei beni demaniali di competenza delle AdSP; accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e ai servizi ivi forniti agli utenti portuali; efficienza produttiva degli operatori economici esercenti operazioni portuali e/o servizi portuali; miglioramento dei livelli di servizio²⁶⁸; tutela della concorrenza²⁶⁹.

Gli oneri incrementali provengono, invece, da obblighi regolatori²⁷⁰ e obblighi amministrativi²⁷¹.

Gli oneri incrementali sono distinti con riferimento alle AdSP e complessivamente a: concessionari²⁷², imprese autorizzate (*ex art.* 16, l. n. 84/1994) e fornitori di servizi di interesse economico generale all'utenza.

La **Figura 10** mostra, per ciascun ambito e ciascun indicatore, i maggiori impatti positivi attesi, derivanti dall'intervento di regolazione in esame rispetto allo *status quo*. Essa è finalizzata a identificare l'ambito/l'indicatore che contribuisce in termini di effetti attesi positivi più (o meno) meritevolmente.

Si evidenzia che la "disciplina delle concessioni" e le "infrastrutture essenziali e servizi non esposti a concorrenza" risultano gli ambiti che contribuiscono maggiormente in termini di effetti attesi positivi, mentre sotto il profilo degli indicatori, i maggiori benefici incrementali sono attesi rispetto all'"accesso equo e non discriminatorio".

Figura 10. Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - il settore portuale

Tematiche	Indicatori
Estensione ambito di applicazione Infrastrutture essenziali e servizi non esposti a concorrenza Disciplina delle autorizzazioni Disciplina delle concessioni Efficienza delle gestioni Set minimo di informazioni per utenti portuali	Efficienza produttiva Efficacia della regolazione Accesso equo e non discriminatorio Miglioramento dei livelli di servizio Trasparenza Tutela della concorrenza

Fonte: elaborazione ART; la dimensione del testo è correlata alla valutazione di "intensità" degli effetti relativi ai benefici incrementali.

Nel complesso, l'analisi effettuata ha consentito di valutare l'efficacia delle misure in merito alla modalità di rilascio delle autorizzazioni *ex art.* 16 della l. n. 84/1994 per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, alle modalità di affidamento delle concessioni *ex art.* 18 della l. n. 84/1994 ed *ex art.* 36 c. nav.), e trattamento del fine concessione, ai criteri per la determinazione dei canoni concessorie a obblighi e oneri a carico di concedente e concessionario.

2.5.1.2 L'acquisizione di dati e informazioni su concessioni e servizi di manovra

Con la citata delibera n. 242/2025 è stata prevista una disciplina organica per l'acquisizione di dati e informazioni sulle

concessioni portuali e sui servizi di manovra, anche funzionale all'elaborazione dei *benchmark* di settore.

Una prima fase di acquisizione dati, la cui conclusione era prevista il 31 marzo 2026, ha riguardato la raccolta *una tantum* di dati generali sulle concessioni, nonché relativi PEF e informazioni sui canoni, e di dati anagrafici relativi ai fornitori di servizi di manovra. Va tuttavia evidenziato che, nonostante sia stato consentito l'accesso anche oltre la scadenza prevista, solo 6 AdSP su 16 avevano effettivamente inserito dati nel sistema *online* predisposto dall'Autorità. Pertanto, le AdSP inadempienti sono state sollecitate a completare l'inserimento dei dati richiesti entro il 30 maggio 2026. A valle di tale data, 13 AdSP su 16 risultano aver trasmesso i dati richiesti, o es-

²⁶⁸ Resi dagli operatori portuali concessionari e autorizzati, anche sotto il profilo trasportistico e di integrazione intermodale.

²⁶⁹ Tra i diversi operatori economici esercenti operazioni portuali e/o servizi portuali, inclusi nuovi operatori interessati a entrare sui mercati rilevanti.

²⁷⁰ Gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o pubbliche amministrazioni che una norma richiede di fornire alla pubblica amministrazione o da altri soggetti terzi.

²⁷¹ Gli obblighi amministrativi consistono in reperimento, produzione, conversazione e invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla pubblica amministrazione o ad altri soggetti terzi.

²⁷² Da intendersi concessionari *ex art.* 18, l. n. 84/1994; *ex art.* 36, C. nav.; titolari di accordi sostitutivi, *ex art.* 18, l. n. 84/1994.

sere in corso di inserimento degli stessi. Le 3 AdSP rimanenti hanno ricordato di aver impugnato²⁷³ innanzi al TAR la delibera n. 242/2025 (o di essersi costituite ad *adiuvandum* nel medesimo giudizio²⁷⁴), e di restare pertanto in attesa dei relativi esiti, intendendo evadere la richiesta di inserimento in caso di pronuncia favorevole all'ART. Una seconda fase, prevista dalla medesima delibera con cadenza annuale, riguarda l'acquisizione entro il 30 giugno di ogni anno, con riferimento all'anno precedente, della contabilità regolatoria e dei dati di *performance* relativi ai KPI individuati dall'Autorità (cfr. *supra*) e funzionali all'elaborazione dei *benchmark* di settore.

2.5.2 I pareri sui piani economico-finanziari delle concessioni

Le linee guida approvate con il citato d.m. n. 110/2023 prevedono, al paragrafo 7, che la durata di una concessione di aree e banchine per lo svolgimento di operazioni portuali sia commisurata agli investimenti previsti nel PEF predisposto dal concessionario sulla base di un *format* elaborato dall'Autorità²⁷⁵.

Nel periodo di riferimento sono pervenute dalle AdSP numerose richieste per l'espressione dei pareri su tali PEF previsti dal paragrafo 7 (in sede di rilascio) e dal paragrafo 12 (in sede di proroga) delle medesime linee guida. In molti casi, è stato necessario richiedere agli enti integrazioni documentali, in quanto gli schemi forniti in prima battuta risultavano non prodotti sulla base del citato *format*, non completamente leggibili, oppure non debitamente compilati, e pertanto non contenevano le informazioni necessarie per le valutazioni di competenza dell'Autorità. In definitiva, sono stati rilasciati 24 pareri, come da dettaglio nella **Tabella 7**. Le osservazioni più comuni hanno riguardato, nei casi di rilascio, la necessità garantire la coerenza del piano di ammortamento con l'orizzonte temporale della concessione, anche al fine di evitare il costituirsi di oneri di subentro in capo ai nuovi concessionari alla scadenza della concessione, e, nei casi di proroga, l'opportunità di considerare metodologie quali il calcolo del Valore attuale netto (VAN) ai fini delle valutazioni di competenza dell'ente concedente in merito alla congruità del periodo di tempo necessario al recupero degli investimenti, per il quale è richiesta l'estensione della durata.

Tabella 7. I pareri sui PEF dei concessionari portuali adottati nel periodo di riferimento

Parere n.	AdSP richiedente	Concessionario	Tipologia
21/2025	Mar Tirreno centrale	Co.na.te.co. S.p.a.	Proroga
22/2025	Mar Tirreno centrale	So.Te.Co. S.r.l.	Proroga
30/2025	Mar Tirreno centro-settentrionale	Traiana Imbarchi Sbarchi Spedizioni S.r.l.	Rilascio
40/2025	Mare di Sardegna	Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.r.l.	Rilascio
42/2025	Mare Adriatico centrale	Adriatic Service Enterprise S.r.l.	Rilascio
43/2025	Mare Adriatico meridionale	Magazzini Generali Italiani S.r.l.	Rilascio
46/2025	Mar Tirreno settentrionale	Lorenzini & C. S.r.l.	Proroga
47/2025	Mar Tirreno centro-settentrionale	Futura S.r.l.	Rilascio
48/2025	Mare di Sardegna	Chimica Assemini S.r.l.	Rilascio
4/2026	Mare Adriatico centrale	I.Co.p. S.r.l.	Rilascio
5/2026	Mare Adriatico meridionale	Logistica Italiana Porti e Terminals S.p.a.	Rilascio
8/2026	Mar Tirreno centrale	Salerno Impresa Compagnia Portuale S.a.s. di Sacam S.r.l.	Rilascio
17/2026	Mare Adriatico settentrionale	Interporto Rivers Venezia S.r.l.	Rilascio
18/2026	Mare di Sardegna	Grendi Trasporti Marittimi S.p.a.	Rilascio
20/2026	Mar Tirreno centrale	Società Logistica Portuale S.r.l.	Rilascio
21/2026	Mar Tirreno centro-settentrionale	Impresa Portuale Civitavecchia S.r.l.	Rilascio
22/2026	Mar Adriatico settentrionale	COLACEM S.p.a.	Rilascio
24/2026	Mare di Sardegna	Portovesme S.r.l.	Rilascio
25/2026	Mar Adriatico settentrionale	Grandi Molini Italiani S.p.a.	Rilascio
28/2026	Mare di Sicilia occidentale	Riccardo Sanges & C. S.r.l.	Rilascio
29/2026	Mar Ligure occidentale	Buzzi Unicem S.r.l.	Rilascio
30/2026	Mar Ligure occidentale	Savona Terminals S.p.a.	Rilascio
43/2026	Mar Ligure occidentale	Ese S.r.l.	Rilascio
44/2026	Mar Tirreno centrale	Petrolchimica Partenopea S.r.l.	Rilascio

Fonte: elaborazione ART.

²⁷³ Trattasi delle AdSP del Mar Ligure occidentale e del Mar Adriatico meridionale, cfr. para. 2.5.1.

²⁷⁴ È il caso della AdSP del Mar Adriatico orientale.

²⁷⁵ Con la delibera n. 89/2024, è stato pertanto approvato uno schema di PEF, recentemente aggiornato con l'adozione della delibera n. 242/2025 (v. *supra*).

2.5.3 Le istanze e le segnalazioni ricevute

Nella precedente Relazione si era riportato come alcuni soggetti avessero segnalato all'Autorità presunte criticità relative a una concessione demaniale marittima nel Comune di Fiumicino, rilasciata per scopi di diporto turistico, ai quali si prevedeva l'affiancamento di una funzione crocieristica; nella seconda metà del 2025, ulteriori soggetti hanno manifestato dubbi sulla compatibilità della medesima proposta progettuale con il quadro legislativo in vigore. In proposito, l'Autorità ha rappresentato che le concessioni rilasciate per scopi di diporto nautico ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 509/1997²⁷⁶ non sono oggetto della regolazione vigente dell'Autorità in ambito portuale.

Nello stesso periodo, alcuni consiglieri comunali del Comune di Imperia hanno segnalato presunte criticità nel rilascio di una concessione demaniale per la realizzazione di un porto turistico nella medesima città, chiedendo di verificare se il PEF presentato a tale scopo fosse idoneo a giustificare la durata della concessione stessa. A tale proposito, si è dovuto analogamente rappresentare che la tipologia di concessione demaniale in oggetto non rientrava nel perimetro di competenze dell'Autorità, ribadendo, in particolare, che la disciplina della stessa in materia dei PEF dei concessionari si applica esclusivamente alle concessioni assentite ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84/1994 per lo svolgimento di operazioni portuali, ben distinte dalle attività turistiche e di diporto nautico.

2.6 L'accesso alle autostazioni

Con la delibera n. 56/2018²⁷⁷ l'Autorità ha definito le misure regolatorie che disciplinano condizioni di accesso eque, trasparenti e non discriminatorie alle autostazioni, con particolare riguardo alle condizioni economiche, fisiche, commerciali e informative che coinvolgono i gestori delle autostazioni, i vettori e gli utenti. Le autostazioni soggette alla regolazione si distinguono per la particolare rilevanza nazionale e per l'interconnessione multimodale tra servizi di trasporto pubblico su strada, di Media-lunga percorrenza (MLP) e TPL, e le altre infrastrutture di mobilità (quali stazioni ferroviarie e metropolitane, porti e aeroporti).

Con la piena applicazione della delibera, nel corso del tempo, l'Autorità ha coinvolto a più riprese gli enti territorialmente competenti - in particolare regioni e province autonome - per l'individuazione delle autostazioni interessate e dei rispettivi gestori, consolidando progressivamente un quadro nazionale delle infrastrutture regolate. Con tali soggetti sono stati sviluppati, in questi anni, specifici confronti che hanno portato all'effettiva implementazione degli strumenti regolatori previsti, quali il Set informativo (SI) e il Prospetto informativo dell'autostazione (PIA), oggi entrati a regime, per assicurare trasparenza nelle condizioni di accesso e migliori *standard* di servizio per l'utenza.

In esito alle attività svolte nel periodo di riferimento è rimasto invariato il numero complessivo delle autostazioni assoggettate alla regolazione vigente, pari a cinquantaquattro. Nella [Tabella 8](#) è rappresentato lo stato di applicazione degli strumenti regolatori alle autostazioni designate.

²⁷⁶ Decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59".

²⁷⁷ Delibera n. 56 del 31 maggio 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".

Tabella 8. Le autostazioni assoggettate alla delibera n. 56/2018 - stato di implementazione

Regione/provincia	Autostazione	Status applicativo		
		Set informativo	Prospetto informativo dell'autostazione	Note
Abruzzo	Avezzano	X		Concluso intervento di riqualificazione, PIA non predisposto
	Pescara	X		In corso intervento di riqualificazione, in esito al quale sarà predisposto il PIA
	Penne	X		Autostazione asservita a solo TPL (PIA non previsto)
	Teramo	X		In corso intervento di riqualificazione, in esito al quale sarà predisposto il PIA
	L'Aquila			In corso intervento di riqualificazione, in esito al quale saranno predisposti il SI e il PIA
	Lanciano			In corso interventi di riqualificazione, in esito ai quali sarà valutata l'applicabilità
	Mosciano S.A.			
	Vasto			
Calabria	Castrovillari	X	X	Mancato aggiornamento e pubblicazione PIA sul sito <i>web</i> del gestore
	Cosenza	X	X	
	Crotone	X	X	
Campania	Afragola	X	X	
	Avellino	X	X	PIA aggiornato (novembre 2025)
	Eboli	X	X	Mancata pubblicazione PIA sul sito <i>web</i> del gestore
				Procedura deserta per l'affidamento in concessione dell'autostazione (novembre 2024)
	Grottaminarda	X	X	
	Napoli	X	X	
	Polla	X	X	
Emilia-Romagna	Bologna	X	X	PIA aggiornato (luglio 2025) in esito ad attività ispettiva (<i>infra</i>)
Friuli-Venezia Giulia	Pordenone	X	X	Mancata pubblicazione PIA sul sito <i>web</i> del gestore
	Trieste/ <i>Airport</i>	X	X	
	Trieste/Piazza Libertà	X	X	
	Udine	X	X	
Lazio	Roma (Tiburtina)	X	X	PIA aggiornato (agosto 2025) in esito ad attività ispettiva (<i>infra</i>)
Liguria	Sanremo	X	X	
Lombardia	Bergamo	X	X	PIA aggiornato con nuove tariffe (agosto 2025)
	Brescia	X		Concluso intervento di riqualificazione, PIA non predisposto
	Milano (Lampugnano)	X	X	
	Milano (San Donato)	X	X	
Molise	Campobasso	X		In corso intervento di riqualificazione, in esito al quale sarà predisposto il PIA
	Larino	X	-	Autostazione asservita a solo TPL (PIA non previsto)
	Termoli		X X	

Regione/provincia	Autostazione	Status applicativo		
		Set informativo	Prospetto informativo dell'autostazione	Note
Piemonte	Alba	X	X	
	Torino			In corso intervento di realizzazione, in esito al quale saranno predisposti il SI e il PIA
	Tortona	X	-	Autostazione asservita a solo TPL (PIA non previsto)
Puglia	Foggia	X	X	Mancata pubblicazione PIA sul sito <i>web</i> del gestore
	Lecce	X	X	
	Bari	X	X	PIA pubblicato a settembre 2025 (ultimo aggiornamento)
Sardegna	Cagliari	X	X	
Sicilia	Palermo	X	X	
Toscana	Firenze (S. Caterina)	X	X	
	Firenze	X	X	
	(Villa Costanza)			
Trentino-Alto Adige	Bolzano	X	X	
	Trento	X	X	
Umbria	Perugia	X	X	
Valle D'Aosta	Aosta	X	X	Mancata pubblicazione PIA sul sito <i>web</i> del gestore
Veneto	Bibione	X	X	
	Caorle	X	X	
	Eraclea Mare	X	X	
	Lido di Jesolo	X	X	
	Portogruaro	X	X	
	Punta Sabbioni	X	X	
	San Donà di Piave	X	X	
	Padova	X	X	
	Treviso	X	X	
TOTALE		49	41 (di cui 36 pubblicati)	

Fonte: elaborazione ART.

Rispetto al periodo precedente, si evidenzia l'aggiornamento dei PIA di Avellino, Bologna, Roma Tiburtina e Bergamo, ai sensi della Misura 9.4 della citata delibera n. 56/2018, mentre il PIA di Bari è stato redatto *ex novo* a seguito del completamento dei lavori per la realizzazione del nuovo *terminal* bus di Bari Centrale.

Durante le attività di monitoraggio sull'applicazione della misure regolatorie, l'Autorità ha prestato particolare attenzione all'accessibilità delle PMR nelle autostazioni, verificando la sussistenza di percorsi dedicati, l'assenza di barriere architettoniche, la segnaletica per la gestione dei flussi e la disponibilità di informazioni agli utenti oltre a eventuali servizi dedicati, anche ai sensi del regolamento (UE) n. 181/2011²⁷⁸, del

²⁷⁸ Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, che in particolare, all'art.12 prevede che "gli Stati membri designano le stazioni di autobus nelle quali è fornita assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Gli Stati membri ne informano la Commissione. La Commissione rende disponibile su Internet un elenco delle stazioni di autobus designate".

decreto legislativo n. 169/2014²⁷⁹ e del decreto ministeriale n. 84/2015²⁸⁰ che stabiliscono, tra l'altro, i criteri per l'individuazione e la designazione delle autostazioni obbligate a garantire assistenza alle PMR²⁸¹. In particolare, si evidenziano le interlocuzioni con gli enti territorialmente competenti e con il MIT, che hanno portato a designare il *terminal*/bus di Roma/Ti-burtina²⁸², le autostazioni di Bologna, Firenze/Villa Costanza, Perugia, Udine e Trieste/*Airport*²⁸³, nonché il *terminal* di Napoli/Corso Lucci²⁸⁴. Tali siti si sono nel tempo aggiunti ai terminal di Crotone e di Milano/Lampugnano, già "designati" prima dell'entrata in vigore della delibera n. 56/2018²⁸⁵, integrando il quadro delle autostazioni "rilevanti" (in funzione dei servizi di trasporto passeggeri interessati e delle caratteristiche infrastrutturali e d'interconnessione modale) che offrono specifiche condizioni di assistenza alle PMR.

2.6.1 Il prospetto informativo dell'autostazione

La delibera n. 56/2018 attribuisce al gestore dell'autostazione gli obblighi di redazione, aggiornamento periodico e pubblicazione del PIA. Tale documento costituisce l'elemento centrale del quadro regolatorio vigente, in quanto finalizzato ad assicurare criteri di trasparenza, correttezza ed equità nella gestione delle autostazioni, garantendo condizioni di accesso non discriminatorie sia per i vettori sia per l'utenza finale.

Il PIA disciplina una pluralità di ambiti rilevanti, tra cui:

- le modalità di utilizzo e di assegnazione degli spazi disponibili all'interno dell'autostazione, al fine di consentire a ciascun vettore lo svolgimento e la promozione dei propri servizi, incluse le attività di informazione e assistenza alla clientela e la vendita dei titoli di viaggio o di ulteriori servizi commerciali, prevenendo l'insorgere di barriere all'ingresso;
- le condizioni economiche di accesso all'infrastruttura, con riferimento alle tariffe per l'uso dell'infrastruttura, come le banchine di fermata, i capolinea e le aree di sosta pro-

lungata o inoperosa, nonché alle condizioni di utilizzo dei locali destinati all'accoglienza dei passeggeri, agli spazi informativi e pubblicitari, alle biglietterie e ai locali tecnici, assicurando parità di trattamento tra i vettori e l'adozione di criteri per la definizione delle tariffe e dei canoni di locazione coerenti con i costi di gestione e gli investimenti sostenuti;

- le condizioni di accessibilità fisica dell'autostazione, con particolare attenzione alla presenza di barriere architettoniche, ai percorsi dedicati alle PMR, alle mappe tattili e ai sistemi informativi e di assistenza, prevedendo altresì specifiche attività di verifica periodica da parte del gestore;
- le condizioni di accessibilità commerciale, attraverso l'applicazione di principi di non discriminazione e di parità di trattamento nei confronti di tutti i vettori, nonché mediante l'adozione di modalità di vendita coerenti con le caratteristiche funzionali dell'autostazione, garantendo adeguata disponibilità dei titoli di viaggio e trasparenza delle condizioni di vendita (in caso di eventuali commissioni/sovrapprezzi);
- le informazioni rese disponibili dal gestore all'interno dell'autostazione e le relative modalità di diffusione, nonché le forme di coordinamento e coinvolgimento dei vettori interessati, nel rispetto degli obblighi previsti dall'art. 25 del regolamento (UE) n. 181/2011, promuovendo, ove possibile, l'impiego di sistemi di aggiornamento in tempo reale degli orari dei servizi afferenti al sito, delle banchine assegnate e delle destinazioni servite.

Prima della pubblicazione, i PIA predisposti dai gestori vengono trasmessi all'Autorità, secondo quanto previsto dalle funzioni di vigilanza e monitoraggio del settore, con particolare riguardo alla conformità e all'ottemperanza dei contenuti previsti rispetto alle misure regolatorie.

Allo stato attuale, a fronte di cinquantaquattro autostazioni ricadenti nell'ambito di applicazione della delibera n. 56/2018 e della relativa redazione, trasmissione e verifica da parte

²⁷⁹ Decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, "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", che all'art. 3, comma 7 dispone che "le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentiti gli enti locali interessati, indicano le stazioni di autobus che forniscono assistenza a persone con disabilità o a mobilità ridotta, ai fini della designazione prevista all'articolo 12 del regolamento, cui provvede il Ministero".

²⁸⁰ Decreto ministeriale 5 marzo 2015, n. 84, "Criteri e modalità per la designazione delle stazioni di autobus che forniscono assistenza a persone con disabilità o a mobilità ridotta".

²⁸¹ L'art. 12 del regolamento (UE) n. 181/2011 ha previsto la redazione di un elenco di "designated Bus Terminals to assist persons with reduced mobility and disabilities", che è stato predisposto dalla Commissione europea e più recentemente aggiornato il 16 ottobre 2025: https://transport.ec.europa.eu/document/download/4c41b26b-da15-44ca-9116-06a751a86bbc_en?filename=designated_bus_terminals_2023-10-16.pdf.

²⁸² Con decreto del direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) del 10 febbraio 2022.

²⁸³ Con decreto del direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del MIMS del 25 agosto 2022.

²⁸⁴ Con decreto del direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) del 21 novembre 2023.

²⁸⁵ Rispettivamente con decreti del direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del MIT del 1° aprile e del 13 luglio 2015.

dell'Autorità di quarantuno PIA, ne risultano pubblicati sui siti *web* dei gestori trentasei, come riportato nella precedente Tabella 8. I documenti ricevuti sono stati oggetto di specifiche attività di monitoraggio da parte dell'Autorità, i cui esiti sono illustrati nei paragrafi successivi.

2.6.2 Il monitoraggio e la vigilanza

Sulla base dei PIA predisposti dai gestori, ai sensi di quanto disposto dalla regolazione vigente (*supra*), l'Autorità sviluppa una dedicata attività di monitoraggio, valutando la conformità e la coerenza dei contenuti della documentazione, pubblicata dai gestori stessi sui propri siti *web*, rispetto alle misure regolatorie approvate.

In continuità con quanto avviato nel 2024, anche nel periodo di riferimento della presente Relazione l'Autorità ha svolto puntuali attività di vigilanza su specifiche autostazioni, individuate nell'ottica di maggiore rilevanza trasportistica e/o funzionale, nell'ambito delle quali sono verificate le modalità operative di accesso dei vettori interessati e le funzionalità tecnico-infrastrutturali del sito, anche a fini di fruizione dell'utenza, confrontando quanto previsto nel PIA e lo stato di coerenza e completezza rispetto ai contenuti della regolazione.

In tale ambito, sono stati svolti specifici accertamenti ispettivi, con la collaborazione del Nucleo *Antitrust* della Guardia di finanza, presso le autostazioni di Bologna (Piazza XX Settembre), gestita dalla società Autostazione di Bologna S.r.l. (AUTOBO) e di Napoli/Corso Lucci, gestito dalla società FS Park S.p.a. (FS PARK), da cui sono emerse le seguenti principali criticità:

- per l'autostazione di Bologna:
 - incompletezza/incoerenza del PIA, con riferimento in particolare alla leggibilità delle planimetrie disponibili (cfr. delibera n. 56/2018, Misura 2.2²⁸⁶);
 - criticità in merito alle condizioni di accessibilità fisica del sito, con riferimento in particolare alla presenza/transito di passeggeri nelle zone di manovra dei veicoli prospicienti le banchine di fermata, nonché alla carenza di segnaletica verticale di orientamento delle PMR (cfr. ibidem, Misura 5.1²⁸⁷);
 - inadeguata definizione delle condizioni di accessibilità commerciale, con riferimento sia alle tariffe applicate dai gestori delle biglietterie per il deposito dei bagagli, sia alle commissioni/sovrapprezzi dei titoli di viaggio venduti (ibidem, Misure 6.5²⁸⁸ e 6.6²⁸⁹);
 - carenze del sistema di informazione dedicato al pubblico e relative dotazioni, con riferimento sia agli orari delle corse (mancato aggiornamento real time), sia alla disponibilità/funzionamento dei monitor, sia all'esposizione di adeguate informazioni mediante segnaletica verticale e nelle bacheche presenti in autostazione (ibidem, Misura 7.1²⁹⁰);
- per l'autostazione di Napoli:
 - contenuti incompleti e/o incoerenti del PIA, con riferimento in particolare alle modalità di accesso dei vettori occasionali, presenziamento del *terminal*, esposizione delle tariffe e delle commissioni/sovrapprezzi dei titoli di viaggio venduti (cfr. delibera n. 56/2018, Misura 2.2);
 - inadeguate condizioni di accesso/circolazione per mancanza di separazione dei flussi veicolari e pedonali in arrivo/partenza e di individuazione dei percorsi ot-

²⁸⁶ Tale misura prevede che "Il gestore è tenuto a rendere disponibile il PIA in formato elettronico, pubblicandolo sul proprio sito internet e/o sul sito internet dell'autostazione, ferma restando la possibilità di adottare ulteriori modalità aggiuntive di diffusione".

²⁸⁷ Tale misura prevede, tra l'altro, che "al fine di garantire adeguate condizioni di accessibilità fisica dell'autostazione, anche a beneficio delle PMR, gli spazi del fabbricato viaggiatori e le aree di circolazione dei passeggeri sono predisposte tenendo conto dei seguenti criteri e modalità: a) adozione di adeguate condizioni di sicurezza, anche mediante la separazione dei flussi veicolari e pedonali in arrivo/partenza e la riduzione delle relative interferenze, mediante, ad esempio, l'adozione di adeguati sistemi di segnalazione e/o protezioni verticali/orizzontali; b) individuazione di percorsi ottimali, tali da consentire, anche mediante apposita segnaletica, a tutti gli utenti e in particolare alle PMR di accedere in piena autonomia all'autostazione e ai relativi servizi (tra cui biglietterie, punti di orientamento, desk informativi) senza la necessità di richiedere assistenza specifica; la piena accessibilità all'autostazione a beneficio delle PMR può essere garantita anche mediante l'adozione di un programma di progressivo abbattimento delle barriere architettoniche eventualmente presenti, da definire e concordare in base alle rispettive competenze dei diversi soggetti interessati; c) definizione di servizi di assistenza, qualora, in particolare, l'autostazione presenti barriere architettoniche, forniti dal gestore e/o dal vettore per garantire adeguate condizioni di accessibilità delle PMR, comprendenti ad esempio: punti di accoglienza all'interno del fabbricato viaggiatori, procedure di accompagnamento delle PMR agli stalli di sosta dei mezzi, supporto alla salita ed alla discesa dai mezzi".

²⁸⁸ Tale misura prevede che "i titoli di viaggio emessi all'interno dell'autostazione sono offerti al pubblico alle medesime condizioni tariffarie vigenti per il servizio interessato, senza alcuna discriminazione o sovrapprezzo, ferme restando eventuali condizioni tariffarie specifiche, derivanti da accordi tra il singolo vettore e il soggetto terzo che gestisce la biglietteria, che prevedano l'applicazione di commissioni di servizio".

²⁸⁹ Tale misura prevede che "le condizioni di accessibilità commerciale sono riportate dal gestore nel PIA nel rispetto dei criteri di cui ai punti precedenti, specificando la disponibilità, la localizzazione e la funzionalità dei punti vendita interessati".

²⁹⁰ Tale misura prevede, tra l'altro, che "[...] il gestore: a) rende disponibili ai vettori spazi adeguati all'interno dell'autostazione, che consentano di fornire le seguenti informazioni minime: [...] b) rende disponibili, all'interno dell'autostazione, con le modalità di cui al successivo punto 4, le seguenti informazioni: [...] orari statici (programmati) e ove possibile dinamici (effettivi) dei servizi interessati [...] mappe dei percorsi e dei servizi di assistenza interni ed esterni all'autostazione [...] segnaletica orizzontale e verticale di orientamento dei passeggeri [...] eventuali ulteriori tipologie di informazioni, individuate dal gestore[...]".

timali, con sostanziale assenza della relativa segnaletica orizzontale/verticale, anche con riferimento alla delimitazione delle aree di fermata e all'identificazione degli stalli (cfr. *ibidem*, Misura 5.1);

- carenze delle modalità e strumenti di informazioni al pubblico, con specifico riferimento sia alla segnaletica verticale/orizzontale di orientamento degli utenti, sia all'assenza di bacheche informative nelle aree di carico/scarico dei passeggeri (*ibidem*, Misura 7.1).

A seguito dei suddetti accertamenti ispettivi l'Autorità ha avviato specifici procedimenti sanzionatori.

In particolare, in esito agli accertamenti ispettivi effettuati presso l'autostazione di Bologna, con delibera n. 151/2025²⁹¹ l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di AUTOBO, in qualità di gestore della suddetta autostazione, per l'inottemperanza alle Misure di regolazione 2, 5, 6 e 7. La società ha presentato una proposta di impegni che, con delibera n. 8/2026²⁹² è stata dichiarata ammissibile e il procedimento si è concluso con la delibera n. 93/2026²⁹³ con la quale l'Autorità ha approvato la suddetta proposta di impegni e chiuso il procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, si è altresì impegnata a migliorare, tra l'altro, le condizioni di accessibilità fisica e commerciale all'autostazione, rendendole più favorevoli rispetto a quelle prescritte dalla normativa vigente con particolare riguardo all'accessibilità da parte delle PMR, non-

ché a implementare l'erogazione delle informazioni al pubblico con modalità ulteriori rispetto a quelle prescritte dalla normativa vigente, anche con riguardo alle esigenze delle PMR.

Relativamente agli accertamenti ispettivi effettuati presso l'autostazione di Napoli, con delibera n. 234/2025²⁹⁴ l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di FS PARK, in qualità di gestore della suddetta autostazione, per l'inottemperanza alle Misure di regolazione 2, 5 e 7. La società ha presentato una proposta di impegni che, con delibera n. 63/2026²⁹⁵, è stata dichiarata ammissibile e pubblicata ai fini del "market test". Il procedimento è ancora in corso.

Infine, si è concluso il procedimento sanzionatorio nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. (TIBUS), avviato anch'esso per la violazione delle Misure di regolazione 2, 5, 6 e 7 della delibera n. 56/2018, del quale si è dato atto nella precedente relazione. In tale ambito, TIBUS ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile e, con delibera n. 157/2025²⁹⁶ il procedimento si è concluso con l'approvazione della proposta e la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, ha, altresì, previsto a favore degli utenti dell'autostazione l'implementazione di un nuovo sistema informativo, il monitoraggio del gradimento da parte dei suddetti utenti dei servizi offerti in autostazione, nonché ulteriori misure per le PMR e, in particolare, per gli utenti ipovedenti.

²⁹¹ Delibera n. 151 dell'11 settembre 2025, "Misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti Autostazione di Bologna S.r.l."

²⁹² Delibera n. 8 del 5 febbraio 2026, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 151/2025 nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l. per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

²⁹³ Delibera n. 93 del 15 giugno 2026, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 151/2025 nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l. per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato A alla delibera n. 56/2018. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

²⁹⁴ Delibera n. 234 del 19 dicembre 2025, "Misure 2, 5 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di FS Park S.p.a."

²⁹⁵ Delibera n. 63 del 13 maggio 2026, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 234/2025 nei confronti di FS Park S.p.a. per l'inottemperanza alle misure 2, 5 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

²⁹⁶ Delibera n. 157 del 25 settembre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 11/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. 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, per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione"

3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

I servizi di trasporto, di linea e non di linea, sono oggetto di specifici interventi regolatori adottati dall'Autorità in base alle competenze, differenziate per settore e tipologia di servizio, attribuite dall'art. 37 del decreto istitutivo. Sebbene tali tipologie di servizio abbiano caratteristiche diverse - in termini, ad esempio, di organizzazione, gestione, struttura tariffaria - entrambe sono funzionali a rispondere alle esigenze di mobilità della popolazione, considerato che queste ultime sono, per loro natura, differenziate in base a una pluralità di elementi quali la fascia oraria, il giorno della settimana e il periodo dell'anno di utilizzo del servizio, la tipologia di utente, nonché le specificità del territorio nel quale vengono effettuati. Alle differenze strutturali sopra rappresentate si somma l'evoluzione strutturale della domanda di mobilità osservata negli ultimi anni, che si caratterizza per una crescente rilevanza della componente occasionale, un impatto non trascurabile, in particolare nei centri di maggiori dimensioni, della componente turistica, nonché un sempre più evidente ampliamento delle fasce anziane di popolazione. All'aumentare della complessità della domanda, si rende necessario un ampliamento delle alternative rese disponibili all'utenza anche attraverso la combinazione e/o integrazione di servizi di linea e non di linea (e.g. servizi a chiamata), al fine di sfruttare al meglio i vantaggi di ciascuna tipologia, anche tramite le opportunità fornite dall'implementazione delle tecnologie digitali.

In questo contesto si inserisce la funzione della regolazione economica volta a promuovere servizi efficaci nel rispondere alle nuove esigenze dell'utenza ed efficienti nell'utilizzo delle risorse pubbliche - che risultano pressoché costanti a fronte di un incremento sensibile dei costi di produzione registrato negli ultimi anni - prevedendo l'utilizzo dei dati quali-quantitativi di domanda e offerta, inerenti al servizio quale *input* imprescindibile dell'intero processo, da acquisire anche tramite l'implementazione delle tecnologie al settore. Pertanto, la regolazione adottata dall'Autorità (in parte già oggetto di revisione a seguito di un primo periodo di implementazione) assume come elementi fondamentali la raccolta e il monitoraggio dei dati, prevedendo specifici obblighi in capo a soggetti diversi per la rilevazione, trasmissione e messa a disposizione degli stessi nelle diverse fasi, al fine di poter disporre di un patrimonio informativo adeguato a sviluppare, sulla base di metodologie solide e ben supportate da elementi oggettivi,

tutte le attività necessarie fino all'erogazione dei servizi; una conoscenza completa e analitica del contesto consente di ridurre le asimmetrie informative tra i soggetti coinvolti, attenuare il rischio di cattura dell'Ente affidante (EA), limitare un eccesso di potere negoziale dei singoli operatori, realizzare il *level playing field* tra gli operatori, migliorare la trasparenza e la consapevolezza degli utenti.

Con riguardo ai servizi di linea, sulla base di tali punti fermi e del rispetto di principi cardine della regolazione di adeguatezza, efficienza, efficacia, trasparenza e qualità dei servizi, sono stati adottati atti regolatori afferenti a ciascuna delle fasi di cui si compone la procedura di affidamento, in considerazione dei c.d. quattro pilastri della regolazione individuati dalla legge istitutiva.

La prima fase di una procedura di affidamento dei servizi necessita dello sviluppo di attività di pianificazione e progettazione degli stessi, che si collocano in una fase propedeutica e costituiscono le fondamenta per le azioni successive; pertanto, è necessario che le diverse fasi siano sviluppate disponendo di dati il più possibile completi, aggiornati e rappresentativi del bacino di mobilità. Al fine di disciplinare le attività propedeutiche che il Soggetto competente (SC) deve sviluppare, l'Autorità ha adottato la delibera n. 48/2017 che si configura come primo pilastro nella regolazione dei servizi e ha carattere metodologico. Infatti, le misure della richiamata delibera tracciano il percorso che i SC devono sviluppare per definire i lotti di affidamento, il quale prende avvio con l'analisi della domanda, nelle sue componenti effettiva, potenziale e debole, tenendo conto sia della quota sistematica, sia di quella occasionale e turistica, e prosegue con la progettazione di un'offerta di servizi adeguata a rispondere alla domanda rilevata anche rispetto alle tendenze evolutive delle esigenze di mobilità (domanda potenziale) e alle esigenze limitate espresse da specifiche aree, fasce orarie/periodi, categorie di utenti. Una volta individuata l'offerta di servizi, considerata la redditività delle linee e le risorse disponibili, il SC definisce il perimetro dei servizi da assegnare a OSP e individua le risorse per la relativa copertura finanziaria, anche ricorrendo a fonti alternative, tenendo conto del sistema tariffario e delle relative modalità di adeguamento. Soltanto una volta sviluppate queste analisi, il SC può individuare, partendo dal perimetro dei servizi OSP, i lotti

di affidamento sulla base dei principi di economicità e contendibilità, in considerazione del principio di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti previsto dall'art. 48, comma 4, decreto-legge n. 50/2017²⁹⁷.

Per quanto riguarda i servizi marittimi di collegamento da, tra e verso le isole, considerate le specificità del settore, le attività propedeutiche alle procedure di affidamento sono disciplinate dalla delibera n. 22/2019, come revisionata, da ultimo, con delibera n. 59/2026 (cfr. *infra*); in particolare, nel settore marittimo è prevista una specifica procedura di verifica che è finalizzata a valutare se e in quale misura il mercato è in grado di offrire i servizi individuati dall'ente competente come necessari a soddisfare la domanda di spostamenti nel bacino di propria competenza. In esito al riscontro degli operatori, l'ente individua la combinazione di strumenti più efficace ed efficiente per garantire servizi adeguati a soddisfare le esigenze degli utenti, considerando in primo luogo gli strumenti meno restrittivi del mercato (ad esempio, OSP orizzontali, compensazioni all'utenza). Qualora, invece, si renda necessaria l'adozione di CdS, l'ente individua i lotti per l'affidamento tramite gara, sulla base dei criteri di economicità e contendibilità.

Con la delibera n. 169/2025²⁹⁸ è stato, inoltre, avviato il procedimento per la revisione della delibera n. 22/2019 e indetta contestualmente la consultazione che si è conclusa il 16 gennaio 2026. A seguito dell'analisi dei contributi pervenuti, l'Autorità ha adottato l'atto di regolazione con delibera n. 59/2026²⁹⁹. L'intervento di revisione si caratterizza per la significativa portata. In primo luogo è stata meglio specificata la procedura per la verifica del mercato, chiarendo la scansione temporale delle diverse fasi e dettagliando i principi e criteri da adottare per la definizione dei lotti di gara; è stata introdotta altresì una specifica disciplina sui beni strumentali al servizio, non prevista nella precedente versione dell'atto di regolazione, che chiarisce anche i casi in cui i beni possono essere trasferiti o offerti in locazione al nuovo subentrante, ed è stato ampliato il novero degli annessi al fine di fornire agli enti strumenti utili per l'applicazione delle misure e assicurare l'uniformità della regolazione; infine, sono stati affinati gli strumenti di tipo economico, quali la matrice dei rischi, gli schemi di PEF per il calcolo della compensazione da porre a base di gara e i prospetti di CoReg.

Una volta individuati i lotti, l'EA, soggetto che può coincidere o essere distinto rispetto al SC in base alla distribuzione delle competenze, prosegue con le attività necessarie per la definizione dell'affidamento. Per il settore del trasporto terrestre (su strada e ferroviario) queste sono disciplinate dalla delibera n. 154/2019 - da ultimo rivista con la delibera n. 64/2024³⁰⁰, con la quale sono state introdotte novità (tra le altre) negli schemi per la redazione della Relazione di affidamento (RdA), negli schemi di PEF e relative indicazioni metodologiche, nella disciplina dei beni finanziati con risorse pubbliche, e con la delibera n. 177/2024³⁰¹, con la quale la metodologia di determinazione dell'utile ragionevole è stata rimodulata per tutti i settori; per il settore marittimo tali attività sono regolate dalla delibera n. 22/2019, revisionata con la delibera n. 59/2026 di recente adozione; i citati atti di regolazione si configurano come il secondo pilastro nella regolazione dei servizi.

Nell'ambito della regolazione dell'affidamento, rileva in particolare la consultazione degli *stakeholder*, disciplinata dalle richiamate delibere n. 154/2019 e n. 22/2026, che gli EA esperiscono per raccogliere elementi utili ai fini della predisposizione della documentazione della procedura; oltre a ulteriori temi aggiuntivi che può decidere di trattare, l'EA consulta il mercato in merito alla definizione delle condizioni di qualità del servizio e al Piano di accesso al dato (PAD), nonché, in caso di affidamento tramite gara, sulla ricognizione dei beni strumentali per l'effettuazione del servizio, sul personale preposto all'erogazione del servizio e sugli (eventuali) requisiti di partecipazione aggiuntivi.

Riguardo al terzo pilastro della regolazione, relativo al perseguimento dell'efficienza nella gestione dei CdS, l'Autorità ha individuato alcuni strumenti trasversali a tutti i settori che favoriscono la trasparenza nelle gestioni dei servizi e un ampliamento del patrimonio informativo degli EA, con una conseguente maggiore possibilità di incidere nella gestione dei CdS; si fa riferimento in particolare agli schemi di CoReg, che le IA sono tenute a adottare e compilare entro specifici termini, e agli obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di OSP e quelle svolte in assenza di imposizione di OSP, oltre che tra le attività svolte nell'ambito di CdS distinti. In particolare, l'Autorità ha adottato

²⁹⁷ Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, "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".

²⁹⁸ Delibera n. 169 del 24 ottobre 2025, "Avvio del procedimento di revisione della delibera n. 22/2019 e indizione di consultazione".

²⁹⁹ Delibera n. 59 del 29 aprile 2026, "Procedimento di revisione della delibera n. 22/2019, avviato con delibera n. 169/2025 del 24 ottobre 2025. Conclusione del procedimento".

³⁰⁰ Delibera n. 64 del 15 maggio 2024, "Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023. Conclusione del procedimento".

³⁰¹ Delibera n. 177 del 29 novembre 2024, "Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato "A" alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022. Conclusione del procedimento".

la delibera n. 120/2018 per il settore ferroviario, prevedendo, in caso di affidamento diretto, la predisposizione, da parte dell'EA in accordo con l'IF, del Piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (PRO), nel quale sono individuati obiettivi di efficacia ed efficienza, indicatori e livelli-obiettivo (*target*), azioni per il miglioramento della *performance* dell'operatore. In materia di efficienza, per il settore del trasporto su strada la delibera n. 154/2019 prevede gli schemi di CoReg e alcuni (KPI di efficienza ed efficacia del servizio e con la delibera n. 195/2025³⁰² è stata avviata la seconda consultazione - conclusasi il 30 gennaio 2026 - relativa al procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di TPL su strada, adottati nella loro formulazione definitiva con delibera n. 91/2026³⁰³. Per quanto riguarda il settore del trasporto marittimo, la richiamata delibera n. 22/2026 prevede anch'essa gli obblighi di CoReg e i relativi schemi.

In relazione ai primi tre pilastri della regolazione, con riferimento al settore del trasporto su strada e ferroviario, a seguito di una specifica previsione normativa di cui all'art. 1, comma 6, l. n. 190/2025, l'Autorità ha adottato la delibera n. 101/2026³⁰⁴, avviando la consultazione sulle linee guida relative al trasporto pubblico locale e regionale; tale procedimento ha come obiettivo quello di fornire agli enti le indicazioni necessarie per una migliore applicazione della regolazione, chiarendo gli aspetti che, in esito al monitoraggio, hanno rivelato profili di complessità.

Infine, l'Autorità ha adottato specifici atti di regolazione inerenti alla definizione delle Condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi soggetti a OSP che costituiscono il quarto pilastro: la delibera n. 16/2018³⁰⁵ per il trasporto ferroviario, la delibera n. 96/2018 per il cabotaggio marittimo e la delibera n. 53/2024 per il TPL su strada. Con la regolazione sulle CMQ, l'Autorità ha disciplinato i fattori, gli indicatori e i livelli minimi da prevedere nei CdS, nonché il sistema di monitoraggio per

verificare il raggiungimento dei livelli previsti e il sistema di penali che l'EA applica nel caso siano rilevate inadempienze. Gli EA possono in ogni caso prevedere fattori e indicatori di qualità ulteriori rispetto a quelli individuati dall'Autorità, laddove lo ritengano opportuno.

Con riguardo ai servizi non di linea la legge istitutiva ha attribuito all'Autorità specifiche competenze consultive che si esplicano mediante il rilascio di un parere preventivo. Il parere dell'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera m), del d.l. n. 201/2011 viene reso quando comuni e regioni, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono a adeguare il servizio taxi con interventi che incidano sui principi sanciti dai numeri 1-4 della citata disposizione normativa (licenze, organizzazione, tariffe, qualità). La successiva lettera n) dell'art. 37, comma 2, del d.l. n. 201/2011 specifica che, «con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m), l'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio».

Con la delibera n. 46/2022³⁰⁶ l'Autorità ha declinato i principi fissati dal legislatore in una serie di indicazioni metodologiche contenute nelle "Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali" che, configurandosi come un atto di *soft regulation*, hanno l'obiettivo di fornire elementi orientativi e di indirizzo ai soggetti preposti alla regolamentazione locale dei servizi di trasporto pubblico non di linea.

Inoltre, l'art. 3 del decreto-legge n. 104/2023³⁰⁷ ha attribuito all'Autorità un'ulteriore competenza: la disposizione in parola consente ai comuni capoluogo di regione, sede di città metropolitane e di aeroporto di adottare una procedura straordinaria per l'ampliamento del contingente taxi fino al 20% della dotazione organica, previo parere obbligatorio dell'Autorità sullo schema di bando di concorso e sulla determinazione del contributo per il rilascio a titolo oneroso delle nuove licenze, da rendere entro il termine tassativo di quindici giorni.

³⁰² Delibera n. 195 del 13 novembre 2025, "Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Indizione di nuova consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento".

³⁰³ Delibera n. 91 del 12 giugno 2026, "Procedimento avviato con delibera n. 23/2023. Approvazione dell'atto di regolazione recante "Individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 - fase di prima attuazione" e avvio di procedimento per la fase "a regime".

³⁰⁴ Delibera 101 del 25 giugno 2026, "Avvio del procedimento per la predisposizione, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. a) e f) del d.l. 201/2011, di Linee guida nel settore dei servizi di trasporto pubblico, in attuazione dell'art. 1, comma 6 della Legge 190/2025 (legge per la concorrenza 2025)".

³⁰⁵ Delibera n. 16 dell'8 febbraio 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".

³⁰⁶ Delibera n. 46 del 24 marzo 2022, "Conclusione del procedimento per la definizione delle Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti locali avviato con delibera n. 146/2021 del 4 novembre 2021".

³⁰⁷ Decreto-Legge 10 agosto 2023, n. 104, "Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici".

3.1 La fase propedeutica agli affidamenti e la relazione dei lotti

Il processo per l'affidamento dei servizi inizia ben prima della pubblicazione del bando, in caso di procedura aperta, o della stipula del CdS, in caso di affidamento diretto o *in house*, e ha origine nella fase di pianificazione e programmazione dei servizi effettuata a monte dal SC, talvolta distinto rispetto all'EA. In tale fase propedeutica all'affidamento, nella quale si colloca l'applicazione della delibera n. 48/2017, il SC progetta l'offerta di servizi adeguata a soddisfare le esigenze di spostamento espresse dal bacino di mobilità su cui è competente. A tal fine sono necessari una pluralità di dati, anche derivanti da fonti diverse e, di norma, detenuti da soggetti differenti. Si fa riferimento, in primo luogo, a dati di domanda che possono derivare dalla rilevazione delle frequentazioni dei servizi svolti nell'ambito dei CdS vigenti che, generalmente, sono rilevati dalle imprese *incumbent*, da indagini *ad hoc*, da celle telefoniche, nonché da altre fonti statistiche (come, ad esempio, ISTAT e ISFORT); in secondo luogo, rilevano dati e informazioni aggiornati sull'offerta erogata (e.g. quadri orari dei servizi, *shapefile* dei percorsi e delle fermate). Il SC deve quindi avviare con anticipo la raccolta dei dati, anche implementando, nel corso del periodo di durata contrattuale, sistemi di trasmissione periodica delle informazioni che risultano nella disponibilità delle IA, generalmente esclusiva, prevedendo l'avvio di specifiche indagini (ad esempio, sulle preferenze dichiarate per lo studio della domanda potenziale, per indagare la disponibilità a pagare delle diverse categorie di utenza, per valutare il livello di efficacia di eventuali servizi flessibili introdotti) e ricorrendo a ulteriori fonti di dati per ampliare e integrare il patrimonio informativo disponibile. Se il SC dispone di un patrimonio informativo ampio e variegato può sviluppare valutazioni e analisi che tengano conto delle nuove tendenze evolutive della domanda, definendo un'offerta di servizi che non si configura come una mera conferma dello *status quo* ma che sia declinata per dare una risposta efficace ed efficiente alle esigenze effettive del momento contingente e a quelle che si prevede emergeranno nel breve-medio termine. Si tratta di adottare un approccio di tipo *data-driven* affinché le scelte adottate dagli enti derivino da elementi quantitativi e misurabili, contrariamente agli approcci maggiormente diffusi che vedono la conferma dell'offerta storica oppure la modifica della stessa sulla base delle richieste avanzate da altri enti (*in primis* enti locali) e da categorie di portatori di interesse, senza che sia previamente condotta una verifica dell'efficacia ed efficienza di tali variazioni.

A tal proposito, dal monitoraggio di settore è emerso come la predisposizione della Relazione dei lotti (RdL), prevista dalla delibera n. 48/2017, abbia costituito per gli enti un impulso a sistematizzare i dati di domanda e approfondirne l'analisi; tale aspetto si configura come un primo passo verso l'approccio orientato dai dati, sebbene ancora il collegamento tra lo studio della domanda e la progettazione dell'offerta di servizi appaia, frequentemente, debole, anche a causa di una diffusa tendenza, ancora persistente, a confermare l'offerta esistente.

La progettazione dell'offerta sviluppata dal SC deve ricomprendere diverse tipologie di servizi e modalità di trasporto, nella già richiamata ottica di sistema, prevedendo soluzioni *ad hoc* con riferimento a specifiche esigenze dell'utenza; si fa riferimento, ad esempio, alle esigenze espresse dalle componenti deboli di domanda, approfondendo altresì le relative modalità di implementazione considerato che l'utilizzo delle tecnologie può cambiare radicalmente la percezione di tali servizi presso gli utenti e, conseguentemente, anche il livello di utilizzo (efficacia), nonché l'ammontare dei ricavi da titoli di viaggio (redditività ed efficienza dei servizi). Inoltre, una particolare attenzione deve essere posta sulla domanda di mobilità occasionale, considerato il sempre maggior peso di quest'ultima rispetto alla domanda sistematica - contrariamente al passato in cui quest'ultima componente aveva un peso significativamente preponderante rispetto a quella occasionale - nonché sulla domanda di mobilità turistica, considerata la significativa crescita di arrivi e presenze dopo la pandemia, anche nel periodo di bassa-media stagione, e al conseguentemente impatto rilevato sui servizi di trasporto pubblico.

Tali aspetti, risultano spesso poco indagati nelle RdL e, anche nei casi in cui sono oggetto di approfondimenti, generalmente le analisi sul lato della domanda non si traducono in proposte sull'offerta di servizi tali da favorire una migliore risposta alla domanda occasionale e da evitare una pressione eccessiva della componente turistica sul sistema di TPL, sfruttandone la (generalmente) maggiore disponibilità a pagare. Nell'ambito delle analisi da svolgere per definire l'offerta di servizi il SC potrebbe sviluppare specifici *focus* su alcune categorie di utenza: e.g. studenti delle scuole secondarie superiori e delle università, anziani, donne. Con riferimento a queste ultime, gli studi di approfondimento disponibili nel settore³⁰⁸ evidenziano specifici *pattern* di mobilità, che privilegiano il modello *trip chain* rispetto allo spostamento singolo, con articolate sequenze di spostamenti riconducibili alla gestione del lavoro di cura e delle attività familiari, le quali potrebbero essere meglio soddisfatte con una più ampia diffusione dei servizi a chiamata (DRT) e di servizi flessibili. Particolarmente rilevante è anche l'analisi della domanda potenziale, intesa come la com-

³⁰⁸ Documento Preparatorio "Elementi per una Carta della Mobilità delle Donne", presentato nell'ambito del convegno del 20 gennaio 2026 "Donne e Mobilità - Politiche per la parità, le professioni e l'innovazione" (https://federmobilita.it/wp-content/uploads/2026/01/Doc-preparatorio-Incontro-Donne-e-Mobilita_150126_WEB.pdf).

ponente di domanda che potrebbe essere attratta verso il TPL da altre modalità (diversione modale) e come nuova domanda generata dai servizi di TPL stessi (ad esempio, in relazione all'introduzione di nuovi servizi, alla riorganizzazione delle linee, a modifiche apportate al sistema di mobilità complessivo, ecc.). Tuttavia, nonostante l'importanza della domanda potenziale nella progettazione dell'offerta per i successivi affidamenti, si osserva come nelle RdL essa risulti scarsamente approfondita e le valutazioni siano spesso limitate a tendenze qualitative in assenza di analisi quantitative.

In tale contesto, l'implementazione delle tecnologie digitali nel settore della mobilità si configura come un'occasione di trasformazione del settore, al fine di rendere i servizi di trasporto pubblico maggiormente attrattivi ed efficienti, facilitandone l'accesso e l'utilizzo tramite applicazioni e sistemi di infomobilità aggiornati in tempo reale, consentendo un'acquisizione semplificata dei titoli di viaggio - ad esempio, il sistema *Tap & Go*, ideato da ATAC S.p.a. in collaborazione con Mastercard, utilizzato in diverse città italiane tra cui, oltre Roma, Torino, Milano e Napoli, che si basa su sistemi di pagamento contactless e non necessita di biglietti cartacei - e applicando l'integrazione tariffaria su aree ampie; le tecnologie possono altresì consentire, tra le altre cose, l'implementazione di sistemi per la prenotazione dei servizi a chiamata con scarso preavviso e per l'ottimizzazione dei percorsi e delle fermate in tempo reale in base alle richieste ricevute, nonché per il miglioramento della sicurezza a bordo dei mezzi. Sebbene nel settore si rilevi una consolidata consapevolezza dell'esistenza ed efficacia potenziale di tali sistemi la relativa diffusione è ostacolata, oltre che dall'inerzia al cambiamento, dalla mancata disponibilità e/o condivisione di dati in tempo reale, generalmente percepiti dalle imprese detentrici quale patrimonio informativo proprio.

Tali aspetti, sono stati oggetto di raccomandazioni ai SC nei pareri rilasciati dall'Autorità ai sensi della delibera n. 48/2017, al fine di favorire il processo di innovazione attraverso il ricorso alle tecnologie per migliorare l'efficacia e l'efficienza dei servizi.

Una volta individuato l'ambito (o gli ambiti) di servizio pubblico o, in altri termini, l'insieme dei servizi che soddisfano le esigenze espresse dal bacino di mobilità - che può ricomprendere più modalità e tipologie di trasporto - il SC individua un sottoinsieme di servizi sui quali ritiene necessario imporre OSP, tenendo conto della redditività degli stessi e avendo previamente valutato che essi non possano essere svolti in libero mercato. Nel definire il perimetro dei servizi soggetti a OSP, il

SC tiene conto delle risorse disponibili, del sistema tariffario vigente, incluse le relative modalità di aggiornamento, e valuta la possibilità di ricorrere a fonti di finanziamento alternative rispetto a quelle pubbliche. Sul punto, nelle RdL si osserva che i SC si limitano a considerare il finanziamento incrociato - *i.e.* l'impiego dei ricavi delle linee maggiormente redditizie per la copertura delle perdite relative alle linee meno remunerative - e la disponibilità delle risorse derivanti dal Fondo nazionale trasporti (FNT³⁰⁹), senza esplorare concretamente - ma al più effettuando una ricognizione di buone pratiche a livello europeo - altre modalità di finanziamento, quali: i) tasse di scopo, come il *road pricing*, sia nella forma di *congestion charge* che di *pollution charge*; ii) *"prelievi o maggiorazioni di oneri dovuti dagli operatori dei servizi di trasporto o di servizi complementari autorizzati ed operanti in regime di libero mercato, appositamente previste per trasferire gli effetti finanziari positivi di rete ai servizi gravati da obblighi di servizio pubblico"* (Misura 4, punto 8 della delibera n. 48/2017); iii) prestiti agevolati; iv) forme di Partenariato pubblico privato (PPP); v) meccanismi di finanziamento basati sulla cattura dell'aumento del valore; vi) strumenti di *revenue management*; vii) meccanismi che sfruttano il valore commerciale delle strutture di trasporto.

Considerata l'evoluzione legislativa sui meccanismi di suddivisione del FNT che modifica l'assegnazione delle risorse sulla base dei criteri storici, il mancato incremento significativo delle risorse disponibili e il contestuale aumento dei costi di produzione, si ritiene che una revisione del modello di copertura dei servizi soggetti a OSP, sulla base di quanto indicato dall'Autorità nella regolazione e nell'attività consultiva, non possa essere ulteriormente differito. In tal senso, soccorre anche l'impiego di criteri maggiormente stringenti per l'individuazione dei servizi soggetti a OSP, ad esempio privilegiando i servizi che determinano un minor impatto ambientale, nonché tenere in maggiore considerazione, nel definire le tariffe, la disponibilità a pagare degli utenti e la qualità del servizio offerto, al fine di aumentare la redditività dei servizi senza ridurre l'accessibilità degli stessi a pendolari e categorie meritevoli di tutela.

Una volta definito il perimetro OSP e la relativa copertura finanziaria, il SC procede con la definizione dei lotti di affidamento sulla base di criteri di economicità e contendibilità. Nell'ambito delle più recenti istruttorie svolte, si è osservato come la modalità di affidamento individuata influenzi significativamente il disegno dei lotti. Infatti, laddove il SC scelga l'affidamento *in house* - scelta non di rado riconducibile prevalentemente a richieste di enti locali e altri enti al fine di perseguire obiettivi di politica pubblica, piuttosto che sulla base

³⁰⁹ Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito con la legge n. 228/2012, art. 1, comma 301.

di elementi di analisi quantitativi - il perimetro dei servizi da affidare direttamente sfugge all'applicazione di criteri e principi di economicità e contendibilità, configurandosi come un vincolo *ex ante* che influenza tutte le altre valutazioni.

A tal proposito, rileva quanto previsto dall'art. 4-*bis* del decreto-legge n. 78/2009³¹⁰, laddove dispone che una parte del servizio, pari ad almeno il 10%, debba essere affidato tramite gara. Pertanto, il SC deve individuare la quota parte del servizio da affidare con gara applicando il principio di contendibilità, al fine di favorire l'attrattività della procedura di affidamento e di dare quindi attuazione allo spirito della norma. Per una compiuta analisi degli aspetti di contendibilità, inoltre, il SC deve disporre di primi elementi sulla disponibilità dei beni strumentali all'effettuazione del servizio e sull'interesse degli operatori per la procedura, elementi acquisibili anche tramite un'apposita consultazione del mercato.

Le analisi svolte nella fase propedeutica per pervenire alla definizione dei lotti confluiscono nella RdL, predisposta dal SC e trasmessa all'Autorità per l'espressione del relativo parere, come previsto dalle Misure 4.11 e 6.2 della delibera n. 48/2017.

Nel periodo di riferimento, come riportato nella Tabella 9 seguente, sono stati rilasciati dall'Autorità i pareri sulle RdL inerenti ai servizi di trasporto di competenza della Società per la mobilità ed il trasporto pubblico di Parma relativa al bacino Taro-Parma (parere n. 13/2026³¹¹), ai servizi con autobus integrativi al servizio ferroviario regionale della Regione Lombardia (parere n. 6/2026³¹²), ai servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Agenzia della mobilità piemontese (AMP) relativi al bacino metropolitano (parere n. 3/2026³¹³), al bacino nord-est piemontese (parere n. 31/2025³¹⁴), al bacino sud-est piemontese (parere n. 23/2025³¹⁵); le istruttorie sulla RdL dei servizi ferroviari su rete regionale della Calabria, sulla RdL dei servizi ferroviari di competenza della Provincia autonoma di Bolzano e sulla RdL dei servizi di TPL relativi al

bacino di Reggio Emilia e Modena sono attualmente in attesa di ricevere le integrazioni richieste. Inoltre, le istruttorie sulla RdL dei servizi di TPL relativi al bacino metropolitano di Bologna e sulla RdL dei servizi ferroviari MLP di competenza del MIT sono attualmente sospese per necessità istruttorie.

L'AMP è competente su tutto il territorio regionale, che è stato suddiviso in quattro bacini di mobilità - sud, sud-est, nord-est e metropolitano - e, con l'avvicinarsi delle scadenze dei CdS vigenti, ha avviato le attività propedeutiche per i nuovi affidamenti, predisponendo una RdL per ciascun bacino di mobilità; la RdL del bacino sud e il relativo parere rientra nel periodo di riferimento della precedente Relazione. Sebbene AMP abbia applicato i medesimi principi e criteri nelle analisi sviluppate per la definizione dei lotti di tutti i bacini di mobilità, le configurazioni individuate differiscono significativamente. A tal proposito rileva come, sebbene la produzione complessiva del bacino nord-est (circa 15,7 mln veic-km/anno) sia analoga a quella del bacino sud-est (circa 14,1 mln veic-km/anno), nel primo caso sono stati individuati cinque lotti con dimensione compresa tra 1,55 mln veic-km/anno e 4,53 mln veic-km/anno, mentre nel secondo caso due lotti con dimensione compresa tra 5 e 9 mln veic-km/anno - oltre a un lotto a domanda debole pari a circa 0,27 mln veic-km/anno. Tale risultato è in buona parte riconducibile alle richieste di altri enti (comuni e province) di affidare parte dei servizi *in house* alle imprese *incumbent* a partecipazione pubblica, per un ammontare complessivo che rappresenta circa il 53,5% del perimetro dei servizi del bacino, limitando significativamente le valutazioni sulla restante parte dei servizi per l'individuazione dei lotti da affidare tramite gara. Ne consegue che la configurazione a cinque lotti scelta per il bacino nord-est, pur rispettando il principio di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento di cui al d.l. n. 50/2017, *"non appare del tutto rispondente ai principi di economicità e contendibilità di cui alla delibera 48/2017"*, determina una frammentazione degli affidamenti e sottrae al mercato una rilevante quota del servizio.

³¹⁰ *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".*

³¹¹ Parere n. 13 del 20 febbraio 2026, "Parere reso alla Società per la mobilità ed il trasporto pubblico di Parma, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino Taro-Parma".

³¹² Parere n. 6 del 21 gennaio 2026, "Parere reso alla Regione Lombardia, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento dei servizi autobus integrativi al servizio ferroviario regionale".

³¹³ Parere n. 3 del 8 gennaio 2026, "Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino metropolitano".

³¹⁴ Parere n. 31 del 24 ottobre 2025, "Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino nord est piemontese".

³¹⁵ Parere n. 23 del 11 settembre 2025, "Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino Sud Est piemontese".

Analoghe considerazioni hanno riguardato la configurazione a quattro lotti individuata per il bacino metropolitano che prevede un lotto *in house* dei servizi urbani, suburbani e a chiamata del Comune di Torino per un ammontare pari a 41,2 mln veic-km/anno, due lotti a gara di dimensione pari a circa 9 mln veic-km/anno (ciascuno) e un lotto a domanda debole da 0,1 mln veic-km/anno da affidare direttamente o in economia; anche in questo caso infatti *“la scelta di affidare in house il servizio urbano e suburbano di Torino si traduce in un perimetro del lotto corrispondente non modificabile, se non marginalmente, configurando un vincolo ex ante nella definizione dei lotti che impatta anche sulla perimetrazione degli altri tre lotti individuati”*.

Anche per il bacino Taro-Parma la Società per la mobilità ed il trasporto pubblico di Parma - soggetto istituito per svolgere i compiti e le funzioni di Agenzia locale della mobilità della Provincia di Parma, con le competenze attribuitegli dall'art. 19 della legge regionale n. 30/1998³¹⁶ ha individuato i lotti tenendo conto della richiesta del Comune e della Provincia di Parma di valutare l'affidamento *in house* all'attuale impresa *incumbent* TEP S.p.a., con la conseguenza che la configurazione a due lotti individuata - con il lotto *in house* pari a circa 12 mln veic-km/anno e il lotto da affidare a gara nel rispetto del decreto-legge n. 78/2009³¹⁷ pari a 1,4 mln veic-km/anno - è risultata sensibilmente influenzata dalla scelta, adottata *ex ante*, della modalità di affidamento. In questo caso, peraltro, la metodologia applicata per pervenire al disegno dei lotti non si configura *“come una corretta applicazione dei principi di economicità e contendibilità disciplinati dalla delibera 48/2017”* e, in particolare il lotto da affidare con gara, non risulta attrattivo e contendibile.

Alla luce dei risultati dell'attività consultiva illustrati emerge come l'analisi della contendibilità e economicità dei lotti di gara da parte dei SC sia spesso vincolata da scelte predeterminate in merito al perimetro dei servizi da affidare *in house*, non consentendo la valutazione piena dei fattori che possono rendere un lotto di gara attrattivo e contendibile per potenziali concorrenti, specie quando la scelta della gara risulti dal richiamato d.l. n. 78/2009, come evidenziato nei pareri rilasciati; a tal proposito, premesso che l'affidamento *in house* è ammesso dal quadro normativo e che vi è la necessità di un'adeguata motivazione a supporto della scelta dell'affidamento *in house* - come previsto dalle relazioni *ex art. 14* e *ex art. 17* di cui al decreto legislativo n. 201/2022³¹⁸, è evidente che l'anteposizione della scelta di quanti servizi affidare *in house* ad altre valutazioni economiche e di tipo trasportistico, come richieste dalla delibera n. 48/2017, condiziona poi la corretta perimetrazione dei lotti che, per obbligo di legge, devono essere affidati con gara, mentre, come evidenziato nei

pareri ad AMP (parere n. 31/2025, parere n. 3/2026) e all'Agenzia di Parma (parere n. 13/2026), la scelta di tale modalità di affidamento sottrae al confronto competitivo una quota parte, spesso rilevante e maggioritaria, di servizi, rinunciando ai risultati di efficienza, qualità, innovazione tecnologica che possono derivare da una procedura di gara, dei quali potrebbe beneficiare sia il SC in termini di impiego delle risorse, sia gli utenti in termini di efficacia del servizio.

Considerato il potenziale impatto sulla contendibilità derivante dalla frammentazione dei lotti che, non di rado, si osserva in caso di scelta della modalità di affidamento *in house* e in ogni caso per favorire anche la partecipazione di imprese di maggiori dimensioni, nei pareri espressi si raccomanda di non porre vincoli al numero di lotti aggiudicabili al medesimo operatore, anche al fine di far emergere dal mercato eventuali economie e attrarre imprese che possano disporre del *know-how* necessario per implementare la digitalizzazione dei servizi.

Infine, per quanto riguarda il parere alla Regione Lombardia sui servizi con autobus integrativi del servizio ferroviario regionale, il lotto unico individuato, per un ammontare di circa 3,05 mln veic-*km/anno, è risultato adeguato sotto il profilo dell'applicazione dei criteri di economicità e contendibilità, mentre è stato raccomandato di prevedere *“adeguati obblighi di digitalizzazione e monitoraggio operativo del servizio (corse a vuoto, ore guida, puntualità/regolarità) con rendicontazione periodica all'Ente affidante in coerenza con gli obiettivi di miglioramento del servizio ipotizzati”*.

Considerata l'importanza per il SC di disporre di un patrimonio informativo ampio e le difficoltà che gli enti riscontrano nel raccogliere i dati, nei pareri si raccomanda di prevedere nei CdS da stipulare appositi obblighi in capo alle IA di rilevazione e trasmissione dei dati di passeggeri trasportati, *load factor* (da valutare per fascia oraria, punta e morbida, periodo dell'anno), ricavi e coverage ratio (calcolato come previsto dall'art. 19, comma 5, del d. lgs. n. 422/1997), con disaggregazione per modalità di trasporto, tipologia di servizio, linea.

In esito alle attività istruttorie emerge come i modelli di *governance* adottati siano molto diversificati: anche laddove sono stati individuati appositi soggetti per lo sviluppo delle attività propeedeutiche (ad esempio, agenzie, enti di governo) si osservano differenze significative a livello di forma organizzativa (ad esempio, società a responsabilità limitata, consorzi di enti, ecc.) e di estensione dell'ambito di competenza (regionale, provinciale, aggregazione di territori provinciali) che influenzano le analisi e le valutazioni, nonché le scelte adottate in esito al processo.

³¹⁶ Legge regionale Emilia-Romagna 2 ottobre 1998, n. 30, “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”.

³¹⁷ Decreto-Legge 1° luglio 2009, n. 78, “Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini”.

³¹⁸ Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, “Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”.

Tabella 9. I bacini e i lotti - trasporto su strada

Regione/provincia autonoma	Bacini e lotti TPL su strada			
	Scenario attuale	Scenario futuro ⁽¹⁾	Governance	Pareri rilasciati ⁽²⁾
Piemonte	N. 4 bacini	N. 4 bacin	Agenzia della Mobilità Piemontese	Parere n. 17/2025 (servizi del bacino Sud)
	N. 23 lotti	N. 14 lotti	Comuni o comunità montane per i servizi locali	Parere n. 3/2026 (bacino metropolitano)
				Parere n. 31/2025 (bacino nord-est)
				Parere n. 23/2025 (bacino sud-est)
Valle d'Aosta	N. 1 bacino regionale		Regione	
	N. 3 lotti		Comuni o comunità montane per i servizi locali	
Lombardia	N. 6 bacini	N. 6 bacin	6 Agenzie di Trasporto Pubblico Locale	Parere n. 11/2023 (Agenzia Como Lecco Varese)
	N. 67 lotti	N. 19 (di cui 5 dell'Agenzia Como Lecco Varese, 6 dell'Agenzia per il TPL del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia)		Parere n. 3/2025 (Agenzia Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia)
		Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, 1 dei servizi bus integrativi dei servizi ferroviari)	Regione Lombardia per servizi bus integrativi dei servizi ferroviari	Parere n. 6/2026 (Regione Lombardia servizi bus integrativi dei servizi ferroviari)
Trento	N. 2 bacini		Provincia autonoma e comuni per i servizi di interesse comunale	
	N. 6 lotti			
Bolzano	N. 5 bacini		Provincia autonoma e comuni per i servizi di interesse comunale	
	N. 12 lotti			
Veneto	N. 7 bacini	N. 7 bacini	7 enti di governo provinciali del TPL	Parere n. 7/2024 (Provincia di Rovigo)
	N. 34 lotti	N. 1 lotto Provincia Rovigo, n. 3 lotti dell'ente di governo di Venezia, n. 1 lotti Provincia di Verona, oltre a un numero di lotti da definire da parte degli altri enti di Governo		Parere n. 6/2025 (Provincia di Verona)
Friuli-Venezia Giulia	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Liguria	N. 4 bacini		4 enti di governo provinciali (per La Spezia agenzia della mobilità)	
	N. 6 lotti			
Emilia-Romagna	N. 5 bacini	n. 1 lotto AMR	7 agenzie locali per la mobilità	Parere n. 20/2023 (AMR)
	N. 14 lotti	n. 2 lotti Agenzia di Parma oltre a un numero di lotti da definire da parte delle altre Agenzie		Parere n. 13/2026 (Agenzia Taro-Parma)

Bacini e lotti TPL su strada				
Regione/provincia autonoma	Scenario attuale	Scenario futuro ⁽¹⁾	Governance	Pareri rilasciati ⁽²⁾
Toscana	N. 1 bacino N. 1 Lotto	N. 1 bacino N. 1 lotto della rete strutturale, oltre ad altri lotti dei servizi su rete debole	Regione	n.a.
Umbria	N. 1 bacino N. 8 lotti	N. 1 bacino N. 4 lotti	Agenzia unica del TPL (Umbria TPL e Mobilità)	Parere n. 5/2023 (servizi del bacino regionale)
Marche	N. 6 bacini N. 19 lotti		Province e comuni	
Lazio	N. 2 bacini N. 173 lotti	N. 2 bacini N. 19 lotti	Regione Lazio, con il supporto di ASTRAL Roma Capitale, con il supporto di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. Comuni capoluogo per progettazione e gestione servizi	Parere n. 15/2022 (servizi del bacino regionale)
Abruzzo	N. 1 bacino N. 43 lotti		Regione Comuni	
Molise	N. 3 bacini N. 33 lotti	N. 1 bacino N. 3 lotti, oltre altri eventualmente da definire	Regione Comuni o comunità montane per i servizi locali	Parere n. 12/2019 (servizi extraurbani)
Campania	N. 1 bacino	N. 1 bacino N. 5 lotti	Regione Province e Comuni	
Puglia	N. 7 bacini N. 58 lotti	N. 6 bacini N. 2 lotti per la provincia di Lecce, altri lotti da definire	6 enti di governo dei servizi automobilistici corrispondenti alle province e alla Città Metropolitana	Parere n. 7/2021 (TPL Lecce)
Basilicata	N. 1 bacino N. 51 lotti	N. 1 bacino N. 5 lotti	Regione	Parere n. 6/2021
Calabria	N. 5 bacini N. 6 lotti	N. 1 bacino N. 8 lotti	Regione Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ARTCaI) Comuni e città metropolitana	Parere n. 5/2020
Sicilia	N. 2 bacini N. 83 lotti	N. 4 bacini N. 7 lotti (di cui 4 extraurbani e 4 urbani) oltre altri lotti dei servizi urbani dei singoli comuni	Regione Comuni e città metropolitana	n.a.
Sardegna	N. 9 bacini N. 54 lotti		Regione	

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Scenario desunto dalla RdL trasmessa dal soggetto competente o, da altre informazioni pubbliche.

⁽²⁾ Si utilizza la dicitura n.a. (non applicabile), nei casi in cui, in assenza di parere ART, la colonna "scenario futuro" risulti valorizzata; ciò può avvenire nei casi in cui la delibera 48/2017 non sia applicabile e nei casi in cui il SC non abbia ancora trasmesso la RdL.

Tabella 10. I bacini e i lotti - trasporto per ferrovia

Regione/provincia autonoma	Bacini e lotti ferroviari			
	Scenario attuale	Scenario futuro ⁽¹⁾	Governance	Pareri rilasciati ⁽²⁾
Piemonte	N. 1 bacino N. 4 lotti	N. 1 bacino N. 4 lotti	Regione Agenzia della mobilità piemontese	Parere n. 6/2022
Valle d'Aosta	N. 1 bacino N. 1 lotto		Regione	
Lombardia	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 1 lotto	Regione	Parere n. 19/2021
Trento	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 2 lotti	Provincia autonoma	Parere n. 12/2023
Bolzano	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 1 lotto	Provincia autonoma	Parere n. 15/2023
Veneto	N. 1 bacino N. 3 lotti		Regione Infrastrutture Venete	
Friuli-Venezia Giulia	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	Parere n. 3/2021
Liguria	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Emilia-Romagna	N. 1 bacino N. 1 lotto		Regione	
Toscana	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 2 lotti	Regione	n.a.
Umbria	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 1 lotto	Regione	n.a.
Marche	N. 1 bacino N. 1 lotto		Regione	
Lazio	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Abruzzo	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 2 lotti	Regione	Parere n. 5/2022
Molise	N. 1 bacino N. 1 lotto	N. 1 bacino N. 1 lotto	Regione	Parere n. 9/2022
Campania	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Puglia	N. 1 bacino N. 5 lotti		Regione	
Basilicata	N. 1 bacino N. 3 lotti	N. 1 bacino N. 3 lotti	Regione	Parere n. 2/2022
Calabria	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ARTCal)	
Sicilia	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Sardegna	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Scenario desunto dalla RdL trasmessa dal soggetto competente o, in assenza di essa, da ulteriori elementi a disposizione dell'Autorità.⁽²⁾ Si utilizza la dicitura n.a. (non applicabile), nei casi in cui, in assenza di parere ART, la colonna "scenario futuro" risulti valorizzata; ciò può avvenire nei casi in cui la delibera 48/2017 non sia applicabile e nei casi in cui il SC non abbia ancora trasmesso la RdL.

3.2 Gli affidamenti dei servizi

3.2.1 Le linee guida in materia di affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale

La l. n. 190/2025 ha previsto una serie di misure finalizzate a promuovere la competitività, *inter alia*, nel settore dei servizi di trasporto pubblico regionale, in ottemperanza alla *Milestone* M1C2-13 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). In particolare, secondo la disposizione dell'art. 1, comma 6, della l. n. 190/2025, l'Autorità è chiamata a adottare, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. a) e f) del decreto istitutivo, specifiche linee guida redatte nel rispetto del regolamento (CE) n. 1370/2007³¹⁹. La norma, richiamando le attribuzioni di cui alle citate lett. a) e f) non assegna nuove competenze all'Autorità, ma prevede la predisposizione di un elaborato che coadiuvi le amministrazioni competenti nell'adozione di tutte le misure necessarie per il miglioramento qualitativo delle procedure di affidamento al fine di incrementarne la contendibilità.

In attuazione della disposizione di legge l'Autorità ha avviato entro i termini previsti, con la citata delibera 101/2026, una consultazione pubblica finalizzata al coinvolgimento degli *stakeholder* nel processo di elaborazione delle linee guida che saranno definitivamente adottate entro il 31 dicembre 2026.

3.2.2 I servizi di trasporto marittimo

3.2.2.1 Le caratteristiche strutturali ed evolutive del settore

L'attuale configurazione del mercato del trasporto marittimo nazionale è il risultato dell'assetto delineatosi a seguito della liberalizzazione del cabotaggio introdotta dal regolamento (CEE) n. 3577/1992³²⁰ ma attuata, a livello nazionale, esclusivamente all'inizio degli anni duemila, attraverso la privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia S.p.a. - incluse le imprese operative nei collegamenti con le isole minori trasferite alle regioni di competenza - e con le prime procedure competitive per l'affidamento dei relativi servizi.

A differenza degli altri settori di trasporto, i servizi di cabotaggio soggetti a OSP sono affidati esclusivamente tramite gara e mai in esclusiva, sebbene questa condizione possa essere considerata, in alcuni casi, *extrema ratio*.

Inoltre, in base al d.lgs. n. 422/1997, i servizi da, per e tra le isole possono distinguersi in due tipologie principali: servizi di interesse nazionale e servizi di interesse regionale e locale. I primi includono le tratte tra il territorio peninsulare e le sue isole principali (Sardegna, Sicilia ma anche le isole Tremiti i cui collegamenti insistono su due regioni distinte, *infra*), mentre nella seconda tipologia rientrano i servizi effettuati all'interno del territorio regionale a partire dalle isole maggiori o da regioni peninsulari verso isole o arcipelaghi che rientrano nella loro competenza amministrativa.

Le caratteristiche strutturali dei mercati riconducibili ai servizi delle due categorie sopra rappresentate assumono connotazioni distinte in relazione, in particolare, alla tipologia di imprese che vi operano, al grado di apertura alla concorrenza e al naviglio impiegato.

I collegamenti di interesse nazionale congiungono il territorio peninsulare con le isole maggiori oppure concernono rotte che attraversano più regioni (*i.e.* il collegamento tra il porto di Termoli, in Molise, e le isole Tremiti che rientrano nel territorio pugliese); il relativo mercato si caratterizza per la presenza di grandi *player* privati nazionali e internazionali, controllati da storiche famiglie armatoriali e dotati di flotte di dimensioni significative e con elevata capacità di carico (passaggeri e merci), oltre che da strutture organizzative complesse. Con la progressiva liberalizzazione del settore e la scomparsa dell'operatore pubblico, i mercati si sono progressivamente aperti alla concorrenza, dapprima con operatori privati che operavano in libero mercato parallelamente al vettore affidatario di CdS, il quale assumeva anche la funzione di calmiera dei prezzi e, a seguito dell'entrata in vigore della delibera n. 22/2019, alcune delle rotte prima incluse nella convenzione stipulata dal MIT prima con Tirrenia S.p.a. e poi con Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. (CIN) sono state restituire interamente al mercato.

Al contrario, i mercati dei collegamenti regionali e locali risultano meno permeabili alla concorrenza con una forte specializzazione di tipologia di servizio (traghetti Ro-pax vs unità veloci) da parte di imprese di dimensioni maggiormente contenute, fatte salve quelle appartenenti a grandi gruppi operativi anche nei mercati nazionali e internazionali, e un significativo radicamento geografico che porta spesso gli *incumbent* a essere gli unici partecipanti alle gare per l'affidamento dei servizi nel territorio di influenza. A differenza di quanto accaduto per i collegamenti nazionali, le procedure avviate a seguito dell'entrata in vigore della delibera n.

³¹⁹ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

³²⁰ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

22/2019, infatti, non hanno avuto esiti sempre positivi richiedendo in alcuni casi l'indizione di nuovi bandi e la conseguente modifica della base d'asta e delle condizioni di gara prima dell'aggiudicazione, causando altresì proroghe forzate dei contratti in essere e/o inusuali affidamenti diretti in emergenza.

Dai dati di contabilità regolatoria rilevati ex delibera n. 22/2019 dall'Autorità in relazione alle imprese affidatarie di CdS emerge una struttura di costo che si caratterizza per una forte incidenza del costo dei combustibili per la navigazione nonché del costo del personale. Con riguardo a quest'ultimo aspetto, i contratti di lavoro nel settore marittimo si distinguono da quelli del TPL potendo assumere forme diverse e caratterizzandosi principalmente per l'elevata flessibilità - che concerne la durata sia del contratto, sia del "turno" - al fine di assecondare le specificità dell'attività svolta.

Con riguardo alla flotta in esercizio, le analisi effettuate dagli uffici su un campione di poco meno di 200 navi operative nel mercato italiano evidenziano un'età media di circa 30 anni - superiore alla media europea che risulta pari a 26 anni nel 2025³²¹ - che varia in base alle tipologie di servizio e ai mercati considerati, con picchi fino a 40 anni per i traghetti impiegati nei collegamenti con le isole minori e valori inferiori per i servizi svolti con unità veloci sempre nei servizi di interesse regionale e locale (circa 19 anni).

A tale proposito, il settore si è caratterizzato negli anni per la scarsa disponibilità di fondi pubblici stanziati per il rinnovo della flotta, anche nell'ottica della riduzione dell'impatto ambientale del cabotaggio che, attualmente, si caratterizza per l'impiego prevalente di propulsori a combustione interna diesel, mentre i motori *dual-fuel* (diesel e GNL) e *diesel-elettrico* rappresentano ancora una percentuale ridotta della flotta in esercizio; analogamente sono ancora in numero limitato le navi ibride - quali le nuove unità veloci impiegate dall'impresa Liberty Lines S.p.a. (Liberty Lines) per i collegamenti con le isole minori - o a propulsione elettrica (più diffuse nel nord Europa). Più di recente, tuttavia, sono stati previsti finanziamenti nell'ambito del fondo del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) di potenziamento del PNRR, consistenti inizialmente in circa 800 mln € destinati sia al rinnovo del naviglio al fine di favorire la diffusione di propulsioni a combustibile con basso impatto ambientale (500 mln €), con particolare riferimento allo Stretto di Messina (ulteriori 80 mln €), sia alla diffusione dei

combustibili marini alternativi, (circa 220 mln €). Ulteriori finanziamenti per il rinnovo delle flotte (pari a circa 180 mln €) sono stati assegnati direttamente alle Regioni Campania, Lazio e Toscana da parte del MIT, mentre la Regione Siciliana ha finanziato con fondi regionali (circa 120 mln euro) l'acquisto di una nave ibrida da destinare ai servizi di collegamento sullo Stretto. L'efficacia di tali strumenti è, inoltre, strettamente correlata all'applicabilità delle tecnologie promosse al contesto nazionale considerato nel suo complesso, tenuto conto delle caratteristiche del naviglio e delle infrastrutture portuali da esso toccate. In tal senso, di significativo rilievo appaiono gli investimenti, finanziati nell'ambito del PNRR per circa 700 mln €, sostenuti per elettrificare le banchine al fine di ridurre la dipendenza da combustibili fossili e diminuire l'impatto ambientale nel settore dei trasporti che consistono nella realizzazione di una rete per la fornitura di energia elettrica nell'area portuale e della relativa infrastruttura di connessione alla rete nazionale di trasmissione con lo scopo di fornire energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio e durante la sosta in porto nonché di ricaricare il naviglio in caso di motori elettrici (c.d. *cold ironing*).

Un ulteriore aspetto di rilievo rispetto alla necessità di rinnovo della flotta consiste nell'estensione al settore del trasporto marittimo, a partire dal 1° gennaio 2024, del sistema di scambio delle quote di emissione dell'Unione europea (EU ETS); il sistema si applicherà inizialmente alle sole navi con stazza lorda pari o superiore a 5000 tonnellate e prevede l'esenzione per collegamenti effettuati da navi passeggeri e miste con isole di meno di 200.000 residenti e, pertanto, della quasi totalità dei servizi con le isole minori. Tale misura, a regime e in assenza di investimenti significativi atti a ridurre l'impatto ambientale, avrà la conseguenza di aumentare i costi del trasporto; nelle more di ulteriori valutazioni, alcuni EA hanno optato per la copertura di tali *extra* costi attraverso l'adeguamento dei corrispettivi al fine di scongiurare l'aumento delle tariffe (attraverso l'applicazione di specifici *surcharge*) e il conseguente trasferimento dell'onere sugli utenti.

3.2.2.2 La revisione della regolazione in materia di procedure di affidamento

Al fine di completare e rafforzare le misure regolatorie che disciplinano l'affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo, nel periodo di riferimento della presente relazione, con la delibera n. 169/2025 l'Autorità ha avviato il procedimento di

³²¹ A tale riguardo cfr. Commissione europea, "Electric vessels and wind-assisted propulsion systems - opportunities for the EU maritime industry and value chain. Final report", aprile 2026 <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4acb28e2-4a85-11f1-8095-01aa75ed71a1/language-en> e Transport & Environment, "Full Charge ahead: Investigating the potential to electrify Europe's ferries", marzo 2026, https://uploads.transportenvironment.org/production/files/FINAL_LOCKED_202602_Ferry-techno-eco_report-2.pdf?dm=1773658415.

revisione della delibera n. 22/2019 e contestualmente indetto una consultazione pubblica proposta di atto di regolazione modificato, tenendo conto del mutato quadro normativo ed economico di riferimento e, in particolare, delle evidenze riscontrate nel corso delle attività di monitoraggio condotte sull'applicazione delle vigenti misure di regolazione.

Per il contesto normativo si è tenuto conto dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 36/2023, che ha introdotto alcune innovazioni rispetto al codice dei contratti pubblici vigente al momento dell'adozione della delibera n. 22/2019, sebbene senza significativi impatti sull'impianto regolatorio, mentre, con riguardo al quadro economico di riferimento, rileva la particolare struttura di mercato dei servizi di cabotaggio con le isole minori, caratterizzata da un limitato livello concorrenziale e dalla presenza di operatori che hanno consolidato la loro posizione nel tempo nei rispettivi bacini geografici di interesse (cfr. *supra*). Inoltre, il più generale contesto macroeconomico si è caratterizzato per mutamenti significativi, con il rincaro del costo dei fattori di produzione e, in particolare, del carburante e delle altre materie prime, e nel quale si innestano le iniziative di matrice sia nazionale che europea sulle tematiche di digitalizzazione e decarbonizzazione.

Avuto riguardo agli esiti del monitoraggio, se da un lato è emersa una complessiva adeguatezza rispetto agli obiettivi regolatori prefissati della disciplina adottata dall'Autorità che ha trovato attuazione soprattutto in relazione ai collegamenti nazionali - con la nuova stipula di CdS e la restituzione al mercato di linee in precedenza gravate da OSP - dall'altro lato si è rilevata l'esigenza di integrare e modificare le previsioni regolatorie per dare soluzione ad alcune criticità emerse nell'ambito delle procedure esperite per l'affidamento dei servizi di collegamento marittimo con le isole minori.

Pertanto, a valle delle revisioni già apportate alla regolazione inerente alla metodologia di determinazione dell'utile ragionevole - disciplinata dalla Misura 10 della delibera n. 22/2019, per quanto riguarda il settore marittimo - oggetto di apposito procedimento concluso con delibera n. 177/2024, si è reso necessario revisionare la delibera nel suo complesso, investendo tutte le fasi del processo di affidamento dei servizi, da quelle propedeutiche alla scelta dello strumento adeguato a soddisfare le esigenze di mobilità, a quelle relative alla predisposizione del bando di gara, fino a quelle riguardanti la fase esecutiva del CdS a seguito dell'aggiudicazione.

In esito al processo di valutazione dei contributi pervenuti in fase di consultazione, terminata il 16 gennaio 2026, le specifiche revisioni definite con riferimento ai singoli punti delle

misure e ai correlati annessi della delibera n. 22/2019 sono state approvate con delibera n. 59/2026.

Di seguito si riepilogano i principali aspetti oggetto di revisione:

- i. l'integrazione della disciplina inerente al ricorso da parte dell'EA dello strumento degli OSP orizzontali al fine di specificare la logica collocazione temporale, in particolare rispetto alla verifica del mercato, della richiesta di manifestazioni di interesse al riguardo, nonché gli elementi caratterizzanti tale regime in relazione a quanto previsto dalla normativa di settore, con specifico riferimento anche alla possibilità per gli EA di prevedere una compensazione;
- ii. il rafforzamento della vigilanza da parte degli uffici dell'Autorità in materia di pianificazione dei servizi, tramite la previsione dell'invio di un'apposita RdL e dell'espressione di un parere da parte dell'Autorità - analogamente a quanto attualmente disciplinato nel settore del TPL e ferroviario e tenuto conto di quanto previsto dall'art. 37 comma 3 lett. a) del d.l. n. 201/2011³²² - relativa all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei lotti di gara, nel caso in cui il SC abbia identificato nel CdS lo strumento adeguato a coprire le esigenze essenziali di mobilità individuate;
- iii. l'ulteriore rafforzamento della vigilanza da parte degli uffici dell'Autorità in materia di affidamenti, attraverso l'introduzione di una RdA, come disciplinato dalla delibera n. 154/2019 per il settore terrestre, concernente le procedure relative ai servizi nel settore del cabotaggio marittimo;
- iv. l'introduzione di una disciplina regolatoria di dettaglio in materia di beni strumentali all'effettuazione del servizio per favorire l'identificazione degli *asset* essenziali/indispensabili, la cui assenza costituisce potenziale barriera all'ingresso per i partecipanti, e valutare la disponibilità degli stessi, anche in relazione alle casistiche previste per il trasferimento da *incumbent* a nuovo entrante, nonché disciplinare i criteri di valorizzazione del valore di subentro e dei canoni di locazione; infatti, con particolare riferimento ai collegamenti con le isole minori, i limiti delle infrastrutture di origine e destinazione (e.g. lunghezza delle banchine di approdo, dimensione dei bacini di manovra, pescaggio delle acque portuali) richiedono l'impiego di navi con caratteristiche specifiche (ad esempio andatura in fase di navigazione e sistema di carico dei veicoli bidirezionale) che riducono il novero delle potenziali IN interessate al servizio, considerate anche le conseguenti minori possibilità di ricorso al noleggio e/o al mercato dell'usato e gli elevati tempi e costi necessari per la costruzione di nuove navi, tenuto conto anche della penuria di finanziamenti pubblici finalizzati al rinnovo del naviglio (*supra*). La non disponi-

³²² "Nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2 del presente articolo, l'Autorità: a) può 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".

bilità di naviglio idoneo costituisce una vera e propria barriera all'ingresso per gli operatori potenzialmente interessati a partecipare alla gara, pertanto, si è ritenuto necessario introdurre apposite previsioni regolatorie volte a favorire la disponibilità e/o l'uso del naviglio per i nuovi aggiudicatari, compreso eventualmente quello già utilizzato dai GU, analogamente a quanto già disciplinato dalla regolazione dell'Autorità nel settore del trasporto terrestre;

- v. la specificazione maggiore di requisiti relativi all'età del naviglio nell'ambito delle premialità legate ai miglioramenti qualitativi dell'offerta, che invece risulterebbero eccessivamente limitativi della concorrenza se inclusi tra i requisiti tassativi di partecipazione, al fine di perseguire l'obiettivo di ringiovanimento della flotta navale in esercizio, senza inficiare la contendibilità delle procedure di affidamento e favorendo la partecipazione da parte di un'ampia platea di operatori potenzialmente interessati;
- vi. il coordinamento dei criteri di aggiudicazione con i requisiti di partecipazione, alla luce delle caratteristiche dei mercati di riferimento e tenendo conto di obiettivi e vincoli di decarbonizzazione e digitalizzazione;
- vii. la revisione della clausola sociale, che in seguito all'entrata in vigore della delibera n. 22/2019 è stata oggetto di un approfondimento specifico da parte della Commissione europea circa, tra l'altro, la previsione del riassorbimento del personale da parte dell'impresa di navigazione affidataria; si è ricondotto il concetto di fabbisogno organizzativo, sulla base del quale è previsto il possibile riassorbimento del personale, all'impresa subentrante invece che al servizio;
- viii. la revisione degli schemi di contabilità regolatoria con particolare riguardo a:
 - la sistematizzazione degli schemi già esistenti, con particolare riferimento al prospetto di riconciliazione con il bilancio civilistico e l'introduzione del prospetto di rilevazione delle voci funzionali al calcolo del WACC ART;
 - la previsione di un elenco di *driver*, individuati dall'Autorità, che l'IN deve applicare per l'allocazione indiretta delle componenti economiche e patrimoniali parzialmente riferibili a uno specifico CdS, al fine di supportare l'impresa nell'allocazione oggettiva e analitica a ciascun CdS delle componenti di pertinenza di diversi CdS e/o di una pluralità di servizi di trasporto compresi in uno specifico CdS;
 - l'introduzione, la ridefinizione e/o l'espunzione di alcune voci di costo e ricavo;

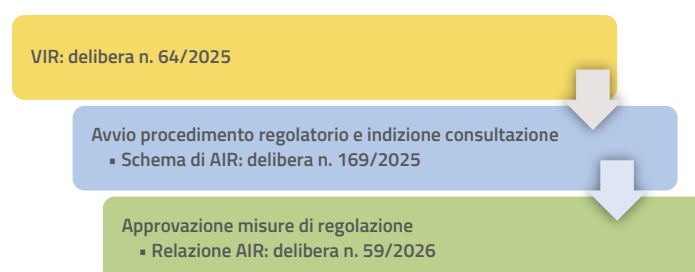
- una maggiore integrazione e un miglior coordinamento con gli schemi di PEF;
- l'introduzione della previsione di un documento metodologico di rendicontazione contabile sottoscritto dal legale rappresentante dell'IN e la definizione del contenuto minimo della già prevista relazione del revisore contabile;
- ix. la revisione degli schemi di PEF, con l'introduzione di indicazioni metodologiche per la relativa redazione, analogamente a quanto operato per il settore terrestre, per rendere omogenei gli schemi previsti dall'Autorità per tutte le modalità di trasporto regolate e facilitare il confronto intermodale, anche al fine di:
 - garantire maggiore coordinamento tra schemi di PEF e di contabilità regolatoria e specificare maggiormente le poste considerate, anche in relazione all'evoluzione tecnologica del settore;
 - ripristinare la classificazione "per natura" al fine di garantire maggiore aderenza agli schemi civilistici e fornire maggiori specificazioni delle sotto-voci ammissibili, anche attraverso la definizione di un'apposita nota metodologica;
- x. la semplificazione della matrice dei rischi, tenuto conto del principio di trasferimento del rischio operativo all'IN ma contemplando, in ogni caso, strumenti di mitigazione di tale rischio, da applicare al superamento di determinate soglie di variazione delle relative poste economiche al fine di assicurare il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario del PEF;
- xi. la riduzione dei termini previsti per la presentazione delle offerte da parte delle IN che intendono partecipare alle procedure di gara indette dagli EA.

3.2.2.3 L'analisi di impatto della regolazione

La delibera n. 169/2025, preceduta dalla VIR ex delibera n. 64/2025, ha dato avvio al procedimento di revisione della delibera n. 22/2019 concernente 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. Contestualmente è stata indetta una prima consultazione ed è stato prodotto il correlato schema di AIR.

Con la delibera n. 59/2026 è stato completato, infine, l'intervento di regolazione attraverso l'approvazione del conseguente atto di regolazione, accompagnato da una relazione AIR, svolta secondo i criteri e i principi stabiliti dal regolamento di cui alla delibera n. 54/2021.

Figura 11. L'evoluzione del procedimento bandi mare - schemi e relazioni VIR e AIR

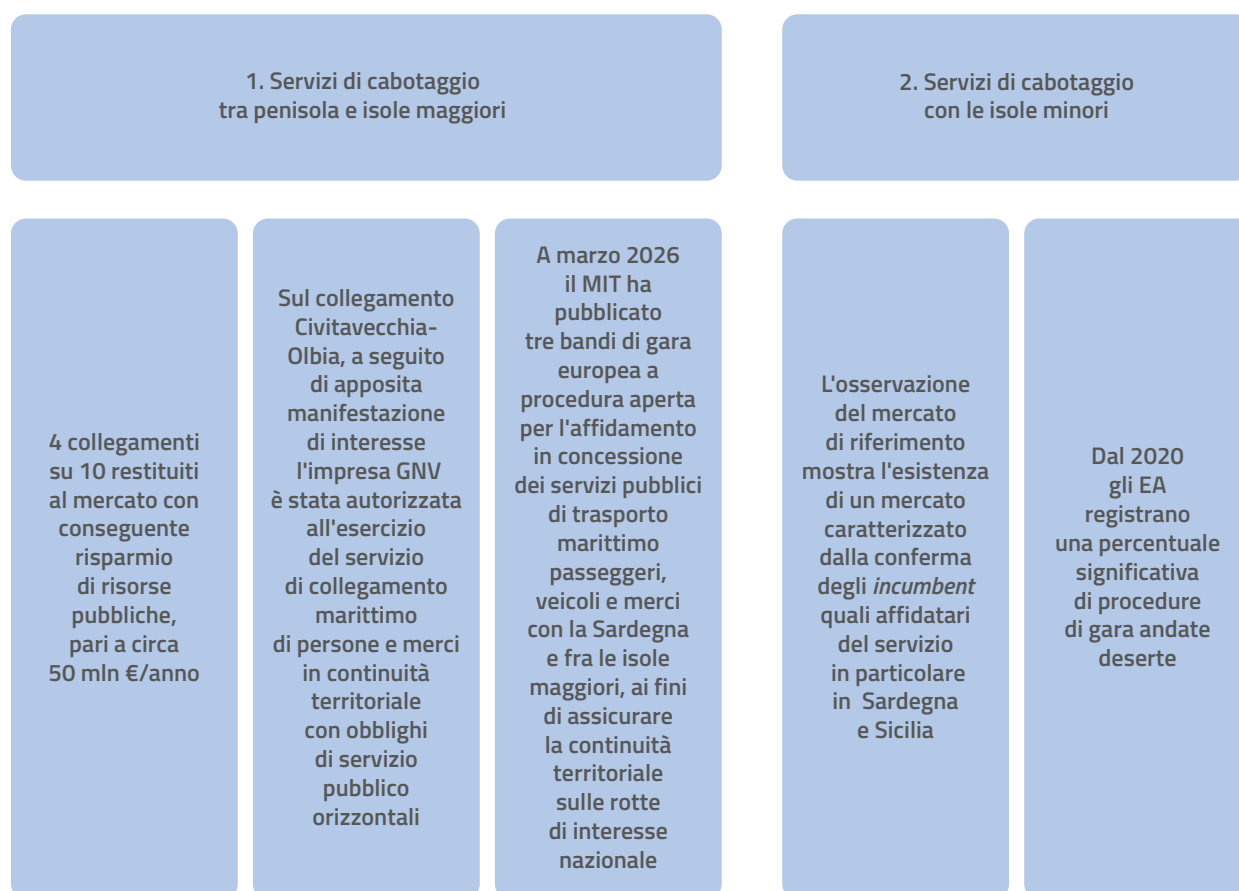


Fonte: elaborazione ART.

Nella relazione di AIR, sono stati analizzati nel dettaglio gli esiti delle procedure di affidamento iniziate a seguito dell'emanazione della regolazione dell'Autorità, rilevandone due tipologie di esiti: mentre per le gare di interesse nazionale (*i.e.* riguardanti i collegamenti con le isole maggiori) si è regi-

strata una apertura al mercato con il passaggio di servizi soggetti a OSP a servizi a libero mercato, nell'ambito delle procedure esperite per l'affidamento dei servizi di collegamento con le isole minori, sono emerse alcune criticità illustrate nella [Figura 12](#).

Figura 12. Lo *status quo* del settore del cabotaggio marittimo



Fonte: elaborazione ART.

FOCUS
7

La raccolta dati relativa alle imprese di navigazione operanti in libero mercato

Al fine di comprendere il grado di espansione dei servizi di cabotaggio marittimo da, tra e verso le Isole, il presente *focus* mostra gli esiti delle analisi svolte nel 2019 e nel 2025, mettendo a confronto i servizi a mercato e quelli svolti in regime di OSP.

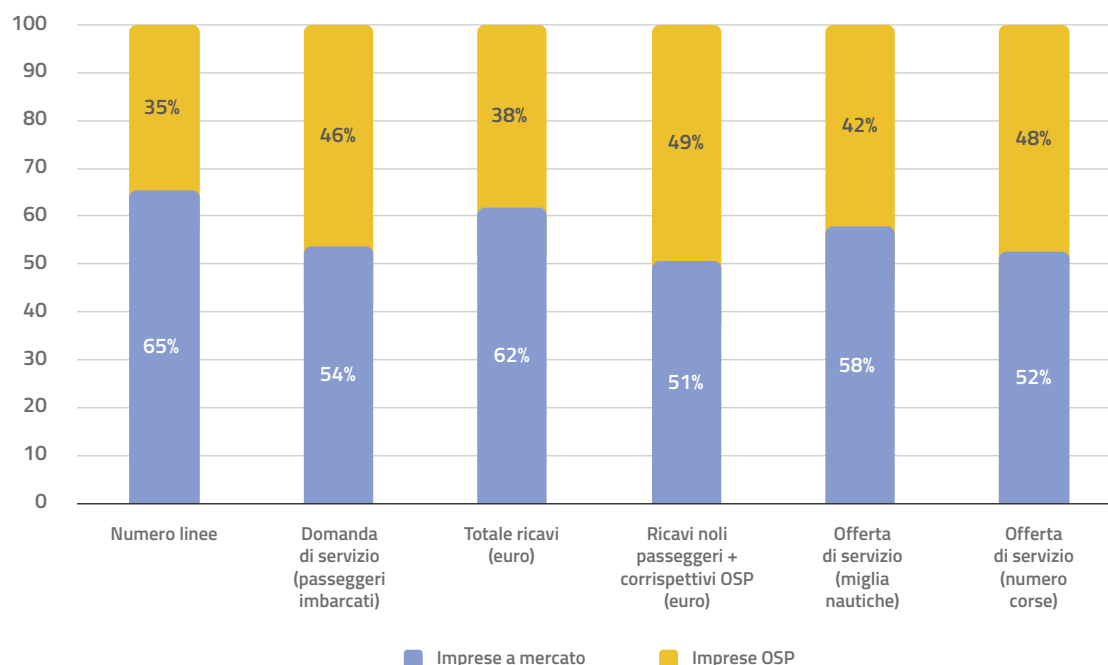
A tal fine, la raccolta dati è stata effettuata sulle 25 imprese di navigazione operanti nel mercato libero note all'Autorità. L'analisi dei dati raccolti con tale rilevazione, unitamente a quelli disponibili nella base dati di contabilità regolatoria dell'Autorità per i servizi OSP, ha consentito di delineare con precisione la struttura del settore, che è stata descritta dettagliatamente nella sezione A.4 della relazione AIR, alla quale si rinvia per ogni dettaglio. Dall'analisi effettuata, comunque, è emerso che i servizi a mercato rappresentano il 65% delle linee attive e raggiungono il 63% dei ricavi complessivi. Il segmento sovvenzionato, con il 38% dei ricavi totali, copre il 46% dei passeggeri imbarcati e una quota di linee pari al 35%, intercettando bacini di utenza rilevanti, spesso legati alla mobilità dei residenti e alle esigenze di continuità territoriale, che non sempre coincidono con la convenienza economica delle singole tratte. Nel complesso, la struttura appare complessivamente articolata, nella quale i servizi a mercato e i servizi OSP concorrono con modalità differenti, ma integrate, alla soddisfazione della mobilità marittima da, tra e verso le Isole, confermando la rilevanza del perimetro OSP per garantire l'accessibilità dei territori periferici.

L'analisi ha inoltre evidenziato una marcata eterogeneità territoriale nella ripartizione tra servizi a mercato e servizi in regime di OSP. In alcuni ambiti territoriali, come Sicilia, Sardegna, Lazio e Puglia, la mobilità marittima con le Isole Minori risulta quasi interamente sostenuta con regimi sovvenzionati: in questi ambiti oltre l'85% dei passeggeri viaggia su servizi OSP, a cui corrisponde anche la quasi totalità dei ricavi passeggeri e delle miglia di offerta.

Si tratta di territori nei quali la domanda è strutturalmente legata alla continuità territoriale e ai flussi dei residenti, e dove i collegamenti non risultano appetibili per il mercato senza un sostegno pubblico. In Campania, Toscana e nello Stretto di Messina, invece, la presenza del segmento a mercato risulta più significativa e in alcuni casi prevalente. In Campania, ad esempio, i servizi a mercato intercettano una parte ampia della domanda, con gli OSP limitati a circa un terzo dei passeggeri e dei ricavi e a una quota ancora più ridotta delle miglia offerte. Un profilo ancora distinto è quello delle relazioni di lunga percorrenza, caratterizzate da una prevalenza abbastanza marcata del segmento commerciale. In tali collegamenti, la quota di OSP appare complessivamente residuale sia nei ricavi sia nelle miglia offerte, pur se alcune relazioni specifiche – come Sardegna Campania o Sardegna Sicilia – si presenta un presidio totale dei servizi OSP.

Confrontando poi la struttura come emergente dai dati 2023 con quella analizzata nella Relazione AIR per il varo della delibera n. 22/2019 (dati 2017), si osserva che essa è largamente confermata. Permangono infatti livelli di concentrazione relativamente elevati e limitata contendibilità, anche a fronte della dinamica dei volumi di passeggeri osservata nel periodo. In particolare, negli ambiti territoriali regionali gli operatori incumbent risultano sostanzialmente invariati e, in larga parte, mantengono posizioni dominanti; si segnalano, tuttavia, l'ambito campano e lo Stretto di Messina dove, invece, emerge una maggiore dinamicità concorrenziale con quota di mercato del primo gruppo economico in riduzione. Nella lunga percorrenza, al contrario, nelle direttrici Sardegna-Liguria, Sardegna-Toscana, Sicilia-Campania, restituite al libero mercato alla fine del 2020 a seguito dell'apposita verifica del mercato condotta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, si registra un moderato livello di concorrenza.

Figura 13. La ripartizione di offerta, domanda e ricavi dei servizi di navigazione passeggeri da, tra e verso le Isole a mercato (indagine ART) e svolti in regime di OSP - anno 2023



Fonte: elaborazione su *database* ART; dati CoReg e dati raccolti dalle IN a mercato; per le miglia nautiche del servizio offerto dall'impresa di navigazione Delcomar S.r.l. è utilizzato il dato dell'anno 2024, in mancanza del dato 2023 in CoReg.

I destinatari dell'intervento di regolazione sono i seguenti: i soggetti competenti³²³ e gli enti affidanti³²⁴ di CdS per il cabotaggio marittimo soggetto a OSP, laddove, a seguito della verifica di mercato, non sia emerso l'interesse da parte degli operatori a offrire il servizio in assenza di compensazione pubblica.

Devono inoltre essere incluse tra i destinatari diretti della regolazione le IN, nazionali o comunitarie, che garantiscono, o potrebbero garantire, la continuità territoriale tramite servizi di cabotaggio marittimo affidati con CdS/imposizione di OSP orizzontali.

Gli ambiti di intervento regolatorio analizzati ai fini dell'AIR possono essere condotti alle seguenti tematiche: OSP oriz-

zontali (Misura 2, punti da 6 a 9); definizione dei lotti di gara (Misura 2, punti 11-12); documentazione di affidamento (Misura 4); messa a disposizione dei beni strumentali (Misure da 5 a 11).

I benefici incrementali attesi sono affrontati in relazione a ciascuno dei seguenti *driver*: "trasparenza", "qualità dei servizi", "promozione della concorrenza ed equità". Gli oneri incrementali provengono invece da obblighi regolatori³²⁵ e obblighi amministrativi³²⁶.

La **Figura 14**, tratta dalla relazione AIR che è stata pubblicata con l'atto di regolazione adottato, mostra, per ciascun ambito e ciascun indicatore, i maggiori impatti positivi attesi, derivanti dall'intervento di regolazione, rivisto in seguito alle mo-

³²³ Nella individuazione delle esigenze di servizio pubblico relativamente alla domanda di servizi di cabotaggio.

³²⁴ Tra gli enti affidanti rientrano: i) il MIT e il MEF; ii) le regioni e le province autonome, iii) i comuni e le altre province nonché iv) le Agenzie per la mobilità ove presenti. Sono altresì inclusi tra i destinatari diretti della regolazione, le Imprese di navigazione che garantiscono, o potrebbero garantire, la continuità territoriale tra la penisola e le isole maggiori/minori tramite CdS/imposizione di OSP.

³²⁵ Gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o pubbliche amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico.

³²⁶ Gli obblighi amministrativi consistono nel reperimento, produzione, conservazione ed invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla pubblica amministrazione o ad altri soggetti terzi.

difiche intervenute a valle della consultazione pubblica, rispetto allo *status quo*. Essa è finalizzata a identificare l'ambito/l'indicatore che contribuisce in termini di effetti attesi positivi più (o meno) meritevolmente. Si evidenzia che la "definizione dei lotti di gara" e la "messa a disposizione dei beni

strumentali" risultano gli ambiti che contribuiscono maggiormente in termini di effetti attesi positivi, mentre sotto il profilo degli indicatori, i maggiori benefici incrementali sono attesi rispetto alla "trasparenza" e la "tutela della concorrenza ed equità".

Figura 14. Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - settore del cabotaggio marittimo

Tematiche	Indicatori
OSP orizzontali Definizione dei lotti di gara Documentazione di affidamento Messa a disposizione dei beni strumentali	Trasparenza Qualità dei servizi Tutela della concorrenza ed equità

Fonte: elaborazione ART; la dimensione del testo è correlata alla valutazione di "intensità" degli effetti relativi ai benefici incrementali.

Nella relazione AIR sono stati individuati, pro-futuro, alcuni indicatori/aspetti ai fini dell'elaborazione della successiva verifica di impatto della regolazione, tenuto conto degli obiettivi del nuovo intervento di regolazione:

- grado di soddisfacimento dei bisogni della domanda alla quale si indirizza l'offerta dei servizi resi in regime OSP;
- andamento degli affidamenti di servizi di cabotaggio marittimo sia in forma di gara sia attraverso lo strumento degli OSP orizzontali;
- sviluppo del segmento dei servizi a mercato, distintamente per ambito territoriale;
- grado di rinnovamento del naviglio impiegato nella produzione dei servizi OSP.

3.2.2.4 Il monitoraggio delle procedure di verifica del mercato e affidamento

L'attività di monitoraggio sul settore dei servizi di collegamento marittimo e, in particolare, sull'applicazione delle previsioni regolatorie di cui alla delibera n. 22/2019 è proseguita nel periodo di riferimento con la ricognizione dei seguenti elementi: i) i CdS vigenti (**Tabella 11**); ii) le procedure di verifica del mercato relative ai collegamenti di interesse sia nazionale (**Tabella 12**), sia regionale e locale (**Tabella 13**), che, come disciplinato dalla Misura 2 della richiamata delibera n. 22/2019, sono avviate dagli EA propedeuticamente alle scelte che i medesimi enti adottano al fine di garantire la continuità territoriale marittima; iii) le procedure di affidamento dei servizi di trasporto marittimo avviate dagli EA (**Tabella 14**).

Con riferimento ai servizi di interesse nazionale e, in particolare, ai collegamenti marittimi passeggeri e merci per la Sardegna e fra le isole maggiori, il 31 luglio 2025, in considerazione dell'approssimarsi della scadenza dei contratti vigenti, il MIT ha avviato una verifica del mercato, notificando preventivamente all'Autorità i termini di avvio e conclusione della stessa e trasmettendo contestualmente la relativa documentazione resa disponibile agli operatori del settore, nel rispetto del punto 4, Misura 2 della delibera n. 22/2019.

Dalla suddetta verifica del mercato, terminata il 19 settembre 2025, è emerso un interesse parziale del mercato per la linea Civitavecchia-Olbia e l'assenza di interesse del mercato a garantire l'esercizio dei servizi necessari a soddisfare le esigenze di servizio pubblico come precedentemente delineate dal medesimo ministero per le linee Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, Genova-Porto Torres e Napoli-Cagliari-Palermo. Pertanto, il MIT, tenuto conto degli esiti della verifica condotta e delle proprie valutazioni, ha scelto di mantenere sulla linea Civitavecchia-Olbia l'attuale regime di imposizione di OSP orizzontali nel periodo invernale a tutti gli operatori interessati a esercire i servizi nel periodo estivo, mentre per le restanti linee intende svolgere apposite procedure di gara per l'aggiudicazione dei servizi e la conseguente stipula dei CdS, in continuità con l'assetto attuale, come si evince dalla relazione trasmessa dal ministero all'Autorità ai sensi del punto 9, Misura 2 della delibera n. 22/2019. Esaminata la documentazione trasmessa dal MIT, l'Autorità ha reso il parere n. 1/2026³²⁷ rilevando la conformità della procedura seguita per la verifica alle misure contenute nella delibera

³²⁷ Parere n. 1 dell'8 gennaio 2026, "Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi della Misura 2, punto 10 della delibera ART n. 22 del 13 marzo 2019 in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo per la Sardegna e fra le isole maggiori".

n. 22/2019, con l'invito a dare seguito a specifiche raccomandazioni formulate con riguardo al prossimo avvio delle procedure di affidamento dei servizi e alla successiva stipula dei CdS con i soggetti aggiudicatari, nonché con riferimento all'imposizione di OSP orizzontali sulla linea Civitavecchia-Olbia.

Successivamente, il MIT, in ottemperanza al punto 5 della Misura 10 della delibera n. 22/2019, ha richiesto all'Autorità di pronunciarsi in merito alla scelta della modalità di determinazione dell'utile ragionevole effettuata con riguardo ai suddetti collegamenti di interesse nazionale oggetto di prossima procedura concorsuale atta ad affidare i relativi servizi. Sulla base degli elementi rappresentati dal MIT in merito, l'Autorità ha trasmesso una nota di riscontro all'ente esprimendo valutazione positiva sull'impiego della metodologia alternativa di calcolo dell'utile ragionevole come disciplinata dai punti 5-9 della richiamata Misura 10.

Con riguardo ai servizi marittimi di interesse regionale e locale, per i collegamenti c.d. integrativi con le isole minori Eolie, Egadi, Ustica e Pantelleria, la Regione Siciliana ha disposto un affidamento "ponte" della durata di due anni, sino al 31 ottobre 2027, con Società Navigazione Siciliana S.c.p.a. (SNS), titolare della convenzione stipulata con il MIT per l'esercizio dei servizi c.d. essenziali, al fine di scongiurare l'interruzione dei servizi e allineare le scadenze dei diversi affidamenti in essere con le isole minori siciliane, fissate al 31 dicembre 2027, nel caso dei servizi effettuati con mezzi veloci da Liberty Lines, e al 30 settembre 2028, nel caso del servizio di collegamento "integrativo" con le isole Pelagie esercito da Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a. (Caronte & Tourist I.M.).

In riferimento ai servizi di collegamento marittimo nell'ambito pontino, nelle more della conclusione della nuova procedura di affidamento da avviare, la Regione Lazio ha prorogato il contratto in essere con Laziomar S.p.a. (Laziomar) sino al 17 dicembre 2026. Nel frattempo, La regione ha condotto una verifica del mercato, come previsto dalla delibera n. 22/2019 (punto 4, Misura 2), con inizio in data

26 gennaio 2026 e conclusione il giorno 26 febbraio 2026. Nel rispetto della regolazione, la regione ha precedentemente comunicato all'Autorità i predetti termini, trasmettendo contestualmente la documentazione resa pubblica che consiste in una relazione di consultazione e in un questionario rivolto alle imprese. Al termine della consultazione per la verifica del mercato, la regione ha trasmesso la relazione sugli esiti della verifica all'Autorità e, contestualmente, una richiesta di valutazione del metodo EBIT *margin* per il calcolo dell'utile ragionevole ai sensi della Misura 10, punto 5 della delibera n. 22/2019. Nella predetta relazione la regione ha rappresentato anche le motivazioni sottostanti alla scelta di avviare una procedura di gara con successiva stipula di un CdS per l'affidamento dei servizi. In merito alla verifica esperita, l'Autorità ha reso il parere n. 34/2026³²⁸ nel senso della conformità della procedura seguita dalla regione per la verifica del mercato alle misure contenute nella delibera n. 22/2019, con l'invito a dare seguito alle raccomandazioni esposte nel medesimo parere, nell'ambito del quale l'Autorità ha altresì espresso una valutazione positiva circa l'impiego della metodologia alternativa di calcolo dell'utile ragionevole.

Per quanto concerne i servizi di trasporto marittimo di competenza della Regione Campania, in seguito a interlocuzioni con l'Autorità che si sono rese necessarie per agevolare l'applicazione della regolazione, in data 20 novembre 2025, l'ente competente ha avviato la verifica del mercato *ex* Misura 2 della delibera n. 22/2019, che si è conclusa in data 19 dicembre 2025. Inoltre, nelle more della conclusione della nuova procedura di affidamento, la regione ha prorogato il CdS con Caremar S.p.a. (Caremar) sino al 31 dicembre 2026.

Infine, relativamente ai servizi di collegamento marittimo con l'arcipelago toscano, la Regione Toscana ha sottoscritto con l'attuale gestore Toremar S.p.a. (Toremar) un contratto "ponte" per l'esercizio dei servizi sino al 31 dicembre 2026 al fine di garantire la continuità marittima in Toscana e nelle more della conclusione della nuova procedura di gara, avviata il 18 giugno 2025 e il cui termine per la presentazione delle offerte è scaduto lo scorso 18 dicembre 2025³²⁹.

³²⁸ Parere n. 34 del 13 maggio 2026, "Parere reso alla Regione Lazio ai sensi della Misura 2, punto 10 della delibera ART n. 22 del 13 marzo 2019 in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo tra e con le isole pontine".

³²⁹ Merita menzione, per il rilievo assunto, sotto il profilo applicativo, dalla regolazione ART - comunque non impugnata - la sentenza del TAR Toscana n. 1829/2025 del 12 novembre 2025, pronunciata sul ricorso della Società BN di Navigazione S.p.a., avverso i provvedimenti della Regione Toscana relativi all'affidamento pluriennale, con gara a lotto unico, del trasporto pubblico marittimo in continuità territoriale con le isole dell'Arcipelago toscano. La pronuncia evidenzia come, in base alla regolazione dell'ART, le informazioni acquisite dal mercato siano essenziali per il soggetto competente ai fini della individuazione della soluzione più idonea a garantire adeguati servizi di trasporto marittimo nel rispetto dei principi di necessità e proporzionalità.

Tabella 11. I contratti di servizio vigenti - trasporto marittimo

Ente affidante	Ambito territoriale/ tratta	Tipologia di servizio ⁽¹⁾	Impresa di navigazione	Scadenza	Corrispettivo annuo da CdS (iva inclusa/esente)
Regione Campania	Procida, Ischia, Capri	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Caremar	15.07.2024 ⁽²⁾	11.856.787 €
Regione Lazio	Pontine	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Laziomar	31.12.2025 ⁽³⁾	20.080.500 €
Regione Sardegna	Asinara	Motonavi	Delcomar	30.06.2031 ⁽⁴⁾	2.906.583 €
	San Pietro, La Maddalena	Traghetti Ro-Pax	Delcomar	30.06.2031 ⁽⁴⁾	31.642.326 €
Regione Siciliana	Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria	Traghetti Ro-Pax	Società Navigazione Siciliana (SNS)	31.10.2027 ⁽⁵⁾	19.796.700 €
	Pelagie	Traghetti Ro-Pax	Caronte & Tourist I.M.	30.09.2028	8.806.759 €
	Ustica (Lotto VII)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	3.213.271 €
	Pantelleria (Lotto V)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	1.694.383 €
	Pelagie (Lotto VI)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	3.629.047 €
	Eolie (Lotto I)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	12.052.262 €
	Eolie (Lotto II)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	9.276.632 €
	Egadi (Lotto III)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	5.766.079 €
	Egadi (Lotto IV)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	2.696.609 €
Regione Toscana	Arcipelago toscano	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Toremar	31.12.2023 ⁽⁶⁾	14.666.650 €
MIT	Genova-Porto Torres	Traghetti Ro-Pax	Compagnia Italiana di Navigazione	30.09.2026	112.260 €
	Napoli-Cagliari-Palermo	Traghetti Ro-Pax	Grimaldi Euromed	31.05.2026	6.041.073 €
	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	Traghetti Ro-Pax	Grimaldi Euromed	22.09.2026	9.867.258 €
	Tremiti	Traghetti Ro-Pax	Navigazione Libera del Golfo	31.12.2028	5.646.170 €
	Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Società Navigazione Siciliana	10.04.2028	55.694.895 €
	Reggio Calabria-Messina	Mezzi veloci	Liberty Lines	30.09.2027	9.390.575 €
	Villa San Giovanni-Messina	Mezzi veloci	Blu Jet	31.12.2025 ⁽⁷⁾	9.377.296 €
Importo totale contratti					244.214.115 €

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Con il termine Ro-Pax (*Roll-on/roll-off Passengers*) si fa riferimento a traghetti progettati per il trasporto combinato di mezzi pesanti e automobili al seguito dei passeggeri, in grado di salire (*roll on*) e scendere (*roll off*) autonomamente dall'imbarcazione in porto.⁽²⁾ In proroga sino al 31 dicembre 2026.⁽³⁾ In proroga sino al 17 dicembre 2026.⁽⁴⁾ Dal 1° luglio 2025.⁽⁵⁾ Affidamento "ponte".⁽⁶⁾ In proroga sino al 31 dicembre 2026 nelle more dell'aggiudicazione di nuovo affidamento.⁽⁷⁾ Scadenza e importo previsti nell'ambito del Contratto di programma MIT-RFI 2022-2026-parte servizi; importi previsti nell'ambito del Bilancio RFI 2022.

Tabella 12. Le verifiche del mercato relative ai collegamenti di interesse nazionale

Collegamenti di interesse nazionale	Esiti verifica del mercato		Esiti procedure di affidamento (ove avviate) ⁽³⁾
	Stagionalità	Regime	
Napoli-Palermo (Ro-Pax) ⁽¹⁾	Annuale	Libero mercato (dal 1° dicembre 2020)	
Ravenna-Brindisi-Catania (Ro-Ro)	Annuale	Libero mercato (dal 1° dicembre 2020)	
Livorno-Cagliari (Ro-Ro)	Annuale	Libero mercato (dal 1° dicembre 2020)	
Civitavecchia-Olbia ⁽²⁾ (Ro-Pax)	Annuale	OSP orizzontali senza contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione, Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed (dal 1° ottobre 2021)
Napoli-Cagliari-Palermo (Ro-Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Grimaldi Euromed (dal 1° giugno 2021)
Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	Invernale	Contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione (dal 1° ottobre 2021)
	Estiva	Libero mercato	
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	Estiva	Contratto di servizio	Grimaldi Euromed (dal 23 settembre 2021)
Termoli-Tremiti (Ro-Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Navigazione Libera del Golfo (dal 1° luglio 2021)
Reggio Calabria-Messina (mezzi veloci)	Annuale	Contratto di servizio	Liberty Lines (dal 1° ottobre 2023)

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Accorpata alla Napoli-Cagliari-Palermo.⁽²⁾ Ad aprile 2026 il MIT ha pubblicato un nuovo avviso per manifestazione di interesse allo svolgimento del collegamento Civitavecchia-Olbia con OSP orizzontali i cui esiti non sono stati ancora resi noti.⁽³⁾ A seguito di nuova verifica del mercato il MIT ha bandito a marzo 2026 una nuova gara per i collegamenti Genova-Porto Torres, Napoli-Cagliari-Palermo, Civitavecchia-Arbatax-Cagliari la cui scadenza per la presentazione delle offerte è fissata al 1° luglio 2026.

Tabella 13. Le verifiche del mercato relative ai collegamenti di interesse regionale e locale

Collegamenti con le isole minori		Esiti verifica del mercato		Esiti procedure di affidamento (ove avviate)
Regione	Ambito/Tratta	Stagionalità	Regime	
Sardegna	Porto Torres-Asinara (Ro- Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024)
	Calasetta/Portovesme-Carloforte (Ro- Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024)
	La Maddalena-Palau (Ro- Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024)
Regione Siciliana	Servizi "integrativi" (Ro-Pax)	Annuale	Contratto di servizio (5 lotti)	Caronte & Tourist I.M. (Pelagie, dal 1° ottobre 2023 al 20 settembre 2028; SNS (Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria, dal 23 ottobre 2023 al 22 settembre 2024)
	Servizi "integrativi" (navi veloci)	Annuale	Contratti di servizio (7 lotti)	Liberty Lines (dal 1° gennaio 2023)
Regione Lazio	Isole Pontine	Annuale	Contratto di servizio	Laziomar (dal 15 gennaio al 31 dicembre 2025)
Regione Toscana	Arcipelago toscano	Annuale	OSP orizzontali (Piombino-Portoferraio)	Non avviata ⁽¹⁾
			Contratto/i di servizio	Avviata

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Il collegamento è stato inserito nell'ambito del contratto di servizio oggetto di affidamento.

Tabella 14. Le procedure di affidamento avviate - trasporto marittimo

Ente affidante	Collegamenti	Stato	Esiti	Scadenza CdS
MIT	Napoli-Cagliari-Palermo (Ro- Pax)	Conclusa	Grimaldi Euromed (dal 1° giugno 2021)	31-mag-26
	Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	Conclusa	Compagnia Italiana di Navigazione (dal 1° ottobre 2021)	30-set-26
	Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	Conclusa	Grimaldi Euromed (dal 23 settembre 2021)	22-set-22
		Conclusa	Grimaldi Euromed (dal 23 settembre 2022)	22-set-23
		Conclusa	Grimaldi Euromed (dal 23 settembre 2023)	22-set-26
	Termoli-Tremiti (Ro- Pax)	Conclusa	Navigazione Libera del Golfo (dal 1° luglio 2021)	31-dic-24
		Conclusa	Navigazione Libera del Golfo (dal 1° gennaio 2025)	31-dic-28
	Reggio Calabria-Messina (navi veloci)	Conclusa	Liberty Lines (dal 1° ottobre 2023)	30-set-27
	Regione Sardegna	Conclusa ⁽¹⁾	Delcomar (dal 1° gennaio 2024)	30-giu-25
		Conclusa	Ensamar (dal 1° luglio 2025)	30-giu-31
	Isole di San Pietro e La Maddalena (Ro-Pax)	Conclusa ⁽¹⁾	Delcomar (dal 1° gennaio 2024)	30-giu-25
		Conclusa	Delcomar (dal 1° luglio 2025)	30-giu-31
Regione Siciliana	Servizi "integrativi" unità veloci (Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria)	Conclusa	Liberty Lines (dal 1° gennaio 2023)	31-dic-27
	Servizi "integrativi" Ro-pax (Pelagie)	Conclusa	Caronte & Tourist I.M. (dal 1° ottobre 2023)	30-set-28
	Servizi "integrativi" Ro-pax (Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria)	Conclusa ⁽²⁾	SNS (dal 23 ottobre 2023)	31-ott-27
Regione Lazio	Isole Pontine	Conclusa ⁽²⁾	Laziomar (dal 15 gennaio 2025)	17-dic-26
Regione Toscana	Isole dell'Arcipelago toscano	In corso		

Fonte: elaborazione ART, che non tiene conto delle gare risultate deserte o in relazione alle quali le offerte pervenute non sono state ritenute ammissibili.

⁽¹⁾ Procedura negoziata.

⁽²⁾ Affidamento diretto.

Con riguardo alla determinazione dell'utile ragionevole, l'entrata in vigore della delibera n. 177/2024 - oltre a prevedere una modalità di determinazione dell'utile ragionevole alternativa all'applicazione del WACC determinato dall'Autorità al

CIN, basata sull'impiego di un *Earnings before interest and taxes* (EBIT) *margin* di mercato determinato dalla stessa ART - ha introdotto un'importante innovazione di tipo procedurale consistente nel passaggio dalla determinazione del va-

lore del WACC su richiesta dell'EA per ciascun affidamento alla determinazione e pubblicazione con cadenza annuale da parte dell'Autorità del WACC (oltre che dell'EBIT *margin* di mercato), in analogia con quanto già previsto dalla delibera n. 154/2019 per il trasporto terrestre. Precedentemente, in caso di nuovo affidamento (o di aggiornamento/revisione del

PEF di un CdS in essere), l'Autorità, su richiesta dell'EA, trasmetteva, entro trenta giorni, il valore del tasso di remunerazione del CIN quale misura del margine di utile ragionevole.

I valori rilasciati dall'Autorità ai singoli EA dall'entrata in vigore della delibera n. 22/2019 sono rappresentati nella **Tabella 15**.

Tabella 15. I valori del WACC ex delibera n. 22/2019 rilasciati su richiesta degli enti - 2021-2024

Ente	Data richiesta	Data rilascio	WACC nominale <i>pre-tax</i>
Regione Autonoma della Sardegna	24.10.2019	21.11.2019	6,17%
Regione Siciliana	16.03.2020	09.04.2020	5,56%
MIT	31.12.2020	14.01.2021	5,32%
Regione Autonoma della Sardegna	25.02.2021	25.03.2021	5,38%
Regione Siciliana	18.05.2021	17.06.2021	5,40%
MIT	21.07.2021	05.08.2021	5,40%
MIT	25.08.2021	09.09.2021	5,49%
Regione Autonoma della Sardegna	15.09.2021	07.10.2021	5,52%
Regione Siciliana	25.11.2021	23.12.2021	5,72%
Regione Autonoma della Sardegna	03.02.2022	24.02.2022	6,01%
MIT	01.04.2022	21.04.2022	5,96%
MIT	02.12.2022	22.12.2022	7,41%
MIT	19.01.2023	08.02.2023	7,84%
Regione Autonoma della Sardegna	17.05.2023	15.06.2023	8,62%
Regione Lazio	19.05.2023	15.06.2023	8,62%
Regione Siciliana	24.04.2023	15.06.2023	8,62%
Regione Autonoma della Sardegna	19.01.2024	08.02.2024	9,42%
Regione Siciliana	13.03.2024	04.04.2024	9,42%
Regione Toscana	28.03.2024	18.04.2024	9,42%
MIT	03.05.2024	23.05.2024	9,42%

Fonte: elaborazione ART.

I valori di WACC ed EBIT *margin* pubblicati annualmente, per il settore marittimo, a partire dalla delibera n. 38/2025, come previsto dalla innovata Misura 10 della delibera n.

22/2019, sono rappresentati in **Tabella 16**; da ultimo, la delibera 29/2026³³⁰ ha fissato i valori di WACC nominale *pre-tax* ed EBIT *margin* rispettivamente pari a 7,05% e 11,14%.

Tabella 16. I valori del WACC ex delibera n. 22/2019 pubblicati annualmente dal 2025

Anno	Delibera ART n.	Data rilascio	WACC nominale <i>pre-tax</i>	Ebit <i>margin</i>
2025	38/2025	06.03.2025	7,96%	10,43%
2026	29/2026	06.03.2026	7,05%	11,14%

Fonte: elaborazione ART.

³³⁰ Delibera 29 del 6 marzo 2026, "Misura 10, Allegato A alla delibera n. 22/2019. Determinazione annuale del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo gravati da obblighi di servizio pubblico".

3.2.3 I servizi di trasporto per ferrovia

3.2.3.1 Le caratteristiche strutturali ed evolutive del settore

Il settore ferroviario passeggeri italiano presenta una struttura articolata, nella quale convivono servizi a mercato e servizi sovvenzionati. L'offerta si distribuisce tra i servizi in *Open access* (OA), svolti in regime concorrenziale sulle direttrici a maggiore domanda, e i servizi soggetti a OSP, che comprendono il trasporto regionale e la MLP e garantiscono la continuità territoriale nei contesti in cui il mercato non sarebbe in grado di assicurare livelli adeguati di servizio. Tale configurazione riflette la coesistenza di segmenti ad alta contendibilità e di segmenti caratterizzati da una domanda meno concentrata, con un livello di concorrenza eterogeneo e una prevalenza dell'operatore storico nei servizi regolati. Le differenze tra regioni nella dimensione e nella struttura dei CdS determinano un quadro diversificato anche in termini di utilizzo, produttività e condizioni operative, evidenziando la necessità di una programmazione coerente con le caratteristiche dei diversi bacini di traffico.

La struttura economica del comparto rispecchia tale distinzione: nei servizi a mercato i ricavi derivano prevalentemente dalla vendita dei titoli di viaggio, mentre nei servizi regolati assume un ruolo centrale la componente di compensazione pubblica, necessaria a garantire l'equilibrio economico finanziario dei contratti e l'erogazione dei livelli minimi di servizio sul territorio. Nell'ambito dei contratti regionali, la struttura e la dinamica dei costi operativi variano in funzione della configurazione delle reti, della distribuzione territoriale dei servizi, della tipologia di materiale rotabile utilizzato e delle specifiche esigenze manutentive connesse, con differenze riconducibili sia alla dimensione sia alla complessità degli ambiti territoriali e operativi interessati dal servizio. Un ulteriore elemento rilevante riguarda la dotazione di personale, che rappresenta una componente significativa dei costi operativi e presenta livelli differenziati tra regioni e operatori. Tali differenze riflettono non solo l'intensità e l'articolazione del servizio offerto ma anche le specifiche previsioni dei singoli CdS, inclusi i modelli organizzativi adottati, i livelli di produttività richiesti, le modalità di copertura dei turni e l'integrazione tra funzioni operative e manutentive. La presenza di reti isolate o con specificità operative richiede, inoltre, assetti del personale coerenti con la complessità del servizio e con le condizioni di esercizio.

Nei CdS vigenti per il settore ferroviario, le CMQ sono definite in buona parte in ottemperanza alla disciplina regolatoria di settore che, in riferimento ai servizi di TPL ferroviario sia na-

zionale che regionale, individua fattori di qualità, indicatori, livelli minimi, modalità di monitoraggio e penali da prevedere nei contratti (cfr. *infra*), con la finalità, tra l'altro, di garantire un adeguato livello qualitativo dei servizi erogati sul territorio nazionale. Tuttavia, nei diversi contesti permangono criticità attribuibili alla complessità delle reti regionali, alla presenza di cantieri infrastrutturali, nonché alla vetustà del materiale rotabile. L'importante ciclo di investimenti in corso, orientato al rinnovo delle flotte e all'ammodernamento della rete, è destinato a incidere progressivamente sull'affidabilità e sulla qualità del servizio, contribuendo all'innalzamento dei livelli prestazionali.

L'evoluzione recente della domanda conferma la crescente rilevanza del trasporto ferroviario, sostenuta dalla ripresa degli spostamenti MLP, dall'aumento della domanda regionale e dal peso del traffico turistico³³¹. Nel complesso, il settore si colloca in una fase di trasformazione caratterizzata dal rafforzamento della regolazione, dalla ridefinizione dei modelli di servizio e dall'avvio di un esteso programma di investimenti infrastrutturali e tecnologici. Questi elementi costituiscono il presupposto per un'evoluzione del comparto orientata all'efficienza, alla qualità e alla sostenibilità, con l'obiettivo di migliorare nel tempo l'accessibilità e la competitività complessiva del sistema di trasporto ferroviario passeggeri.

Nel comparto MLP, il 2026 rappresenta un anno di particolare rilevanza poiché sono state avviate dal MIT le attività propeedeutiche alla gara per l'affidamento dei servizi *Intercity* relativi al periodo 2028-2042. Si tratta del primo affidamento competitivo per questa tipologia di servizio a livello nazionale e costituisce un passaggio strategico nel processo di progressiva apertura del mercato, in coerenza con gli orientamenti europei e con il quadro normativo nazionale sugli OSP. La definizione dei lotti da porre a gara si deve fondare sulle metodologie introdotte dalla delibera n. 48/2017, che stabilisce, tra gli altri, i criteri per individuare gli ambiti di servizio pubblico e per definire la dimensione efficiente dei servizi da assoggettare a OSP.

Tale cornice regolatoria guiderà il processo di revisione delle direttrici *Intercity*, dall'analisi della domanda alla selezione delle relazioni sulle quali mantenere gli OSP, nonché delle modalità di finanziamento più adeguate. La componente qualitativa riveste inoltre un ruolo centrale ed è disciplinata, in particolare, dalla delibera n. 16/2018, che definisce le CMQ dei servizi ferroviari soggetti a OSP, includendo indicatori relativi a puntualità, regolarità, informazione al pubblico, accessibilità, *comfort* e dotazioni a bordo. Tali *standard* dovranno essere recepiti nel nuovo affidamento e costituiranno criteri

³³¹ Rapporto sulla mobilità degli italiani, ISFORT, vari anni.

rilevanti sia in fase di aggiudicazione sia durante l'intero ciclo di monitoraggio contrattuale.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda il rinnovo del materiale rotabile, reso possibile dall'introduzione dei nuovi convogli finanziati tramite PNRR e destinati specificamente alla MLP. Tale rinnovo consentirà di superare progressivamente la flotta tradizionale basata su carrozze e locomotive, migliorando l'affidabilità del servizio, uniformando le prestazioni e riducendo il divario qualitativo rispetto ai servizi a mercato. La nuova impostazione dovrà prevedere anche regole chiare e non discriminatorie per l'accesso agli impianti di manutenzione, ai depositi e alle infrastrutture di servizio, in continuità con la disciplina ART in materia di accesso equo, trasparente e non discriminatorio ai beni strumentali.

In tale impianto regolatorio consolidato, volto non solo a definire l'ambito oggettivo dei servizi, ma anche a garantire parità di accesso, trasparenza nelle procedure e adeguati livelli qualitativi, si è inserita la prima RdL pubblicata dal MIT nell'aprile 2026. In questo contesto, l'assetto inizialmente previsto per l'affidamento prevedeva la suddivisione dei servizi *Intercity* (IC) in tre lotti contendibili, costruiti secondo criteri coerenti con la regolazione: equilibrio tra bacini ad alta e bassa redditività, continuità territoriale, disponibilità dei beni strumentali necessari e allineamento agli *standard* minimi di qua-

lità. Successivamente, con decreto-legge 107/2026³³² è stato individuato al 31 dicembre 2026 il termine per l'avvio delle procedure da parte del MIT ed è stata inserita la previsione che gli affidamenti possano essere effettuati in un unico lotto o ripartiti in più lotti (art. 1, comma 1). In esito a tale disposizione normativa, sono dunque attese le eventuali nuove determinazioni del MIT in merito all'articolazione dei lotti di gara.

Nel suo complesso, l'avvio della gara IC costituisce un passaggio strategico per la modernizzazione del servizio e per il rafforzamento delle funzioni regolatorie. L'interazione tra la metodologia prevista dalla delibera n. 48/2017 e gli obblighi qualitativi stabiliti dalla delibera n. 16/2018 rappresenta infatti la base regolatoria su cui saranno costruiti i futuri servizi nazionali di MLP, con l'obiettivo di assicurare un modello di offerta orientato all'efficienza produttiva, alla qualità erogata e alla continuità territoriale.

3.2.3.2 Il monitoraggio delle procedure di affidamento

Anche nel settore ferroviario l'Autorità svolge un'attività di monitoraggio costante sulle procedure di affidamento dei servizi, aggiornando in modo continuativo i dati relativi ai CdS in vigore. Le informazioni derivanti dalla ricognizione degli atti pubblicati dagli EA sono sintetizzate nella **Tabella 17**.

Tabella 17. I contratti di servizio vigenti - trasporto per ferrovia

Ente affidante	Impresa ferroviaria	Scadenza	Produzione (treni-km/000) ⁽¹⁾	Corrispettivo annuale (€/000) ⁽¹⁾
Regione Abruzzo	Trenitalia	30.11.2033	4.116	61.600
	TUA-Società Unica Abruzzese di Trasporto	31.12.2027	965	11.197
Regione Basilicata	Trenitalia	31.12.2031	1.800	34.200
	FAL-Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2033	868	26.837
Provincia autonoma di Bolzano	Trenitalia	31.12.2027	2.791	34.888
	SAD-Trasporto Locale	31.12.2027	2.628	26.983
Regione Calabria	Trenitalia	31.12.2032	6.345	85.800
	FdC-Ferrovie della Calabria	31.12.2026 ⁽²⁾	898	24.300
Regione Campania	Trenitalia	31.12.2033	10.480	164.600
	EAV-Ente Autonomo Volturno	31.12.2026 ⁽²⁾	6.309	55.900
Regione Emilia-Romagna	TPER-Trenitalia TPER	31.12.2041	17.993	153.000
Regione Autonoma	Trenitalia	31.12.2031	6.168	72.800
Friuli-Venezia Giulia	FUC-Ferrovie Udine Cividale	31.07.2026 ⁽²⁾	446	3.990

³³² Decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107, "Disposizioni urgenti per interventi infrastrutturali e per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nonché ulteriori disposizioni finanziarie urgenti".

Ente affidante	Impresa ferroviaria	Produzione Scadenza	Corrispettivo (treni- km/000) ⁽¹⁾	annuale (€/000) ⁽¹⁾
Regione Lazio	Trenitalia	31.12.2032	18.520	245.593
	Cotral	30.06.2032	3.277	44.712
Regione Liguria	Trenitalia	31.12.2032	7.100	91.927
	AMT	31.12.2026 ⁽²⁾	151	1.682
	(Genova-Casella)			
Regione Lombardia	Trenord	30.11.2033	43.800	542.400
Regione Marche	Trenitalia	31.12.2033	4.740	42.910
Regione Molise	Trenitalia	31.12.2033	1.100	18.300
Regione Piemonte	Trenitalia (SFR servizi regionali)	30.06.2032	11.828	142.175
	Trenitalia (SFM servizi ferroviari metropolitani)	31.12.2035	7.558	79.422
	Longitude Holding	31.12.2034	308	4.230
	BLS	31.12.2029	166	1.249
Regione Puglia	Trenitalia	31.12.2032	6.705	72.280
	FSE-Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici / FS Sud Est ⁽³⁾	31.12.2032	3.758	61.004
	FTM-Ferrottramviaria	31.12.2033	2.038	22.864
	FdG-Ferrovie del Gargano	31.12.2033	1.020	12.181
	FAL-Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2033	728	5.894
Regione autonoma della Sardegna	Trenitalia	30.06.2026	3.750	44.018
	ARST	31.12.2031	1.011	14.696
Regione Siciliana	Trenitalia	31.12.2033	11.630	143.200
Regione Toscana	Trenitalia	30.11.2034	22.277	250.924
	TFT-Trasporto Ferroviario Toscano	15.12.2033	728	15.549
Provincia autonoma di Trento	Trenitalia	31.12.2033	1.785	18.536
	Trentino Trasporti	31.12.2034	1.739	22.947
Regione Umbria	Trenitalia	31.12.2032	3.720	58.720
Regione autonoma Valle d'Aosta	Trenitalia	13.12.2030	1.651	14.800
Regione del Veneto	Trenitalia (servizi regionali)	31.12.2032	14.950	148.460
	Trenitalia (servizi direttrice Bologna-Brennero)	31.12.2031	1.536	10.193
	Trenitalia (servizi Adria-Mestre, Chioggia-Rovigo e Rovigo-Verona)	31.12.2034	1.672	16.654

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Valori medi derivati dai PEF trasmessi dall'EA ai sensi della delibera n. 120/2018 e dai CdS se sottoscritti prima della pubblicazione della citata delibera.

⁽²⁾ Contratto oggetto di proroga alla data indicata ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

⁽³⁾ In esecuzione del Piano di Ristrutturazione e degli Accordi di Ristrutturazione omologati dal Tribunale di Bari con provvedimento emesso il 1° agosto 2025, in data 30 gennaio 2026 è stata costituita la Società FS Sud Est S.r.l. che, dal 30 aprile 2026, è subentrata nei Contratti di Servizio in essere con la Regione Puglia relativi alla gestione dell'infrastruttura, al servizio di trasporto ferroviario e automobilistico.

Relativamente al trasporto ferroviario di competenza della Provincia autonoma di Bolzano, a novembre 2025, in seguito all'annullamento del precedente bando e dei relativi atti di gara in attuazione della sentenza del Tribunale regionale di giustizia amministrativa del 13 marzo 2025 n. 82, è stato pubblicato un nuovo bando di gara per l'affidamento dei servizi a partire dal 1° gennaio 2028 per un periodo di 15 anni (2028-2042). I CdS vigenti con gli attuali gestori, Trenitalia e SAD S.p.a., risultano prorogati fino al 31 dicembre 2027, al fine di garantire la prosecuzione del servizio nelle more della conclusione della procedura di affidamento.

Nel corso del periodo di riferimento, sono stati prorogati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007 i CdS affidati a Ferrovie Udine Cividale S.r.l. (FUC) dalla Regione Friuli Venezia-Giulia, a Ferrovie della Calabria S.r.l. (FdC) dalla Regione Calabria e a Trenitalia dalla Regione Autonoma della Sardegna. In particolare, per quanto riguarda FUC, nel corso del 2025 è stato formalizzato il subentro di RFI quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria sulla linea Udine-Cividale con conseguente realizzazione dei lavori di elettrificazione della stessa, finanziati nell'ambito del PNRR. A tal fine, la regione ha ulteriormente prorogato l'attuale affidamento al fine di acquisire tutti gli elementi utili e i dati economici necessari a poter procedere alla stipula di un nuovo contratto di servizio ferroviario. Relativamente a FdC, permane il regime di proroga motivato dalla realizzazione di adeguamenti infrastrutturali, nelle more della definizione di

un nuovo affidamento. Per quanto riguarda Trenitalia, invece, nel dicembre 2025 è stata disposta dalla Regione Autonoma della Sardegna una proroga di 6 mesi dell'attuale CdS fino al 30 giugno 2026, finalizzata alla prosecuzione dei servizi nelle more della sottoscrizione dell'estensione del 50% della durata dell'affidamento in essere, ai sensi dell'art. 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007, e pertanto fino al 30 giugno 2030.

Con riferimento invece al contratto tra la Regione Autonoma Valle d'Aosta e Trenitalia, in scadenza al 13 dicembre 2025, le parti hanno dato corso al rinnovo, previsto dal CdS stesso, per ulteriori 5 anni e pertanto con prosecuzione fino al 2030. Oltre a quanto descritto relativamente al trasporto ferroviario regionale, risulta in corso la procedura di affidamento mediante gara dei servizi ferroviari MLP soggetti a OSP da parte del MIT. A riguardo, a gennaio 2026 il ministero ha provveduto prolungare la durata dell'attuale CdS fino al 31 dicembre 2027 e di conseguenza ad aggiornare l'avviso di preinformazione di cui all'art. 7, paragrafo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, in precedenza pubblicato, andando a posticipare di un anno (dal 1° gennaio 2027 al 1° gennaio 2028) la data individuata per l'avvio del nuovo servizio.

Con riguardo alla determinazione dell'utile ragionevole, nella **Tabella 18** sono specificati i valori di settore di WACC ed EBIT *margin* pubblicati dall'Autorità a partire, rispettivamente, dal 2020 e dal 2025.

Tabella 18. I valori del WACC ex delibera n. 154/2019 - trasporto per ferrovia

Anno	Delibera ART n.	Data rilascio	WACC nominale <i>pre-tax</i>	Ebit <i>margin</i>
2020	65/2020	12.03.2020	6,23%	-
2021	33/2021	11.03.2021	5,93%	-
2022	35/2022	10.03.2022	5,86%	-
2023	49/2023	10.03.2023	7,45%	-
2024	32/2024	07.03.2024	8,97%	-
2025	37/2025	06.03.2025	7,80%	9,01%
2026	28/2026	06.03.2026	6,97%	8,58%

Fonte: elaborazione ART.

3.2.4 I servizi di trasporto su strada

3.2.4.1 Le caratteristiche strutturali ed evolutive del settore

I servizi di TPL su strada si contraddistinguono per specifiche caratteristiche che storicamente hanno condizionato lo sviluppo del settore, ma che, in alcuni casi, hanno conosciuto negli ultimi anni rilevanti dinamiche evolutive, contribuendo a scenari innovativi di assoluto interesse che emergono nell'ambito delle attività di competenza dell'Autorità, anche con significativi effetti sulla portata della regolazione.

In primis, rilevano le basse quote modali dei mezzi pubblici rispetto all'auto, che condizionano lo sviluppo industriale del settore, con una frammentazione, intesa sia lato industriale, sia lato amministrativo³³³. Il mercato vede infatti non solo la compresenza di un elevato numero di operatori affidatari di relativi CdS, ma anche la diffusione di modelli di *governance* territorialmente diversificati: dalla gestione centralizzata in mano alle regioni, alla diffusione delle competenze a livello di singolo comune, passando per la costituzione *ad hoc* di agenzie a livello regionale o (pluri)provinciale; si tratta di modelli in cui spesso i livelli decisionali e i livelli di responsabilità sulle prestazioni dei servizi non coincidono (ad esempio, il livello amministrativo, di norma regionale, che definisce livelli e struttura tariffaria, che incidono sull'equilibrio economico-finanziario dei PEF degli affidamenti, non coincide sempre con il soggetto responsabile dei medesimi affidamenti) e in cui la programmazione delle reti ai diversi livelli territoriali e modali non è integrata. Al fine di superare tali criticità, la regolazione di settore, disciplinata dalla delibera n. 48/2017, interviene nelle fasi di pianificazione e programmazione propedeutiche agli affidamenti, chiedendo agli enti di illustrare nell'ambito della RdL trasmessa all'Autorità, le soluzioni per una programmazione dei servizi adeguata alle esigenze di mobilità dei territori, integrata di tutte le modalità di trasporto e che assicuri la sostenibilità economico-finanziaria dei servizi.

In ambito regolatorio, l'assetto descritto si riflette soprattutto sul contesto applicativo della Misura 12 della delibera n. 154/2019, che disciplina gli obblighi di CoReg per il TPL su strada, con il coinvolgimento di oltre 600 imprese e 1.000 CdS³³⁴ (cfr. *infra*).

In merito a questo aspetto, va evidenziata negli ultimi anni una significativa evoluzione tendenziale: il numero complessi-

sivo di operatori è progressivamente diminuito, anche grazie ad alcuni processi di acquisizione e/o aggregazione, che hanno visto il ruolo attivo di importanti *player* nazionali del settore; parallelamente, anche il numero di CdS è diminuito, grazie a processi di revisione della *governance* (accentramento regionale o tramite Agenzia del TPL) che hanno portato all'integrazione dei servizi all'interno di lotti di affidamento di dimensioni maggiormente appetibili, come nei casi delle regioni Lazio, Sicilia e Lombardia e dell'Ambito territoriale romagnolo, analizzati dall'Autorità sulla base delle RdA pervenute (cfr. *infra*).

Un ulteriore fattore condizionante, strettamente correlato alla frammentazione del settore e rilevato dall'Autorità nell'analisi delle RdA, è la ridotta redditività degli affidamenti, che denotano una scarsa efficienza e remuneratività, evidenziata in particolare da valori di *coverage ratio* (rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi) non soddisfacenti. Infatti, su scala nazionale tale indice si attesta mediamente intorno al 25%³³⁵, ma i valori osservati dall'Autorità sono significativamente inferiori nella maggior parte degli affidamenti interessati. Tale aspetto condiziona particolarmente l'appetibilità e la contendibilità sul mercato di alcune procedure, con riferimento in particolare ai lotti di minori dimensioni e/o ai servizi afferenti alle aree a "domanda debole" (in particolare della Regione Toscana), che portano di frequente a gare deserte o caratterizzate dalla partecipazione di un singolo operatore, spesso l'*incumbent* ove interessato.

In merito a questo aspetto, negli ultimi anni si sono affacciate sul mercato nuove soluzioni di servizi flessibili a chiamata/prenotazione, basate sul supporto di piattaforme informatiche, che consentono il contatto diretto tra il passeggero interessato e l'operatore, e l'attivazione/conferma della corsa solo se effettivamente utilizzata, favorendo (potenzialmente) una maggiore rispondenza tra offerta e domanda, con conseguente incremento della redditività del servizio; l'implementazione di tali soluzioni, alla luce di specifiche condizioni di mercato, può essere prevista dall'EA all'interno di un CdS, disciplinando le relative clausole di flessibilità nei limiti di quanto disposto dall'ordinamento.

In anni recenti al fattore economico già menzionato, che condiziona i ricavi, si è progressivamente aggiunto, con sempre maggior peso, un ulteriore elemento critico, che condiziona i costi, oltre che la regolarità del servizio offerto: la carenza di

³³³ Per le quote modali si fa riferimento al 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani - ISFORT, che mostra la distribuzione degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato (cfr. pag. 21).

³³⁴ Con riferimento alla rendicontazione della contabilità regolatoria 2025 (dati relativi all'anno 2024), sono state coinvolte 639 imprese e, al momento della stesura della presente Relazione, risultano pervenuti i dati relativi a 575 IA, afferenti complessivamente a 1.059 CdS.

³³⁵ Il dato riportato nell'ultima Relazione al Parlamento dell'Osservatorio TPL (ottobre 2025) è pari a, 25,58% ([link: https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2025-10/01_Relazione%20al%20Parlamento%20sul%20TPL%202023%20-%20NAZIONALE.pdf](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2025-10/01_Relazione%20al%20Parlamento%20sul%20TPL%202023%20-%20NAZIONALE.pdf), pag. 35), comunque ben lontano dal valore-soglia del 35% previsto dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. Dai dati di contabilità regolatoria 2025 emerge un valore medio di *coverage ratio* ancora inferiore, pari a ca. il 17%, con ricavi unitari pari a 2,4 €/veic*km.

personale viaggiante, stimata oggi a livello nazionale nella misura del 10% circa del fabbisogno delle imprese³³⁶. Tale aspetto è emerso anche in numerose RdA analizzate dall'Autorità, evidenziandosi sia carenze nell'erogazione dei servizi interessati (corse soppresse per indisponibilità di autisti, necessità di rimodulare i programmi di esercizio), sia incrementi di costo derivanti dalla necessità di attrarre nuovi conducenti, in termini di aumenti stipendiali e/o altri oneri correlati, come corsi di formazione in *academy* dedicate, adozione di sgravi fiscali, incentivi all'acquisto/locazione di alloggi, supporto economico per il conseguimento delle licenze di guida necessarie.

Questi incrementi assumono particolare rilevanza tenuto conto del fatto che il TPL su strada è, già originariamente, un settore industriale significativamente *labour intensive*, in cui il costo del lavoro ha un peso di assoluta importanza rispetto ai costi operativi totali, mediamente stimabile in circa il 50%³³⁷.

Un'ultima variabile economica fortemente impattante è correlata al tema dei finanziamenti, da intendersi sia come contributi in conto esercizio, sia come risorse per investimenti in conto capitale.

Da un lato, infatti, le più recenti analisi di settore³³⁸ evidenziano in maniera concorde l'insufficiente capienza del FNT per circa 800 mln €/anno, con conseguenti carenze nella disponibilità delle regioni a erogare le compensazioni finalizzate allo svolgimento corrente dei "servizi minimi" autorizzati, garantendo un'equa remunerazione agli operatori e il mantenimento dell'equilibrio dei CdS interessati alla luce dei costi sostenuti, secondo quanto definito dall'Autorità (cfr. Misure 17 e 26 della delibera n. 154/2019).

Proprio sugli aspetti afferenti alla quantificazione dei Livelli adeguati di servizio (LAS) e dei costi di esercizio del TPL si è registrato un diffuso impegno a livello normativo e regolatorio, con riferimento in particolare a: i) l'avvio da parte del MIT di una specifica attività finalizzata alla definizione dei criteri applicativi dei LAS, in ottemperanza alla relativa milestone del PNRR in scadenza al 2026, nonché ii) il procedimento che ha portato l'Autorità ad approvare la citata delibera n. 91/2026 inerente ai costi di riferimento (cfr. *infra*).

Dall'altro il settore, dopo un lungo periodo di stagnazione, ha conosciuto un significativo impulso al rinnovo del parco

veicolare grazie alle risorse rese disponibili dal PNRR, destinate tuttavia a esaurirsi nel 2026, e dalle diverse linee di finanziamento del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS).

Tali interventi, come osservato dall'Autorità in occasione dell'analisi delle RdA pervenute, hanno consentito sia un abbassamento dell'età media del parco circolante, sia una (ancor più) significativa innovazione tecnologica della flotta, grazie alla sostituzione degli autobus endotermici (*diesel* e a metano) con autobus ibridi, a trazione *full electric* e, in casi marginali, alimentati a idrogeno.

3.2.4.2 Il monitoraggio delle procedure di affidamento

In termini generali, si conferma la ripresa dell'avvio di nuove procedure competitive, anche da parte di alcuni EA che avevano provveduto a prorogare i CdS al 31 dicembre 2026 ricorrendo a quanto disposto dall'art. 24, comma 5-*bis*, del decreto-legge n. 4/2022³³⁹, prevedendo pertanto nuovi affidamenti mediante gara a partire dal 1° gennaio 2027, secondo quanto comunicato con la pubblicazione di avvisi di preinformazione ai sensi dell'art. 7, paragrafo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007. A riguardo, si osserva che hanno proceduto in tal senso, nel periodo di riferimento, l'Agenzia per la mobilità romagnola (AMR) e la Società per la mobilità ed il trasporto pubblico della Provincia di Parma, nonché gli Ambiti territoriali ottimali (ATO) della Città metropolitana di Bari e della Provincia di Brindisi.

Nell'ambito della Regione Liguria, si rileva che la Provincia di Savona ha comunicato con un avviso di preinformazione l'intenzione di procedere all'affidamento mediante gara di una quota pari al 10,5% del servizio automobilistico di TPL extraurbano e urbano dell'ATO provinciale, la cui precedente assegnazione con modalità *in house* si era concretizzata nel corso dell'anno 2023.

L'Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ha invece rettificato l'avviso di preinformazione relativo alla gara per l'affidamento dei servizi interurbani di competenza della Città metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e della Brianza, risalente al 2022, a seguito della dichiarazione di fattibilità di una proposta di *project financing* per due dei quattro lotti, con conseguente ampliamento della durata prevista.

³³⁶ Secondo i dati riportati dall'Unione internazionale trasporti stradali (IRU) nell'ultimo "Driver Shortage Report 2023", ripresi e approfonditi, tra gli altri, da AutobusWeb ([link: https://www.autobusweb.com/inchiesta-autisti-bus-il-rapporto-iru-cosi-rischiamo-di-rimanere-a-piedi/](https://www.autobusweb.com/inchiesta-autisti-bus-il-rapporto-iru-cosi-rischiamo-di-rimanere-a-piedi/)), Basco&T Consulting ([link: https://www.basco-t.com/it/lautista-di-bus-in-italia-i-numeri-della-professione/](https://www.basco-t.com/it/lautista-di-bus-in-italia-i-numeri-della-professione/)) e AGENS ([link: https://www.agens.it/wp-content/uploads/2025/06/articolo-carezza-di-autisti-v.3.pdf](https://www.agens.it/wp-content/uploads/2025/06/articolo-carezza-di-autisti-v.3.pdf)).

³³⁷ Come si rileva anche dagli ultimi dati di contabilità regolatoria disponibili, relativi all'esercizio 2024, che restituiscono un valore medio del 54%.

³³⁸ Cfr., *inter alia*, il già citato 7° Rapporto Intesa Sanpaolo - ASSTRA (pag. 37 e segg.).

³³⁹ Decreto-legge 7 gennaio 2022, n. 4, "Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico".

Inoltre, relativamente alla Regione Siciliana, sono entrati in vigore dal 1° luglio 2025 i contratti di servizio per il trasporto locale di competenza regionale relativi agli affidamenti con gara su 4 lotti corrispondenti ai bacini provinciali Palermo e Trapani (lotto 1), di Catania, Ragusa e Siracusa (lotto 2), di Messina (lotto 3) e di Agrigento, Caltanissetta ed Enna (lotto 4) nonché all'affidamento *in house* della restante parte di servizi alla Azienda Siciliana Trasporti S.p.a. (AST). Nel medesimo contesto regionale, fin dall'inizio del 2025 e anche nel corso del periodo di riferimento della presente relazione, un considerevole numero di comuni ha peraltro provveduto ad avviare le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico urbano di propria competenza, sia mediante gara, sia attraverso procedure di affidamento diretto rientranti sotto la soglia di cui all'art. 5, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007. Tra queste, si rileva la conclusione della procedura di gara indetta dal Comune di Agrigento con aggiudicazione in favore di Tag Trasporti Agrigento - S.c.ar.l. e l'avvio delle procedure di gara da parte del Comune di Siracusa, nonché la pubblicazione dell'avviso di preinformazione da parte del Comune di Ragusa.

3.2.4.3 La relazione di affidamento

La citata delibera n. 154/2019 alla Misura 2.2 prevede che, in caso di nuovo affidamento, l'EA predisponga e trasmetta all'Autorità la RdA. Tale documento è finalizzato a garantire, da un lato, la piena trasparenza delle scelte adottate dall'ente competente nell'ambito della procedura interessata (in materia, in particolare, di disciplina dei beni strumentali e del personale preposto allo svolgimento dei servizi, obiettivi del CdS, inclusa l'accessibilità dei dati/informazioni, criteri di predisposizione del PEFS, allocazione dei rischi tra le parti contrattuali, nonché requisiti di partecipazione degli operatori e criteri di aggiudicazione in caso di gara) e, dall'altro, la piena rispondenza e conformità degli elementi essenziali della procedura definita dall'EA alle misure regolatorie vigenti in materia.

Allo scopo, l'Autorità ha adottato gli schemi-tipo di riferimento per la predisposizione della RdA, distinguendo i casi di procedura competitiva/gara (cfr. Annesso 8a alla delibera n. 154/2019), affidamento *in house* (Annesso 8b) o diretto (Annesso 8c), entrati in vigore il 16 maggio 2024³⁴⁰.

In tale ambito, la disciplina vigente prevede che l'Autorità possa formulare "osservazioni" sulle RdA pervenute, entro sessanta giorni dalla trasmissione da parte dell'EA, che sono pubblicate su una sezione dedicata del sito *web* istituzionale³⁴¹.

In ottemperanza a quanto sopra, nel periodo di riferimento della presente Relazione sono pervenute le seguenti RdA:

- servizi di TPL della rete a domanda debole delle linee del Casentino e dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo, di competenza dell'Unione dei Comuni Montani del Casentino, da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nel mese di luglio 2025;
- servizio di TPL extraurbano di competenza della Regione Siciliana, lotto unico soggetto ad affidamento *in house* ad AST; istruttoria conclusasi nel luglio 2025;
- servizi di TPL extraurbani/interregionali di collegamento tra Venezia e i comuni del Bellunese e del Trentino, di competenza dell'ente di governo del TPL di Venezia (Città metropolitana), da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nell'ottobre 2025;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Siracusa, da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nell'ottobre 2025;
- servizio di TPL della rete a domanda debole di competenza del Comune di Anghiari, lotto unico soggetto ad affidamento diretto; istruttoria conclusasi nel novembre 2025;
- servizi di TPL urbano ed extraurbano afferente all'Ambito Romagna, di competenza dell'AMR, da aggiudicarsi mediante procedura di gara prevista in lotto unico; istruttoria conclusasi nel novembre 2025 (cfr. *infra*);
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Isernia, da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nel gennaio 2026;
- servizi di TPL urbano ed extraurbano di competenza dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Como, Lecco e Varese, da aggiudicarsi mediante procedura di gara ristretta in cinque lotti; istruttoria conclusasi nel gennaio 2026;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Pantano, lotto unico soggetto ad affidamento diretto; istruttoria conclusasi nel gennaio 2026;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Caltanissetta, da aggiudicarsi mediante procedura di gara in lotto unico; istruttoria conclusasi nel gennaio 2026;
- servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia - lotti 2, 3, 4 e 5, da aggiudicarsi mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nel febbraio 2026;
- servizi di TPL extraurbano della rete a domanda debole di competenza della Città metropolitana di Firenze, da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nel mese di febbraio 2026;
- servizi di TPL della rete a domanda debole di competenza della Provincia di Livorno, soggetti ad affidamento diretto in lotto unico; istruttoria conclusasi nel mese di marzo 2026;

³⁴⁰ A seguito dell'approvazione della delibera n. 64 del 15 maggio 2024, "Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023. Conclusione del procedimento".

³⁴¹ Consultabili alla pagina: <https://www.autorita-trasporti.it/indice-pareri/>.

- servizio di TPL urbano di Chioggia, di competenza dell'Ente di Governo del TPL di Venezia (Comune di Chioggia), da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nel mese di marzo 2026;
- servizio di TPL urbano e scolastico di competenza del Comune di Terranuova Bracciolini, da aggiudicarsi mediante affidamento diretto in lotto unico; istruttoria conclusasi nel mese di marzo 2026;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Sansepolcro, da aggiudicarsi mediante affidamento diretto in lotto unico; istruttoria conclusasi nel mese di marzo 2026;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Milazzo, da aggiudicarsi mediante affidamento diretto in lotto unico; istruttoria conclusasi nel mese di maggio 2026;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Carini, da aggiudicarsi mediante affidamento diretto in lotto unico; istruttoria conclusasi nel mese di giugno 2026;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Ragusa, da aggiudicarsi mediante procedura di gara in lotto unico; istruttoria conclusasi nel mese di giugno 2026;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Gragnano, da aggiudicarsi mediante affidamento diretto in lotto unico; istruttoria conclusasi nel mese di giugno 2026;
- servizi di TPL urbano ed extraurbano di competenza dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese (AMP), afferenti Bacino Sud della Regione Piemonte, da affidare mediante procedura di gara con negoziazione in 2 lotti; istruttoria in corso al 30 giugno 2026;
- servizio di TPL urbano di competenza del Comune di Frosinone, da aggiudicarsi mediante procedura di gara in lotto unico; al momento della predisposizione della presente Relazione, sono in corso le istruttorie relative alle RdA dei servizi di TPL; istruttoria in corso al 30 giugno 2026.

Dagli esiti delle istruttorie già menzionate emerge un generale rispetto dei principali elementi di regolazione previsti dalle disposizioni vigenti, al netto di alcuni elementi di approfondimento che ricorrono in numerose RdA, specialmente se afferenti ad affidamenti di limitate dimensioni (produzione inferiore a 1 milione di veic*km/anno), riconducibili in particolare a:

- la carenza di dati/informazioni relativi alle pregresse prestazioni gestionali ed economiche, derivante dall'effettiva indisponibilità dell'EA, per assenza di specifiche clausole contrattuali di messa a disposizione del dato e/o da comportamenti ostruzionistici degli *incumbent*;

- la sostanziale assenza di programmazione/previsione di servizi flessibili/innovativi, in alternativa o a integrazione di quelli tradizionali, per sopperire a conformazioni (attuali) dell'offerta che oggettivamente non soddisfano la domanda, specie ove "debole" o rarefatta, con deludenti *performance* attese di efficienza/efficacia in termini di *coverage ratio* e/o *load factor*;
- l'inadeguata definizione all'interno della RdA (in caso di gara) dei requisiti di partecipazione degli operatori, specialmente con riferimento alle relative modalità di applicazione alle imprese plurisoggettive, nonché dei criteri di aggiudicazione/valutazione delle offerte di gara che saranno adottati nell'ambito della procedura di affidamento; tali carenze, di fatto, impediscono all'Autorità di sviluppare opportune valutazioni e verifiche della coerenza e correttezza degli elementi emarginati nel corso delle istruttorie.

In tale ambito, una sostanziale eccezione è rappresentata dall'istruttoria relativa all'affidamento dei servizi di TPL urbano ed extraurbano di competenza dell'AMR. La RdA esaminata (novembre 2025) definisce infatti uno scenario di affidamento, mediante procedura di gara in lotto unico, su cui l'Autorità ha formulato specifiche osservazioni³⁴², evidenziando in particolare *"l'assenza di arguenti evidenze a supporto dell'economicità della scelta del lotto unico, in luogo della suddivisione in più lotti distinti di affidamento"*, come peraltro già rilevato in occasione del parere formulato ai sensi della citata delibera n. 48/2017³⁴³, nonché la previsione di requisiti di partecipazione degli operatori alla gara *"che appaiono particolarmente restrittive e potenzialmente discriminatorie"*, in assenza peraltro di un'adeguata definizione delle *"modalità di soddisfacimento dei requisiti individuati da parte degli (eventuali) operatori plurisoggettivi interessati"* (tematica "generale" già affrontata *supra*).

Alla luce delle evidenze emerse, AMR ha aggiornato la documentazione originariamente condivisa, ritenendo opportuno accogliere le richieste di approfondimento e modifica formulate dall'Autorità, adeguando il relativo scenario di affidamento, che sarà strutturato in tre lotti distinti, e i requisiti di partecipazione degli operatori.

L'entrata in vigore della delibera n. 177/2024 - che ha introdotto specifiche modifiche (anche) alla delibera n. 154/2019, con particolare riferimento alle modalità di determinazione dell'utile ragionevole (per l'affidamento dei servizi di TPL su strada, disciplinate dalla vigente Misura 17 - ha consentito agli EA di verificare, nell'ambito della RdA e della correlata predisposizione dei PEFS, l'applicabilità delle metodologie

³⁴² Oggetto di pubblicazione sul proprio sito *web* istituzionale, alla pagina: www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2025/11/Osservazioni-RdA-prot.-n.-95463-2025.pdf

³⁴³ Parere n. 20 del 26 ottobre 2023, "Parere reso all'Agenzia mobilità romagnola ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale su strada".

alternative introdotte (WACC vs EBIT *margin*), sottoponendo la scelta alla valutazione preventiva dell'Autorità, come specificatamente disposto dalla Misura 17.5 della vigente delibera n. 154/2019. Nella **Tabella 19** è riportato il quadro riassuntivo degli esiti del processo applicativo della modalità di

determinazione dell'utile ragionevole per i servizi di TPL su strada, per ciascuna delle RdA oggetto di istruttoria nel corso del periodo di riferimento, mentre nella Tabella 20 sono specificati i valori di WACC ed EBIT *margin* pubblicati dall'Autorità a partire, rispettivamente, dal 2020 e dal 2025.

Tabella 19. L'applicazione della metodologia di calcolo dell'utile ragionevole per RdA

RdA	Tipologia procedura	Termine istruttoria	Metodologia adottata	Note
TPL urbano ed extraurbano della Unione dei Comuni Montani del Casentino (rete debole)	gara - lotto unico	luglio-25	WACC (7,30%)	delibera n. 39/2025
TPL extraurbano della Regione Sicilia	affidamento <i>in house</i> (lotto unico)	luglio-25	WACC (4,87%)	delibera n. 39/2025 riduzione WACC per affidamento in house
TPL extraurbano/interregionale di collegamento tra Venezia e i comuni del Bellunese e del Trentino (EdG Venezia)	gara - lotto unico	ottobre-25	EBIT <i>margin</i> (4,88%)	delibera n. 39/2025 (50% del tasso di rendimento)
TPL urbano del Comune di Siracusa	gara - lotto unico	ottobre-25	EBIT <i>margin</i> (4,88%)	delibera n. 39/2025 (50% del tasso di rendimento)
TPL urbano del Comune di Anghiari (rete debole)	affidamento diretto (lotto unico)	novembre-25	WACC (7,30%)	delibera n. 39/2025
TPL urbano ed extraurbano dell'Ambito Romagna (AMR)	gara - lotto unico	novembre-25	EBIT <i>margin</i> (5,86%)	delibera n. 39/2025 (60% del tasso di rendimento)
TPL urbano del Comune di Isernia	gara - lotto unico	gennaio-26	EBIT <i>margin</i> (4,88%)	delibera n. 39/2025 (50% del tasso di rendimento)
TPL urbano ed extraurbano del bacino di Como, Lecco e Varese	gara ristretta - 5 lotti	gennaio-26	EBIT <i>margin</i> (6,34%)	delibera n. 39/2025 (65% del tasso di rendimento)
TPL urbano del Comune di Partanna	affidamento diretto (lotto unico)	gennaio-26	EBIT <i>margin</i> (5,86%)	delibera n. 39/2025 (60% del tasso di rendimento)
TPL urbano del Comune di Caltanissetta	gara - lotto unico	gennaio-26	EBIT <i>margin</i> (5,86%)	delibera n. 39/2025 (60% del tasso di rendimento)
TPL extraurbano del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia	gara - 4 lotti	febbraio-26	WACC (7,30%) - lotto 2 EBIT <i>margin</i> (5,86%) - lotti 3-5	delibera n. 39/2025 (60% del tasso di rendimento E.m)

RdA	Tipologia procedura	Termine istruttoria	Metodologia adottata	Note
TPL extraurbano della Città Metropolitana di Firenze (rete debole)	gara - lotto unico	febbraio-26	WACC (7,30%)	delibera n. 39/2025
TPL urbano ed extraurbano della Provincia di Livorno (rete debole)	affidamento diretto (lotto unico)	marzo-26	WACC (7,30%)	delibera n. 39/2025
TPL urbano di Chioggia (EdG Venezia)	gara - lotto unico	marzo-26	EBIT <i>margin</i> (6,34%)	delibera n. 39/2025 (65% del tasso di rendimento)
TPL urbano e scolastico di Terranuova Bracciolini	affidamento diretto (lotto unico)	marzo-26	WACC (7,30%)	delibera n. 39/2025
TPL urbano di Sansepolcro	affidamento diretto (lotto unico)	marzo-26	WACC (7,30%)	delibera n. 39/2025
TPL urbano di Milazzo	affidamento diretto (lotto unico)	maggio-26	EBIT <i>margin</i> (7,9%)	delibera n. 30/2026 (80% del tasso di rendimento)
TPL urbano di Carini	affidamento diretto (lotto unico)	giugno-26	WACC (7,10%)	delibera n. 30/2026
TPL urbano di Ragusa	gara - lotto unico	giugno-26	WACC (7,10%)	delibera n. 30/2026
TPL urbano di Gragnano	affidamento diretto (lotto unico)	giugno-26	EBIT <i>margin</i> (7,9%)	delibera n. 30/2026 (80% del tasso di rendimento)
TPL urbano ed extraurbano AMP - Bacino Sud	gara - 2 lotti	in corso al 30 giugno 2026		
TPL urbano di Frosinone	gara - lotto unico	in corso al 30 giugno 2026		

Fonte: elaborazione ART.

Tabella 20. I valori del WACC ex delibera n. 154/2019 - trasporto su strada

Anno	Delibera ART n.	Data rilascio	WACC nominale <i>pre-tax</i>	Ebit <i>margin</i>
2020	65/2020	12.03.2020	6,15%	-
2021	33/2021	11.03.2021	5,76%	-
2022	35/2022	10.03.2022	5,52%	-
2023	49/2023	10.03.2023	7,26%	-
2024	32/2024	07.03.2024	8,47%	-
2025	39/2025	06.03.2025	7,30%	9,76%
2026	30/2026	06.03.2026	7,10%	9,88%

Fonte: elaborazione ART.

3.2.4.4 Le verifiche di conformità delle procedure di gara alla regolazione

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 9 della legge n. 118/2022, l'Autorità ha approvato un apposito regolamento³⁴⁴ che disciplina le modalità di svolgimento delle verifiche di conformità alle misure regolatorie vigenti delle procedure di affidamento mediante gara dei servizi di TPL su strada, sulla base delle attestazioni³⁴⁵ che annualmente le regioni trasmettono all'Osservatorio TPL³⁴⁶.

In accordo con le disposizioni legislative vigenti, il regolamento citato prevede che l'Autorità individui annualmente le procedure di gara interessate, comunicandone l'elenco al MIT

entro il 31 luglio, e proceda successivamente alle attività di verifica mediante la compilazione, per ciascuna procedura, di una matrice di conformità (Annesso 3 al regolamento), coinvolgendo ove necessario le regioni e/o gli EA, al fine di acquisire eventuali informazioni integrative; gli esiti di tali verifiche sono comunicati al MIT, entro il 31 ottobre di ogni anno, e oggetto contestualmente di pubblicazione sul sito istituzionale dell'Autorità³⁴⁷.

Nel periodo di riferimento, si sono svolte le suddette attività sulla base delle attestazioni pubblicate dall'Osservatorio TPL, che hanno interessato le procedure di gara riportate nella tabella sottostante, unitamente agli esiti delle relative verifiche di conformità.

Tabella 21. Gli esiti delle verifiche di conformità delle procedure di gara nel TPL su strada

Procedura	Ente Affidante (Regione interessata)	Esito della verifica
Servizi di TPL automobilistico in area a domanda debole della Provincia di Massa-Carrara	Provincia di Massa-Carrara Regione Toscana)	Conforme
Servizi di TPL automobilistico in area a domanda debole della Provincia di Pisa - lotti Valdarno, Val di Cecina e Area Pisana	Provincia di Pisa Regione Toscana)	Conforme
Servizi di TPL automobilistico in area a domanda debole delle linee del Casentino e dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo	Unione dei Comuni Montani del Casentino (AR) (Regione Toscana)	Conforme
Servizi di TPL automobilistico in area a domanda debole della Unione dei Comuni della Valdera	Unione dei Comuni della Valdera (AR) (Regione Toscana)	Conforme
Servizi di TPL automobilistico del bacino della Provincia di Rovigo	EdG TPL di Rovigo/Provincia di Rovigo (Regione Veneto)	Conforme

Fonte: elaborazione ART.

A seguito di specifica comunicazione della Regione Molise, la verifica di conformità della procedura di affidamento del servizio di TPL automobilistico urbano del Comune di Termoli (inizialmente inclusa tra le procedure di gara interessate) è stata espunta dall'ambito applicativo del menzionato regolamento ex delibera n. 243/2022 per l'anno 2025, dal momento che il termine di scadenza del relativo CdS, erronea-

mente indicato in attestazione al 31 dicembre 2025, è fissato al 22 settembre 2041.

Nel periodo di riferimento, sono state inoltre avviate le attività finalizzate a selezionare le procedure di gara che saranno interessate dalle verifiche di competenza per l'anno 2026, con riferimento ai nuovi affidamenti oggetto di attestazioni sul sito dell'Osservatorio TPL alla data del 31 maggio 2026.

³⁴⁴ "Attuazione dell'art. 9, comma 3, della legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti", delibera n. 243/2022 del 12 dicembre 2022, "Conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 142/2022, di attuazione dell'articolo 9, comma 3, della legge 5 agosto 2022, n. 118 recante ' Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 ' per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti".

³⁴⁵ Di cui al comma 1 dell'art. 9 della legge n. 118/2022.

³⁴⁶ Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito con l'art. 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

³⁴⁷ <https://www.autorita-trasporti.it/regolamenti/regolamento-recante-attuazione-dellart-9-comma-3-della-legge-5-agosto-2022-n-118-legge-annuale-per-il-mercato-e-la-concorrenza-2021-per-gli-ambiti-di-competenza-della/>

3.3 L'efficienza delle gestioni

3.3.1 Il trasporto per ferrovia

3.3.1.1 I parametri di efficienza e i *key performance indicators*

Le modalità e i criteri volti ad assicurare l'efficienza nella gestione dei servizi ferroviari regionali di passeggeri soggetti a OSP sono stati individuati dall'Autorità con la delibera n. 120/2018. Tale provvedimento stabilisce, inoltre, che le imprese adottino la CoReg, applicando il principio della separazione contabile, così da garantire un'appropriata attribuzione delle componenti economiche e patrimoniali ai differenti CdS ed evitare che si generino forme di finanziamento incrociato tra attività in OSP e attività svolte a mercato.

Le previsioni contenute nell'atto trovano applicazione per tutti gli affidamenti effettuati successivamente alla data di pubblicazione della delibera, sia che avvengano tramite procedura di gara sia mediante affidamento diretto o *in house*. Per i CdS stipulati in data anteriore, si applicano invece le disposizioni del Titolo I, dedicate alle "Metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni", qualora ricorra una delle seguenti condizioni:

- i. trascorsi due anni dall'entrata in vigore dell'atto regolatorio, nell'ambito delle verifiche intermedie (annuali, triennali o quinquennali) dei risultati di gestione, si determini - qualora previsto da norme o da contratto - una revisione conseguente a uno scostamento tra il risultato netto atteso nel PEF e quello effettivamente consuntivato, pari o superiore a $\pm 5\%$ dei ricavi operativi indicati nel medesimo PEF;
- ii. trascorsi due anni dalla data di entrata in vigore dell'atto regolatorio, si verifichino le condizioni previste nel CdS per la sottoscrizione di un atto aggiuntivo;
- iii. trascorsi cinque anni dall'entrata in vigore dell'atto regolatorio, senza che si siano manifestate le circostanze indicate alle lettere i) e ii), qualora il CdS contempli, tra i presupposti per la revisione contrattuale, l'adeguamento a nuove disposizioni normative, amministrative o prescrizioni emanate da enti o autorità competenti che introducano condizioni ulteriori per lo svolgimento del servizio.

Le disposizioni contenute nel Titolo II, dedicate ai "Criteri di contabilità regolatoria", stabiliscono che le IA siano tenute a trasmettere all'Autorità, con periodicità annuale, un insieme di informazioni economico gestionali rilevanti, secondo i *format* messi a disposizione sul sito istituzionale dell'Autorità. Le IA devono inoltre accludere la certificazione di tali dati, rilasciata da una società di revisione oppure dal revisore legale dei conti designato dalla stessa impresa.

Con la delibera n. 120/2018 sono stati definiti criteri, metodologie e procedure finalizzati a promuovere l'efficienza delle gestioni e ad accrescere i livelli di trasparenza, con particolare attenzione all'eliminazione di possibili sussidi incrociati e alla piena accessibilità delle informazioni, così da garantire compensazioni adeguate rispetto agli OSP assegnati. L'obiettivo generale perseguito dalla delibera è quello di orientare gli EA verso il raggiungimento di risultati di efficientamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale, anche attraverso l'implementazione della CoReg. Tale strumento consente infatti la rilevazione analitica dei costi e dei ricavi della gestione operativa delle IA e assicura la separazione contabile tra attività svolte in differenti regimi, distinguendo quelle finanziate con risorse pubbliche da quelle a mercato e, altresì, tra attività afferenti a diversi contratti.

La delibera n. 120/2018 introduce specifici strumenti destinati a favorire tali obiettivi e, in particolare, il progressivo incremento dell'efficienza nella gestione dei servizi ferroviari regionali. Tra questi, riveste un ruolo centrale il Piano di raggiungimento obiettivi regolatori (PRO), documento che individua gli obiettivi di efficienza ed efficacia (indicatori, livelli-obiettivo e *target*) e le relative prestazioni attese; la sua predisposizione è prevista nel caso di affidamenti diretti o *in house*, insieme agli schemi di CoReg.

Secondo quanto stabilito dalla Misura 2.3, il PEF e il PRO costituiscono allegati al CdS; da ciò discende, in coerenza con quanto previsto dalla delibera n. 16/2018, l'obbligo per gli EA di pubblicarne il contenuto sul proprio sito istituzionale. La **Tabella 22** presenta le percentuali delle X di efficienza comunicate dall'Autorità agli EA e quelle effettivamente recepite dagli EA nei rispettivi PRO/PEF, in conformità a quanto previsto dalla delibera n. 120/2018.

Tabella 22. Le X di efficienza rilasciate ex delibera n. 120/2018

Regione	Impresa ferroviaria	Periodo CdS/	X _{effi} comunicata da ART		X _{effi} adottata da EA	
		Periodo regolatorio	Periodo regolatorio	Valore annuale	Periodo regolatorio	Valore annuale
Abruzzo	Trenitalia	(2024-2033) 1° periodo reg.	0,79%	0,16%	4,38%	0,89
Abruzzo ⁽¹⁾	TUA	(2024-2033) 2° periodo reg.	2,50%	0,50%		
Basilicata	Trenitalia	(2024-2033) 1° periodo reg.	7,79%	1,61%	20,60%	4,51%
Prov. Aut. Bolzano	Gara in cors	(2028-2042) 1° periodo reg.	2,49%	0,50%		
Calabria	Trenitalia	(2018-2032) 1° periodo reg.	7,52%	1,55%	9,83%	2,04%
Calabria	Trenitalia	(2018-2032) 2° periodo reg.	4,93%	1,01%		
Campania	Trenitalia	(2019-2033) 1° periodo reg.	6,08%	1,25%	7,70%	1,60%
Campania	EAV	(2026-2030) 1° periodo reg.	13,80%	2,76%		
Friuli-Venezia Giulia	Trenitalia	(2017-2031) 1° periodo reg.	7,24%	1,49%	8,60%	1,79%
Lazio ⁽¹⁾	Trenitalia	(2018-2032) 2° periodo reg.	1,46%	0,33%		
Liguria ⁽¹⁾	Trenitalia	(2018-2032) 2° periodo reg.	9,54%	1,99%		
Lombardia	Trenord	(2024-2033) 1° periodo reg.	2,52%	0,51%	9,30%	1,90%
Marche	Trenitalia	(2018-2023) 1° periodo reg.	5,86%	1,20%	6,36%	1,31%
Marche ⁽¹⁾	Trenitalia	(2019-2033) 2° periodo reg.	2,08%	0,42%		
Molise	Trenitalia	(2023-2033) 1° periodo reg.	5,80%	1,19%	50,30% ⁽²⁾	7,50% ⁽²⁾
Piemonte (SFR)	Trenitalia	(2019-2032) 1° periodo reg.	7,97%	1,65%	4,69%	0,96%
Piemonte (SFT)	BLS	(2024-2029) 1° periodo reg.	6,70%	1,38%	1,50%	0,50%
Trento	Trenitalia	(2024-2033) 1° periodo reg.	3,02%	0,61%	13,40%	2,84%
Puglia	Trenitalia	(2018->2023-2027) 2° periodo reg.	2,00%	0,33%	3,60%	0,74%
Puglia	Ferrovie del Gargano	(2022-2033) 1° periodo reg.	9,47%	1,97%	9,50%	1,90%
Puglia	Ferrottramviaria	(2022-2033) 1° periodo reg.	4,36%	0,89%	19,64%	3,92%
Puglia	Ferrovie del Sud Est	(2023-2032) 1° periodo reg.	12,39%	2,61%	12,60%	2,52%
Sardegna	Trenitalia	(2026-2030) proroga CdS	3,64%	0,74%		
Siciliana	Trenitalia	(2024-2033) 1° periodo reg.	10,07%	2,10%	13,50%	2,87%
Toscana	Trenitalia	(2019-2034) 1° periodo reg.	4,04%	0,82%	4,66%	0,95%
Toscana ⁽¹⁾	Trenitalia	(2019-2034) 2° periodo reg.	2,94%	0,60%		
Umbria	Trenitalia	(2018->2023-2027) 2° periodo reg.	1,78%	0,33%	8,40%	1,6%
Veneto ⁽¹⁾	Trenitalia	(2018-2032) 2° periodo reg.	1,66%	0,33%		
Veneto	Trenitalia (ex indivisi)	(2022-2031) 1° periodo reg.	2,04%	0,41%		
Veneto	Gara (Trenitalia)	(2024-2033) 1° periodo reg.	2,21%	0,45%		

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Istruttoria ancora in corso.⁽²⁾ Valori che risentono dell'elettificazione di alcune linee e conseguente avvio di servizi ferroviari in sostituzione di servizi su strada.

3.3.1.2 Il piano raggiungimento obiettivi regolatori e la relazione di affidamento

Come già richiamato in precedenza, la Misura 2 della delibera n. 120/2018 stabilisce che il PRO debba essere predisposto e trasmesso all'Autorità in caso di affidamento diretto o *in house* e per ciascun periodo regolatorio. Il PRO costituisce, infatti, lo strumento attraverso il quale l'EA e l'IF rendono trasparenti gli impegni assunti in termini di miglioramento dell'efficienza, della qualità del servizio e della struttura dei costi, nonché le modalità con cui tali obiettivi saranno perseguiti nel periodo regolatorio successivo.

In tale prospettiva, il PRO deve essere accompagnato dall'aggiornamento del relativo PEF, che, ai sensi della delibera n. 154/2019, deve essere rivisto applicando il tasso di remunerazione del capitale (WACC) pubblicato annualmente dall'Autorità. Ciò vale tanto per i contratti che, stipulati antecedentemente all'introduzione della metodologia, non applicavano un WACC ART, quanto per i contratti che già lo prevedevano, per i quali il tasso deve comunque essere aggiornato in corrispondenza della revisione del PEF. Tale aggiornamento costituisce parte integrante del quadro regolatorio cui il PRO deve conformarsi, affinché gli obiettivi assunti risultino coerenti con la sostenibilità economico-finanziaria della gestione e con i criteri di trasparenza e verificabilità cui l'Autorità è chiamata a vigilare.

Si rileva, al riguardo, che per diversi CdS risulta ormai decorso il primo periodo regolatorio, circostanza che avrebbe reso necessario procedere alla trasmissione all'Autorità dei PRO e dei PEF aggiornati, secondo le tempistiche e le modalità previste dalla regolazione vigente. Tuttavia, nel corso del periodo di riferimento non risultano pervenuti all'Autorità né i PRO né i PEF relativi alle revisioni dovute, impedendo, allo stato, di verificare la conformità degli adempimenti posti in essere dagli EA rispetto al quadro regolatorio applicabile.

La Misura 2.2 della delibera n. 154/2019 stabilisce, al fine di garantire la trasparenza nelle valutazioni preliminari all'affidamento del servizio compiute dall'EA - e consentirne la verifica di legittimità - che l'EA predisponga e pubblichi sul proprio sito istituzionale la RdA anche per il settore ferroviario, trasmettendola altresì all'Autorità, che può formulare osservazioni entro sessanta giorni dal suo ricevimento. Poiché, negli affidamenti diretti o *in house*, la RdA segue la redazione del PRO e del PEF, essa può essere trasmessa contestualmente a tali documenti, presentando alcuni contenuti in forma sintetica, quali i criteri di redazione del PEF, in quanto già approfonditi negli allegati tecnici. Nel caso di affidamenti

mediante gara, la RdA può essere trasmessa unitamente al PEF simulato, quale parte integrante della documentazione necessaria all'avvio della procedura competitiva.

Si evidenzia che nel periodo di riferimento non risultano trasmesse RdA all'Autorità, non essendo stati avviati nuovi affidamenti di servizi ferroviari soggetti a OSP. Tale circostanza è coerente con l'assenza di procedure di affidamento, dirette o mediante gara, che avrebbero richiesto, ai sensi della regolazione vigente, la predisposizione e la trasmissione della RdA.

3.3.1.3 Gli obblighi di contabilità regolatoria

La Misura 1, punto 6, della delibera n. 120/2018 stabilisce che tutte le IF siano tenute agli obblighi di tenuta della CoReg e alla separazione contabile. A tal fine, come già richiamato, ogni anno - entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio - le IF compilano i *format* di CoReg disponibili nel Sistema di monitoraggio dati dei trasporti (SiMoT), accessibile tramite il portale dei servizi *online* dell'Autorità. A tali *format* devono essere allegati una relazione illustrativa sulle scelte adottate e la certificazione di conformità ai criteri definiti dall'atto regolatorio, rilasciata da una società di revisione ovvero da un revisore legale.

Anche il GI, qualora la propria rete sia utilizzata da IF per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri regionali soggetti a OSP, è tenuto a rilevare annualmente, per ciascun CdS, specifici dati tecnici. Tali informazioni sono messe a disposizione dell'IF e dell'EA secondo quanto previsto dal PIR o da altro documento predisposto dal GI, e sono trasmesse all'Autorità attraverso la compilazione di dedicati *format online*.

3.3.2 Il trasporto su strada

3.3.2.1 I costi di riferimento e l'analisi di impatto della regolazione

Con delibera n. 23/2023³⁴⁸ l'Autorità ha avviato il procedimento di "*individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada*" in attuazione dell'art. 7, comma 1, del d.lgs. n. 201/2022, relativo al riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, che prevede che "*le autorità di regolazione individuano, per gli ambiti di competenza, i costi di riferimento dei servizi, lo schema tipo di piano economico-finanziario, gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 10, comma 4, 14, comma 2, e 17, comma 2*".

³⁴⁸ Delibera n. 23 dell'8 febbraio 2023, "Avvio del procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201".

Con delibera n. 28/2025³⁴⁹ è stato sottoposto in consultazione lo schema di atto di regolazione, consentendo agli *stakeholder* di formulare specifiche osservazioni al riguardo; conclusasi la consultazione nel giugno 2025, le successive analisi dei rilievi pervenuti hanno comportato l'opportunità di modificare il contenuto dell'atto regolatorio, ampliandolo e integrandolo, con la conseguente necessità di porlo nuovamente in consultazione.

Con delibera n. 195/2025³⁵⁰ è stata quindi indetta una seconda consultazione conclusasi il 30 gennaio 2026. I contributi ricevuti hanno evidenziato un generale apprezzamento delle innovazioni introdotte rispetto alla prima versione tra cui la maggior flessibilità applicativa dei modelli e dei relativi parametri, per meglio adattare le fattispecie ai vari contesti territoriali, la cui trattazione è da riportare a cura dell'EA in sede di RdA attraverso la predisposizione di una relazione accompagnatoria al PEF simulato nel quale illustrare i calcoli effettuati, gli eventuali scostamenti dai costi di riferimento con le relative giustificazioni. Sono tuttavia pervenute richieste che hanno riguardato un maggior chiarimento di alcuni aspetti introdotti nell'atto revisionato, l'ulteriore ampliamento delle voci di costo per le quali sono forniti modelli di stima oltre che alcune critiche e osservazioni afferenti a temi già trattati nella precedente consultazione.

A seguito di questa seconda fase di consultazione, con delibera n. 91/2026 è stato adottato l'atto nella sua forma definitiva e contestualmente è stato avviato il procedimento per la definizione dei modelli nella fase "a regime".

L'atto di cui alla delibera n. 91/2026 si configura infatti come una prima applicazione della disposizione legislativa richiamata, cui seguirà una fase a regime che coinvolgerà una metodologia ibrida, integrando modelli econometrico-statistici e analitici, sviluppata sulla disponibilità di serie storiche di dati economico-patrimoniali e tecnici, che consentiranno da un lato adeguate *clusterizzazioni* e integrazioni dei modelli a oggi individuati e dall'altro l'implementazione di metodologie di stima delle economie di scala e di densità, a livello di servizio e di impresa.

L'atto adottato si compone di due misure regolatorie, che ne individuano l'ambito applicativo oggettivo, soggettivo e temporale, di un Annesso 1 contenente i modelli analitici per la stima delle voci di costo maggiormente rappresentative per il TPL su strada, un Annesso 2 contenente una serie di KPI di efficacia ed efficienza, individuati grazie ai dati raccolti dall'Autorità nell'ambito della contabilità regolatoria, attraverso i quali sono descritte le *performance* dei CdS, e un Annesso 3 contenente criteri di supporto (vita utile, alcuni costi medi per il materiale rotabile) alla definizione degli ammortamenti dei beni.

Nell'ambito della delibera n. 91/2016 sono stati altresì pubblicati i valori dei KPI di cui agli schemi dell'Annesso 2, valorizzati per l'anno di esercizio 2024, nonché i dati medi relativi al triennio 2022-2024. Con tale pubblicazione l'Autorità avvia la messa a disposizione di 52 KPI potenziando il patrimonio informativo del settore, tali dati verranno successivamente aggiornati in considerazione della disponibilità dei consuntivi annuali di contabilità regolatoria e previa attività di *quality assessment*.

Figura 15. L'evoluzione del procedimento costi di riferimento - schemi e relazioni VIR e AIR



Fonte: elaborazione ART.

³⁴⁹ Delibera n. 28 del 19 febbraio 2025, "Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Indizione di consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento".

³⁵⁰ Delibera n. 195 del 13 novembre 2025, "Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Indizione di nuova consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento".

Il quadro normativo sopra rappresentato attribuisce all'Autorità il compito di individuare i costi di riferimento, adottando metodologie idonee a incentivare la concorrenza e l'efficienza produttiva delle gestioni, in coerenza con gli obiettivi di efficacia ed efficienza cui il gestore dei servizi è tenuto, nonché con gli obiettivi di equilibrio economico-finanziario che gli enti affidanti devono adeguatamente considerare sia negli affidamenti mediante gara, sia nei contratti di servizio esercitati *in house* o affidati direttamente.

In particolare, l'intervento è finalizzato alla determinazione dei costi di riferimento per i servizi TPL su strada onerati da OSP.

Occorre evidenziare che l'individuazione dei costi per i servizi di TPL su strada risulta particolarmente complessa, sia per l'elevato numero di imprese operanti nel settore, che rende difficoltosa la raccolta dei dati, sia per la loro struttura, prevalentemente composta da piccole e medie imprese, le quali adottano, nell'ambito della contabilità regolatoria, criteri contabili spesso poco dettagliati e confrontabili.

Nello schema di AIR, che ha accompagnato lo schema di atto di regolazione posto in seconda consultazione al fine di descrivere lo *status quo* di riferimento, sono stati presi in esame i principali elementi istruttori, descritti nella [Figura 6](#).

Figura 16. Lo *status quo* del settore del trasporto terrestre - costi *standard*



Fonte: elaborazione ART.

Il modello dei costi *standard*, riportato sopra, risulta elaborato con un set di informazioni ormai datate³⁵¹, e che rispecchiano una configurazione delle imprese e delle tecnologie impiegate nei processi produttivi non più pienamente attuale. In particolare, negli ultimi anni, tali assetti hanno subito un'evol-

zione significativa, destinata a rafforzarsi nel medio termine. In tale ambito, la disponibilità e l'affidabilità dei dati assumono carattere determinante per la corretta definizione dell'impianto metodologico volto alla identificazione dei costi di riferimento. Considerata pertanto la complessità e l'eterogeneità delle in-

³⁵¹ Per i servizi bus sono stati utilizzati i dati dell'esercizio 2011 rivalutati al 2017 (cfr. d.m. n. 157/2017).

formazioni necessarie, l'Autorità ha ritenuto opportuno adottare un approccio regolatorio graduale, articolato in una fase iniziale "di attuazione", finalizzata al consolidamento dei processi e alla verifica degli esiti applicativi, con la compresenza di costi *standard* e costi di riferimento, a cui seguirà una successiva fase "a regime", volta a garantire la piena operatività del modello regolatorio ART e il conseguimento degli obiettivi prefissati, che porterà alla sostituzione dei costi *standard* con i costi di riferimento.

Al fine di approfondire il grado di eterogeneità e le caratteristiche della struttura dei costi operativi delle imprese attive nel settore del TPL su strada, nell'AIR sono state condotte specifiche analisi per 154 imprese³⁵². Le elaborazioni hanno consentito di valutare la composizione dei costi operativi e di identificare eventuali differenze riconducibili alle specificità territoriali, dimensionali e operative delle aziende analizzate.

L'analisi è stata effettuata sui valori mediani dell'indicatore calcolati per ciascun gruppo dei *cluster* di riferimento. Tali valori sono stati confrontati con la mediana dell'intero campione, assunta come *benchmark* di riferimento (indicizzata a base 100), rappresentando così lo scostamento percentuale della mediana di ciascun gruppo rispetto al valore dell'intero campione. Per l'analisi dettagliata si rimanda alla [relazione AIR](#).

Nello schema di AIR sono stati identificati quali destinatari dell'intervento di regolazione: gli EA³⁵³, i SC, le imprese di TPL su strada.

Gli ambiti regolatori individuati sono: ambito di applicazione (Misura 1 e Misura 2, punto 2 e punto 5) e metodo analitico-ingegneristico applicato ai costi di riferimento (Misura 2, punto 1, e Annessi 1- 3).

Nel caso specifico, la valutazione, svolta per ogni ambito, evidenzia i principali effetti attesi da ciascuna opzione regolatoria in termini di benefici e oneri incrementalmente rispetto allo *status quo*, sulla base dei seguenti *driver*: trasparenza³⁵⁴, incremento dell'efficienza e dell'efficacia/qualità dei servizi, contenimento degli oneri di finanza pubblica³⁵⁵; tutela della concorrenza³⁵⁶.

Gli oneri incrementalmente provengono invece da obblighi regolatori³⁵⁷ e obblighi amministrativi³⁵⁸.

La **Figura 17** mostra, per ciascun ambito e ciascun indicatore, i maggiori impatti positivi attesi, derivanti dall'intervento di regolazione in esame rispetto allo *status quo*. Essa è finalizzata a identificare l'ambito/l'indicatore che contribuisce in termini di effetti attesi positivi più (o meno) meritevolmente.

Si evidenzia che il "metodo analitico-ingegneristico applicato ai costi di riferimento" risulta l'ambito che contribuisce maggiormente in termini di effetti attesi positivi, mentre sotto il profilo degli indicatori, i maggiori benefici incrementalmente sono attesi rispetto alla "Trasparenza" subito seguito da "efficienza ed efficacia/qualità".

Figura 17. Il confronto tra indicatori per benefici incrementalmente - settore del trasporto terrestre

Tematiche	Indicatori
Metodo analitico-ing. applicato ai costi di riferimento Ambito di applicazione	Efficienza ed efficacia/qualità Contenimento degli oneri di finanza pubblica Contendibilità delle gare Trasparenza

Fonte: elaborazione ART; la dimensione del testo è correlata alla valutazione di "intensità" degli effetti relativi ai benefici incrementalmente.

³⁵² Il campione è stato individuato a partire dalle imprese che hanno trasmesso i dati di contabilità regolatoria; i dati di bilancio utilizzati per determinare i costi operativi, sono stati estratti dalla banca dati AIDA, anno 2023.

³⁵³ Si intendono gli enti affidanti di servizi di trasporto passeggeri gravati da OSP, assegnati attraverso il ricorso alle diverse tipologie di procedure previste dalla norma (competitive, affidamento diretto o *in house*); rientrano le Regioni e le Province autonome, i comuni e le province nonché le agenzie per la mobilità ove presenti.

³⁵⁴ Attraverso la riduzione dell'asimmetria informativa esistente tra EA e soggetto erogatore del servizio.

³⁵⁵ Attraverso l'individuazione di parametri di riferimento che favoriscono la determinazione di una compensazione adeguata ma orientata a principi di efficienza dei costi.

³⁵⁶ In termini di contendibilità nelle procedure di affidamento dei servizi.

³⁵⁷ Gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o pubbliche amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico.

³⁵⁸ Gli obblighi amministrativi consistono nel reperimento, produzione, conservazione ed invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla pubblica amministrazione o ad altri soggetti terzi.

Segue nella **Figura 18** una comparazione relativa ai nuovi interventi regolatori tra l'opzione posta in seconda consulta-

zione (R2) e l'opzione adottata (R*) sul tema che ha registrato maggiori effetti positivi.

Figura 18. La metodologia dei costi di riferimento - confronto tra opzioni regolatorie

R - Opzione posta in prima consultazione	R2 - Opzione posta in seconda consultazione
Il modello considera le principali voci di costo unitario (es. carburante, elettricità, manutenzione e personale)	Si conferma l'impostazione di R con elementi che puntualizzano la disciplina
Per ogni indicatore sono forniti: mediana; 5° percentile; 95° percentile	I modelli analitici sono ampliati e dettagliati (es. comprendono gli autobus a idrogeno)
Gli indicatori, in totale 49, appartengono alle tipologie: valori PEF di riferimento, costo, efficienza costi, efficienza ricavi, produttività, efficacia del servizio e altri	Revisione degli intervalli di computo degli Indicatori di costo, KPI di efficienza, efficacia e redditività del servizio sulla base di una nuova clusterizzazione: Vett-km (CdS) ≤ 1 mln anno, Vett-km (CdS) ≤ 4 mln anno, 4 mln anno < Vett-km (CdS) ≤ 10 mln anno, Vett-km (CdS) > 10 mln anno. I 49 KPI sono forniti nei valori mediani, sempre sulla base delle risultanze emergenti dai dati CoReg
Gli autobus presentano un costo iniziale di investimento più elevato e un costo di manutenzione inferiore	

Fonte: elaborazione ART; i dati sono raccolti attraverso gli schemi di CoReg.

In conclusione, le misure adottate risultano preferibili rispetto a quelle poste in seconda consultazione in quanto, sotto il profilo dell'efficienza ed efficacia della qualità hanno determinato un miglioramento nell'ambito del *"metodo analitico-ingegneristico applicato ai costi di riferimento"*.

Nel complesso, le misure sono risultate idonee al perseguimento degli obiettivi attribuiti all'ART ai sensi del d.lgs. n. 201/2022, in quanto volte a identificare una metodologia trasparente per la determinazione dei costi di riferimento, adottare un quadro metodologico idoneo a garantire certezza, uniformità e aggiornamento periodico della regolazione, creare incentivi al miglioramento dell'efficienza delle gestioni, nonché contribuire al contenimento degli oneri di finanza pubblica.

3.3.2.2 Gli obblighi di contabilità regolatoria

La Misura 12 della delibera n. 154/2019³⁵⁹ disciplina gli obblighi di CoReg e di separazione contabile, in capo alle IA titolari di CdS di TPL su strada.

La regolazione in materia prevede che ciascuna IA compili e trasmetta annualmente gli schemi di CoReg, ex Annesso 3 della delibera, tramite il portale dei servizi *online* dell'Auto-rità³⁶⁰, utilizzando i *format* allo scopo resi disponibili sul SiMoT, che consentono la rendicontazione delle voci di Conto Economico (CE) e Stato Patrimoniale (SP), nonché specifici dati tecnico/operativi del servizio svolto (*format* DT). Tali schemi assumono gradi di dettaglio crescenti, in funzione del numero di voci applicabili, tenuto conto delle caratteristiche del settore, in particolare della differenziazione delle tipologie dei

³⁵⁹ Come modificata, da ultimo, dalla delibera n. 113 del 29 luglio 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".

³⁶⁰ <https://www.autorita-trasporti.it/monitoraggi-on-line>

servizi di TPL oggetto di affidamento (automobilistici, tranviari, metropolitane, ecc.) e dei relativi contesti territoriali (urbano/suburbano, extraurbano e regionale), delle dimensioni del CdS in termini di volume di produzione (Mveic*km/anno), nonché della configurazione dell'IA interessata (operatore singolo versus plurisoggettivo).

In particolare, l'Autorità ha definito:

- 4 *format* di riferimento per la rendicontazione di CE, SP, DT ed elenco del personale³⁶¹;
- 3 livelli di (crescente) dettaglio dei dati da rendicontare nei *format* CE e SP, in funzione del volume di produzione erogato dall'IA interessata: "*semplificato*"; per imprese aventi meno di 50 addetti e/o che erogano volumi complessivi di produzione sino a 4,5 Mveic*km/anno; per "*partizione territoriale*"; per volumi di produzione sino a 10 Mveic*km/anno; per "*modalità di trasporto*"; per volumi oltre 10 Mveic*km/anno;
- in caso di IA plurisoggettiva (c.d. IA aggregata), obbligo di adozione degli schemi di CoReg in capo alla singola impresa di TPL facente parte dell'A, fatta salva l'assunzione di tale onere da parte dell'IA titolare del CdS.

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, l'Autorità ha svolto una specifica attività di analisi e verifica dei dati di CoReg rendicontati su SiMoT, relativi a tutte le annualità disponibili, da cui sono emerse significative anomalie, in termini sia di completezza, sia di coerenza nella compilazione degli schemi interessati. Di conseguenza, è stata sviluppata un'apposita metodologia di *quality assessment*, basata su soluzioni finalizzate a limitare *ex ante* l'imputazione di dati errati/non compatibili, attraverso:

- l'individuazione di specifici vincoli di verifica della coerenza dei valori inseriti a sistema, di natura logico-matematica, volti alla riconciliazione dei valori imputati dall'IA che concorrono alla determinazione di una specifica voce di CoReg,

e tecnico-trasportistica, derivanti dalla correlazione della voce interessata con altre voci presenti negli schemi, che ne condizionano il limite (massimo/minimo) di valorizzazione, sulla base di *standard* di riferimento individuati;

- l'implementazione all'interno delle maschere di rendicontazione di *check* e *alert* automatici, generati direttamente dal sistema, che comunicano all'IA la presenza/imputazione di dati anomali, consentendo al soggetto interessato di effettuare le opportune correzioni o comunque di verificare il dato e mantenerlo, alla luce di particolari condizioni di esercizio.

Nel periodo di riferimento si è inoltre svolta l'attività di rendicontazione dei dati di CoReg relativi all'annualità 2024, avviata il 16 giugno e conclusasi il 15 novembre 2025, che ha visto il coinvolgimento complessivo di 639 imprese di TPL affidatarie di CdS su strada e assoggettate alla regolazione dell'Autorità³⁶².

È stata infine avviata, il 30 giugno 2026, la raccolta dei dati di CoReg relativi all'annualità 2025.

3.3.2.3 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione in materia di contabilità regolatoria

L'effettiva trasmissione degli schemi di CoReg da parte delle IA interessate (cfr. *supra*) è oggetto di monitoraggio annuale da parte dell'Autorità, in esito al quale, trascorsi i termini di scadenza individuati, sono identificate le imprese inottemperanti e attivati i relativi interventi di vigilanza.

In tale ambito sono stati avviati procedimenti sanzionatori nei confronti di Centra S.r.l. con delibera n. 10/2026³⁶³, Calciotti Bus S.r.l. con delibera n. 11/2026³⁶⁴, Bristol Autoservizi S.r.l. con delibera n. 12/2026³⁶⁵, Europa Viaggi Ronci S.r.l. con delibera n. 13/2026³⁶⁶, S.T.A.A.V. - Caluso Viaggi di Vigliocco S.r.l. con delibera n. 14/2026³⁶⁷, Seatour S.r.l. con

³⁶¹ Ai sensi di quanto disposto dal punto 11 della Misura 12, il *format* "elenco del personale" è "compilato dall'IA una tantum e solo con riferimento alla situazione relativa al 31 dicembre dell'anno antecedente la scadenza del CdS interessato".

³⁶² Rispettivamente: 566 IA interessate dall'applicazione degli schemi semplificati, 33 da quelli per partizione territoriale e 40 dagli schemi per modalità di trasporto.

³⁶³ Delibera n. 10 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Centra S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁶⁴ Delibera n. 11 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Calciotti Bus - Società a Responsabilità limitata, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁶⁵ Delibera n. 12 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Bristol Autoservizi S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁶⁶ Delibera n. 13 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Europa Viaggi Ronci S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁶⁷ Delibera n. 14 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di S.T.A.A.V. - Caluso Viaggi Di Vigliocco S.r.l. Siglabile S.T.A.A.V., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

delibera 15/2026³⁶⁸, Soc. Autoservizi Cervesi Sac-Soc.A.r.l. con delibera n. 16/2026³⁶⁹, Società Pontina Trasporti S.r.l. con delibera n. 17/2026³⁷⁰, Sordilli Tours S.r.l. con delibera n. 18/2026³⁷¹, Romano Bus S.r.l. con delibera n. 19/2026³⁷², Lamezia Multiservizi S.p.a. con delibera n. 26/2026³⁷³, contestando la mancata trasmissione dei dati di CoReg del TPL su strada per l'annualità 2024, di cui alla citata Misura 12 della delibera n. 154/2019. Tali procedimenti sanzionatori sono in corso.

Con riferimento all'obbligo di trasmissione dei dati di CoReg del TPL su strada per l'annualità 2023, medesima violazione

è stata contestata con i procedimenti sanzionatori avviati nei confronti di Lazio Mobilità S.c.a.r.l.³⁷⁴, Fini Viaggi di Fini Luigi³⁷⁵, Società Pontina Trasporti S.r.l.³⁷⁶ e Sordilli Tours S.r.l.³⁷⁷. I predetti procedimenti si sono conclusi, rispettivamente, con le delibere nn. 171/2025³⁷⁸, 135/2025³⁷⁹, 136/2025³⁸⁰ e 137/2025³⁸¹, con le quali sono state accertate le violazioni contestate e sono stati adottati i provvedimenti sanzionatori, con irrogazione della relativa sanzione.

Infine, si è concluso il procedimento sanzionatorio nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l. (Autolinee Dover), avviato³⁸² anch'esso per la mancata trasmissione della docu-

³⁶⁸ Delibera n. 15 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Seatour Società a Responsabilità Limitata, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁶⁹ Delibera n.16 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Soc. Autoservizi Cervesi Sac-Soc.A.r.l, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷⁰ Delibera n.17 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Società Pontina Trasporti S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷¹ Delibera n. 18 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Sordilli Tours - Società a Responsabilità Limitata, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷² Delibera n. 19 del 5 febbraio 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Romano Bus S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷³ Delibera n. 26 del 6 marzo 2026, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Lamezia Multiservizi S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷⁴ Delibera n. 32 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Lazio Mobilità Società consortile a responsabilità limitata, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷⁵ Delibera n. 33 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Fini Viaggi di Fini Luigi, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷⁶ Delibera n. 34 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Società Pontina Trasporti S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷⁷ Delibera n. 35 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Sordilli Tours S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁷⁸ Delibera n. 171 del 24 ottobre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 32/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Lazio Mobilità Società consortile a responsabilità limitata. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

³⁷⁹ Delibera n. 135 del 31 luglio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 33/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Fini Viaggi di Fini Luigi. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

³⁸⁰ Delibera n. 13 del 31 luglio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 34/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Società Pontina Trasporti S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

³⁸¹ Delibera n. 137 del 31 luglio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 35/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Sordilli Tours S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

³⁸² Con delibera n. 30 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

mentazione relativa alla CoReg per l'annualità 2023. In tale ambito, Autolinee Dover ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile³⁸³ e il procedimento si è concluso con la delibera n. 158/2025³⁸⁴ con la quale, approvata la proposta di impegni, non si è provveduto ad accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalla misura di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, ha, altresì, previsto, per tutti gli anni a venire, alla data di scadenza fissata dalla Autorità per il caricamento dei dati a sistema, la trasmissione di dati aggiuntivi rispetto a quelli richiesti dall'Autorità, utili per le valutazioni tecniche, anche comparative con altre imprese, che gli uffici potranno avviare.

Analogamente, si è concluso il procedimento sanzionatorio nei confronti di Grassani S.r.l. (Grassani), avviato³⁸⁵ anch'esso per la mancata trasmissione della documentazione relativa alla CoReg per l'annualità 2023. In tale ambito, Grassani ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile³⁸⁶ e il procedimento si è concluso con la delibera n. 159/2025³⁸⁷ con la quale, approvata la proposta di impegni, non si è provveduto ad accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, ha, altresì, previsto, anche per gli esercizi successivi a quello oggetto del procedimento, la trasmissione di dati integrativi, aggiuntivi rispetto a quelli richiesti dall'Autorità e rappresentativi delle prestazioni economiche e operative dell'impresa, utili per le valutazioni tecniche, anche comparative con altre imprese, che potranno essere avviate.

3.3.3 Il trasporto marittimo

3.3.3.1 Gli obblighi di contabilità regolatoria

In conformità alla Misura 12 (già Misura 4) della delibera n. 22/2019, le imprese affidatarie di CdS o che esercitano servizi su linee gravate da OSP orizzontali con compensazione, per il cabotaggio marittimo con le isole sono tenute, a partire dal 1° gennaio 2020, alla redazione della CoReg. Tali imprese devono trasmettere annualmente all'Autorità la versione consolidata dei prospetti contabili (ora basati sull'Annesso 6 alla citata delibera n. 22/2019 che ha sostituito il Prospetto 6 dell'Annesso 1 a seguito dell'entrata in vigore della delibera n. 59/2026) insieme a un documento metodologico di rendicontazione contabile (nuovo punto 1), sottoscritto dal legale rappresentante dell'IA, del quale vengono specificati i principali elementi al punto 11; l'Annesso 6 si compone di 6 Schemi inerenti rispettivamente a: i) riconciliazione con il Bilancio civilistico, ii) raccolta di specifici dati finanziari per la determinazione del WACC ART, iii) conto economico regolatorio, iv) stato patrimoniale regolatorio, v) elenco del personale del gestore uscente e vi) raccolta di dati tecnici di domanda e offerta nonché relativi al naviglio impiegato nei servizi. Come stabilito dalla Misura 12.13, l'intera documentazione deve essere, inoltre, certificata da un revisore indipendente. Per il settore marittimo, l'unità di rilevazione risulta essere la singola linea, a differenza del settore terrestre dove l'unità di riferimento rimane l'intero CdS. Con le revisioni apportate dalla delibera n. 59/2026 è stato inoltre introdotto un apposito elenco di driver per l'allocazione dei costi generali e indiretti (Annesso 7).

³⁸³ Con delibera n. 87 del 26 maggio 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 30/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

³⁸⁴ Delibera n. 158 del 25 settembre 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 30/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

³⁸⁵ Con delibera n. 31 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Grassani S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

³⁸⁶ Con delibera n. 96 dell'11 giugno 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 31/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Grassani S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

³⁸⁷ Delibera n. 159 del 25 settembre 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 31/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Grassani S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

3.4 Le condizioni minime di qualità

3.4.1 Il trasporto marittimo

In continuità con il passato, il monitoraggio dell'applicazione della regolazione sulle CMQ dei servizi di trasporto marittimo connotati da OSP, come definita dalla delibera n. 96/2018, ha riguardato i CdS in essere e gli schemi di CdS allegati ai bandi pubblicati dagli enti per l'affidamento dei servizi di collegamento marittimo di interesse sia nazionale che regionale e locale. La Misura 8 della delibera n. 96/2018, rubricata "Indicatori e livelli minimi di trasparenza", prevede obblighi di trasparenza, in capo agli EA e alle imprese affidatarie dei servizi di cabotaggio marittimo, che comportano la pubblicazione sui portali *web* e la trasmissione all'Autorità dei documenti rilevanti per gli affidamenti, quali i CdS comprensivi di tutti gli allegati, gli schemi di sintesi dei principali elementi contrattuali, i piani e le relazioni previsti dalla regolazione e i documenti periodici di sintesi delle *performance* qualitative. Nel periodo di riferimento della presente relazione, avuto riguardo ad alcuni CdS in essere, si è riscontrata una parziale inottemperanza degli obblighi di cui sopra, che, pertanto, ha reso necessario il proseguimento delle interlocuzioni precedentemente avviate con gli EA e le IN affidatarie.

3.4.2 Il trasporto per ferrovia

Le CMQ nel settore ferroviario sono disciplinate nell'ambito della delibera n. 16/2018³⁸⁸ che trova applicazione nei CdS, stipulati a valle della sua adozione, per i servizi ferroviari oggetto di OSP eserciti su rete nazionale, interconnessa o isolata. La delibera in questione ha costituito il primo documento regolatorio in termini di qualità dei servizi di trasporto pubblico ed è stato elemento di supporto per la definizione di analoghe prescrizioni nel settore marittimo e del trasporto su strada.

Le misure regolatorie disciplinano vari aspetti correlati alle *performance* qualitative dei servizi di cui gli EA devono tener conto nella definizione del contratto e che incidono nelle diverse fasi di vita dell'affidamento: dalle procedure di affidamento al monitoraggio in sede di esercizio. In tale ambito le misure individuano: i fattori di qualità e relativi indicatori da prevedere nel CdS con i relativi livelli minimi, gli obblighi di

monitoraggio del servizio e di rendicontazione dei consuntivi da parte dell'IA, il sistema incentivante costituito dalle relative penali (in caso di non traguardo degli obiettivi) e premi (in caso di superamento dei *target*).

Rispetto al periodo di riferimento non risultano conclusi nuovi affidamenti ferroviari, pertanto, a oggi sono ventinove³⁸⁹ i CdS vigenti che vedono applicata la delibera n. 16/2018 con differenti annualità di esercizio coinvolte in funzione della loro entrata in vigore come sintetizzati nella **Tabella 23** nella quale sono indicati: la regione affidante e l'IF affidataria; in verde gli anni di esercizio rientranti nell'ambito applicativo e in azzurro gli anni residui rispetto al termine di durata contrattuale.

La Misura 10 della delibera n. 16/2018 prevede specifici obblighi in capo all'EA e all'IF in tema di trasparenza che comportano la messa a disposizione di tutti i cittadini (tipicamente con la pubblicazione sui rispettivi siti *web* ufficiali) di una serie di documenti, tra cui il CdS comprensivo di tutti gli allegati, i vari piani previsti dalle misure regolatorie, e i documenti periodici di sintesi con rappresentati i risultati delle *performance* qualitative. Dalle attività di monitoraggio effettuate risultano sostanzialmente resi disponibili e completata la pubblicazione sui siti *web* dell'IF e/o dell'EA dei dati per gli esercizi 2022 e 2023, annualità che negli anni precedenti risultavano ancora con dati parziali. Per quanto riguarda l'esercizio 2024, dei 28 CdS interessati di 16 sono disponibili i dati completi dei consuntivi degli indicatori e delle relative penali mentre per i restanti i dati non risultano ancora consolidati. Per quanto riguarda l'esercizio 2025, per nessuno dei 29 CdS interessati si hanno a disposizione i consuntivi nella versione definitiva e completa.

Rispetto agli anni precedenti, seppur si siano ridotte le annualità con incompletezza delle informazioni, permane comunque una latenza nella capacità delle IF e degli EA di predisporre i documenti nella versione definitiva con particolare riferimento alle ultime due annualità di esercizio.

Per quanto riguarda i tredici CdS per i quali sono a disposizione i dati completi per l'esercizio 2024, in **Figura 19** è rappresentato l'andamento dell'indicatore di puntualità (o scostamento orario) entro 5 minuti³⁹⁰ e di regolarità.

Dai dati emerge come la puntualità sia compresa tra il valore più basso pari al 74,8%, per il CdS stipulato dalla Regione Ve-

³⁸⁸ Delibera n. 16 dell'8 febbraio 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".

³⁸⁹ A cui si aggiunge anche il precedente CdS dei servizi ferroviari della Regione Siciliana che è stato sostituito dal nuovo contratto con decorrenza dal 2024.

³⁹⁰ Calcolato, ai fini di una rappresentazione sintetica, come media dei valori relativi alle varie tipologie di linee nelle diverse fasce orarie (rilevante e non rilevante).

neto con Trenitalia relativamente ai servizi di collegamento con il Brennero, e il valore più alto pari al 96,4%, registrato per il CdS affidato dalla Regione Puglia a Ferrotramviaria. Per quanto riguarda la regolarità, che misura l'incidenza della

soppressione delle corse, l'indicatore varia tra il valore più basso pari al 91%, per il CdS stipulato tra Regione Lazio e Cotral, e il valore più alto pari al 100%, per il CdS affidato dalla Regione Molise a Trenitalia.

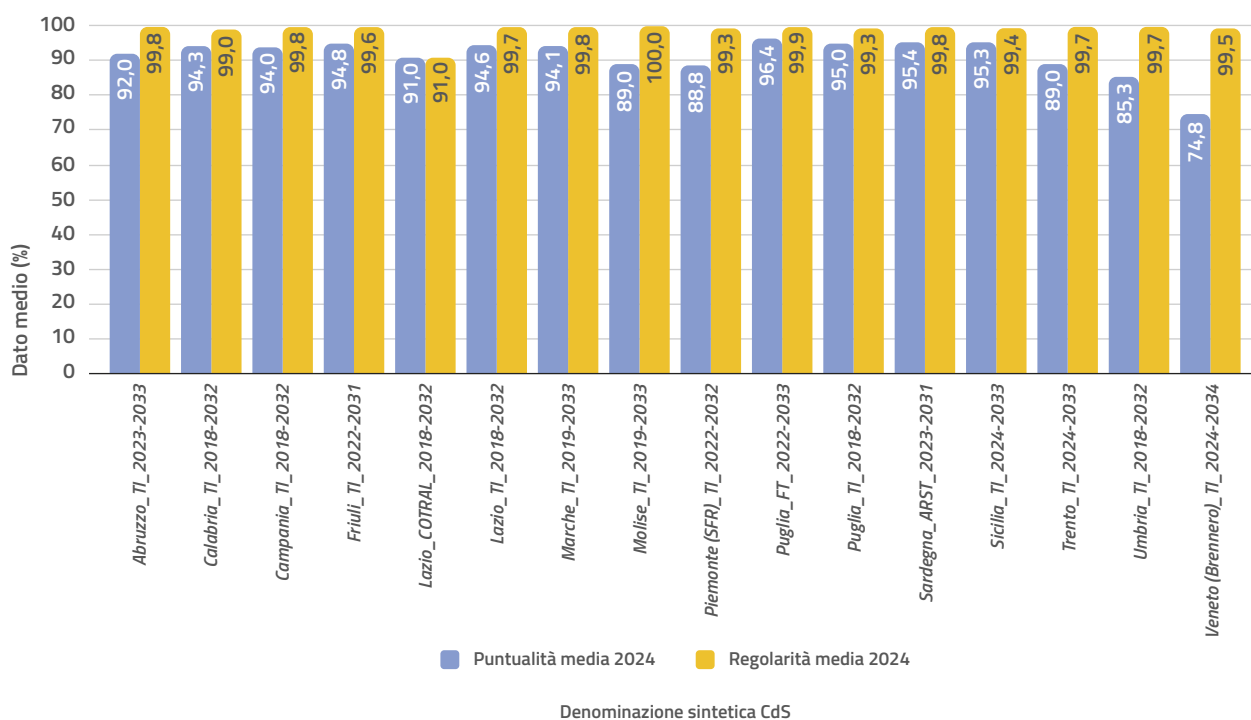
Tabella 23. I contratti di servizio ferroviario soggetti alla delibera n. 16/2018

Regione (impresa ferroviaria)	Anno di esercizio soggetto all'applicazione della delibera																	
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Puglia (Trenitalia)																		
Umbria (Trenitalia)																		
Lazio (Trenitalia)																		
Calabria (Trenitalia)																		
Marche (Trenitalia)																		
Campania (Trenitalia)																		
Toscana (Trenitalia)																		
Campania (EAV)																		
Piemonte-SFM (Trenitalia)																		
Puglia (Ferrotramviaria)																		
Basilicata (Trenitalia)																		
Piemonte-SFR (Trenitalia)																		
Lazio (Cotral)																		
Puglia (FAL)																		
Puglia (FdG)																		
Friuli-Venezia Giulia (Trenitalia)																		
Puglia (FSE)																		
Veneto-Brennero ex indivisi (Trenitalia)																		
Sardegna (ARST)																		
Basilicata (FAL)																		
Molise (Trenitalia)																		
Toscana (TFT)																		
Lombardia (Trenord)																		
Abruzzo (Trenitalia)																		
Prov. Trento (Trenitalia)																		
Sicilia (Trenitalia) ¹																		
Veneto-Adria/Venezia S.L.; Rovigo/Mestre; Rovigo /Verona (Trenitalia)																		
Piemonte (BLS)																		
Piemonte (Longitude)																		

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Il CdS ha sostituito il precedente che aveva decorrenza 2018-2026 risolto in anticipo.

Figura 19. Gli indicatori di puntualità e regolarità: dati medi consuntivati per CdS - anno 2024



Fonte: elaborazione ART.

Infine, risulta pienamente avviata l'attività di pubblicazione dei documenti afferenti ai CdS ricadenti nell'ambito applicativo della delibera n. 16/2018, come trasmessi periodicamente dagli EA e dalle IF in ottemperanza alla Misura 10 della citata delibera, nella sezione dedicata³⁹¹ del sito *web* istituzionale dell'Autorità a disposizione degli *stakeholder* e dei cittadini. Relativamente ai 29 servizi di trasporto pubblico ferroviario oggetto di OSP, a cui andranno progressivamente ad aggiungersi i nuovi affidamenti ricadenti nell'ambito applicativo della delibera n. 16/2018, risultano a oggi disponibili i seguenti documenti e informazioni: il CdS con i relativi allegati; le carte della qualità dei servizi; i risultati annuali delle performance del servizio tramite i consuntivi degli indicatori di qualità previsti dal contratto con le relative penali; i risultati delle indagini di *customer satisfaction*; i risultati periodici per alcuni indicatori gestionali.

3.4.3 Il trasporto su strada

Le CMQ per i servizi di trasporto su strada soggetti a OSP sono individuate nell'ambito della delibera n. 53/2024 che

integra la cornice regolatoria predisposta dall'Autorità in tema di qualità dei servizi con misure predisposte in analogia a quanto già adottato nel settore ferroviario e marittimo, cogliendo le specificità del settore su strada (autobus, tram e metropolitana) e cercando di inglobare, con visione prospettica, le innovazioni tecnologiche che il settore ha mostrato di cogliere nel tempo.

L'atto di regolazione pone attenzione ai fattori tipicamente riconosciuti dal settore come importanti anche per l'utenza (e.g. puntualità, regolarità, pulizia) e ad aspetti legati, tra l'altro, al monitoraggio del servizio in tempo reale - i sistemi *Automatic vehicle monitoring* (AVM) e conta passeggeri costituiscono strumenti sempre più importanti per il monitoraggio - alla sostenibilità ambientale dell'offerta (cogliendo nelle ultime procedure di affidamento un trend di incremento dell'uso di veicoli a trazione alternativa a quella termica), all'informazione da rendere agli utenti, e alle azioni da mettere in atto in capo agli EA al fine di garantire la disponibilità dei dati generati dal contratto di servizio. Su tale ultimo aspetto rileva anche quanto disciplinato dal regolamento delegato (UE) n. 2017/1926 in merito all'istituzione del Punto di ac-

³⁹¹ <https://www.autorita-trasporti.it/monitoraggio-contratti-di-servizio-ferro/>.

cesso nazionale (NAP), secondo il quale gli stati membri devono rendere disponibili una serie di dati e informazioni inerenti ai servizi di trasporto pubblico, prevedendo obblighi in capo alle imprese di trasporto pubblico (non solo soggette a OSP, ma anche quelle operanti in libero mercato) sulla messa a disposizione di dati, come richiamati dallo stesso regolamento. Il NAP si configura come un aggregatore dei dati di TPL abilitanti la realizzazione di soluzioni di trasporto in ottica MaaS con possibili positive ricadute sulla mobilità delle persone, sull'accessibilità ai servizi di TPL, e sulla promozione di una mobilità sostenibile. In tale scenario, seppur la normativa eurounitaria non individui espressamente un ruolo attivo dell'Autorità sulla tematica, gli atti regolatori riguardanti i servizi OSP, come ad esempio quanto richiamato nella Misura 4 della delibera in questione, ne tengono traccia promuovendo azioni che supportino gli EA nel conseguimento dei risultati attesi attraverso la messa a disposizione dei dati.

Dal punto di vista della verifica del corretto ambito applicativo delle misure regolatorie è in sede di RdA che rileva un primo controllo della corretta ottemperanza delle stesse. Relativamente alle procedure di affidamento rientranti nel periodo di riferimento, e in merito alle corrispondenti RdA come illustrate *supra*, rientrano nell'ambito applicativo della delibera n. 53/2024: l'affidamento *in house* dei servizi extraurbani della Regione Siciliana; l'affidamento a gara dei servizi urbani del Comune di Siracusa; l'affidamento a gara dei servizi urbani ed extraurbani dell'Ambito Romagna di competenza dell'Agenzia Mobilità Romagna; l'affidamento a gara dei servizi urbani ed extraurbani di competenza dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Como, Lecco e Varese; l'affidamento a gara del servizio urbano di competenza del Comune di Caltanissetta; l'affidamento a gara dei servizi extraurbani di competenza dell'Agenzia per il trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia; l'affidamento a gara dei servizi extraurbani della rete a domanda debole di competenza della Città Metropolitana di Firenze; l'affidamento diretto dei servizi della rete a domanda debole di competenza della Provincia di Livorno; l'affidamento a gara dei servizi urbani di Chioggia di competenza dell'Ente di Governo del TPL di Venezia (Comune di Chioggia); l'affidamento a gara dei servizi urbani di Ragusa di competenza del relativo Comune. Non rientrano invece nell'ambito applicativo della citata delibera n. 53/2024, in quanto sotto le soglie previste dalla relativa Misura 1, punto 6, lettera b): l'affidamento a gara della rete a domanda debole delle linee del Casentino e dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo, di competenza dell'Unione dei Comuni Montani del Casentino; l'affidamento a gara dei servizi extraurbani/interregionali di collegamento tra Venezia e i comuni del Bellunese e del Trentino, di competenza dell'Ente di Governo del TPL di

Venezia (Città Metropolitana); l'affidamento diretto dei servizi della rete a domanda debole di competenza del Comune di Anghiari; l'affidamento diretto del servizio urbano di competenza del Comune di Partanna; l'affidamento a gara del servizio urbano di competenza del Comune di Isernia che tuttavia prende spunto da quanto previsto dalla delibera per la definizione delle CMQ del proprio contratto; l'affidamento diretto dei servizi urbani di competenza del Comune di Terranuova Bracciolini; l'affidamento dei servizi urbani di competenza del Comune di Sansepolcro; l'affidamento diretto del servizio urbano di competenza del Comune di Milazzo; l'affidamento diretto del servizio urbano di competenza del Comune di Carini.

In termini generali, le analisi condotte in sede di valutazione delle RdA hanno riscontrato un buon livello di ottemperanza alla delibera n. 53/2024 circoscrivendo a puntuali rilievi (ad esempio assenza di qualche indicatore, necessità di meglio specificare casistiche di calcolo o articolazione del sistema incentivante) gli aspetti attenzionati in sede di predisposizione delle osservazioni alla RdA con richiesta di aggiornamento e integrazione della documentazione. Tuttavia, ricade nelle responsabilità dell'EA la verifica periodica delle performance contrattuali e la messa in atto delle azioni atte a garantirne il corretto perseguimento ai fini della tutela della qualità del servizio di trasporto da fornire agli utenti.

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

3.5.1 L'attività consultiva

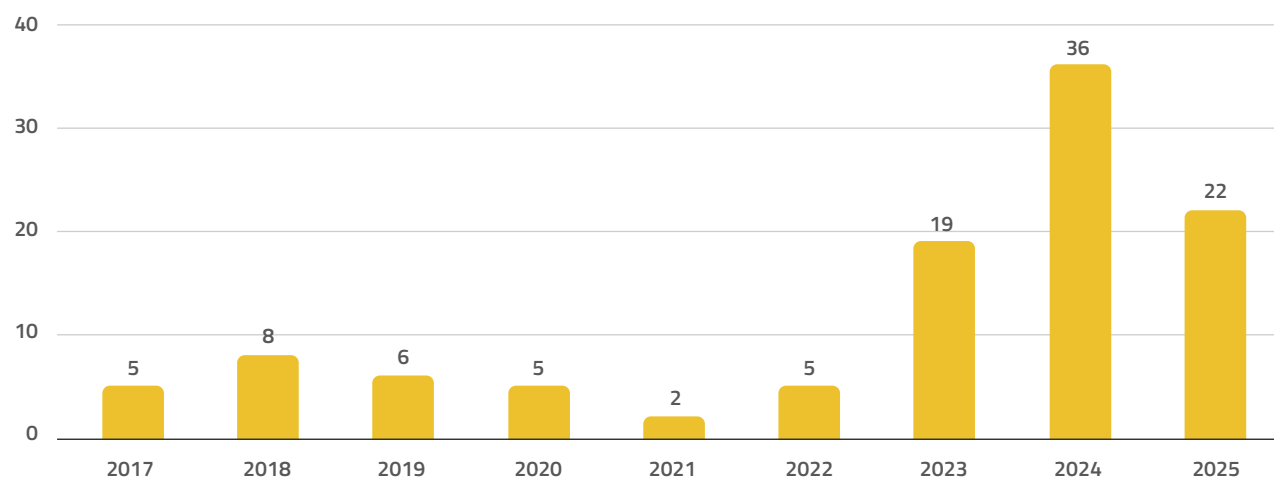
La **Figura 20** mostra come l'attività consultiva dell'Autorità svolta ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011 sia andata evolvendosi nel tempo in termini numerici.

Si evidenzia che dopo l'adozione delle linee guida relative alla definizione del servizio taxi per regioni e enti locali, avvenuta con delibera n. 46/2022³⁹², tutti i pareri resi fanno riferimento alle indicazioni metodologiche contenute nelle stesse. Con particolare attenzione all'ultimo triennio, emerge che:

- nel 2023 sono stati rilasciati 19 pareri (di cui diciotto in procedura ordinaria e uno in procedura straordinaria);
- nel 2024 si è registrato un significativo incremento dell'attività consultiva, con il rilascio di 36 pareri (di cui trentuno in procedura ordinaria e cinque in procedura straordinaria);
- nel 2025 si è avuta un'inversione di tendenza che ha portato al rilascio di 22 pareri (di cui diciannove in procedura ordinaria e tre in procedura straordinaria).

³⁹² Delibera n. 46 del 23 marzo 2022, "Conclusione del procedimento per la definizione delle Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti locali avviato con delibera n. 146/2021 del 4 novembre 2021".

Figura 20. I pareri taxi rilasciati nel periodo 2017-2025



Fonte: elaborazione ART.

Per quanto riguarda le procedure straordinarie, si evidenzia che il contributo da versare ai fini del rilascio delle licenze è fissato da ciascun comune *“sulla base di una ricognizione del valore locale di mercato delle licenze”* per l’esercizio del servizio taxi. Il Giudice amministrativo ha stabilito la legittimità della scelta di fissare l’entità del contributo a un importo inferiore al valore medio delle licenze sul mercato secondario, precisando che *“la logica dell’intervento legislativo [...] non è risarcitoria (il danno non è ingiusto), ma indennitaria (e quand’anche fosse risarcitoria, non porterebbe necessariamente alla soddisfazione della pretesa vantata in causa, perché il danno continuerebbe ad essere equivalente al deprezzamento del valore della licenza, e non all’integrale prezzo di quest’ultima)”* come sancito dal TAR Lombardia, sentenza 18 dicembre 2024 n. 3725, relativamente al concorso pubblico per il rilascio di 450 nuove

licenze taxi, e confermato dal Consiglio di Stato, sentenza 7 novembre 2025 n. 8674; analoga decisione è stata assunta dal TAR Emilia-Romagna, sentenza 5 marzo 2025 n. 214, non appellata, relativamente al concorso pubblico del Comune di Bologna per il rilascio di 72 nuove licenze taxi).

A fini procedurali, le richieste di parere vengono distinte in base all’argomento e ricondotte alle seguenti quattro fattispecie: numero di licenze (contingente); sistema tariffario (tariffe); regolamento del servizio (regolamento); la quarta fattispecie deriva dall’art. 3 del decreto-legge n. 104/2023³⁹³ e riguarda il contributo per il rilascio di nuove licenze a titolo oneroso (contributo).

La [tabella 24](#) riepiloga i pareri rilasciati nel periodo di riferimento.

Tabella 24. I pareri taxi rilasciati nel periodo di riferimento

Parere n.	Data	Soggetto richiedente	Oggetto del parere
24/2025	25/09/2025	Comune di Civitanova Marche	Contingente
32/2025	25/10/2025	Comune di Lucca	Contingente
35/2025	06/11/2025	Comune di Livorno	Contingente
36/2025	06/11/2025	Comune di Toscolano-Maderno	Contingente
38/2025	13/11/2025	Comune di Cremona	Regolamento
39/2025	26/11/2025	Comune di Vercelli	Regolamento
41/2025	04/12/2025	Comune di Rimini	Tariffe

³⁹³ Decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, “Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici”.

Parere n.	Data	Soggetto richiedente	Oggetto del parere
45/2025	11/12/2025	Comune di Sestri Levante	Tariffe
02/2026	08/01/2026	Comune di Erba	Tariffe
07/2026	21/01/2026	Comune di Orvieto	Contingente
09/2026	05/02/2026	Comune di Negrar Valpolicella	Regolamento
10/2026	05/02/2026	Comune di Siena	Contingente
14/2026	20/02/2026	Comune di Montepulciano	Regolamento e Tariffe
15/2026	06/03/2026	Comune di Pescara	Regolamento
16/2026	06/03/2026	Comune di Jesi	Regolamento
19/2026	19/03/2026	Comune di Montalcino	Contingente
23/2026	02/04/2026	Comune di Salò	Regolamento
26/2026	17/04/2026	Comune di Bolzano	Contingente
27/2026	17/04/2026	Comune di Falconara Marittima	Tariffe
31/2026	29/04/2026	Comune di Rende	Regolamento
32/2026	29/04/2026	Comune di Anacapri	Contingente
35/2026	13/05/2026	Comune della Spezia	Regolamento
36/2026	13/05/2026	Comune di Sarzana	Regolamento
38/2026	27/05/2026	Comune di Orvieto	Regolamento e Tariffe
40/2026	15/06/2026	Comune di Cagliari	Tariffe
41/2026	15/06/2026	Comune di Sinalunga	Regolamento
42/2026	15/06/2026	Comune di Spello	Tariffe
45/2026	25/06/2026	Comune di Castel di Sangro	Regolamento
46/2026	25/06/2026	Comune di Piacenza	Tariffe

Fonte: elaborazione ART.

Nell'ambito del trasporto non di linea, oltre ai procedimenti per il rilascio dei pareri, l'Autorità gestisce richieste di vario contenuto provenienti da diversi soggetti. Infatti, comuni, associazioni di categoria, singoli tassisti e cittadini si rivolgono all'Autorità per ottenere informazioni e chiarimenti sulla normativa applicabile, oppure inviare segnalazioni e reclami sui disservizi patiti. In questi casi gli uffici rispondono cercando di soddisfare per quanto possibile la richiesta dell'istante e fornendo comunque informazioni utili affinché l'interessato possa procedere autonomamente, ad esempio illustrando i principi generali che regolano la materia e indicando i profili di competenza e l'eventuale soggetto cui spetta la regolamentazione e la vigilanza sul servizio e che può dare riscontro a quanto richiesto.

3.5.2 Il monitoraggio del settore

Le indicazioni fornite nei pareri taxi si distinguono in prescrizioni (a recepimento tendenzialmente obbligatorio) e

raccomandazioni (a recepimento discrezionale dell'ente richiedente). Entrambe vengono formulate sulla base degli aspetti, contenuti nella documentazione fornita dall'ente competente a supporto della richiesta di parere, che risultano difforni ai principi di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011, declinati nelle richiamate linee guida.

Sia le prescrizioni che le raccomandazioni possono essere immediatamente recepibili o avere natura programmatica; nel primo caso esse saranno recepite nell'ambito dell'iter avviato dall'ente competente con la richiesta di parere all'Autorità, mentre nel secondo caso l'eventuale recepimento è demandato ad azioni dell'ente caratterizzate da un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (sui tempi di attuazione degli enti competenti influiscono, oltre alle tempistiche amministrative, *inter alia*, le vicende politiche locali, il ricambio del personale, l'organizzazione della struttura, le priorità di azione dettate dagli eventi contingenti).

Il presupposto per l'attività di monitoraggio è l'avvenuta adozione, da parte degli enti competenti, dei provvedimenti di approvazione degli atti conseguenti il parere; entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione dei suddetti atti, l'Autorità può esercitare il potere di legittimazione processuale attiva di cui all'art. 37, comma 2, lett. n), del d.l. n. 201/2011.

A tal proposito, è opportuno evidenziare che, nell'ambito di un contenzioso tra l'ART e il Comune di Genova in merito all'adeguamento delle tariffe, il giudice amministrativo³⁹⁴ si è espresso riguardo la portata dei pareri dell'ART, evidenziandone la natura obbligatoria, ma sottolineando che dal potere di legittimazione processuale attiva non discende, di per ciò solo, la natura vincolante dei pareri non potendo, le funzioni dell'Autorità, sovrapporsi ai poteri di amministrazione attiva degli enti territoriali. In questo senso, il TAR ha affermato che *"il parere espresso dall'ART, semplicemente, esprime la valutazione dell'Autorità quanto all'applicazione, nel caso concreto, dei criteri generali previsti dalla legge [...] Conseguendo da quanto sopra che l'Autorità, allorché intenda impugnare gli atti adottati dai Comuni e dalle Regioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011, è onerata di individuare gli specifici profili di violazione di legge e/o eccesso di potere di cui tali atti siano affetti, senza che possa ritenersi sufficiente il mero richiamo alla mancata*

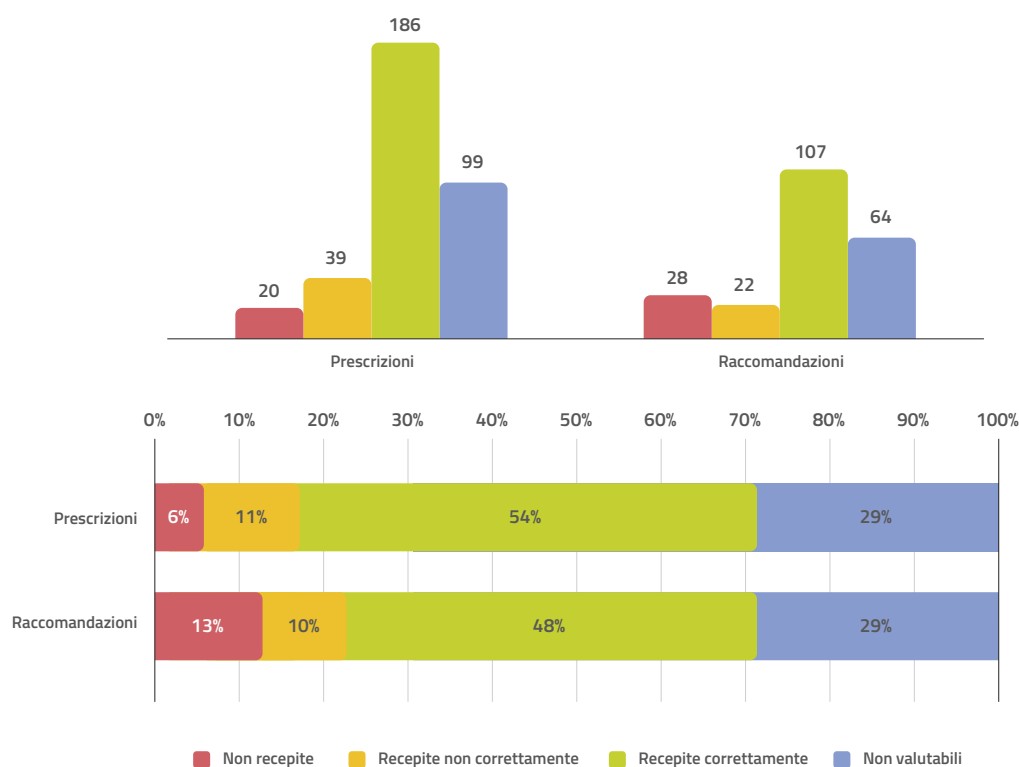
conformazione a un parere reso ai sensi della norma richiamata". Per quanto detto sopra, il monitoraggio assume stati diversi col progredire del tempo e precisamente:

- **sospeso:** la verifica sull'ottemperanza al parere è impraticabile perché l'ente competente non ha ancora approvato gli atti conseguenti al parere;
- **in corso:** è stata avviata l'attività di verifica sulla documentazione approvata dall'ente;
- **completo:** tutte le prescrizioni di natura contingente fornite nel parere sono state oggetto di valutazione, oppure il periodo di monitoraggio è giunto a conclusione.

Con riferimento ai cinquanta pareri in procedura ordinaria rilasciati nel biennio 2024-2025, solo per ventisette di essi il monitoraggio è completo, per altri quattro è ancora in corso, mentre diciannove pareri risultano sospesi, cioè gli enti destinatari dell'attività consultiva dell'Autorità non hanno adottato i relativi provvedimenti.

La **Figura 21** fornisce un quadro sintetico degli esiti del monitoraggio relativo ai 31 pareri taxi in procedura ordinaria rilasciati nel biennio 2024-2025 che presentano uno stato del monitoraggio diverso da "sospeso", con riguardo alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni.

Figura 21. Gli esiti del monitoraggio dei pareri taxi rilasciati in procedura ordinaria - anni 2024-2025



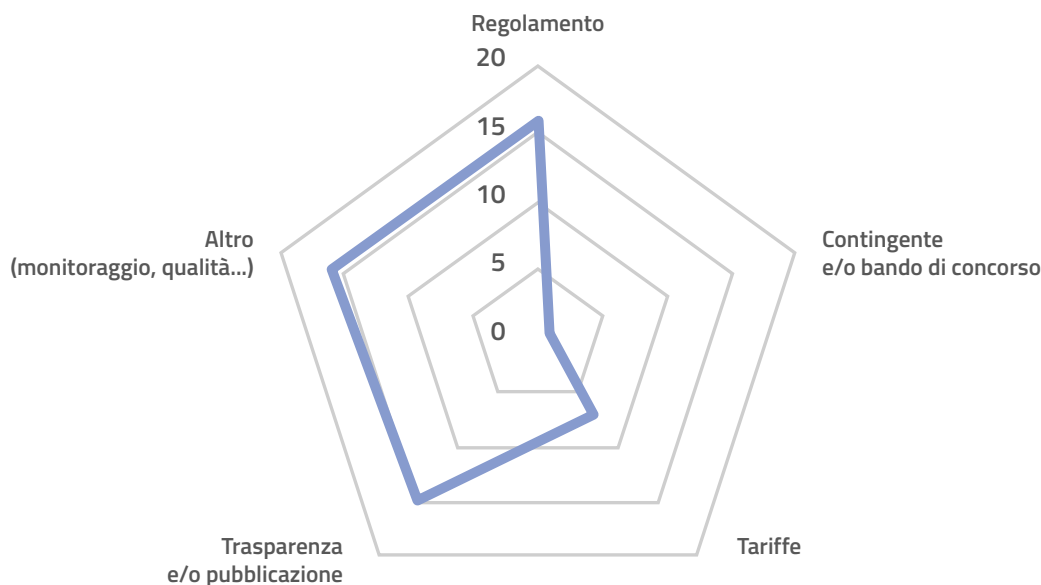
Fonte: elaborazione ART.

³⁹⁴ Cfr. TAR Lazio, sentenza 17 luglio 2025, n. 14132.

I risultati sintetici restituiti dalle due figure evidenziano che, con particolare riferimento alle sole prescrizioni, solo il 6% della totalità delle prescrizioni non viene recepito, mentre il 65% viene recepito, anche se talora non correttamente. Per le raccomandazioni si registra, invece, un numero maggiore

di non conformità al parere. Infine, circa il 29% delle indicazioni risulta non valutabile anche dopo un anno dal rilascio del parere. La **Figura 22** illustra l'ambito e la frequenza degli interventi caratterizzati da un orizzonte temporale di attuazione di medio-lungo periodo.

Figura 22. Le indicazioni fornite ai Comuni nei pareri in procedura ordinaria, non ancora recepite a un anno dal rilascio - anni 2024-2025



Fonte: elaborazione ART.

A tal proposito il Consiglio di Stato, con il parere del 22 novembre 2024 n. 1427, reso su richiesta dell'Autorità, ha precisato che la disciplina del d.l. n. 104/2023 non incide sui compiti di monitoraggio e verifica di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), primo periodo, del d.l. n. 201/2011 e sulla straordinaria legittimazione processuale di cui alla lett. n), la quale è esercitabile, pertanto, anche con riguardo agli atti adottati nella gestione della procedura concorsuale straordinaria, con esclusione della parte riferita al contributo.

Con riferimento ai pareri in procedura straordinaria, sembra essersi esaurito l'impulso che consentiva a circa una sessantina di comuni italiani di incrementare il contingente taxi fino al 20% della dotazione organica (l'ultimo parere afferente a tale fattispecie è stato rilasciato al Comune di Trento a marzo 2025).

Al fine di fornire un quadro complessivo degli esiti conosciuti dei concorsi straordinari per i quali l'ART ha reso un parere, si rappresentano in **Tabella 25** i dati e le informazioni riguardanti il numero di nuove licenze bandite ed effettivamente

rilasciate, mentre in **Tabella 26** sono riepilogati gli aspetti riguardanti il contributo per il rilascio delle suddette licenze.

La **Tabella 25** riporta per ciascun comune la dimensione del contingente originario, distinguendo il numero di licenze ordinarie e il numero di licenze vincolate all'impiego di veicoli attrezzati per il trasporto di disabili incarrozzati (c.d. licenze PMR), l'incremento che il comune intendeva realizzare con il concorso straordinario e infine l'incremento effettivo realizzato in esito al concorso. Come si evince dalla tabella, i comuni di maggiori dimensioni - Milano e Bologna - non sono riusciti ad assegnare tutte le licenze bandite, nonostante queste fossero in numero inferiore rispetto all'incremento massimo previsto dalla norma.

La **Tabella 26** riporta per ciascun comune il valore commerciale delle licenze nel mercato locale, il contributo proposto dal comune nella richiesta di parere, la valutazione sintetica contenuta nel parere reso dall'Autorità, il contributo effettivo inserito nel bando di concorso.

Tabella 25. Il monitoraggio dei pareri taxi rilasciati in procedura straordinaria - rilascio licenze

Ente	Parere n.	Contingente originario			Incremento previsto			Incremento effettivo in esito al concorso		
		Ordinario	PMR	Totale	Ordinario	PMR	Totale	Ordinario	PMR	Totale
Milano	29/2023	4.838	17	4.855	350	100	450	297	39	336
Treviso	18/2024	30	2	32	0	6	6	0	6	6
Bologna	21/2024	625	31	656	72	n.d.	72	57	7	64
Pisa ⁽¹⁾	35/2024	72	8	80	13	3	16	-	-	16
Bergamo	39/2024	41	0	41	8	0	8	5	3	8
Rimini	41/2024	71	0	71	9	5	14	9	5	14
Bari	01/2025	150	0	150	21	9	30	20	10	30
Parma	07/2025	77	1	78	10	2	12	8	0	8
Trento ⁽²⁾	13/2025	40	0	40	2	3	5	-	-	-

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Il Comune di Pisa ha pubblicato la graduatoria di merito definitiva e avviato le procedure per l'assegnazione delle licenze (https://www.comune.pisa.it/ocmultibinary/download/21371/505725/22/868ec64f5beaec4676be8e9c64fd8281.pdf/file/Det_688_16_04_26_All_B.pdf).⁽²⁾ Bando non ancora pubblicato.

Tabella 26. Il monitoraggio dei pareri taxi rilasciati in procedura straordinaria - contributo licenze

Ente	Parere n.	Valore commerciale licenze (€)	Contributo proposto dal Comune (€)		Valutazione ART	Contributo inserito nel bando	
			max	min ⁽¹⁾		max	min ⁽¹⁾
Milano	29/2023	160.000	96.500	57.900	Adeguito con specificazioni	96.500	57.900
Treviso	18/2024	91.610	100.000	-	Non adeguato	77.000	77.000
Bologna	21/2024	200.000	200.000	140.000	Non adeguato	150.000	90.000
Pisa	35/2024	75.900	82.800	-	Non adeguato	79.000	64.000
Bergamo	39/2024	128.675	107.667	-	Non adeguato	101.803	81.442
Rimini	41/2024	135.312	135.000	120.000	Non adeguato	120.000	105.000
Bari	01/2025	61.070	61.070	55.000	Non adeguato	55.000	55.000
Parma	07/2025	114.000	96.500	71.500	Non adeguato	90.000	65.000
Trento ⁽²⁾	13/2025	62.800	38.000	30.000	Adeguito	-	-

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Il valore minimo è l'importo del contributo richiesto in relazione a specifiche tipologie di licenza (es.: PMR, vincolate a turni notturni, ecc.).⁽²⁾ Bando non ancora pubblicato.

Dai dati riportati in Tabella 26 emerge come, in tutti i casi dove il parere dell'Autorità ha evidenziato l'inadeguatezza del contributo proposto dal comune, il comune ha poi provveduto a una rimodulazione, con riduzioni anche significative rispetto al valore inizialmente ipotizzato (soprattutto con riguardo al contributo minimo, in genere riferito alle licenze PMR). Le modifiche apportate al contributo dai comuni sono andate nella direzione di favorire un'ampia partecipazione di candidati potenzialmente interessati, tenendo conto della si-

tuazione macroeconomica e delle diverse prospettive di sviluppo del settore taxi rispetto al passato; tali fattori, insieme all'alea e all'impegno connessi al concorso per l'assegnazione del titolo rispetto alla possibilità di acquistare le licenze sul mercato (laddove esista un mercato locale), avrebbero potuto infatti scoraggiare la partecipazione al concorso.

Dall'analisi svolta emerge come almeno tre aspetti abbiano influenzato l'efficacia dei concorsi straordinari: la disciplina

del bando, l'importo del contributo richiesto, il numero di licenze da assegnare.

Con riferimento alla disciplina del bando rileva il caso di Milano, nonostante il contributo richiesto per il rilascio delle nuove licenze - sul quale l'Autorità ha reso il parere nell'ambito del procedimento straordinario ai sensi dell'art. 3, comma 3, del d.l. n. 104/2023 - sia stato fissato a un importo significativamente inferiore al valore commerciale delle stesse, al fine di favorire la più ampia partecipazione degli interessati, il comune non è riuscito ad assegnare circa il 14% delle licenze bandite³⁹⁵ (61 non assegnate), soprattutto appartenenti alla tipologia di licenze destinate a veicoli appositamente allestiti per il trasporto di persone con disabilità, seppur in presenza di idonei non vincitori. In questo caso, nel quale il parere dell'Autorità era limitato dalla *lex specialis* alla sola determinazione del contributo, si ritiene abbia pesato l'assenza, nel bando di concorso, della previsione di un'unica graduatoria di merito in cui ogni candidato avesse espresso un ordine di preferenza per la tipologia di licenza desiderata.

In proposito va segnalata l'importante sentenza del Consiglio di Stato 7 novembre 2025 n. 8674, che, con riferimento alla procedura svolta dal Comune di Milano, ha pienamente avalato l'interpretazione dell'Autorità circa la procedura in questione e, in particolare, il fatto che il contributo vada stabilito "sulla base" del valore di mercato e non sia, dunque, meramente pari al valore di mercato. In questo senso la sentenza ha ritenuto *"corretta l'esegesi ermeneutica operata dal giudice di prime cure. Invero, la locuzione 'sulla base di una ricognizione del valore locale di mercato delle licenze per l'esercizio del servizio di taxi', utilizzata dal legislatore, è chiara nello stabilire che il contributo deve senz'altro partire da una valutazione del valore di mercato delle licenze di taxi, ma può anche discostarsene, in vista dell'esigenza di contemperare i vari interessi coinvolti nell'esercizio del potere in esame, fermo restando il limite generale della ragionevolezza e proporzionalità delle scelte operate dall'Amministrazione"*.

Si tratta, pertanto, di *"un vincolo elastico consistente nella necessità di determinare il valore della compensazione 'sulla base' dal locale valore di mercato delle licenze, ma non di attribuire tale importo, tout court, a titolo di compensazione"*.

La stessa pronuncia ha stabilito il principio secondo il quale *"le licenze hanno un valore economico che - come tutti i beni - è strettamente correlato al principio della domanda e dell'offerta. Quanto maggiore sarà la seconda, tanto minore sarà il valore della singola licenza"*.

Pertanto, se il contributo fosse pari al valore di mercato, i nuovi tassisti subirebbero un danno perché pagherebbero delle licenze al prezzo del valore di mercato nel momento in cui erano circolanti meno taxi. In altre parole, l'immissione stessa di nuove licenze fa calare il prezzo generale delle stesse e non si può imporre ai nuovi tassisti il pagamento di un contributo per un bene che, a causa del bando stesso, si va a inflazionare.

Sulla base degli enunciati principi, poi, la sentenza ribadisce che non esiste alcun dovere costituzionale nel prevedere tale contributo; infatti *"l'integrale compensazione delle diseconomie subite dagli attuali licenziatari in conseguenza dell'ingresso sul mercato di nuovi operatori non è affatto una scelta costituzionalmente obbligata, avuto riguardo invece al principio di tutela della concorrenza che informa l'attività economica privata (art. 41 Cost.)"*.

La sentenza prosegue nel senso che *"non si vede la ragione per la quale il contributo concesso ai tassisti già titolari di licenza dovrebbe tenere indenni questi ultimi da ogni possibile alea economica"*. Inoltre, afferma che *"nell'ordito normativo la previsione di un indennizzo si correla sempre al compimento di un atto legittimo, e proprio per tale ragione la logica non è mai quella risarcitoria, ma quella strettamente indennitaria, ciò che fa sì che si tenga conto di elementi altri rispetto a quelli del danno subito"*.

Con riferimento all'importo del contributo rileva il caso di Bologna: nonostante la significativa riduzione applicata al contributo rispetto al valore commerciale delle licenze (da -25% a -55%), nel concorso sono risultati idonei solo 64 candidati a fronte di 72 licenze bandite (8 licenze non assegnate). Infatti, il contributo più basso stabilito dal comune era 90.000 euro (molto vicino al contributo stabilito da Milano per le licenze ordinarie), mentre il contributo per le licenze ordinarie, pari a 150.000 euro, risultava piuttosto elevato e scarsamente attrattivo per i potenziali aspiranti tassisti. Al riguardo, ha pesato la statuizione di un contributo elevato che, seppur significativamente inferiore rispetto al valore di mercato, rappresenta comunque un investimento rilevante, il cui finanziamento può risultare affetto da difficoltà di accesso al credito.

Infine, anche il numero di licenze da assegnare pare aver influenzato gli esiti del concorso in quanto, a fronte di un minor numero di licenze bandite, appare maggiormente probabile l'esistenza di un numero di candidati sufficienti a soddisfare l'ampliamento del contingente perseguito dal comune. Tale considerazione spiega le dinamiche osservate con riferimento ai comuni di minori dimensioni, dove il tasso di successo è risultato maggiore rispetto a Milano e Bologna.

³⁹⁵ Come risulta dalla determinazione dirigenziale del Comune di Milano n. 2788 del 9 aprile 2026 (<https://fareimpresa.comune.milano.it/documents/87339536/486460434/D.D.+n.+2788-2026+Ristori.pdf/bea4ab1d-0d6f-da69-8487-92ba465b1e56?t=1775737446447>).

Con riferimento alla procedura di cui sopra, si segnala l'avvenuta pubblicazione della sentenza del Consiglio di Stato, sez. V, 1° aprile 2026, n. 2661, con la quale è stata confermata la correttezza del parere rilasciato dall'Autorità al Comune riguardo la procedura straordinaria di aumento del contingente taxi prevista dall'art. 3 d.l. n. 104/2023. La sentenza in questione ha convenuto che la misura compensativa, costituita dal contributo richiesto e prevista a favore degli attuali titolari di licenza taxi, *"non corrisponde ad alcun obbligo costituzionale, poiché il legislatore non è tenuto, in linea di principio e salvo ipotesi peculiari, a tenere indenni gli operatori dal pregiudizio economico che essi potrebbero subire per effetto di un intervento normativo di allargamento del mercato (anche contingentato), mediante l'ingresso in esso di nuovi soggetti"*. Inoltre, anche al di là dell'intervento emergenziale, i Giudici di Palazzo Spada hanno riconosciuto che l'Autorità, perlomeno in chiave consultiva, è da considerarsi *"un organismo dotato di specifiche ed elevate competenze tecniche (competenze non parimenti possedute da un ente a competenza generale quale è il comune [...]"*. Risulta chiaro, dunque, il rafforzamento del ruolo dell'Autorità, anche sotto il riconoscimento giurisprudenziale, in virtù delle elevate competenze tecniche anche nel mercato in questione.

3.5.2.1 L'indagine sui servizi di trasporto non di linea

Fin dalla sua istituzione l'Autorità ha condotto indagini relative al settore del trasporto pubblico non di linea chiedendo informazioni ai comuni italiani in forza dell'art. 37, comma 3, lett. d), del d.l. n. 201/2011 (l'ultima indagine è stata effettuata nel 2023 e riguardava 180 comuni specificamente selezionati).

I dati raccolti nel tempo sono confluiti nella "Banca-dati Taxi" dell'Autorità e vengono utilizzati, *inter alia*, per offrire al pubblico una panoramica del settore attraverso il Portale dei dati e delle statistiche dell'Autorità, raggiungibile dal sito *web* istituzionale³⁹⁶. I dati disponibili si riferiscono a 168 comuni, ripartiti in tre *cluster* in base alla popolazione (fino a 30.000 abitanti, fra 30.000 e 100.000 abitanti, oltre 100.000 abitanti), ma risultano disallineati temporalmente.

L'art. 10-*bis*, comma 3, del d.l. n. 135/2018 ha istituito presso il CED del MIT il Registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi effettuato con autovettura, motocarrozzeria e natante e di quelle di auto-

rizzazione per il servizio di Noleggio con conducente (NCC) effettuato con autovettura, motocarrozzeria e natante, in breve Registro elettronico NCC-Taxi (RENT). Con novella introdotta dall'art. 25 della legge 193/2024, i comuni che hanno rilasciato licenze taxi o autorizzazioni NCC accedono al RENT al fine di verificare eventuali incongruenze nei dati inseriti ivi contenuti e, ove occorra, per l'adozione dei provvedimenti di revoca o sospensione dei suddetti titoli abilitativi, dandone comunicazione al MIT.

A gennaio 2026 il MIT ha pubblicato³⁹⁷ l'ultimo aggiornamento della ricognizione dei dati quantitativi relativi al numero di licenze taxi e autorizzazioni NCC ricavata mediante il RENT. Tuttavia, da numerose verifiche emerge che le quantità indicate nel RENT risultano inferiori rispetto ai dati che l'Autorità ha ottenuto dai Comuni, con differenze talvolta rilevanti³⁹⁸, benché sia ragionevole ritenere che tali differenze siano destinate ad annullarsi a causa delle sanzioni introdotte dall'art. 25 della legge 193/2024 per omessa iscrizione o aggiornamento dei dati registrati nel RENT, le quali dovrebbero indurre la globalità degli operatori ad ottemperare quanto prima.

Oltre alle suddette differenze, i dati contenuti nel RENT non forniscono una visione globale del settore quale quella che deriva dall'indagine conoscitiva dell'Autorità, che risulta utile anche ai fini della comparazione, non solo quantitativa, del servizio in diversi ambiti territoriali; inoltre, i dati del RENT non sono liberamente accessibili mentre le indagini dell'Autorità hanno permesso la diffusione pubblica di numerosi aspetti caratteristici del settore.

Tra aprile e giugno 2026 l'Autorità ha condotto una nuova indagine conoscitiva del settore taxi/NCC, interpellando 200 Comuni selezionati in base a criteri di rilevanza riconducibili, tra gli altri, ad aspetti amministrativi, trasportistici, turistici (per la composizione del campione cfr. *infra*, Parte III).

Nel corso dell'indagine sono state rilevate una serie di criticità inerenti alla compilazione del questionario da parte di una quota rilevante di comuni; tali problematiche sono sintetizzabili come segue: i) utilizzo del sistema di acquisizione dati dell'Autorità; ii) incoerenze nelle informazioni fornite nell'ambito della compilazione; iii) mancato reperimento (di parte) delle informazioni richieste da parte dell'ente competente che rende non trasmissibile il questionario.

³⁹⁶ <https://bdt.autorita-trasporti.it/rapporto/servizi-non-di-linea-strada/>.

³⁹⁷ <https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/rent>.

³⁹⁸ A titolo di esempio, per Roma il RENT fornisce 7.111 taxi e 798 NCC, a fronte dei 7.701 taxi e 993 NCC rilevati dalle indagini ART. Per Torino, il RENT fornisce 1.244 taxi e 136 NCC, ma il Comune dichiara 1.501 taxi e 169 NCC.

Il 91% dei comuni facenti parte del campione e interpellati ha risposto al questionario entro i termini previsti inizialmente (e poi prorogati). Nonostante gli ulteriori solleciti inviati, i comuni inadempienti sono risultati 18, inclusivi di 5 capoluoghi di provincia³⁹⁹. In concomitanza con la chiusura della raccolta dati avvenuta nel mese di giugno 2026 si è dato avvio all'attività di analisi, che consentirà anche l'aggiornamento dei dati pubblicati sul Data Portal dell'Autorità.

3.6 Le principali novità normative

Nel periodo di riferimento della presente Relazione nell'ambito dell'attuazione del PNRR sono state introdotte alcune disposizioni legislative finalizzate alla promozione della concorrenza e della trasparenza nel settore dei servizi pubblici locali e del trasporto pubblico regionale ferroviario e su strada. In particolare, specifiche disposizioni per i settori citati sono state varate nell'ambito della legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025 e del decreto di attuazione del PNRR e in materia di politiche di coesione⁴⁰⁰. Con il primo provvedimento è stato modificato l'art. 30 del d.lgs. n. 201/2022⁴⁰¹, con l'introduzione di misure finalizzate a rafforzare la vigilanza e i controlli degli enti locali, applicabili anche ai servizi di trasporto pubblico, prevedendo che nell'ambito della ricognizione periodica della situazione gestionale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica nei rispettivi territori, gli enti locali effettuino delle valutazioni conclusive sull'andamento della gestione di ciascun servizio affidato, individuando le possibili cause dell'eventuale andamento negativo e adottando, in tal caso, un atto di indirizzo con cui imporre al gestore di elaborare, entro il termine massimo di tre mesi, un piano per intraprendere le necessarie misure correttive per il ripristino e il miglioramento della qualità del servizio, efficientare i costi e ripianare le eventuali perdite. La disposizione specifica, inoltre, i presupposti in base ai quali l'andamento della gestione può essere considerato insoddisfacente prevedendo, in caso di grave inadempimento da parte del gestore nell'attuazione del piano, la risoluzione anticipata del rapporto negoziale ai sensi dell'art. 27, comma 3, del citato d.lgs. n. 201/2022. Con la modifica dell'art. 30 del medesimo decreto è attribuito, inoltre, all'AGCM il compito di effettuare un'attività di monitoraggio sugli atti di indirizzo e sull'efficacia delle misure correttive previste, predisponendo annualmente, sentite le

altre autorità competenti, una relazione al Governo e alle Camere. Nell'ambito delle rilevazioni riguardanti il settore del TPL l'Autorità sarà chiamata a esprimere il proprio avviso sulle criticità riscontrate. Nell'ambito del già menzionato decreto sono state inserite, inoltre, in un nuovo art. 31-*bis*, disposizioni sanzionatorie connesse alla mancata adozione o pubblicazione della relazione sulla ricognizione periodica della situazione gestionale dei servizi pubblici e alla mancata adozione dell'atto di indirizzo per la predisposizione del piano riportante le misure correttive per il ripristino e il miglioramento della qualità del servizio.

Al fine di rafforzare l'efficienza del servizio pubblico di trasporto ferroviario e su gomma di competenza regionale e di renderne trasparenti le modalità di gestione è stato introdotto all'art. 48, del d.l. n. 50/2017, il nuovo comma 4-*bis* che estende anche a tali affidamenti l'applicabilità delle disposizioni di cui agli art. 14, commi 2 e 3, 17, 30, 31 e 31-*bis* del d.lgs. n. 201/2022 relative alla redazione e pubblicazione della relazione sulla scelta della modalità di affidamento dei servizi e alla qualificata motivazione che deve corredare l'atto con il quale si affida il servizio mediante la modalità *in house*, nonché a ulteriori disposizioni finalizzate a incrementare la trasparenza degli affidamenti relative alle verifiche periodiche sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali, la relativa pubblicazione sulla sezione "Trasparenza dei servizi pubblici locali di rilevanza economica - Trasparenza SPL" e le correlate sanzioni di cui al citato nuovo art. 31-*bis*.

Ancora al fine di garantire massima trasparenza degli affidamenti mediante procedure a evidenza pubblica dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale il comma 5 dell'articolo unico della l. n. 190/2025, ha introdotto un nuovo comma 1-*bis* all'art. 9 della legge 5 agosto 2022, n. 118⁴⁰² che prevede la trasmissione all'Osservatorio TPL⁴⁰³ dei calendari delle procedure a evidenza pubblica programmate per i servizi di trasporto ferroviario regionale sul proprio territorio relativi ai contratti in scadenza, secondo un modello definito dal MIT, con evidenza dell'elenco degli affidamenti programmati fino al 2033. La norma è finalizzata a prevenire eventuali criticità relative alla contemporaneità delle scadenze di numerosi CdS ferroviari regionali concentrate prevalentemente nel periodo 2031-2033, che potrebbero incidere negativamente sul grado di contendibilità delle procedure di affidamento.

³⁹⁹ Si tratta dei Comuni di Brindisi, Caserta, Lecce, Pescara, Pordenone, mentre tra i centri minori non hanno risposto i comuni di Alassio, Albenga, Castelrotto, Cefalù, Golfo Aranci, Malcesine, Milazzo, Montegrotto Terme, Porto Empedocle, Senigallia, Torre del Greco, Vado Ligure, Villa San Giovanni.

⁴⁰⁰ Decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19, "Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e in materia di politiche di coesione", convertito con modificazioni dalla legge 20 aprile 2026, n. 50.

⁴⁰¹ Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica".

⁴⁰² Legge 5 agosto 2022, n. 118, "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021".

⁴⁰³ Istituito dall'art. 1, comma 300 della legge n. 244/2007.

Infine, il successivo comma 6 ha previsto che l'Autorità provveda all'elaborazione di linee guida per il miglioramento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. a) ed f) del decreto istitutivo (cfr. *supra*).

Con riguardo alle previsioni in materia di servizi pubblici di trasporto del decreto di attuazione del PNRR, si rileva, innanzitutto, la modifica, a opera dell'art. 22, del decreto istitutivo mediante l'introduzione di una nuova lettera *n-bis* all'art. 37, comma 2, che, con riferimento ai CdS nel settore ferroviario, prevede che l'Autorità monitori ed esprima pareri sull'individuazione e l'aggiudicazione dei CdS aventi a oggetto gli affidamenti diretti e *in house* e gli affidamenti a operatori interni, nonché sull'individuazione della dimensione ottimale di lotti efficienti all'interno e tra i confini regionali. La nuova norma amplia, pertanto, le competenze dell'Autorità in materia di affidamenti di servizi ferroviari già previste dal decreto istitutivo, dall'art. 37 del d.l. n. 1/2012 nonché dal d.l. n. 50/2017.

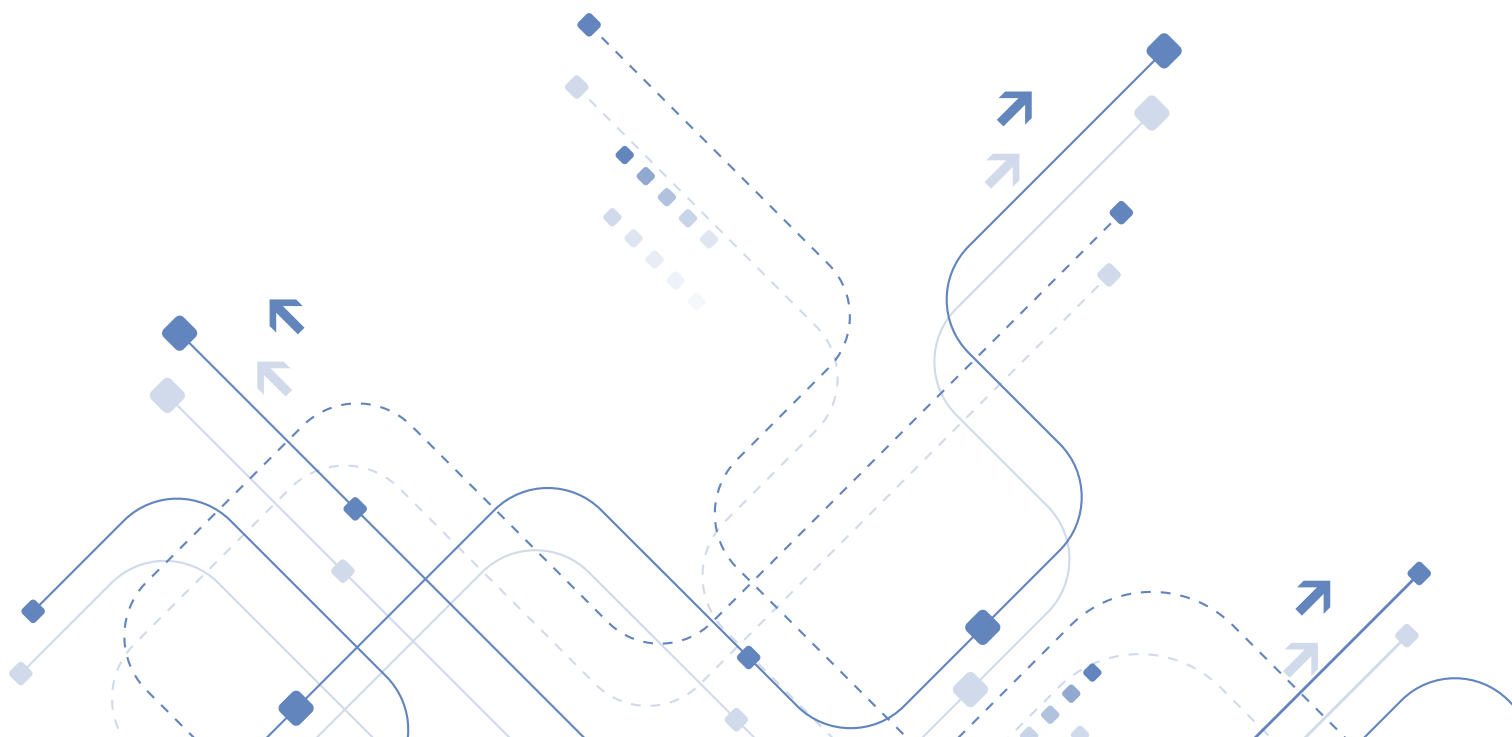
Ulteriori modifiche sono apportate alla l. n. 118/2022. Viene in rilievo, innanzitutto, l'estensione a tutte le procedure di affidamento ammesse dall'ordinamento e non solo agli affidamenti con gara, delle previsioni dell'art. 9 della citata legge che prevede l'invio, da parte degli enti competenti all'Osservatorio TPL, delle attestazioni dell'avvenuta pubblicazione, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, delle informazioni di cui all'art. 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, o dei bandi di gara ovvero l'avvenuto affidamento, entro la medesima data, con procedure conformi al citato regolamento, di tutti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale con scadenza entro il 31 dicembre dell'anno di trasmissione dell'attestazione, nonché la conformità delle procedure di gara alle misure di cui alle delibere dell'ART. A

seguito di tale modifica l'Autorità provvederà a verificare la conformità alle proprie delibere anche di tutti gli affidamenti non competitivi secondo la procedura prevista dal proprio regolamento recante "Attuazione dell'art. 9, comma 3, della legge n. 118/2022 per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti".

Nel medesimo art. 9 viene inserito anche un nuovo comma 5-*bis* che affida alle amministrazioni aggiudicatrici la promozione dello scorporo di lotti o servizi parziali dai CdS vigenti di propria competenza da affidare con gara.

Inoltre, il d.l. n. 19/2026 con l'art. 22, comma 3, introduce, nella l. n. 118/2022, anche un nuovo art. 9-*bis* estendendo ai servizi *intercity* oggetto di affidamento diretto, affidamento *in house* o affidamento a operatore interno la disciplina sulla motivazione qualificata e gli altri adempimenti sulla trasparenza previsti dagli art. 30 e 31 del d.lgs. n. 201/2011. Si prevede, inoltre, che anche eventuali proroghe dei contratti relativi a tali servizi, che devono essere adeguatamente motivate e conformi al regolamento (CE) n. 1370/2007, devono rispettare gli obblighi di trasparenza previsti per gli affidamenti *in house* dal citato art. 31.

Secondo la nuova disposizione il MIT è tenuto ad avviare una procedura competitiva per l'affidamento dei CdS riguardanti i servizi ferroviari *Intercity*. Tale procedura deve essere preceduta da una ridefinizione del perimetro dei servizi, condotta attraverso un'analisi di mercato (*market test*) secondo le metodologie stabilite dall'Autorità e in conformità agli orientamenti interpretativi della Commissione relativi al regolamento (CE) n. 1370/2007. I contratti dovranno inoltre essere suddivisi in uno o più lotti, secondo quanto disposto dal citato d.l. n. 107/2026, appropriati e contendibili sulla base dei criteri definiti dall'Autorità.



4. LA TUTELA DEI DIRITTI DEGLI UTENTI

La tutela degli utenti è assicurata dall'Autorità mediante strumenti di varia natura, in primo luogo di carattere regolatorio. L'art. 37, comma 2, lettera a), del decreto istitutivo annovera tra le finalità della regolazione in materia di accesso alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, anche *"il contenimento dei costi a carico di utenti, imprese e consumatori"*. Inoltre, il medesimo articolo, al comma 2, lettera e), attribuisce all'Autorità poteri di regolazione *ex ante* volti alla definizione del contenuto minimo dei diritti degli utenti nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto. Nell'esercizio di tali attribuzioni, l'Autorità adotta, previa consultazione dei soggetti interessati, gli atti regolatori pertinenti, vigilando sulla corretta attuazione delle misure introdotte e, ove necessario, facendo ricorso ai poteri sanzionatori previsti⁴⁰⁴. A tali strumenti si aggiungono i poteri di *enforcement* dei regolamenti europei in materia di diritti dei passeggeri nei servizi di trasporto ferroviario, via mare e per vie navigabili interne e con autobus.

Inoltre, l'Autorità, nell'esercizio delle competenze attribuite dalla l. n. 118/2022⁴⁰⁵, svolge, mediante il Servizio conciliazioni ART, procedure di risoluzione non giurisdizionale delle controversie (ADR) tra utenti o consumatori e operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto, nel rispetto della disciplina introdotta con la delibera n. 21/2023 (disciplina ADR).

4.1 La regolazione in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti

Nel periodo considerato, l'Autorità, sulla base delle competenze di cui dall'art. 37, comma 2, lettera e), del decreto istitutivo, in materia di contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, ha ampliato il perimetro della regolazione in vigore con nuove misure in ambito autostradale, specificamente in tema di diritto degli utenti al rimborso, che si aggiungono a quelle già precedentemente approvate per la definizione del contenuto minimo dei diritti degli utenti nel trasporto aereo, ferroviario, via mare e con autobus, complessivamente riportate nella [Tabella 27](#).

L'intervento relativo alla tutela degli utenti delle infrastrutture autostradali e dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali ha assunto particolare rilevanza sia per il carattere innovativo delle tutele introdotte sia in quanto mirato, *inter alia*, al riequilibrio del rapporto tra l'utenza e i gestori dei servizi erogati, assicurando livelli essenziali di tutela omogenei, applicabili su tutto il territorio nazionale, adeguati livelli di trasparenza e di accesso alle informazioni, nonché una congrua compensazione a fronte di una ridotta fruibilità dell'infrastruttura conseguente alla presenza di cantieri o di altri eventi di blocco del traffico.

⁴⁰⁴ Con riferimento ai poteri sanzionatori dell'Autorità, si segnala la sentenza del Consiglio di Stato, sez. VI, 31 marzo 2025, n. 2633, con cui è stato accolto l'appello di un vettore marittimo e, in riforma della sentenza del TAR Piemonte, sez. I, 24 luglio 2023, n. 719, è stata annullata la delibera n. 125/2022, adottata, in applicazione dell'art. 37, comma 2, lettera l), del d.l. n. 201/2011, per l'inottemperanza ad alcune richieste di informazioni relative all'attività preistruttoria in ordine a reclami in materia di tutela dei passeggeri del trasporto marittimo. Con tale pronuncia, il Giudice amministrativo ha dapprima chiarito, con specifico riferimento alla fattispecie sanzionatoria prevista dalla norma citata, che *"la legittima irrogazione della sanzione postula che al momento dell'adozione del provvedimento conclusivo del procedimento l'adempimento non sia avvenuto o, comunque, non sia entrato nella sfera di conoscibilità dell'Autorità"*, ritenendo conseguentemente non configurabile un'inottemperanza pur a fronte di adempimenti tardivi. Dunque, ha ribadito, in termini generali, il principio per cui *"le fattispecie soggette a sanzione amministrativa si caratterizzano per tipicità e determinatezza, sicché resta esclusa l'integrazione analogica della norma sanzionatrice per estenderne l'applicazione a ipotesi ivi non contemplate"*.

⁴⁰⁵ L'art. 10 della l. n. 118/2022 ha modificato l'art. 37 del decreto-legge istitutivo, apportando un'importante modifica al comma 2, lettera e), e riscrivendo integralmente il comma 3, lettera h). In particolare, il novellato art. 37, comma 3, lettera h), ha riconosciuto all'Autorità, nell'esercizio delle competenze di cui al comma 2, il potere di disciplinare *"con propri provvedimenti, le modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori mediante procedure semplici e non onerose anche in forma telematica. Per le predette controversie, individuate con i provvedimenti dell'Autorità di cui al primo periodo, non è possibile proporre ricorso in sede giurisdizionale fino a che non sia stato esperito un tentativo obbligatorio di conciliazione, da ultimare entro trenta giorni dalla proposizione dell'istanza all'Autorità. A tal fine, i termini per agire in sede giurisdizionale sono sospesi fino alla scadenza del termine per la conclusione del procedimento di conciliazione"*.

Tabella 27. Gli atti di regolazione adottati in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti

Oggetto del provvedimento	Delibera di riferimento
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	Delibera n. 132/2024, come modificata dalla delibera n. 211/2025
Contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto aereo possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami	Delibera n. 92/2024 ⁽¹⁾
Contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus con riguardo al trattamento dei reclami	Delibera n. 28/2021
Contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto via mare con riguardo al trattamento dei reclami	Delibera n. 83/2019
Contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto via ferrovia connotati da OSP	Delibera n. 106/2018
Contenuto minimo dei diritti dei passeggeri in possesso di abbonamenti su linee ferroviarie AV	Delibera n. 54/2016

Fonte: elaborazione ART.

⁽¹⁾ Con sentenze del TAR Piemonte, sez. III, 24 gennaio 2025, nn. 207 e 209, e TAR Piemonte, sez. III, 24 ottobre 2025, n. 1498/2025 è stato disposto l'annullamento della delibera n. 92/2024 e dei relativi allegati; le sentenze sono state impugnate dall'Autorità. Il Consiglio di Stato, sez. VI, 22 aprile 2026, nn. 3136 e 3137, definitivamente pronunciandosi sulla legittimità della delibera citata, ha confermato l'orientamento del giudice di primo grado, ritenendo che detto provvedimento fosse in conflitto con la normativa sovranazionale (regolamento (CE) n. 261/2004 e regolamento (CE) n. 1107/2006) e nazionale di recepimento (d.lgs. n. 69/2006 e il d.lgs. n. 24/2009) che attribuisce a ENAC le competenze in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nell'ambito del trasporto aereo.

Nel seguito sono rappresentati nel dettaglio i contenuti dell'atto di regolazione e la sua articolazione procedimentale.

4.1.1 I diritti degli utenti autostradali

Con l'approvazione delle misure concernenti il 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, adottate con delibera n. 132/2024, l'Autorità ha delineato un quadro di diritti degli utenti autostradali, completato, poi, nel periodo di riferimento, con le misure afferenti al diritto al rimborso integrale o parziale del pedaggio secondo meccanismi correlati alla presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale. Su

tale provvedimento, a una prima fase di consultazione, indicata con la delibera n. 49/2025⁴⁰⁶, ha fatto seguito una seconda, indicata con la delibera n. 160/2025⁴⁰⁷ che contemplava uno schema di atto predisposto in considerazione degli esiti della precedente consultazione, nonché dell'attività di analisi e approfondimento svolta⁴⁰⁸.

In esito alla seconda consultazione⁴⁰⁹, l'Autorità, con delibera n. 211/2025, ha provveduto a introdurre, all'interno dell'atto di regolazione due nuove misure volte a definire i presupposti del diritto al rimborso e il relativo meccanismo di calcolo, nonché le modalità di erogazione e ad apportare, all'interno del medesimo atto, le conseguenti riformulazioni, esplicitazioni e precisazioni, in particolare, in merito a definizioni, obblighi informativi e tempistiche di attuazione delle misure⁴¹⁰.

⁴⁰⁶ Delibera n. 49 del 19 marzo 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle "Misure concernenti il 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. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura" e proroga del termine di conclusione del procedimento".

⁴⁰⁷ Delibera n. 160 del 3 ottobre 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle "Misure concernenti il 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. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura".

⁴⁰⁸ Successivamente, con delibera n. 196, del 13 novembre 2025, in considerazione, tra l'altro, dell'elevato contenuto tecnico dei contributi pervenuti, l'Autorità ha prorogato al 2 dicembre il termine di conclusione del procedimento.

⁴⁰⁹ Alla fase di consultazione dedicata hanno partecipato, quali interessati, ventitré concessionari autostradali, cinque associazioni dell'utenza e due altri soggetti. I contributi sono stati pubblicati, nella loro versione non riservata, sul sito web istituzionale dell'Autorità: <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sul-documento-misure-concernenti-il-contenuto-minimo-degli-specifici-diritti-anche-di-natura-risarcitoria-che-gli-utenti-possono-esigere-nei-confronti-dei-concessionari-autost-2/>.

⁴¹⁰ Il testo consolidato dell'allegato A alla delibera n. 132/2024, in vigore dal 27 settembre 2024, come modificato dalla delibera n. 211/2025, è consultabile sul sito dell'autorità al link: <https://www.autorita-trasporti.it/misura-di-regolazione/misure-concernenti-il-contenuto-minimo-degli-specifici-diritti-anche-di-natura-risarcitoria-che-gli-utenti-possono-esigere-nei-confronti-dei-concessionari-autostradali-e-dei-gestori-dei-servizi-erog>.

Il sistema di rimborsi introdotto con la delibera n. 211/2025 si applica a tutta la rete autostradale nazionale e tiene conto di un contesto molto complesso caratterizzato da reti autostradali interconnesse gestite da soggetti diversi sulla base di atti di concessione differenti, ciascuno con proprie peculiarità (e.g. sistemi chiusi, semi-chiusi, aperti). Nella definizione del sistema di rimborsi, l'Autorità ha debitamente considerato il carattere indispensabile dei lavori e degli interventi volti ad assicurare la manutenzione, la sicurezza e il miglioramento dell'infrastruttura. Al contempo, ai fini della piena tutela degli utenti autostradali, ha ritenuto necessario prevedere che la riduzione della fruibilità derivante dalla presenza dei cantieri o altre limitazioni trovi adeguata compensazione in una corrispondente riduzione dell'importo del pedaggio, considerato che quest'ultimo è corrisposto per la percorrenza di un'infrastruttura pienamente fruibile. Il sistema di rimborsi mira, inoltre, a incentivare una programmazione dei cantieri che riduca il disagio degli utenti.

Le misure adottate contemplano due fattispecie di rimborso: la prima è correlata alla presenza di cantieri e alla conseguente riduzione della fruibilità dell'autostrada e del *comfort* di viaggio⁴¹¹, nonché al relativo allungamento dei tempi di percorrenza; la seconda fattispecie è correlata a situazioni di traffico bloccato⁴¹², che nella maggioranza dei casi è generato da cause diverse dai cantieri, come, ad esempio, incidenti o fenomeni meteorologici.

In particolare, la prima fattispecie prevede il configurarsi del diritto al rimborso integrale o parziale del pedaggio qualora lungo il percorso l'utente incontri uno o più cantieri non emergenziali, ovvero collegati a lavori programmati sulla rete⁴¹³. Il

meccanismo per il calcolo del rimborso tiene conto di diversi elementi: la lunghezza del percorso, il tipo di limitazione causata dal cantiere, il numero di corsie occupate dai lavori, l'eventuale obbligo di marcia nella carreggiata opposta, possibili ricadute sulla corsia di emergenza, lunghezza e durata del cantiere. Inoltre, è prevista anche una componente aggiuntiva legata allo scostamento del tempo di percorrenza prodotto dal cantiere sulla tratta elementare⁴¹⁴ sulla quale è installato.

Con riguardo alla seconda fattispecie, il rimborso è correlato a episodi di traffico bloccato dovuti a eventi perturbativi della regolare circolazione, anche per cause diverse dalla presenza di cantieri (e.g. incidenti, emergenze meteorologiche)⁴¹⁵.

Con riferimento alle modalità di richiesta ed erogazione del rimborso, l'atto regolatorio prevede che la procedura per richiedere il rimborso venga gestita attraverso un'applicazione mobile comune a tutti i concessionari⁴¹⁶. Gli utenti che non utilizzano l'applicazione potranno comunque richiedere il rimborso tramite i canali messi a disposizione dai concessionari, come numeri verdi o portali *web* dedicati. Al fine di minimizzare i costi di transazione legati al versamento del rimborso, si prevede, inoltre, che l'importo dovuto, purché di valore pari o superiore a dieci centesimi, sarà accumulato come credito elettronico e l'erogazione avverrà al raggiungimento dell'importo minimo di un euro.

I concessionari potranno richiedere all'utente di dimostrare di aver effettuato il viaggio per il quale è richiesto il rimborso e saranno tenuti a fornire le informazioni necessarie a consentire la verifica della sussistenza dei presupposti del diritto al rimborso.

⁴¹¹ A titolo esemplificativo: riduzione delle corsie disponibili al transito, restringimento delle corsie, scambi di carreggiata, senso unico alternato, indisponibilità della corsia di emergenza.

⁴¹² Al riguardo, si tiene conto che al verificarsi di un evento perturbativo di grande portata il concessionario dovrebbe adoperarsi tempestivamente per adottare le misure necessarie ad agevolare il deflusso dei veicoli. Si rammenta che per traffico bloccato si intende la situazione in cui una colonna di veicoli è ferma su un tratto di autostrada, un ramo di un nodo o una stazione/svincolo. La sede stradale è ostruita totalmente (blocco) ed il transito dei veicoli è temporaneamente impossibile. Il prolungarsi dell'evento può dare luogo a provvedimenti di regolazione del traffico, per far defluire i veicoli incolonnati (inversione di marcia o deviazione su opposta carreggiata) ed evitare che la colonna si estenda (divieto di entrata e/o uscita obbligatoria), o all'incoltro su percorsi alternativi.

⁴¹³ Per i percorsi inferiori ai trenta chilometri il diritto al rimborso sorge indipendentemente dal verificarsi di uno scostamento orario. Per i percorsi più lunghi, ai fini del configurarsi del diritto al rimborso, occorre che: i) sul percorso insistano uno o più cantieri, e ii) si verifichi anche un disagio per l'utente interessato dall'evento secondo le seguenti soglie percentuali: i) rimborso pari al 50% in caso di blocco di durata compresa tra i 60 e i 119 minuti; ii) rimborso pari al 75% in caso di blocco di durata compresa tra i 120 e i 179 minuti; iii) rimborso integrale (100%) in caso di blocco di durata superiore a 180 minuti.

⁴¹⁴ Intesa come la parte di autostrada compresa tra un punto di ingresso e il successivo.

⁴¹⁵ In tal caso è previsto il rimborso del pedaggio relativo alla porzione di rete di competenza del concessionario che gestisce la tratta o le tratte elementari interessate dall'evento secondo le seguenti soglie percentuali: i) rimborso pari al 50% in caso di blocco di durata compresa tra i 60 e i 119 minuti; ii) rimborso pari al 75% in caso di blocco di durata compresa tra i 120 e i 179 minuti; iii) rimborso integrale (100%) in caso di blocco di durata superiore a 180 minuti.

⁴¹⁶ Con delibera n. 25 del 6 marzo 2026, "Misura 5.7, lettera c), dell'Allegato A alla delibera n. 132/2024. Avvio di un procedimento ordinatorio nei confronti dei concessionari autostradali" è stato avviato un procedimento nei confronti dei concessionari autostradali finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento ordinatorio volto a prescrivere agli stessi di mettere in atto le attività necessarie per adottare e rendere disponibile agli utenti l'App unica.

La disciplina dei rimborsi dovrà essere recepita nelle nuove concessioni autostradali e applicata a quelle vigenti mediante la stipula di appositi atti aggiuntivi tra il concedente e il concessionario, in occasione del primo aggiornamento o della revisione del PEF⁴¹⁷. Nel periodo di prima applicazione, che durerà fino al 31 dicembre 2027, l'Autorità provvederà a monitorare l'applicazione delle misure e il funzionamento del meccanismo e a effettuare una verifica di impatto, in modo da poter provvedere, ove necessario, agli opportuni affinamenti.

La disciplina introdotta prevede che gli importi corrisposti agli utenti per i rimborsi in presenza di cantieri non possano essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio. Per le sole concessioni già vigenti, al fine di consentire un passaggio graduale, è previsto un parziale e temporaneo recupero attraverso un aumento progressivamente decrescente dei pedaggi⁴¹⁸. Restano, in ogni caso, ferme le valutazioni del concedente in ordine al recupero di tali importi, al corretto adempimento degli obblighi normativi e contrattuali (quali, tra gli altri, quelli relativi alla corretta programmazione ed esecuzione dei cantieri), nonché in merito alla revisione della concessione.

Gli importi corrisposti a titolo di rimborso in conseguenza di eventi di blocco possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio. Tale possibilità è condizionata a una specifica rendicontazione per singolo evento, e alla dimostrazione, a carico del concessionario, della riconducibilità dell'evento perturbativo a cause di forza maggiore e non all'installazione di cantieri, nonché all'avvenuto corretto adempimento degli obblighi informativi e all'adozione di tutte le azioni di propria competenza per la risoluzione del blocco.

A decorrere dal 1° giugno 2026 sono divenuti pienamente operativi gli obblighi di rimborso in presenza di cantieri per i percorsi effettuati dall'utente che insistono interamente su tratte gestite dal medesimo concessionario e di rimborso in conseguenza di eventi di traffico bloccato.

Si rappresenta che diverse misure della richiamata delibera n. 132/2024 e della delibera n. 211/2025 sono state impugnate da vari concessionari dinnanzi al TAR Piemonte⁴¹⁹.

Con le sentenze 5 maggio 2026, da n. 996/2026 a n. 1000/2026, e 6 maggio 2026, da n. 1005/2026 a n. 1010/2026, tutte dall'analogo tenore, il TAR, pronunciandosi su una prima parte dei contenziosi, ha respinto integralmente i ricorsi proposti dai concessionari autostradali nei confronti delle citate delibere n. 132/2024 e n. 211/2025.

In via preliminare, il Giudice si è soffermato sulle peculiarità dell'attività di regolazione svolta dall'ART, anche con riferimento a modalità e limiti del sindacato giudiziale, evidenziando, in particolare, che *"l'attività regolatoria svolta dall'ART nel settore autostradale (così come negli altri settori non pienamente liberalizzati, anche in ragione dell'esistenza di una infrastruttura essenziale) è funzionale a conseguire l'obiettivo di una graduale apertura del mercato alle dinamiche concorrenziali, mediante la previsione di regole che 'simulino' l'esistenza di un mercato in concorrenza, anche al fine di orientare le decisioni degli operatori economici in senso favorevole all'utenza finale, sia in relazione ai costi del servizio che in relazione al miglioramento qualitativo e quantitativo delle infrastrutture e dei servizi messi a disposizione della collettività"*, precisando altresì che *"la stessa funzione dell'attività di regolazione impone di esaltarne il carattere di dinamicità e 'rivedibilità', nell'ottica di un progressivo affinamento verso la configurazione di misure regolatorie gradualmente meno invasive e più idonee a fronte dell'assetto che si viene a configurare, tenuto conto del grado di concorrenzialità raggiunto dal mercato ovvero dei risultati di tutela in concreto conseguiti nel corso del periodo regolatorio"*.

In merito alla censura sui costi derivanti dall'implementazione delle misure regolatorie, il TAR ha rilevato che *"il sistema tariffario contempla, fisiologicamente, la riconoscibilità in tariffa dei costi, ivi inclusi quelli inerenti all'implementazione della regolazione, ferma tuttavia la sua ordinaria periodicità; non è infatti imposto alcun automatismo implicante immediata revisione contrattuale a fronte di ogni e qualsivoglia iniziativa dell'Autorità di*

⁴¹⁷ A tutela degli utenti, in caso di mancato recepimento, le misure in materia di rimborsi troveranno comunque applicazione dal 1° giugno 2026 con riferimento ai casi di traffico bloccato e alla presenza di cantieri lungo percorsi interamente ricadenti su tratte gestite dal medesimo concessionario. Per i cantieri insistenti su percorsi che interessano tratte affidate a più concessionari, la disciplina dei rimborsi si applicherà a decorrere dal 1° dicembre 2026.

⁴¹⁸ Nello specifico, si riconosce la possibilità di pieno recupero (100%) per gli anni 2026 e 2027, con una riduzione graduale negli anni successivi, fino al 2030 (recupero nella misura del 75% nel 2028, del 50% nel 2029 e del 25% nel 2030).

⁴¹⁹ I ricorsi avverso la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 132/2024 (successivamente integrati con ricorsi per motivi aggiunti avverso la delibera n. 211/2025) sono stati proposti da: Autostrade per l'Italia S.p.a.; Società Autostrade Alto Adriatico S.p.a, Strada dei Parchi S.p.a, S.I.T.A.F. - Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus - Società per Azioni, Società di Progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.a., R.A.V. - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.a., Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.a.; Tangenziale Esterna S.p.a.; SAT - Società Autostrada Tirrenica S.p.a.; Tangenziale di Napoli S.p.a.; Società Autostrade Valdostane S.p.a.; Società di progetto Concessioni del Tirreno S.p.a.; Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a.; Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.a.; Società di Progetto Brebemi S.p.a.; S.A.T.A.P. - S.p.a. Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza; Autostrada dei Fiori S.p.a.; Società di Progetto Autovia Padana S.p.a.; Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.; Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. - Tronco Autocisa.

regolazione; né la ricorrente ha (tanto nel procedimento che nel presente giudizio) fornito qualsivoglia concreta e plausibile quantificazione di costi tale da far dubitare della sostenibilità degli interventi”.

Il Collegio si è, poi, soffermato sulla contestazione afferente alla presunta illegittimità della Misura 5 della delibera n. 132/2024 - che prevede l'obbligo, per tutte le concessionarie autostradali, di mettere a disposizione le informazioni di cui alle Misure 3 e 4 attraverso una serie di canali gratuiti, tra cui un sito *web* e una “App Unica” - in relazione alla tempistica di implementazione di cui alla Misura 14.

Al riguardo ha osservato *“come la tesi secondo cui la realizzazione dell'app unica richiederebbe ingenti investimenti, sottoposti all'iter autorizzatorio da parte del concedente e a un aggiornamento dei PEF, sia contraddetta dalla società Autostrade per l'Italia (di seguito ASPI, che costituisce il principale operatore autostradale)”*. Ad avviso del TAR, quanto dichiarato da ASPI nell'ambito delle interlocuzioni con l'Autorità esclude *“l'asserita necessità di attivare l'iter autorizzatorio e, a maggior ragione, la necessità di apportare modifiche al PEF. Infatti, ASPI, nel dichiarare l'avvenuta attivazione dell'app, non richiama alcun provvedimento del concedente che ne abbia autorizzato la realizzazione, tantomeno è stata assunta una modifica del PEF in proposito. In tal modo risulta smentita l'impossibilità di rendere disponibile l'app unica entro il termine previsto dalla Misura 14”*.

Con riferimento alle censure avanzate con ricorsi per motivi aggiunti avverso la delibera n. 211/2025, il TAR ha confutato le tesi delle ricorrenti sull'asserito difetto istruttorio connesso alla valutazione degli impatti scaturenti dalle Misure ivi contenute in materia di rimborso.

In proposito ha sostenuto che *“l'attività istruttoria svolta dall'ART appare analitica e precisa e costituisce il risultato di una meticolosa istruttoria alla quale hanno contribuito con i loro apporti gli stakeholder [...] Ne consegue la puntualità e l'attendibilità della stima indicata dall'ART, della quale non si può predicare l'erroneità degli esiti”*.

Di particolare rilevanza, inoltre, risulta la disamina circa la natura del diritto al rimborso introdotto dalle misure regolatorie. Sul punto, il TAR ha ritenuto che *“la Misura 8-bis non delinei una fattispecie risarcitoria (da fatto illecito) né un indennizzo in senso tecnico (inteso come fattispecie di responsabilità da fatto lecito dannoso)”*.

Da un lato, infatti, la qualificazione in termini risarcitori va esclusa in quanto la disciplina positiva dell'istituto prescinde dagli elementi strutturali tipici dell'illecito (sia che lo si declini come illecito da inadempimento sia che lo si intenda come illecito aquiliano), tra cui in particolare l'illiceità della condotta, la colpa ed il pregiudizio subito dal danneggiato.

Dall'altro, comunque, la qualificazione in termini di indennizzo va esclusa sulla base sia della formulazione letterale delle disposizioni che disciplinano l'istituto, sia in ragione della possibile insussistenza di un pregiudizio concretamente risarcibile.

Con particolare riferimento al criterio interpretativo letterale, è significativo come la Misura 2 (che definisce numerosi concetti impiegati nelle successive misure) distingua in modo netto tra indennizzo (definito come la ‘somma dovuta dal concessionario all'utente, in applicazione delle Misure 7.4 e 12.1, o prevista dalla Carta dei servizi’) e rimborso (definito come la ‘somma dovuta dal concessionario all'utente ai sensi della Misura 8.3’), ciò che induce a ritenere che l'ART abbia inteso distinguere lo strumento del rimborso da quello dell'indennizzo.

Ciò chiarito, ritiene il Tribunale che la Misura in esame disciplini uno strumento di riequilibrio del sinallagma negoziale, attuato mediante il mezzo tecnico del ‘rimborso’ del corrispettivo già integralmente corrisposto dall'utente al gestore autostradale. In particolare, il fondamento del diritto al rimborso va individuato nel principio generale di causalità negli spostamenti di ricchezza il quale ispira la disciplina positiva di istituti di generale applicazione dei rapporti tra privati (come l'arricchimento senza causa, di cui all'art. 2041 c.c. e la ripetizione dell'indebito, di cui agli articoli 2033 e seguenti c.c.) e opera, nel caso specifico, consentendo un riequilibrio ex post del rapporto tra gestore autostradale e utente, mediante la configurazione di un diritto al rimborso attivabile nei casi in cui, al sussistere di determinati presupposti, può ragionevolmente ritenersi che l'utente non abbia tratto l'utilità astrattamente conseguibile dalla fruizione del servizio, pur avendo corrisposto interamente il corrispettivo dovuto.

È dirimente, in questo senso, la considerazione per cui la prestazione a cui il concessionario è tenuto ha ad oggetto la mera restituzione di importi già corrisposti dall'utente, con la conseguenza che gli esborsi non sono qualificabili in termini di ristoro di un pregiudizio subito bensì in termini di mera restituzione di somme già corrisposte, previa valutazione della non corrispondenza, in concreto, tra l'utilità attesa dall'utente e quella effettivamente conseguita (da valutarsi, alla stregua di un canone di esperienza, anche sulla base di criteri presuntivi che muovono da fatti noti come la presenza di cantieri ovvero di traffico ‘congestionato’)”.

4.1.1.1 L'analisi di impatto della regolazione

Nell'ambito del sopra illustrato procedimento di regolazione, avviato con la delibera n. 16/2023, gli uffici dell'Autorità hanno predisposto i correlati schemi di AIR che hanno accompagnato i documenti di consultazione pubblicati con la delibera n. 49/2025 e con delibera n. 160/2025, nonché la relazione AIR pubblicata contestualmente alla delibera n. 211/2025 di approvazione dell'atto di regolazione. Tutti i sopra citati documenti sono stati redatti sulla base dei criteri e dei principi stabiliti dal regolamento di cui alla delibera n. 54/2021.

Figura 23. L'evoluzione del procedimento utenti autostradali - schemi e relazioni VIR e AIR



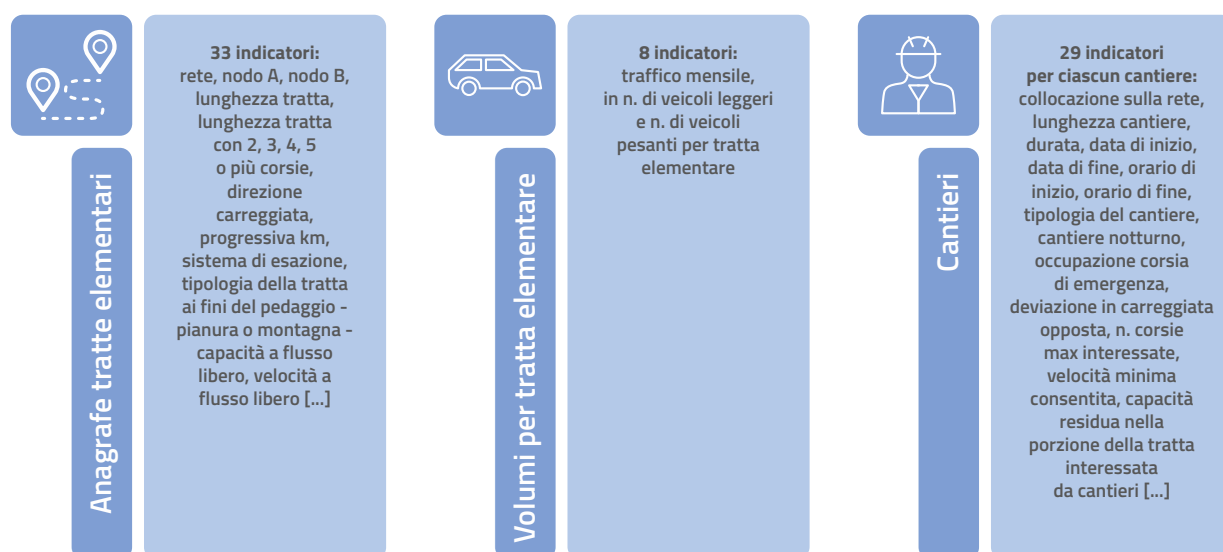
Fonte: elaborazione ART.

L'intervento dell'Autorità di cui alla delibera n. 211/2025 ha riguardato l'implementazione di un sistema di rimborso a favore dell'utenza autostradale, laddove la fruizione dell'infrastruttura autostradale risulti limitata da uno o più cantieri, *i.e.* una "area delimitata o comunque segnalata, anche per l'esecuzione di lavori e/o di interventi che, indipendentemente dalla relativa durata ed estensione, comportano la riduzione della piena capacità di una o più porzioni della rete autostradale, ivi inclusi tangenziali, raccordi, rampe, svincoli ove rientranti nella concessione, determinando l'indisponibilità, anche parziale, di una o più corsie e/o una deviazione di itinerario e/o, comunque, una limita-

zione della velocità massima consentita" con l'unica eccezione rappresentata dai "cantieri emergenziali"⁴²⁰ e prevedendo un rimborso anche nel caso di "situazioni di traffico bloccato".

Al fine di definire le misure concernenti il sistema di rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni di utilizzo dell'infrastruttura autostradale, l'Autorità ha dato corso a una importante raccolta dati tra ottobre 2024 e gennaio 2025 per l'acquisizione delle informazioni utili alla stima degli impatti dell'intervento di regolazione come rappresentate nella [Figura 24](#).

Figura 24. Le informazioni oggetto della raccolta dati cantieri



Fonte: elaborazione ART.

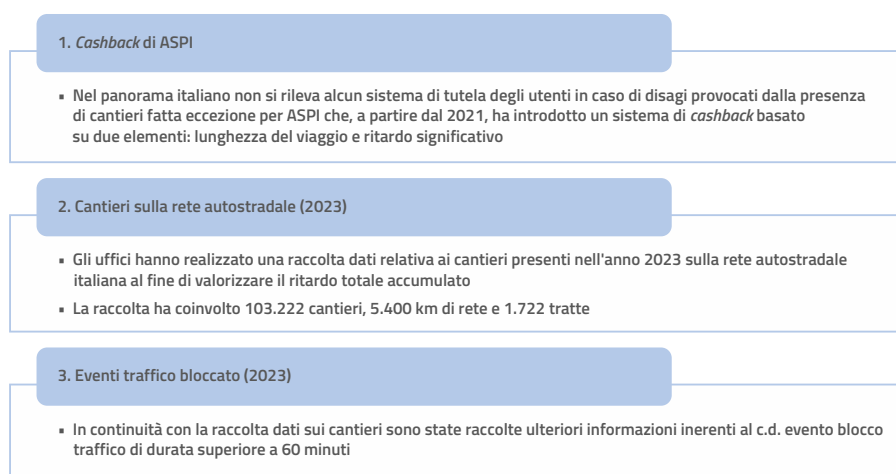
⁴²⁰ Per cantiere emergenziale si intende: "cantiere installato a seguito di incidenti, eventi meteo o idrogeologici di carattere straordinario e imprevedibili, attività di soccorso e connessi ripristini" (Misura 2.1, lettera d, delibera n. 132/2024).

Rispetto all'opzione posta in prima consultazione, analizzata nello schema di AIR pubblicato unitamente alla delibera n. 49/2025, è emersa l'opportunità di considerare elementi specifici atti a rilevare il disagio dell'utente in termini di tempo di viaggio, tenendo in considerazione il ritardo causato all'utente stesso in ragione dei cantieri attraversati nel percorso. Per tale ragione, l'Autorità ha incluso nel sistema di rimborso per cantieri un secondo fattore, oltre a quello fondato sulla indi-

sponibilità di porzioni della rete autostradale, rappresentato proprio dallo scostamento orario causato dal rallentamento dei veicoli in corrispondenza del cantiere rispetto a un tempo di attraversamento con velocità a flusso libero.

Al fine di descrivere lo *status quo* di riferimento, sono stati presi in esame i principali elementi istruttori, descritti nella **Figura 25**.

Figura 25. Lo *status quo* del settore autostradale - tutela degli utenti



Fonte: elaborazione ART; per maggiori dettagli si rimanda alla sezione D.2 della relazione AIR correlata all'atto di regolazione *ex* delibera n. 211/2025.

Nella seconda consultazione, oggetto di analisi di impatto della regolazione riportate nello schema di AIR pubblicato *ex* delibera n. 160/2025, oltre alla componente relativa al ritardo

subito dall'utente, è stato inserito uno specifico diritto di rimborso in caso di "eventi traffico bloccato", tema oggetto di una ulteriore raccolta dati (si veda il *Focus 8*).

FOCUS 8

Gli eventi di traffico bloccato sulla rete autostradale

Nel presente *focus* sono illustrati gli esiti relativi alla raccolta dati relativa agli eventi di traffico bloccato sulla rete autostradale italiana a pedaggio di durata superiore a 60 minuti verificatisi nel corso del 2023, svolta nell'ambito della relazione AIR finalizzata a supportare il procedimento di definizione dei diritti degli utenti afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale. Per lo svolgimento di queste attività di analisi si è reso necessario acquisire preventivamente i dati relativi a 18 indicatori⁴²¹; la raccolta dati, indirizzata a 24 società concessionarie autostradali, ha ottenuto riscontro da parte di 23 di esse e a seguito di un processo di *data quality assessment* solo 4 eventi sono risultati anomali, lasciando 290 eventi considerati significativi.

Dei 290 eventi analizzati, è emerso che 251 (86,6%) sono dovuti a cause di forza maggiore per la loro natura emergenziale (in genere si tratta di blocchi collegati al verificarsi di incidenti); solamente 1 evento (0,3%) è dovuto alla presenza di cantieri, mentre 38 eventi (13,1%) sono dovuti a cause residuali (e.g. eventi di traffico intenso, scioperi). Per 249 eventi (85,9%) i CA hanno dichiarato di aver posto in essere azioni volte a mitigare gli effetti del blocco del traffico (principalmente fornendo informazioni all'utenza, consigliando percorsi alternativi e imponendo uscite obbligatorie per aggirare il blocco del traffico), solamente in 6 (2,1%) casi non sono state adottate azioni risolutive, mentre in 35 (12,1%) casi non è stato valorizzato il campo.

⁴²¹ Di seguito i principali indicatori: collocazione sulla rete, lunghezza, durata, data di inizio, data di fine, orario di inizio, orario di fine, motivazione dell'evento, messa in atto eventuali azioni risolutive.

Passando al dettaglio dei principali contenuti della relazione AIR, il documento, sotto il profilo soggettivo, coinvolge quali destinatari dell'intervento di regolazione, i CA, gli utenti e i soggetti concedenti (amministrazioni centrali e/o locali).

I temi regolatori presi in esame sono i seguenti: tipologia di cantieri soggetti a rimborso (Misura 8-*bis*, punti 3 e 10; Misura 8-*ter*; Annesso 1); sistema di rimborso del pedaggio causa cantieri (Misura 8-*bis*, punti 3-7; Annesso 1); trattamento eventi blocco traffico (Misura 8-*bis*, punto 8).

I benefici incrementali attesi sono raffrontati in relazione a ciascuno dei seguenti driver: trasparenza⁴²²; diritto di ricevere l'indennizzo a conclusione del viaggio; adeguatezza tempo rimborso; adeguatezza rimborso per disagio sofferto;

equità del sistema di rimborso⁴²³. Gli oneri incrementali provengono invece da obblighi regolatori⁴²⁴ e obblighi amministrativi⁴²⁵.

La **Figura 26** mostra, per ciascun ambito e ciascun indicatore, i maggiori impatti positivi attesi, derivanti dall'intervento di regolazione in esame rispetto allo *status quo*. Essa è finalizzata a identificare l'ambito/l'indicatore che contribuisce in termini di effetti attesi positivi più (o meno) meritevolmente.

Si evidenzia che la "tipologia di cantieri soggetti a rimborso" risulta l'ambito che contribuisce maggiormente in termini di effetti attesi positivi, mentre sotto il profilo degli indicatori, i maggiori benefici incrementali sono attesi rispetto a "trasparenza" ed "equità".

Figura 26. Il confronto tra indicatori per benefici incrementali - utenti autostradali

Tematiche	Indicatori
Sistemi di rimborso del pedaggio causa cantieri Tipologia di cantieri soggetti a rimborso Trattamento eventi blocco traffico	Trasparenza Adeguatezza rimborso per disagio sofferto Equità Adeguatezza tempo rimborso

Fonte: elaborazione ART; la dimensione del testo è correlata alla valutazione di "intensità" degli effetti relativi ai benefici incrementali.

Segue nella **Figura 27** una comparazione relativa ai nuovi interventi regolatori tra l'opzione posta in seconda consulta-

zione (R2) e l'opzione adottata (R*) sul tema che ha registrato maggiori effetti positivi.

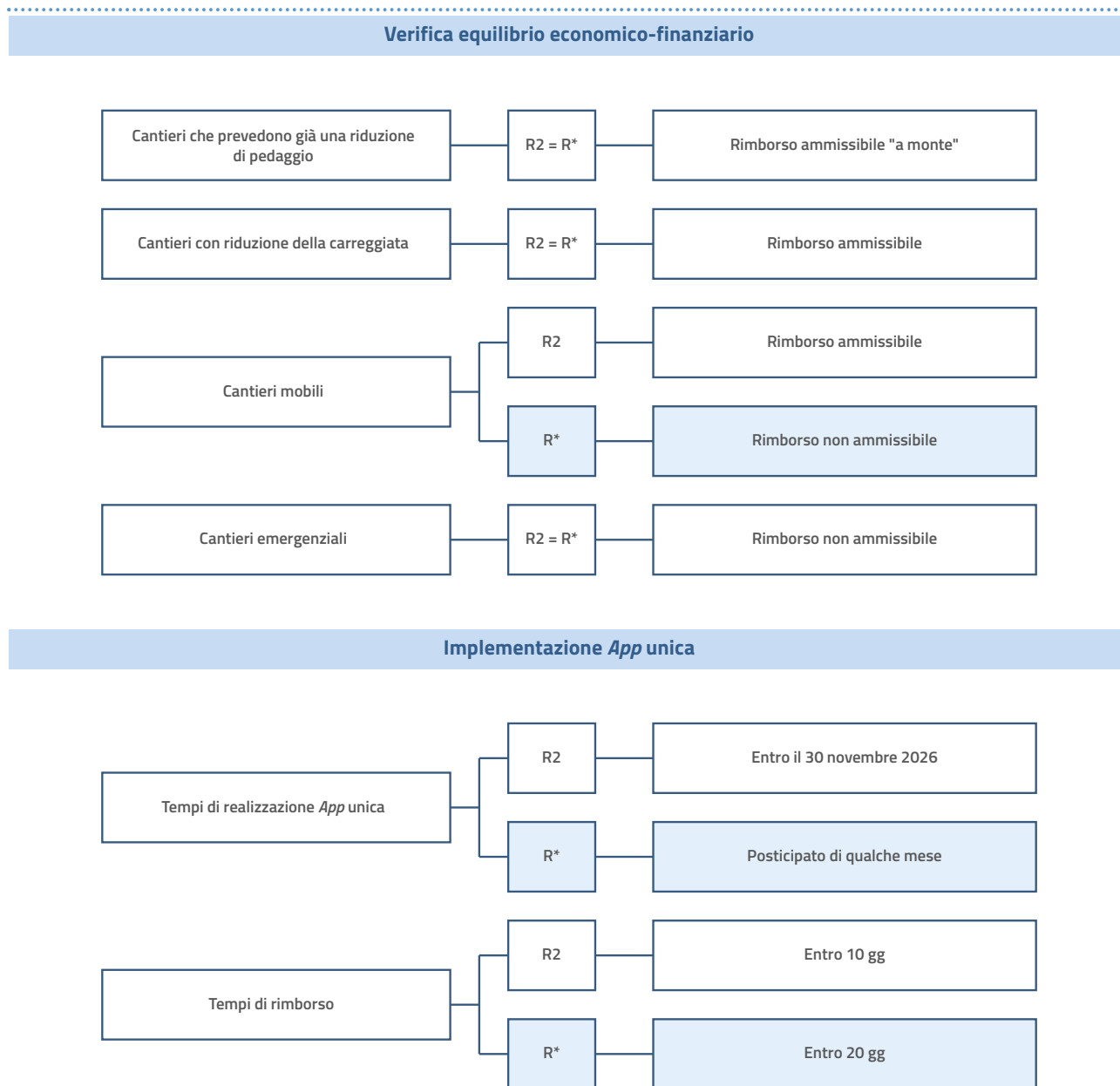
⁴²² Con riguardo alla conoscibilità delle condizioni che determinano il diritto al rimborso.

⁴²³ Intesa come soddisfacimento del principio di non discriminazione tra concessionari diversi.

⁴²⁴ Gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o pubbliche amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico.

⁴²⁵ Gli obblighi amministrativi consistono nel reperimento, produzione, conservazione ed invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla pubblica amministrazione o ad altri soggetti terzi.

Figura 27. La tipologia di cantieri soggetti a rimborso - confronto tra opzioni regolatorie



Fonte: elaborazione ART.

Sulla base dei dati 2023, per l'opzione $R2$ posta in seconda consultazione, è stato stimato un impatto pari a 96 milioni di euro. Tale valore è stato ottenuto assumendo una distribuzione del traffico in due fasce orarie distinte (diurna, 6-22, caratterizzata dal 90% dei volumi di traffico, e notturna, 22-6, per il restante 10% del traffico), e l'applicazione dei pedaggi propri di ciascun CA, modulati tenendo anche conto delle eventuali maggiorazioni tariffarie intervenute nel 2023. Per l'opzione R^* , pur in assenza di elementi di dettaglio sufficienti per effettuare una stima quantitativa

puntuale degli effetti attesi, si può evidenziare come la variazione del calcolo della componente incrementale renda più selettivo il riconoscimento del rimborso, producendo un effetto atteso di riduzione dell'ammontare complessivo dei rimborsi. La stima sopra esposta è pertanto un valore determinato per eccesso. Valutati gli effetti incrementali e i connessi costi incrementali, è risultata preferibile l'opzione R^* in quanto associa un livello di oneri incrementali meno impattante a fronte di un livello di benefici incrementali attesi significativo.

4.1.2 I diritti degli utenti dei servizi ferroviari soggetti a obblighi di servizio pubblico e degli abbonati ai servizi alta velocità

L'art. 37, comma 2, lettera e) del decreto istitutivo, prevede che l'Autorità provveda *“a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto e a dirimere le relative controversie; 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”*. Il medesimo articolo dispone, al comma 3, lettera g), che 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”*; mentre ai sensi del comma 3, lettera h), l'Autorità *“disciplina, con propri provvedimenti, le modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori mediante procedure semplici e non onerose anche in forma telematica”*.

Nel settore ferroviario, l'Autorità ha esercitato i poteri di cui al citato art. 37, comma 2, lettera e) del d.l. n. 201/2011 delineando il quadro regolatorio per la determinazione del contenuto minimo dei diritti sia con riferimento ai servizi offerti in regime di OSP, sia con riguardo agli utenti abbonati dei servizi AV.

Più precisamente, l'Autorità è intervenuta: i) in relazione ai servizi AV, con la delibera n. 54/2016⁴²⁶; ii) in relazione ai servizi connotati da OSP, con la delibera n. 106/2018⁴²⁷ e, da ultimo, iii) in relazione al trattamento dei reclami, con la delibera n. 28/2021⁴²⁸, la quale ha ampliato il quadro delle tutele e modificato la delibera n. 106/2018⁴²⁹. Tali delibere sono state adottate nel quadro delineato dall'abrogato regolamento (CE) n. 1371/2007 ivi espressamente richiamato.

In particolare, la delibera n. 54/2016 ha introdotto, a favore degli utenti abbonati dei servizi AV, obblighi informativi in merito alle offerte commerciali di abbonamenti, maggiore trasparenza, un rafforzamento dei diritti, quali il diritto al cambio di prenotazione, nonché rimborsi in caso di impossibilità di utilizzo dell'abbonamento e indennizzi per ritardi e soppressioni⁴³⁰.

La citata delibera n. 106/2018, riguardante i servizi ferroviari di trasporto passeggeri regionali e MLP soggetti a OSP, persegue l'obiettivo di assicurare la trasparenza informativa - anche attraverso il costante aggiornamento e adeguamento delle carte di servizio - la piena fruibilità e l'accessibilità tecnica ed economica dei servizi e delle infrastrutture e la qualità dei servizi offerti⁴³¹.

4.1.2.1 La verifica di impatto della regolazione

L'evoluzione del quadro normativo eurounitario di riferimento in materia di tutela dei passeggeri dei servizi ferroviari, riconducibile, tra l'altro, all'entrata in vigore del nuovo regolamento (UE) n. 2021/782⁴³² (cfr. *infra*), ha reso opportuno lo

⁴²⁶ Delibera n. 54 dell'11 maggio 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”, disponibile online: https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2016/05/DELIBERA-nr.54-AV_CHIUSURA_signed.pdf.

⁴²⁷ Delibera n. 106 del 9 novembre 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”.

⁴²⁸ Delibera n. 28 del 25 febbraio 2021, “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”.

⁴²⁹ La delibera n. 28/2021 ha disciplinato i diritti degli utenti nel settore ferroviario con specifico riferimento al trattamento dei reclami e ha abrogato la Misura 9 della delibera n. 106/2018 relativa alla disciplina di trattamento dei reclami, disciplinandola *ex novo*. La versione consolidata della delibera n. 106/2018, come modificata dalla delibera n. 28/2021, è disponibile online: <https://www.autorita-trasporti.it/misura-di-regolazione/misure-concernenti-il-contenuto-minimo-degli-specifici-diritti-che-gli-utenti-dei-servizi-di-transporto-per-ferrovia-connotati-da-oneri-di-servizio-pubblico-possono-esigere-nei-confronti-dei-gestori-de/>.

⁴³⁰ Fra le principali misure approvate, si stabilisce che le imprese ferroviarie che propongono un'offerta commerciale di abbonamenti garantiscano ai passeggeri un'informazione esaustiva e ai titolari di abbonamento un'organizzazione dell'offerta adeguata alle loro specifiche esigenze di trasporto. I titolari di abbonamento hanno inoltre diritto al cambio di prenotazione, indipendentemente dal canale utilizzato per effettuarla e nessun pregiudizio può derivare loro dal non corretto funzionamento dei sistemi di prenotazione. 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.

⁴³¹ A tal fine, la delibera si compone di misure dedicate alle informazioni da rendere agli utenti prima, durante e dopo il viaggio e alle modalità con cui le stesse devono essere rese; all'accessibilità e alla fruibilità dei servizi e delle stazioni; agli indennizzi dovuti in caso di mancato rispetto delle tempistiche di ripristino della funzionalità di impianti e stazioni definite nelle carte dei servizi, di servizio indicato come fruibile agli utenti con disabilità o a mobilità ridotta reso in concreto con materiale rotabile o con servizio sostitutivo/integrativo non accessibile o non idoneo, di cancellazioni o ritardi singoli, o - per i titolari di abbonamento - di ritardi ripetuti e/o soppressioni; nonché alle modalità di erogazione dei rimborsi e degli indennizzi.

⁴³² Informazioni minime prima e durante il viaggio su trasporto biciclette e il funzionamento degli impianti di climatizzazione.

svolgimento di specifiche riflessioni in ordine all'eventuale necessità di adeguamento della regolazione in materia.

Con la delibera n. 131/2025⁴³³, l'Autorità ha avviato la VIR in relazione alle delibere n. 54/2016 e n. 106/2018 (quest'ultima emendata con la delibera n. 28/2021), sul contenuto minimo degli specifici diritti rispettivamente per: i) i passeggeri in possesso di abbonamenti nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari AV; ii) gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da OSP nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie.

Nella VIR sono state individuate le reti ferroviarie in Italia sulle quali ricade la regolazione (rete ferroviaria nazionale, reti interconnesse alla prima e reti isolate), la domanda e l'offerta di servizi ferroviari passeggeri, distinguendo tra servizi a mercato e servizi soggetti a OSP, la dinamica sui ritardi registrati dai servizi ferroviari passeggeri sulla infrastruttura nazionale negli ultimi anni.

Inoltre, sono stati identificati quali destinatari dell'intervento di regolazione: gestori di reti ferroviarie; gestori di stazioni passeggeri; IF dei servizi AV; IF che offrono servizi di trasporto passeggeri OSP su infrastruttura nazionale e reti interconnesse; IF che offrono servizi di trasporto OSP esclusivamente su reti isolate.

Con specifico riguardo alle tematiche relative a quanto disciplinato dall'atto di regolazione emanato con delibera n. 106/2018, le fattispecie più ricorrenti oggetto di reclamo si riferiscono a problematiche relative a ritardi e cancellazioni e, in particolare, al diritto all'indennizzo per i titolari di abbonamento; mentre per l'atto di regolazione emanato con delibera n. 54/2016, si è registrato un numero abbastanza ridotto di reclami e segnalazioni pervenute all'Autorità, inerenti specialmente a problematiche relative alle procedure di prenotazione dei posti sui treni AV da parte dei titolari di abbonamento, nonché questioni relative alle politiche di *pricing*.

Nel complesso, il consistente lasso di tempo trascorso dal varo della disciplina di cui alle delibere n. 54/2016 e n. 106/2018, nonché i mutamenti intervenuti sia nel quadro economico di contesto che nel panorama legislativo europeo di riferimento, hanno reso necessari specifici approfondimenti istruttori. Innanzitutto, nel 2024, è stato sottoposto un questionario a 23 soggetti, IF e/o GI, al fine di verificare le modalità di attuazione delle misure di cui alla delibera n. 106/2018, esaminando, in primo luogo, come gli operatori abbiano fatto uso dei margini di autonomia loro concessi e, in secondo luogo, se il quadro regolatorio fosse sufficientemente efficace e adeguato rispetto agli obiettivi perseguiti. A settembre 2025, è stata lanciata una *survey* nei confronti delle associazioni per la tutela dei consumatori e delle PMR.

FOCUS 9

Il quadro normativo eurounitario a tutela degli utenti del trasporto ferroviario passeggeri

Il quadro normativo eurounitario riferibile alla tutela dell'utente nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri previsto dal regolamento (CE) n. 1371/2007 è stato rafforzato dall'entrata in vigore, il 7 giugno 2023, del regolamento (UE) n. 2021/782, a cui ha fatto seguito la modifica del d.lgs. n. 70/2014, deputato alla sua attuazione e all'*enforcement* delle disposizioni ivi contenute. Le più significative novità del citato regolamento (UE) n. 2021/782, che ha portato all'abrogazione del regolamento (CE) n. 1371/2007, hanno riguardato:

- L'introduzione di specifiche tutele per il trasporto di biciclette a bordo del treno, essendo previsto, fra l'altro, che sui treni a prenotazione obbligatoria deve essere possibile effettuare una prenotazione per il tra-

sporto di una bicicletta e che, in caso di ingiustificato rifiuto, si attivino tutele specifiche (itinerario alternativo o rimborso; indennizzo e assistenza);

- l'obbligo, per le imprese ferroviarie, di offrire biglietti cumulativi e di evidenziare al passeggero, prima dell'acquisto, se i biglietti acquistati costituiscono un biglietto cumulativo;
- l'esplicita estensione, nel caso di perdita di una o più coincidenze, al passeggero titolare di un biglietto cumulativo delle tutele di "rimborso e itinerari alternativi", "indennizzo" e "assistenza".
- la previsione, in caso di perdita di coincidenza, di un indennizzo del 75% dell'importo totale pagato per l'acquisto di un biglietto cumulativo;

segue

⁴³³ Delibera n. 131 del 31 luglio 2025, "Verifica di impatto della regolazione sulle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che possono esigere i passeggeri in possesso di "abbonamenti" nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità di cui alla delibera n. 54/2016 e sulle 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, di cui delibera n. 106/2018, come emendata con la delibera n. 28/2021. Avvio del procedimento".

- ulteriori tutele per i passeggeri in materia di diritto agli itinerari alternativi (art. 18), con la possibilità per il passeggero di fruire, in caso di interruzione del viaggio, dei servizi di trasporto di altri fornitori qualora non riceva informazioni in merito ai trasporti alternativi entro cento minuti;
- la possibilità, per le imprese ferroviarie, di calcolare cumulativamente i ritardi, nonché l'esenzione, in presenza di eventi di forza maggiore/circostanze straordinarie, dall'obbligo, per l'impresa di corrispondere l'indennizzo;
- la riduzione a ventiquattro ore dei tempi di *pre-notifica* per le richieste di assistenza a persone con disabilità e/o a mobilità ridotta;

- l'onere del reclamante di presentare il reclamo (all'impresa o al gestore) entro tre mesi dal disservizio segnalato;
- il rafforzamento delle informazioni minime che le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti devono fornire prima e durante il viaggio.

Su tale quadro normativo sono attesi possibili ulteriori sviluppi connessi all'adozione della proposta della Commissione europea di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto dei viaggi multimodali, nonché della proposta di regolamento sull'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (c.d. regolamento *omnibus*), i cui tempi di approvazione non risultano al momento definiti.

Nella VIR sono stati analizzati gli effetti prodotti dalle succitate misure di regolazione degli atti indicati, per valutare il grado di raggiungimento degli obiettivi a esse sottesi, nonché la valutazione dell'efficacia, dell'efficienza e dell'attualità delle misure, al fine di individuare gli eventuali correttivi da apportarvi.

Al fine di valutare l'efficacia della regolazione, sono stati esaminati i seguenti profili: trasparenza in merito alle condizioni contrattuali (con specifico riferimento agli abbonamenti AV); trasparenza delle informazioni agli utenti; accessibilità e fruibilità delle stazioni e dei servizi; tutela degli utenti in caso di ritardi singoli; tutela dei titolari di abbonamenti in caso di ritardi ripetuti e/o soppressioni: fruibilità delle modalità di richiesta ed erogazione di rimborsi e indennizzi.

Con riferimento all'efficacia, all'efficienza e all'attualità della regolazione, si illustrano i risultati rispetto agli obiettivi delle misure oggetto della VIR.

In merito all'efficacia dei servizi ferroviari AV, sono state rilevate alcune criticità nella tutela degli utenti, in particolare per l'assenza di un sistema di indennizzo specifico destinato

ai titolari di abbonamenti o *carnet* in caso di ritardi o soppressioni ripetute.

Anche con riferimento alle PMR, la *survey* 2025 ha evidenziato un divario tra il livello di efficacia effettivamente raggiunto e quello percepito dagli utenti.

Sul piano dell'efficienza della regolazione, l'analisi condotta evidenzia che la disomogeneità applicativa e la mancanza di regole più specifiche per la rendicontazione e la pubblicazione di dati e informazioni rendono più difficile un monitoraggio sistematico del comportamento degli operatori.

Con riferimento all'attualità della regolazione, l'analisi condotta ha evidenziato diversi profili non trattati: le previsioni introdotte dal regolamento (UE) n. 2021/782, il disallineamento di alcune definizioni, alcune tipologie di servizio non considerate dalla regolazione e gli aspetti relativi alla trasparenza e alla comparabilità dei prezzi.

Infine, sono stati esaminati possibili interventi correttivi e di razionalizzazione, nonché interventi diretti all'ampliamento delle tutele offerte dalle delibere n. 54/2016⁴³⁴ e n. 106/2018⁴³⁵.

⁴³⁴ In particolare, mediante: i) l'estensione delle tutele indennitarie riconosciute alle PMR nell'ambito dell'accessibilità e della fruibilità dei servizi ed i correlati diritti informativi ai servizi AV (anche cd. AV "ibridi"), nonché di eventuali servizi *intercity* (IC) offerti al di fuori di un CdS; ii) l'estensione delle tutele informative di cui alla delibera n. 54/2016 anche ai titolari di carnet relativi a servizi AV, nonché ai titolari di abbonamenti e carnet relativi a servizi AV "ibridi" e IC; iii) il miglioramento della trasparenza e dell'adeguatezza dell'offerta commerciale di abbonamenti.

⁴³⁵ Sono stati, al riguardo, esaminati e prospettati, possibili interventi volti all'adeguamento della regolazione alle modifiche normative intervenute e ai profili di attualità, tra cui l'espunzione ovvero la sostituzione dei richiami normativi all'abrogato regolamento (CE) n. 1371/2007, ferma restando l'auto-applicabilità del nuovo regolamento (UE) 2021/782; l'utilità di una razionalizzazione degli oneri informativi e di un incremento della trasparenza; l'ampliamento delle tutele in tema di accessibilità e fruibilità delle stazioni estendendo ai servizi AV e AV "ibridi" (qualsiasi tipologia di biglietto) i rimedi indennitari previsti e i correlati diritti informativi, assicurando una maggiore uniformità di tutela alle PMR indipendente dal regime (OSP o a mercato) del servizio di trasporto; il rafforzamento delle tutele degli utenti in caso di ritardi singoli, includendo la possibilità di cumulo dei ritardi ai fini del riconoscimento dell'indennizzo, il potenziamento delle tutele in caso di ritardi ripetuti e/o soppressioni per i titolari di abbonamento, nonché l'estensione delle tutele informative di cui alla delibera n. 56/2016 anche in riferimento ai servizi OSP; il miglioramento della fruibilità e accessibilità degli strumenti di richiesta ed erogazione di rimborsi e indennizzi; il miglioramento dell'efficienza nelle attività di monitoraggio dell'ART e nella trasparenza e comparabilità delle Carte dei servizi.

È stata, inoltre, evidenziata la considerevole esperienza acquisita dall'Autorità nella regolazione concernente la definizione del contenuto minimo dei diritti degli utenti nel settore ferroviario anche in ragione delle correlate funzioni di vigilanza (acquisizione di reclami e segnalazioni), sanzionatorie e, da ultimo, di definizione non giurisdizionale delle controversie prospettando, alla luce degli elementi acquisiti e delle risultanze ottenute, la possibilità di rivedere la struttura delle delibere in parola.

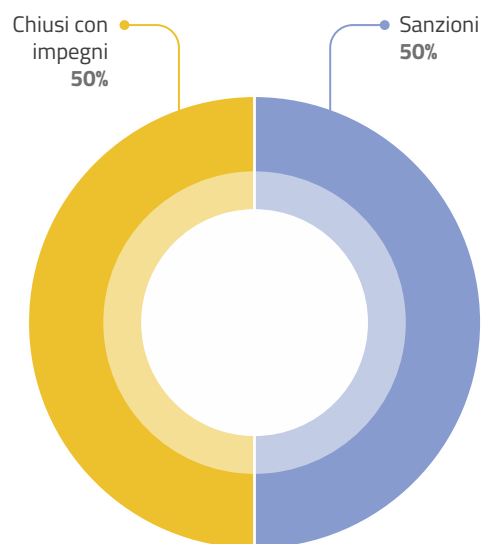
4.1.2.2 La revisione delle misure di regolazione

In considerazione degli esiti della verifica di impatto della regolazione e tenuto conto, in particolare, dei mutamenti del contesto, del quadro normativo, nonché delle esigenze di un complessivo rafforzamento del diritto all'informazione e della trasparenza nella gestione dei servizi ferroviari e delle relative infrastrutture, nonché della tutela degli utenti con disabilità o a mobilità ridotta e dei titolari di abbonamento in caso di ritardi ripetuti e/o soppressioni, con delibera n. 42/2026⁴³⁶ l'Autorità ha avviato un procedimento per la revisione delle misure di regolazione concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi ferroviari possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture, al fine di apportare alcune modifiche e aggiornamenti alle misure di regolazione approvate in materia dall'Autorità, segnatamente con le richiamate delibere n. 54/2016 e n. 106/2018 e ha fissato al 31 dicembre 2026 il termine di conclusione del procedimento.

4.2 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti

La **Figura 28** mostra i dati relativi all'esito dei procedimenti sanzionatori in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti. In tale ambito si osserva, l'esatta ripartizione degli esiti dei procedimenti conclusi nel quinquennio considerato tra assunzione di impegni e irrogazione di una sanzione; l'istituto degli impegni assume una rilevanza significativa stante la capacità di favorire il perseguimento degli interessi tutelati dalle misure di regolazione di cui è stata contestata l'inosservanza e, allo stesso tempo, consentire alle imprese coin-

Figura 28. L'esito dei procedimenti sanzionatori in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

volte di ottenere la rimozione delle contestazioni avanzate dall'Autorità, evitando dunque l'accertamento dell'infrazione e l'irrogazione della sanzione pecuniaria.

4.2.1 Il contenuto minimo dei diritti nel trasporto ferroviario connotato da obblighi di servizio pubblico

Nel settore del trasporto ferroviario soggetto a OSP, il contenuto minimo dei diritti - inclusi quelli di natura risarcitoria - che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture è stabilito dalla delibera n. 106/2018. Con riferimento a tale atto regolatorio, si illustrano sinteticamente gli esiti delle attività di monitoraggio e vigilanza svolte dall'Autorità nel periodo considerato, riguardanti la corretta applicazione delle misure vigenti.

Il procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 172/2025⁴³⁷ nei confronti di Trenord concernente l'inottemperanza al combinato disposto delle Misure 7.5⁴³⁸ e

⁴³⁶ Delibera n. 42 del 2 aprile 2026, "Revisione delle misure di regolazione concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi ferroviari possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture".

⁴³⁷ Delibera n. 172 del 24 ottobre 2025, "Misure 7.5 e 8.3 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenord S.r.l.".

⁴³⁸ Tale misura prevede che "per l'erogazione dell'indennizzo di cui al punto 1, da corrispondersi al raggiungimento della soglia minima eventualmente prevista dal gestore dei servizi a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1371/2007, si applicano le modalità di cui alla Misura 8".

8.3⁴³⁹ della delibera n. 106/2018, per il mancato riconoscimento dell'indennizzo da ritardo per i titolari di abbonamento, di cui alle Misure 7.1⁴⁴⁰ e 7.2⁴⁴¹, nel rispetto delle tempistiche indicate nella Carta dei servizi, si è concluso con la delibera n. 95/2026⁴⁴² con la quale si è irrogata una sanzione amministrativa pecuniaria di 25.500 euro e adottato l'ordine di cessazione della violazione.

Con delibera n. 232/2025⁴⁴³ l'Autorità ha concluso il procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenord avviato⁴⁴⁴ per la violazione alle Misure 7.1, 7.2, e 10.1⁴⁴⁵ della delibera n. 106/2018. In tale ambito, Trenord ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile⁴⁴⁶ e il procedimento si è concluso con l'approvazione della proposta e la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, ha, altresì, previsto a favore dei titolari di abbonamento il riconoscimento dell'indennizzo secondo la modalità di calcolo che conteggia tutti i treni parzialmente soppressi unitamente a quelli soppressi totalmente, con efficacia retroattiva a decorrere dal mese di luglio 2024, nonché una campagna di comunicazione, oltre che sul sito *web*, anche a bordo treno, presso alcune biglietterie Trenord e sui *social media*, che consentirà all'utenza di conoscere,

anche per il tramite di canali aggiuntivi rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente, le informazioni relative alla spettanza degli indennizzi da ritardo.

4.2.2 Il contenuto minimo dei diritti in materia di trattamento dei reclami

In merito al trattamento dei reclami, il contenuto minimo dei diritti degli utenti è stato definito dalla delibera n. 83/2019, per il settore marittimo, e dalla delibera n. 28/2021⁴⁴⁷ per il trasporto ferroviario e con autobus è stato definito dalla delibera n. 83/2019, per il settore marittimo, e dalla delibera n. 28/2021. Nel periodo di riferimento, sono state svolte attività di monitoraggio e vigilanza sull'ottemperanza da parte dei soggetti regolati delle misure di cui alla suddetta delibera n. 28/2021.

In tale ambito, nei mesi di giugno e ottobre 2025 sono stati svolti specifici accertamenti ispettivi, con la collaborazione del Nucleo *Antitrust* della Guardia di finanza, rispettivamente presso l'autostazione di Bologna, gestita dalla società Autostazione di Bologna S.r.l. (AUTOBO), e presso l'autostazione di Napoli (gestita dalla società FS Park S.p.a. (FS PARK).

Dai suddetti accertamenti ispettivi emergevano *prima facie* alcune criticità, riconducibili al dovere del gestore di auto-

⁴³⁹ Tale misura prevede che *"le carte dei servizi indicano le tempistiche massime previste per il riconoscimento di rimborsi e indennizzi; nel caso in cui la richiesta non venga accolta, il gestore del servizio fornisce all'utente la relativa motivazione, informandolo sulle modalità per contestare il mancato accoglimento della richiesta nei termini indicati nelle medesime carte"*.

⁴⁴⁰ Tale misura prevede che *"i titolari di un abbonamento che nel periodo di validità dello stesso incorrono in un susseguirsi di ritardi o soppressioni hanno diritto, in conformità a quanto previsto dall'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento (CE) 1371/2007, ad un indennizzo adeguato, da determinarsi tramite criteri di calcolo dei ritardi e dell'indennizzo specifici, differenziati rispetto a quelli previsti con riferimento ai titoli di viaggio singoli, e che tengano conto almeno del carattere ripetuto del disservizio"*.

⁴⁴¹ Tale misura prevede che *"l'entità dell'indennizzo di cui al punto 1 è indicata, con riferimento a tutte le differenti tipologie di abbonamento previste, nelle carte dei servizi. In ogni caso ai titolari di abbonamento mensile o annuale è riconosciuto un indennizzo per ciascun mese in cui, per la tratta indicata sul titolo di viaggio, un numero di treni pari o superiore al 10% di quelli programmati subisca un ritardo superiore a 15 minuti o venga soppresso; detto indennizzo è pari al 10% dell'abbonamento mensile e a 1/12 del 10% dell'abbonamento annuale"*.

⁴⁴² Delibera n. 95 del 15 giugno 2026, "Procedimento avviato con delibera n. 172/2025 nei confronti di Trenord S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine di cessazione della violazione, ai sensi, rispettivamente, delle lettere i) e f) dell'articolo 37, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, concernente l'inottemperanza alle misure 7.5 e 8.3 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018".

⁴⁴³ Delibera n. 232 del 19 dicembre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 101/2024 nei confronti di Trenord S.r.l. e integrato con la delibera n. 58/2025. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

⁴⁴⁴ Delibera n. 101 dell'11 luglio 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenord S.r.l., per l'eventuale adozione di un 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, concernente l'inottemperanza alle misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato A alla delibera n. 106/2018".

⁴⁴⁵ Tale misura prevede che *"i gestori dei servizi titolari di licenza passeggeri ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono tenuti ad ottemperare alle misure oggetto del presente provvedimento adeguando le proprie condizioni generali di trasporto e la carta dei servizi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore"*.

⁴⁴⁶ Delibera n. 123 del 24 luglio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 101/2024 nei confronti di Trenord S.r.l. e integrato con la delibera n. 58/2025. Archiviazione parziale e dichiarazione di ammissibilità con pubblicazione della proposta di impegni".

⁴⁴⁷ Delibera n. 28 del 25 febbraio 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".

stazione di garantire un sistema di trattamento dei reclami conforme alle Misure 4⁴⁴⁸ e 8.2⁴⁴⁹ della delibera n. 28/2021.

In particolare, in esito agli accertamenti ispettivi effettuati presso l'autostazione di Bologna, con delibera n. 152/2025⁴⁵⁰ l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di AUTOBO, in qualità di gestore della suddetta autostazione, per l'inottemperanza alle suddette misure. La società ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile⁴⁵¹ e, con la delibera n. 94/2026⁴⁵², il procedimento si è concluso con l'approvazione della proposta e la chiusura del procedimento senza l'accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, si è, altresì, impegnata a prevedere, tra l'altro, la riapertura dei termini per la presentazione dei reclami di prima istanza, l'implementazione multilingue delle procedure per la presentazione dei

reclami e dei relativi riscontri, con l'introduzione delle lingue francese e tedesca, nonché ulteriori modalità di erogazione, in stazione, delle informazioni relative alle procedure per l'inoltro dei reclami.

Relativamente agli accertamenti ispettivi effettuati presso l'autostazione di Napoli, con delibera n. 233/2025⁴⁵³ l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di FS PARK, in qualità di gestore della suddetta autostazione, per l'inottemperanza alle citate Misure 4 e 8.2.

La società ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile pubblicata ai fini del "market test". Il procedimento è ancora in corso.

Inoltre, con delibere nn. 64/2026⁴⁵⁴, 65/2026⁴⁵⁵, 75/2026⁴⁵⁶, 76/2026⁴⁵⁷ e 77/2026⁴⁵⁸ sono stati avviati dei procedimenti sanzionatori nei confronti, rispettivamente, di Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a., Ferrovie della Calabria S.r.l., Gestione Governativa Ferroviaria Circumetnea, Trentino Trasporti S.p.a.

⁴⁴⁸ Tale misura prevede, tra l'altro, che: "1. I gestori di stazione e i gestori di piattaforma digitale garantiscono la disponibilità di un meccanismo per il trattamento dei reclami di facile accesso ed utilizzo, avuto particolare riguardo alle esigenze degli utenti con disabilità [...] 3. I gestori di stazione e i gestori di piattaforma digitale informano gli utenti almeno: a) dei canali e delle lingue utilizzabili per l'inoltro dei reclami; b) dei termini massimi entro i quali il gestore di stazione o di piattaforma digitale fornisce la risposta al reclamo, in conformità a quanto previsto, rispettivamente, dalla carta dei servizi del gestore di stazione o dalle condizioni generali di utilizzo della piattaforma digitale; c) dei rimedi che l'utente può attivare nel caso di mancata risposta al reclamo nei termini di cui alla lettera b), in particolare della possibilità: c.1) di utilizzare procedure di risoluzione extragiudiziale delle controversie, ove previste; c.2) di presentare in merito un reclamo all'Autorità, precisando le relative modalità; d) dell'indennizzo automatico previsto dalla Misura 6.2. [...] 4. Le informazioni di cui alla Misura 4.3 sono fornite almeno: a) in ogni caso, nel sito web, in una sezione dedicata accessibile dall'home page, tramite apposito link denominato 'Reclami'; b) dai gestori di stazione, nelle stazioni nonché in una sezione dedicata denominata 'Reclami' nella carta dei servizi; c) dai gestori di piattaforma digitale, in una sezione dedicata denominata 'Reclami' nelle condizioni generali di utilizzo della piattaforma digitale".

⁴⁴⁹ Tale Misura, al punto 2, prevede che "I gestori di stazione sono tenuti ad ottemperare alle misure oggetto del presente provvedimento adeguando, entro il 1° gennaio 2022, le proprie carte dei servizi".

⁴⁵⁰ Delibera n. 151 dell'11 settembre 2025, "Misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti Autostazione di Bologna S.r.l."

⁴⁵¹ Con delibera n. 9 del 5 febbraio 2026, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 152/2025 nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l. per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

⁴⁵² Delibera n. 94 del 15 giugno 2026, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 152/2025 nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l. per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

⁴⁵³ Delibera n. 233 del 19 dicembre 2025, "Misure 4 e 8.2 dell'Allegato A alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di FS Park S.p.a."

⁴⁵⁴ Delibera n. 64 del 13 maggio 2026, "Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a."

⁴⁵⁵ Delibera n. 65 del 13 maggio 2026, "Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovie della Calabria S.r.l."

⁴⁵⁶ Delibera n. 75 del 26 maggio 2026 "Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea".

⁴⁵⁷ Delibera n. 76 del 26 maggio 2026 "Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trentino Trasporti S.p.a."

⁴⁵⁸ Delibera n. 77 del 26 maggio 2026 "Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano S.p.a."

e Trasporto Ferroviario Toscano S.p.a., per la violazione delle Misure 3⁴⁵⁹ e 8.1⁴⁶⁰. I suddetti procedimenti sono in corso.

Infine, è giunto a conclusione⁴⁶¹ il procedimento sanzionatorio nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. (TIBUS) avviato⁴⁶² anch'esso per la violazione delle citate Misure 4 e 8.2. In tale ambito, TIBUS ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile⁴⁶³ e il procedimento si è concluso⁴⁶⁴ con l'approvazione della proposta e la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, ha, altresì, previsto a favore degli utenti la possibilità di proporre reclamo di prima istanza anche per eventuali disservizi occorsi dalla data dell'accesso ispettivo alla data di pubblicazione *online* della carta dei servizi aggiornata nonché la pubblicazione dell'intera sezione "Reclami", oltre che in lingua italiana e inglese, anche in francese e spagnolo e di estendere i contenuti di altre sezioni del sito *internet* in lingua inglese.

4.2.3 Il contenuto minimo dei diritti degli utenti autostradali

Con l'adozione della delibera n. 132/2024, come emendata dalla successiva delibera n. 211/2025, l'Autorità ha, tra l'altro, posto a carico dei concessionari una serie di obblighi informativi e di programmazione dei cantieri, richiedendo agli stessi l'adeguamento dei propri siti *web* e carte di servizi al fine di garantire agli utenti l'accessibilità e fruibilità di una serie di informazioni da rendere prima, durante e dopo il viaggio.

Come previsto all'interno dell'atto di regolazione, le misure introdotte sono divenute efficaci decorsi sei mesi dalla data di pubblicazione⁴⁶⁵. A tale regola generale hanno fatto eccezione specifiche previsioni, per le quali è stato disposto, rispettivamente, un termine di applicazione di dieci⁴⁶⁶ e di dodici mesi dalla data di pubblicazione⁴⁶⁷.

In considerazione di tali differenziate tempistiche, l'Autorità ha provveduto a svolgere periodiche attività di verifica e monitoraggio sul corretto recepimento delle misure regolatorie da parte dei concessionari autostradali⁴⁶⁸. Con riferimento

⁴⁵⁹ Tale misura prevede, tra l'altro, che "1. I gestori dei servizi garantiscono la disponibilità di un meccanismo per il trattamento dei reclami di facile accesso ed utilizzo, avuto particolare riguardo alle esigenze degli utenti con disabilità [...] 3. I gestori dei servizi informano gli utenti almeno: a) dei canali e delle lingue utilizzabili per l'inoltro dei reclami; b) della disponibilità del modulo di reclamo e delle modalità per reperirlo; c) degli elementi minimi di cui alla Misura 3.2; d) per i passeggeri del trasporto effettuato con autobus, dei termini entro cui il reclamo deve essere trasmesso al gestore del servizio, in conformità a quanto previsto dall'articolo 27 del Regolamento autobus; e) dei termini massimi entro i quali il gestore del servizio fornisce la risposta al reclamo, in conformità a quanto previsto dall'articolo 27, paragrafo 2, del Regolamento ferroviario e dall'articolo 27 del Regolamento autobus o, qualora più favorevoli, dalle condizioni generali di trasporto oppure dalla carta dei servizi, ove sia prevista l'adozione della stessa; f) dei rimedi che l'utente può attivare nel caso di mancata risposta al reclamo nei termini di cui alla lettera e), in particolare della possibilità: f.1) di utilizzare procedure di risoluzione extragiudiziale delle controversie; f.2) di presentare in merito un reclamo all'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), precisando le relative modalità; g) dell'indennizzo automatico previsto dalla Misura 6.1. 4. Le informazioni di cui alla Misura 3.3 sono fornite almeno: a) nel sito web, in una sezione dedicata accessibile dall'home page, tramite apposito link denominato "Reclami"; b) nelle condizioni generali di trasporto, in una sezione dedicata denominata "Reclami"; c) nella carta dei servizi, ove ne sia prevista l'adozione, in una sezione dedicata denominata "Reclami"; d) nelle stazioni, nonché, ad eccezione delle informazioni di cui alle lettere c) e g) della Misura 3.3, a bordo dei treni e degli autobus".

⁴⁶⁰ Tale misura, al punto 1, prevede che "I gestori dei servizi sono tenuti ad ottemperare alle misure oggetto del presente provvedimento adeguando, entro il 1° gennaio 2022, le proprie condizioni generali di trasporto e, ove ne sia prevista l'adozione, le proprie carte dei servizi".

⁴⁶¹ Delibera n. 156 del 25 settembre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. 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, per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

⁴⁶² Delibera n. 11 del 24 gennaio 2025, "Misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l.".

⁴⁶³ Delibera n. 95 dell'11 gennaio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 11/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. 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, per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

⁴⁶⁴ Delibera n. 157 del 25 settembre 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 11/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. 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, per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

⁴⁶⁵ Il termine per il relativo adeguamento da parte dei concessionari è, quindi, decorso a fine marzo 2025.

⁴⁶⁶ Il termine per il relativo adeguamento da parte dei concessionari è, quindi, decorso alla fine di luglio 2025.

⁴⁶⁷ Il termine per il relativo adeguamento da parte dei concessionari è, quindi, decorso alla fine di settembre 2025.

⁴⁶⁸ Tali attività sono state svolte, dapprima, nei mesi di luglio, agosto e settembre 2025 tramite monitoraggio dei siti *web* dei concessionari e analisi delle informazioni pervenute a seguito degli incontri tecnici con gli stessi. Nel periodo compreso tra dicembre 2025, gennaio e febbraio 2026 è stata avviata una nuova verifica dei siti *web* dei concessionari che ha riguardato l'integrale attuazione della delibera, tenendo conto, delle intervenute scadenze.

alla vigilanza in materia di tutela dei diritti degli utenti autostradali e, nello specifico, dei diritti previsti dalle misure di cui alla delibera n. 132/2024, con delibera n. 25/2026⁴⁶⁹ è stato avviato un procedimento nei confronti dei concessionari⁴⁷⁰ autostradali finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento ordinatorio volto a prescrivere agli stessi di mettere in atto le attività necessarie per l'ottemperanza a quanto richiesto dalla Misura 5.7, lettera c)⁴⁷¹, della menzionata delibera n. 132/2024.

Nello specifico, la suddetta Misura 5.7, lettera c), prevede l'obbligo dei concessionari autostradali di collaborare tra loro e con i soggetti competenti per l'adozione dell'App unica per tutta la rete autostradale, che consenta agli utenti di disporre almeno delle informazioni di cui alle Misura 3⁴⁷² e 4⁴⁷³ relativamente all'intero percorso di interesse, e, in base a quanto previsto dalla Misura 14, punto 2, lettera b)⁴⁷⁴, della menzionata delibera n. 132/2024, di rendere disponibile l'app nel termine di dodici mesi dalla pubblicazione dell'atto di regolazione e quindi entro il 27 settembre 2025. Il procedimento è in corso.

4.3 L'applicazione dei regolamenti europei in materia di tutela dei diritti dei passeggeri

Nell'ambito della tutela euromunitaria dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario, con autobus, via mare e per vie navigabili interne⁴⁷⁵, l'Autorità è preposta a vigilare sulla corretta applicazione dei regolamenti (UE) n. 2021/782, n. 181/2011 e n. 1177/2010⁴⁷⁶ e alla normativa nazionale applicativa. In caso di violazioni alla richiamata normativa, l'Autorità è competente a irrogare le sanzioni pecuniarie previste dalla legge, secondo la procedura prevista dal regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori per le violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei, di cui alla delibera n. 146/2023⁴⁷⁷. Sotto il profilo procedimentale, i passeggeri, dopo avere preventivamente inviato reclamo all'impresa senza aver ricevuto riscontro nei termini previsti dai regolamenti di pertinenza o qualora abbiano ricevuto una risposta insoddisfacente, possono adire, in seconda istanza, l'Autorità che, nell'ipotesi in

Tabella 28. Le fonti normative europee e nazionali e i regolamenti ART in materia di tutela dei diritti dei passeggeri

Modalità di trasporto	Norma UE	Norma nazionale di esecuzione	Regolamento ART sul procedimento sanzionatorio
Ferroviario	regolamento (UE) n. 2021/782 (in vigore dal 7 giugno 2023)	d.lgs. n. 70/2014	delibera n. 146/2023
Autobus	regolamento (UE) n. 181/2011	d.lgs. n. 169/2014	
Mare e vie navigabili interne	regolamento (UE) n. 1177/2010	d.lgs. n. 129/2015	

Fonte: elaborazione ART.

⁴⁶⁹ Delibera n. 25 del 6 marzo 2026, "Misura 5.7, lettera c), dell'Allegato "A" alla delibera n. 132/2024. Avvio di un procedimento ordinatorio nei confronti dei concessionari autostradali".

⁴⁷⁰ Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.a., Autostrada Dei Fiori S.p.a., Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a., Autostrade Per L'Italia S.p.a., Concessioni Autostradali Venete - Cav S.p.a., Consorzio Per Le Autostrade Siciliane, Ivrea Torino Piacenza S.p.a., Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.a., R.A.V., Raccordo Autostradale Valle D'Aosta S.p.a., Salerno Pompei Napoli S.p.a., Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a., Società Autostrada Tirrenica S.p.a., Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.a., Società Autostrade Alto Adriatico S.p.a., Società Autostrade Valdostane S.A.V. S.p.a., Autostrada Asti-Cuneo S.p.a., Società Di Progetto Brebemi S.p.a., Autovia Padana S.p.a., Società Di Progetto Concessioni Del Tirreno S.p.a., Società Italiana Per Azioni Per Il Traforo Del Monte Bianco, Società Italiana Traforo Autostradale Del Frejus S.p.a., Società Italiana Traforo Gran San Bernardo S.p.a., Autostrada Del Brennero S.p.a., Strada Dei Parchi S.p.a., Tangenziale Di Napoli S.p.a. e Tangenziale Esterna S.p.a.

⁴⁷¹ Tale Misura prevede che "i concessionari autostradali collaborano tra loro e con i soggetti competenti per l'adozione: [...] c) dell'App unica per tutta la rete autostradale che consenta agli utenti di disporre almeno delle informazioni di cui alle Misura 3 e 4 relativamente all'intero percorso di interesse".

⁴⁷² Rubricata "Diritto alla trasparenza relativa alla gestione e all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale e dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio".

⁴⁷³ Rubricata "Diritto all'informazione relativa al viaggio".

⁴⁷⁴ Tale Misura prevede che "le Misure di cui al presente provvedimento si applicano decorsi sei mesi dalla pubblicazione delle stesse da parte dell'Autorità, con le seguenti eccezioni: [...] b) le Misure 4.1, lettere a) e d), e 4.3, che si applicano decorsi dodici mesi dalla pubblicazione delle stesse da parte dell'Autorità. Entro il medesimo termine è resa disponibile l'applicazione mobile integrata (App unica) di cui alla Misura 5.7, lettera c)".

⁴⁷⁵ L'organismo responsabile dell'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto aereo, è stato a suo tempo individuato nell'ENAC, con il decreto legislativo 27 gennaio 2006, n. 69, "Disposizioni sanzionatorie per la violazione del regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato", cui è stato attribuito il potere di irrogare sanzioni amministrative nelle ipotesi di violazione delle disposizioni del medesimo regolamento.

⁴⁷⁶ Regolamento (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004.

⁴⁷⁷ Delibera n. 146 del 28 settembre 2023, "Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità relativi ai diritti dei passeggeri. Approvazione".

cui ravvisi una violazione alle citate disposizioni comunitarie, provvederà ad avviare un procedimento sanzionatorio che potrà concludersi con l'irrogazione di una sanzione pecuniaria.

L'Autorità versa poi a un apposito fondo istituito, nello stato di previsione del MIT⁴⁷⁹, gli importi derivanti dalle predette sanzioni, destinati al finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori nel settore dei trasporti. Come ogni anno, l'Autorità ha notiziato il MIT, in ordine alle sanzioni irrogate nell'anno 2025, con l'indicazione delle modalità di trasporto, della regione o provincia autonoma o ambito territoriale e degli eventuali ricorsi giurisdizionali pendenti. L'Autorità può procedere anche d'ufficio, nel caso in cui, attraverso quanto esposto nei reclami ovvero nelle segnalazioni pervenute, ravvisi delle ragioni d'intervento. L'Autorità può anche inviare, nel caso in cui non ravvisi violazioni regolamentari, agli enti o imprese interessate le istanze ricevute, invitandoli al puntuale rispetto di quanto previsto nella normativa di riferimento.

Passando all'esame dei dati, a fronte di 3.272 istanze ricevute, circa il 95% sono state archiviate a causa dell'insufficienza dei presupposti per avviare un procedimento sanzionatorio, fermo restando che diversi passeggeri istanti hanno comunque ricevuto, in forza dell'intervento dell'Autorità, il rimborso o l'indennizzo richiesto (83 rimborsi/indennizzi pari al 3% delle istanze archiviate, per un totale di circa 6.150 euro).

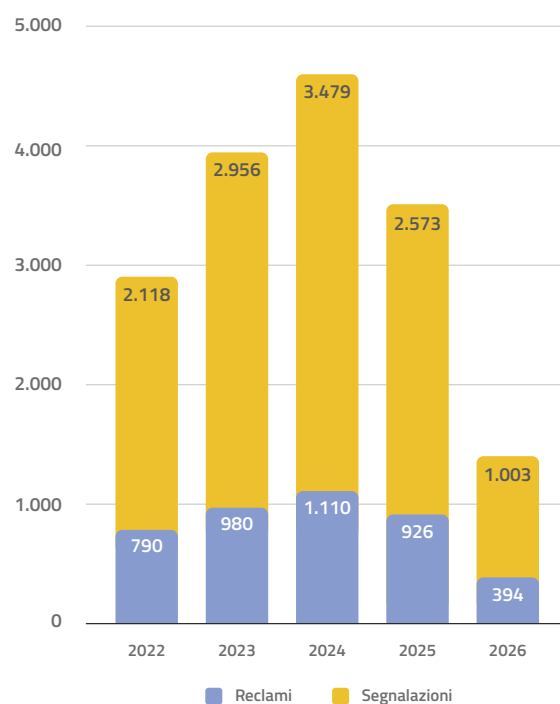
Le risultanze dell'attività svolta per la tutela dei diritti dei passeggeri sono fruibili in modalità *open data* sul sito *web* dell'Autorità, all'indirizzo <https://bdt.autorita-trasporti.it/>, tramite grafici interattivi. Il sistema supporta la navigazione multidimensionale, offrendo filtri specifici per l'estrazione di dati basati su segmentazione annuale, modalità di trasporto e classificazione delle istanze (reclami/segnalazioni).

L'analisi dei dati, di cui alla **Figura 29**, evidenzia una crescita progressiva delle istanze nel triennio 2022-2024, raggiungendo un picco nel 2024, per poi registrare una successiva flessione. Il grafico mostra come le segnalazioni rappresentino la quota maggioritaria del flusso, indice di una propensione dell'utenza verso l'invio di informative su disservizi, rispetto a

presunte violazioni della regolamentazione. Parallelamente, il volume dei reclami ha toccato il suo massimo storico nel 2024, mentre l'indice di incidenza dei reclami sul totale delle istanze rimane mediamente costante, attestandosi in un range tra il 24% (2024) e il 27% (2022) sul totale delle istanze.

Complessivamente, il *trend* di crescita conferma come la digitalizzazione dei processi di presentazione dei reclami e la maggiore consapevolezza dei propri diritti, abbiano reso il canale ART lo strumento principale per la tutela dei passeggeri, grazie anche all'implementazione del Sistema telematico di acquisizione reclami (SiTe).

Figura 29. La tutela dei diritti dei passeggeri - istanze ricevute per tipologia



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

⁴⁷⁸ L'ART ha istituito uno specifico sistema per la presentazione dei reclami *online*, che possono essere trasmessi dai passeggeri e mediante soggetti a ciò espressamente delegati, utilizzando diversi canali, tra i quali risulta prevalente il SiTe, accessibile all'indirizzo <https://secure.autorita-trasporti.it/>, dove sono disponibili tutti i servizi *online* ART (cfr. *supra*, Focus 1). Il sistema, attraverso una procedura guidata, consente la presentazione di reclami completi di tutte le informazioni e della documentazione necessaria a esaminare compiutamente il caso concreto. Per garantire ai cittadini un riscontro puntuale sullo stato di avanzamento dei reclami presentati tramite il SiTe, nel corso del 2024, sono state condotte attività di manutenzione evolutiva con l'introduzione di nuove funzionalità. In particolare, sono stati ottimizzati i processi digitali di gestione delle pratiche *online* ed è stata introdotta una funzione di tracciabilità e monitoraggio dello stato di lavorazione dei reclami, con descrizioni esplicative di dettaglio. Questo intervento mira a rafforzare la trasparenza dell'azione dell'Autorità e l'efficacia della gestione operativa dei reclami da parte degli uffici, nonché l'immediatezza di accessibilità delle informazioni per gli utenti, in merito allo stato di lavorazione delle pratiche.

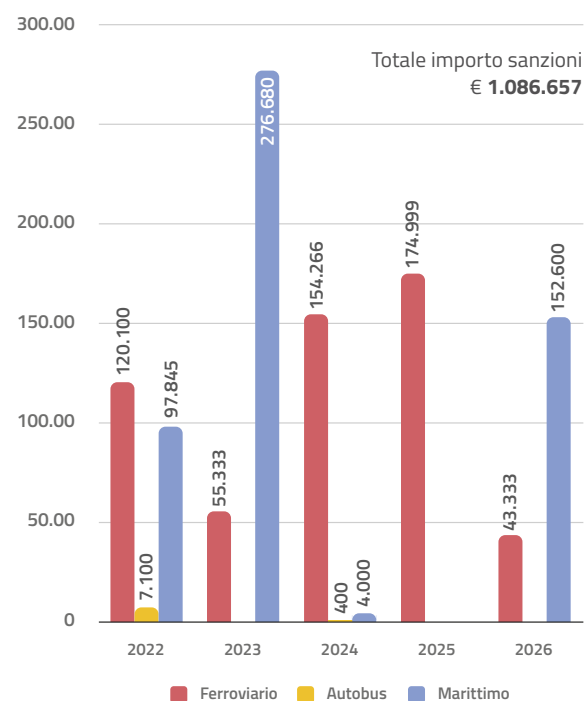
⁴⁷⁹ A seguito di quanto previsto dai decreti legislativi recanti la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei relativi ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario (d.lgs. n. 70/2014, art. 5, comma 4), con autobus (d.lgs. n. 169/2014, art. 4, comma 5) e via mare e per vie navigabili interne (d.lgs. n. 129/2015, art. 4, comma 5), il decreto ministeriale 9 febbraio 2019 del MIT, adottato d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano (relativo alle "Modalità di assegnazione delle somme derivanti dal pagamento delle sanzioni per violazioni delle disposizioni in materia di diritti dei passeggeri nelle modalità del trasporto ferroviario, con autobus e per vie navigabili interne") prevede, all'art. 3, comma 2, che l'Autorità "entro il primo trimestre di ogni anno, trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le tabelle riassuntive di tutte le sanzioni irrogate nel corso dell'anno precedente, relativamente alle tre modalità di trasporto passeggeri, per ferrovia, per nave e per autobus, indicando a quale regione sono riferibili le sanzioni applicate ai trasporti pubblici di interesse regionale e locale".

La **Figura 30** illustra l'andamento delle sanzioni irrogate da ART, o pagate in misura ridotta, nei diversi tipi di trasporto, nell'ultimo quinquennio, per un importo complessivo di € 1.086.657. Per quanto concerne il settore marittimo, il grafico evidenzia un picco eccezionale nel 2023 e nel 2026 (anni nei quali sono state applicate disposizioni sanzionatorie, previste dal decreto legislativo n. 129/2015, in particolare, a ciascun passeggero presente sulla nave). Il ferroviario, invece, mostra una tendenziale crescita costante dal 2023, mentre il segmento autobus presenta valori più marginali.

In sintesi, l'evoluzione riflette una eterogeneità settoriale, dove il ferroviario e il marittimo assumono un peso crescente nel mix sanzionatorio complessivo.

Nell'ambito dell'andamento trimestrale delle istanze ricevute per modalità di trasporto, **Figura 31**, si rileva che il settore ferroviario mantiene la leadership per volumi, evidenziando una crescita strutturale costante. Il trasporto via autobus mantiene una relativa stabilità, mentre il marittimo presenta la dinamica più ricorrente: a periodi di stasi si alternano dei picchi in coincidenza del terzo trimestre di ogni anno riconducibile, prevalentemente, alla stagionalità del servizio. Complessivamente, emerge un sistema in cui la regolarità del settore su ferro funge da baricentro, il bus rimane sostanzialmente costante con volumi molto più ridotti, mentre il mare risente di fluttuazioni congiunturali più accentuate.

Figura 30. L'evoluzione delle sanzioni irrogate per infrazioni dei regolamenti europei in materia di diritti dei passeggeri



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

Figura 31. La tutela dei diritti dei passeggeri - evoluzione trimestrale delle istanze ricevute per modalità di trasporto

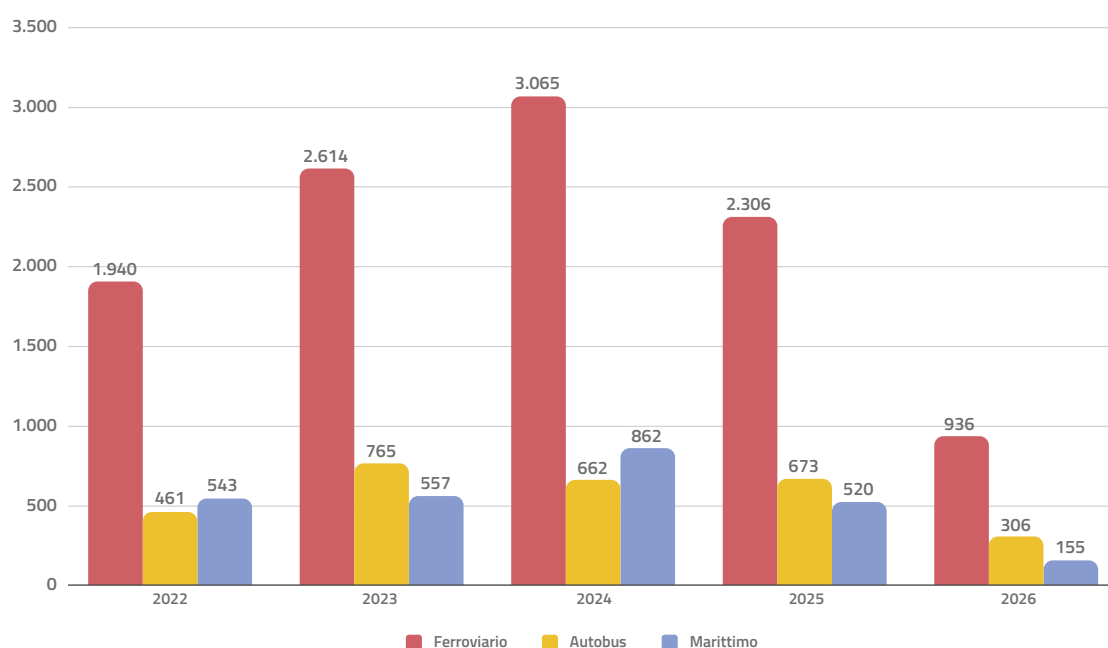


Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

L'analisi dei dati rappresentati nella **Figura 32**, relativi alle istanze ricevute per ciascuna modalità di trasporto, indica una crescita significativa delle istanze totali, con un picco massimo registrato nel 2024, anno in cui il settore ferroviario ha superato le 3.000 istanze. Quest'ultimo, si conferma il settore predominante per volumi, seguito dal bus, con una crescita più regolare e moderata e il marittimo, caratterizzato da una forte stagionalità, i quali, pur con numeri inferiori, mostrano volumi costanti. La flessione visibile nel 2025 e il

dato parziale del 2026 suggeriscono una possibile stabilizzazione del fenomeno, dovuta presumibilmente all'efficacia delle misure correttive adottate dai vettori, su impulso dell'Autorità. Complessivamente, l'evoluzione riflette una maggiore proattività dei passeggeri nel rivendicare i propri diritti, supportata dalla semplificazione delle procedure di accesso introdotte dall'Autorità. Tale dinamica dimostra come la tutela regolatoria sia diventata un pilastro fondamentale e riconosciuto nel sistema dei trasporti nazionale.

Figura 32. La tutela dei diritti dei passeggeri - evoluzione annuale delle istanze ricevute per modalità di trasporto



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

4.3.1. Il trasporto ferroviario

Il nuovo regolamento (UE) n. 2021/782 ha portato alla revisione della disciplina sanzionatoria dettata dal d.lgs. n. 70/2014, effettuata, tra l'altro, anche attraverso l'innalzamento degli importi delle sanzioni e la semplificazione dell'impianto normativo⁴⁸⁰.

In attuazione di tale riordino, e con l'obiettivo di ottimizzare e semplificare i processi amministrativi, con la delibera n. 146/2023 l'Autorità ha approvato un unico regolamento per lo svolgimento

dei procedimenti sanzionatori. Tale strumento disciplina ora i procedimenti sanzionatori relativi alle violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei concernenti i diritti dei passeggeri in tutti i settori del trasporto: ferroviario, con autobus e via mare e per vie navigabili interne. Sotto il profilo operativo, si segnala il contenuto dell'art. 6, comma 3, del nuovo regolamento: tale norma introduce la possibilità dell'apertura di avvisi procedurali cumulativi per più reclami che presentino un'unicità della norma sanzionatoria violata oppure comunanza di elementi tra le norme che si assumono violate, permettendone l'accorpamento in base alle risultanze acquisite nella fase preistruttoria.

⁴⁸⁰ Il nuovo assetto normativo introduce significativi elementi di semplificazione, raccordando direttamente le condotte sanzionabili agli articoli del regolamento (UE) n. 2021/782. Nell'ottica di una più incisiva salvaguardia dei viaggiatori, il regime sanzionatorio è stato inasprito: la maggior parte delle infrazioni prevede ora un importo base della sanzione, compresa tra un minimo di 5.000 euro e un massimo di 50.000 euro ed è stata introdotta una sanzione amministrativa pecuniaria, da 500 a 2.000 euro, per ogni giorno di ritardo nella rimozione della condotta lesiva. Infine, con l'obiettivo di rafforzare la protezione delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, il legislatore ha precluso al trasgressore la facoltà di ricorrere al pagamento in misura ridotta per le violazioni che ledono i diritti di tali categorie.

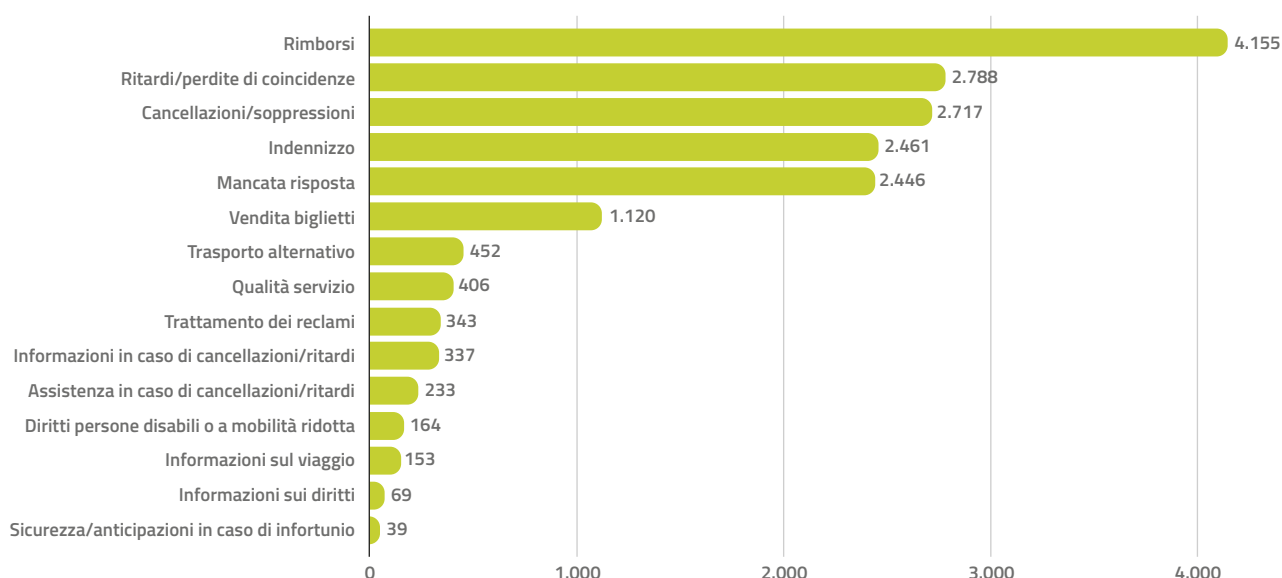
Nel periodo di riferimento, sono pervenuti 605 reclami e 1.477 segnalazioni, per un totale di oltre 2.082 istanze.

In relazione alle principali cause di doglianza nel settore ferroviario, la **Figura 33** delinea un quadro delle maggiori criticità riscontrate. La voce "Rimborsi", cioè la mancata erogazione del rimborso nell'ipotesi di cancellazione del viaggio da parte dell'impresa, domina nettamente la statistica, ponendo la questione della restituzione del prezzo del titolo di viaggio al centro delle controversie nel settore dei trasporti. A questa seguono le problematiche legate all'operatività quotidiana, come i ritardi e le cancellazioni, la mancata erogazione dell'indennizzo a seguito di ritardo all'arrivo superiore a sessanta minuti, o per il susseguirsi di ritardi o sop-

pressioni, in caso di abbonamento e la mancata risposta ai reclami. Questi dati supportano la scelta del legislatore di inasprire le sanzioni e di introdurre meccanismi di semplificazione normativa; infatti, solo grazie a un rinvio diretto al regolamento e alla possibilità di riunire più reclami in un unico procedimento, è possibile gestire un numero considerevole di violazioni in modo efficiente.

In questo scenario, sebbene i numeri relativi ai diritti delle persone con disabilità appaiano statisticamente inferiori, la loro importanza è sottolineata dalla particolare severità del nuovo impianto: l'impossibilità di accedere al pagamento in misura ridotta per queste fattispecie evidenzia una volontà precisa di tutelare con maggiore forza la mobilità inclusiva⁴⁸¹.

Figura 33. Il trasporto ferroviario: istanze ricevute per motivo di doglianza - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

Il quadro che emerge nell'ambito delle istanze ricevute nel quinquennio 2022-2026, per tipologia di servizio (**Figura 34**), mette in luce una netta polarizzazione delle istanze.

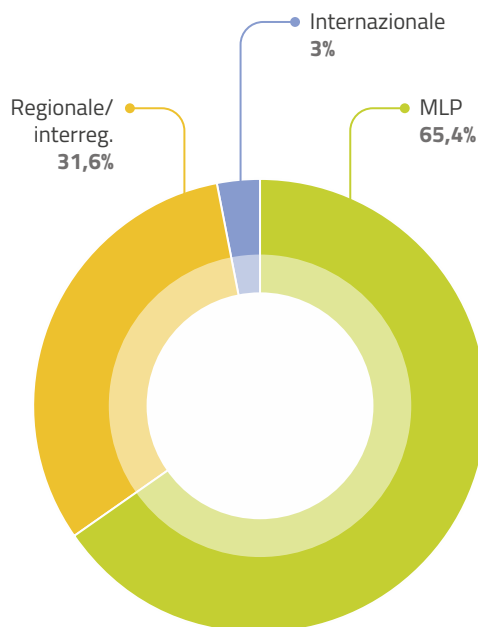
Il dato più rilevante riguarda il segmento della media e lunga percorrenza, (comprensivo dei servizi *open access*, anche AV, e OSP nazionali) che da solo genera circa i due terzi delle istanze totali, seguito, a una distanza significativa, dal tra-

sporto regionale e interregionale, che rappresenta quasi un terzo del volume complessivo.

Infine, il settore del trasporto internazionale occupa una quota marginale, dovuto al peso ridotto che questa specifica tipologia di traffico riveste attualmente nel volume complessivo dell'offerta ferroviaria italiana, rispetto alle tratte nazionali.

⁴⁸¹ Le doglianze concernenti le PMR hanno, per la maggior parte, riguardato problematiche connesse all'accessibilità in autonomia di stazioni e convogli e, seppure in misura minore, all'assistenza specifica. Si segnala la Misura 5 della delibera n. 106/2018, in particolare, che garantisce il diritto all'accessibilità e fruibilità di servizi e stazioni e, in caso di violazione, assicura una tutela indennitaria agli utenti.

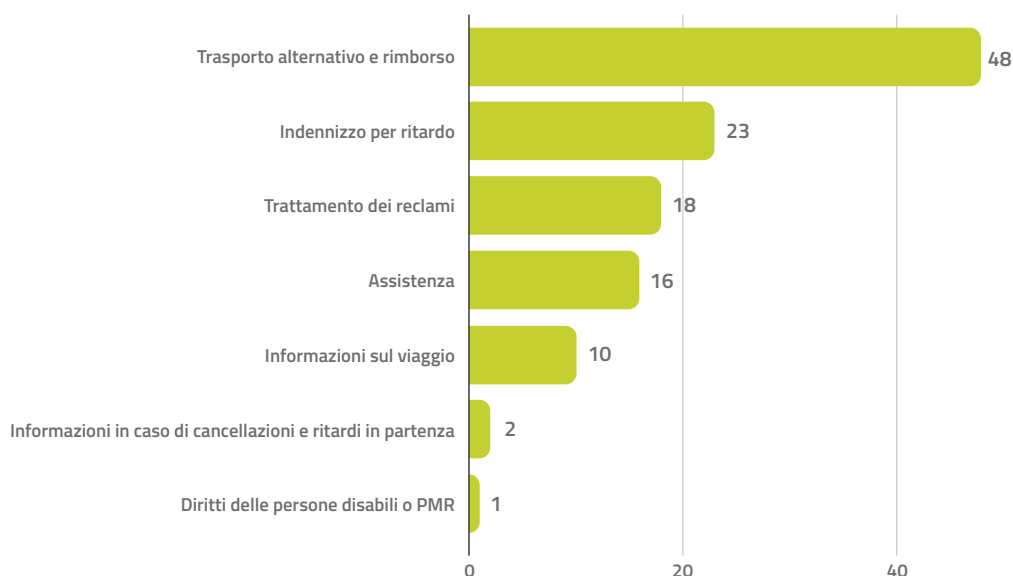
Figura 34. Il trasporto ferroviario: istanze ricevute per tipologia di servizio - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

L'analisi dei procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate (Figura 35), nell'ambito della tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, evidenzia come le maggiori criticità risiedano nella mancata offerta del rimborso o itinerario alternativo, che conferma la difficoltà dei vettori nel gestire i disservizi. Seguono, per rilevanza, gli indennizzi per ritardo e le carenze nel trattamento dei reclami, a testimonianza di una persistente fragilità nelle risposte economiche e procedurali all'utenza. Volumi intermedi riguardano l'assistenza e le informazioni di viaggio. Sebbene numericamente marginali, i casi relativi alle cancellazioni e ai diritti PMR rimangono monitorati con estrema attenzione, data la loro rilevanza sociale e normativa nel nuovo quadro sanzionatorio.

Figura 35. Il trasporto ferroviario: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

L'analisi degli esiti dei procedimenti avviati e conclusi nell'ultimo quinquennio, per tipologia di esito (Figura 36), rivela una netta prevalenza del pagamento in misura ridotta, che interessa quasi il 90% dei casi. Tale dato evidenzia l'efficacia della definizione agevolata come strumento di rapida risoluzione delle contestazioni⁴⁸². Il ricorso all'irrogazione di sanzioni piene si attesta a circa il 10%, mentre risultano marginali i procedimenti archiviati (0,8%), confermando un'elevata fondatezza nelle fasi di accertamento e avvio dell'iter sanzionatorio⁴⁸³.

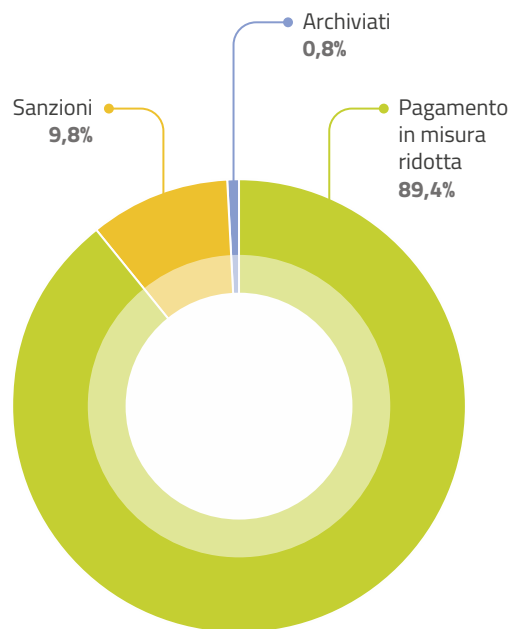
4.3.2. Il trasporto con autobus

Il regolamento (UE) n. 181/2011 disciplina il trasporto effettuato con autobus, concentrandosi prevalentemente sulle tratte di linea che coprono distanze di almeno 250 km, pur prevedendo alcune eccezioni per i servizi occasionali e per percorrenze inferiori⁴⁸⁴.

Dalle 673 istanze analizzate (ripartite tra 164 reclami, 508 segnalazioni e un caso trattato d'ufficio), emerge che una parte consistente delle lamentele riguarda temi non tutelati direttamente dalla normativa eurounitaria. Tra questi figurano lo smarrimento dei bagagli, la qualità del viaggio, il trasporto di animali o biciclette, il comportamento dei conducenti, le sanzioni a bordo e l'affollamento dei mezzi.

Per quanto riguarda i tragitti inferiori ai 250 km, l'Autorità ha comunque avviato alcune preistruttorie per approfondire, in particolare: informazioni e orari (errori o carenze su fermate e percorsi), di cui all'art. 24; accessibilità (inadeguatezza nella formazione del personale per assistere i passeggeri disabili), di cui all'art. 16; reclami (il mancato rispetto dell'obbligo di rispondere ai reclami entro un mese), di cui all'art. 27. Le questioni legate al TPL, come la frequenza o l'affollamento dei mezzi, l'idoneità dei veicoli per i disabili, o la qualità dei servizi, sono state invece trasmesse agli EA, ai quali spetta il compito

Figura 36. Il trasporto ferroviario: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

di controllare che i contratti di servizio siano rispettati e che le CMQ siano garantite.

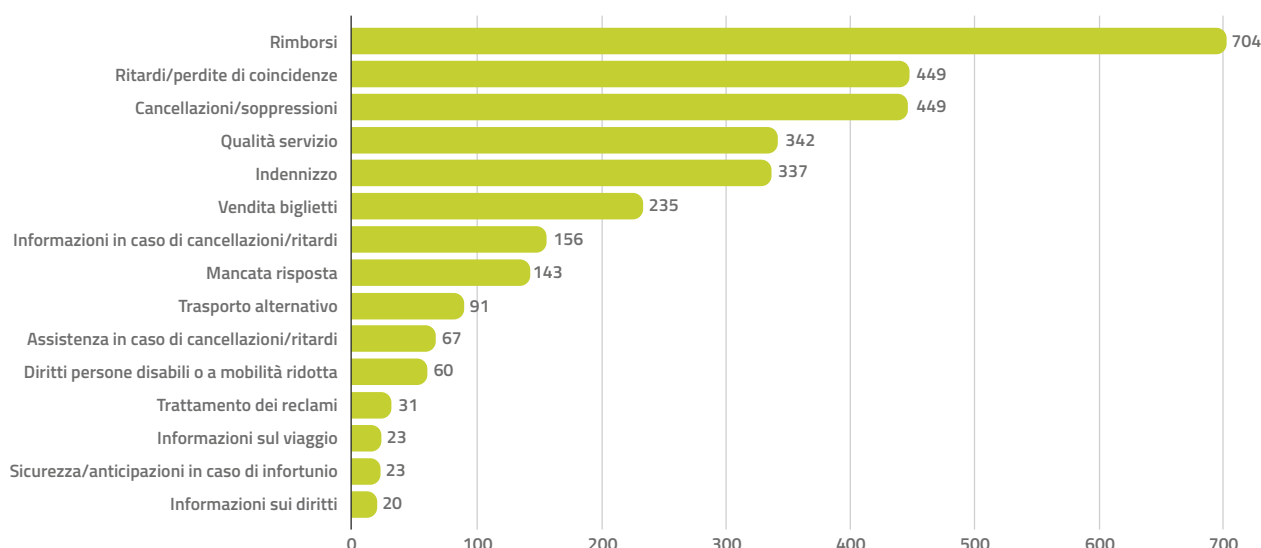
In relazione ai dati dell'ultimo quinquennio, Figura 37, la criticità maggiore per gli utenti rimane quella dei rimborsi (con circa 700 istanze). Seguono i disagi operativi (ritardi e soppressioni), le problematiche relative alla qualità, agli indennizzi, alla vendita dei biglietti e le carenze comunicative (mancata informazione prima e durante il viaggio e risposta al reclamo), segnalando una diffusa richiesta di maggiore tra-

⁴⁸² Ai sensi della l. n. 689/1981, si può estinguere il procedimento mediante il "pagamento di una somma in misura ridotta pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista per la violazione commessa o, se più favorevole e qualora sia stabilito il minimo della sanzione edittale, pari al doppio del relativo importo".

⁴⁸³ Per quanto riguarda i dati annuali, dall'1° luglio 2025 al 30 giugno 2026, si evidenzia che con delibera n. 146/2025 avente ad oggetto "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 24/2025, del 6 febbraio 2025, nei confronti di Trenitalia S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 70/2014, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2021/782" si è concluso il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 24/2025, del 6 febbraio 2025; inoltre, con delibera n. 170/2025 avente ad oggetto "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 25/2025, del 6 febbraio 2025, nei confronti di Trenitalia S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 70/2014, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/782" si è concluso il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 25/2025, del 6 febbraio 2025. Si segnala, inoltre, che con le delibere nn. 111/2025, 132/2025, 197/2025, 230/2025, 231/2025, 7/2026 e 102/2026 sono stati avviati nel medesimo periodo, sette procedimenti sanzionatori, di cui sei conclusi con pagamento delle sanzioni in misura ridotta, rispettivamente, con le seguenti determinazioni: nn. 119/2025, 124/2025, 4/2026, 6/2026, 18/2026 e 42/2026.

⁴⁸⁴ Ai sensi dell'art. 2 ("Ambito di applicazione"), par. 2, del regolamento, qualora la distanza prevista del servizio sia inferiore a 250 km, trovano applicazione soltanto l'art. 4 ("Biglietti e condizioni contrattuali non discriminatorie"), par. 2, l'art. 9 ("Diritto al trasporto"), l'art. 10 ("Eccezioni e condizioni speciali"), par. 1, l'art. 16 ("Formazione"), par. 1, lettera b) e paragrafo 2, l'art. 17 ("Risarcimento per sedie a rotelle e attrezzature per la mobilità"), parr. 1 e 2, e gli artt. da 24 a 27 (facenti parte del capo V - Disposizioni generali in materia di informazione e reclami) e l'art. 28 ("Organismi nazionali responsabili dell'applicazione") del regolamento.

Figura 37. Il trasporto con autobus: istanze ricevute per motivo di doglianza - anni 2022-2026

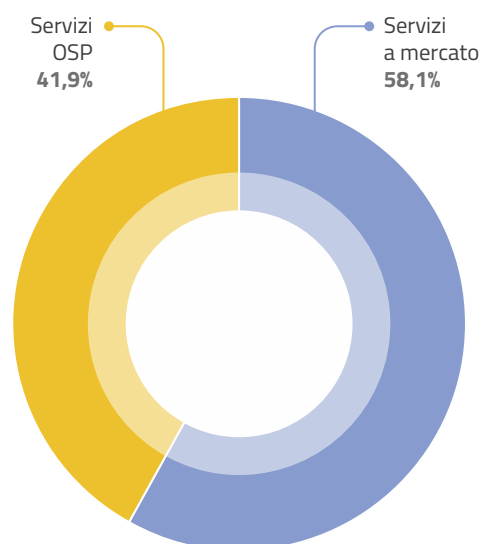


Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

sparenza e supporto durante il viaggio. Si segnalano, inoltre, alcuni episodi riguardanti passeggeri lasciati dal conducente alla stazione di servizio, durante la sosta dell'autobus⁴⁸⁵.

L'analisi delle istanze ricevute nell'ultimo quinquennio, di cui alla [Figura 38](#), conferma una netta prevalenza dei servizi erogati in regime di libero mercato, che catalizzano oltre il 58% del volume complessivo, per i quali il regolamento garantisce tutele più forti, operando su lunghe tratte (oltre i 250 km), rispetto a quasi il 40% dei servizi soggetti a oneri di servizio pubblico. Verosimilmente, sulle lunghe distanze, i passeggeri hanno diritto a rimborsi e assistenza maggiori, il che spinge l'utenza a segnalare i disservizi con più frequenza, rispetto ai servizi OSP a corto raggio, i cui diritti sono più limitati e, di conseguenza, il numero di istanze scende drasticamente

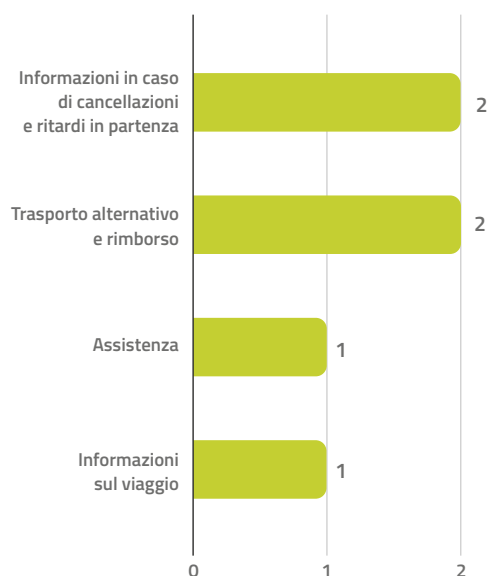
Figura 38. Il trasporto con autobus: istanze ricevute per tipologia di servizio - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

⁴⁸⁵ A seguito di confronto con l'Autorità, per risolvere la problematica segnalata, un vettore ha introdotto una buona pratica consistente nell'annuncio al microfono, a cura del conducente, dell'orario di ripartenza in tre lingue, nella conta dei presenti prima di ripartire e, nell'eventuale attesa di ulteriori cinque minuti.

Figura 39. Il trasporto con autobus: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

La **Figura 39** illustra i procedimenti sanzionatori avviati e conclusi nell'ultimo quinquennio. Le violazioni accertate riguardano: l'assenza di informazioni, in caso di cancellazioni o ritardi in partenza, la mancata offerta della scelta tra trasporto alternativo e rimborso del biglietto, l'omessa assistenza materiale (pasti, pernottamento) e carenze sulle informazioni sul viaggio.

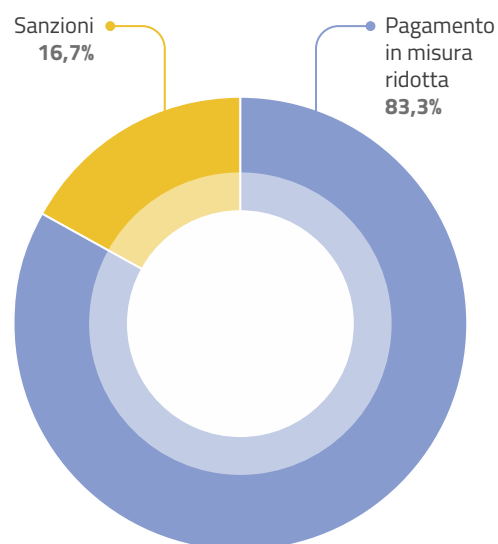
L'analisi degli esiti sanzionatori dell'ultimo quinquennio, **Figura 40**, rivela una netta prevalenza dei pagamenti in misura ridotta, che coprono ben l'83,3% dei casi rispetto al solo 16,7% delle sanzioni definitive. Questo dato indica che la quasi totalità dei vettori preferisce l'oblazione immediata, estinguendo la contestazione prima del provvedimento finale. Tale dinamica suggerisce un'efficacia deterrente dell'azione di vigilanza, che spinge le imprese verso una rapida ammissione delle proprie responsabilità, garantendo la chiusura dei procedimenti in tempi brevi.

4.3.3. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne

Per quanto riguarda i dati di sintesi relativi all'attività svolta dall'Autorità, nel periodo di riferimento sono pervenuti 115 reclami e 403 segnalazioni, per un totale di 518 istanze.

Nella **Figura 41** si evidenzia come le principali problematiche siano legate a questioni economiche e operative: la com-

Figura 40. Il trasporto con autobus: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito - anni 2022-2026



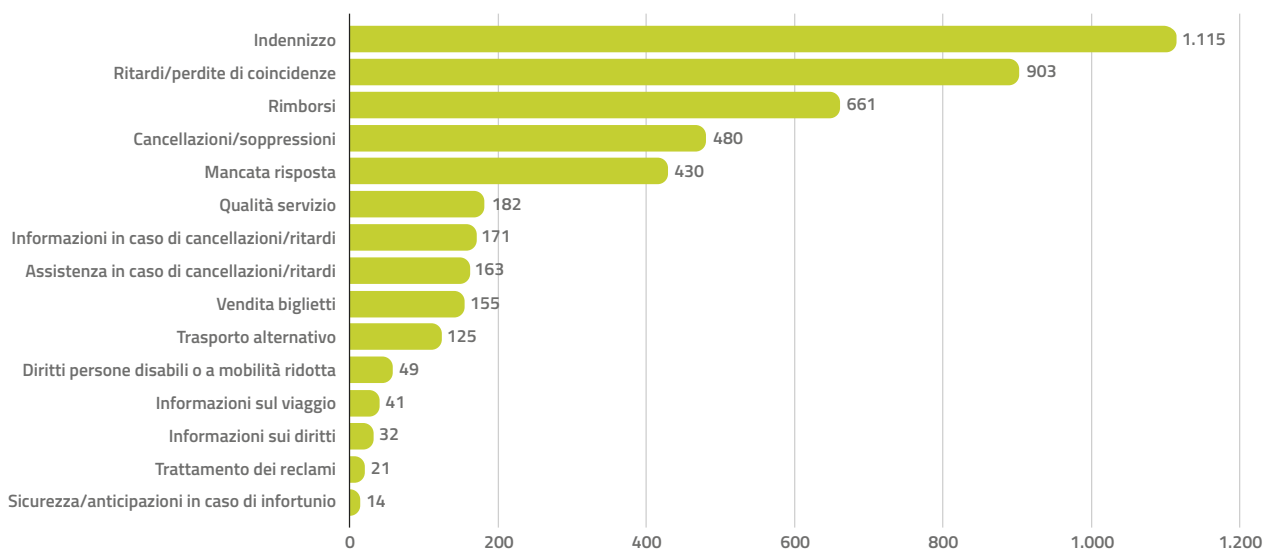
Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

pensazione economica per il ritardo all'arrivo (indennizzo) è il motivo più frequente, seguito dai disagi causati da ritardi e perdite di coincidenze. Un volume considerevole di istanze riguarda anche i rimborsi, le cancellazioni e la mancata risposta ai reclami. Emergono, inoltre, temi come la mancanza di qualità, di informazioni e assistenza, problematiche nella vendita dei biglietti e nell'offerta del trasporto alternativo; le istanze relative ai diritti delle PMR occupano una quota decisamente marginale nel totale delle istanze.

L'analisi della **Figura 42** evidenzia, nell'ambito dell'ultimo quinquennio, una marcata polarizzazione delle istanze basata sulla tipologia di servizio, con una netta predominanza di quelle riguardanti il trasporto marittimo in regime di libero mercato pari a circa l'88% del totale. Tale evidenza è specchio della struttura intrinseca del settore, caratterizzato da una presenza contenuta di servizi in OSP; questa configurazione, in misura ancora più evidente rispetto ad altre modalità di trasporto, determina una naturale concentrazione delle doglianze dell'utenza verso i servizi erogati in regime commerciale.

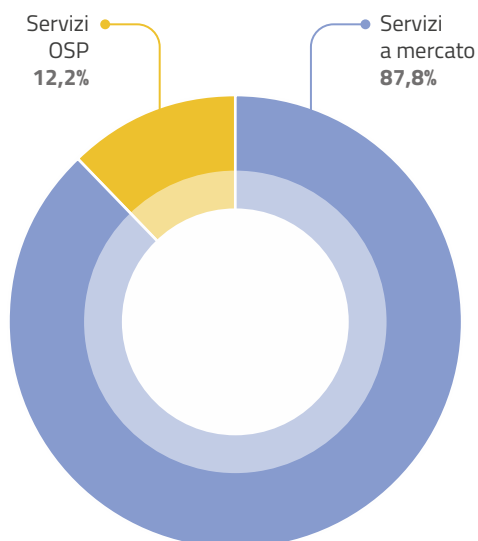
La **Figura 43** evidenzia come l'attività sanzionatoria dell'ART si concentri prevalentemente sulle fasi di gestione del disservizio e del *post-vendita*. Il dato più rilevante, nell'ambito dei procedimenti avviati e conclusi nel quinquennio di riferimento, è rappresentato dalle criticità riscontrate nel trattamento dei reclami, che da solo costituisce circa un terzo del totale; si rileva, infatti, una difficoltà strutturale dei vettori

Figura 41. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: istanze ricevute per motivo di doglianza - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

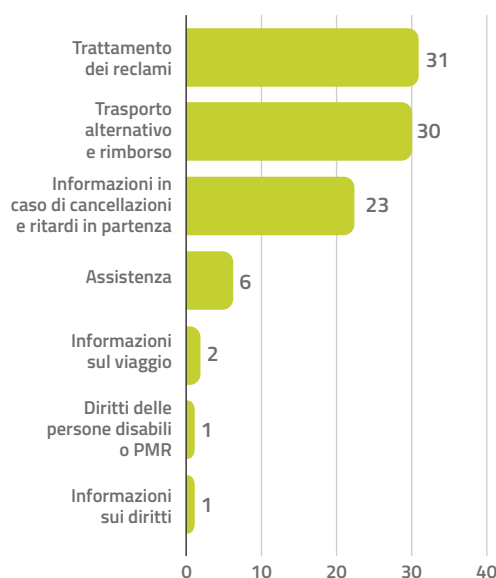
Figura 42. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: istanze ricevute per tipologia di servizio - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

nel rispettare i tempi di risposta (due mesi) previsti nel regolamento e nel fornire un riscontro adeguato alle istanze dei passeggeri. Quasi con la stessa frequenza, si riscontrano problematiche riguardanti la scelta tra il trasporto alternativo

Figura 43. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

a condizioni simili e il rimborso del biglietto, seguite dalla mancanza di informazioni in caso di cancellazioni e ritardi alla partenza. Nel complesso, l'istogramma mostra un sistema in cui oltre l'80% delle violazioni è riconducibile a soli

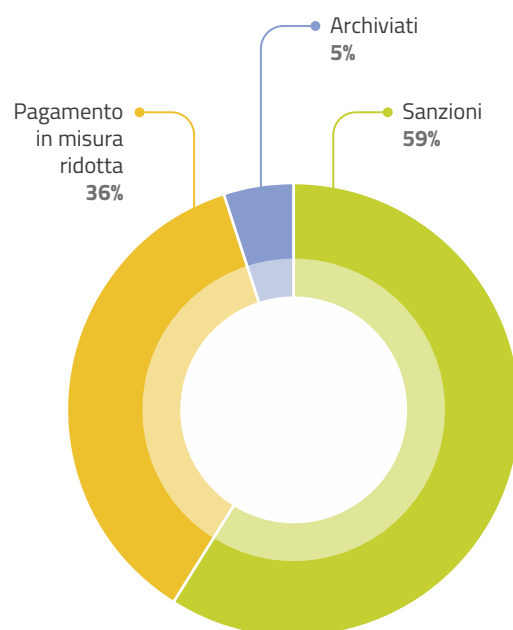
tre ambiti: reclami, rimborsi e informazioni. Al contrario, le sanzioni legate all'assistenza, alle informazioni sul viaggio e sui diritti dei passeggeri e alla tutela delle persone con disabilità appaiono numericamente marginali.

La **Figura 44** analizza l'esito dei procedimenti sanzionatori avviati e conclusi tra il 2022 e il 30 giugno 2026. La dinamica più rilevante riguarda la maggioranza assoluta delle contestazioni, pari al 56,4%, che sfocia nell'irrogazione di sanzioni, mentre una quota consistente, corrispondente al 38,3%, si risolve attraverso il pagamento in misura ridotta, uno strumento che permette la definizione rapida del contenzioso e l'estinzione dell'illecito tramite un importo agevolato. Solo una parte marginale dei procedimenti, pari al 5,3%, si conclude con un'archiviazione, dato che sottolinea l'elevata efficacia dell'Autorità nell'individuare e contestare le violazioni sin dalle prime fasi. Nel complesso, il quadro delineato mostra un sistema sanzionatorio estremamente incisivo, in cui quasi la totalità dei procedimenti (95%) impone un esborso economico alle imprese, sia tramite sanzione diretta, che attraverso il pagamento in misura ridotta⁴⁸⁶.

4.4 La risoluzione stragiudiziale delle controversie tra utenti e operatori economici

La disciplina ADR attribuisce al Servizio conciliazioni ART lo svolgimento, tramite la piattaforma *ConciliaWeb*⁴⁸⁷ (cfr. *infra*), del tentativo obbligatorio di conciliazione, quale condizione di procedibilità dell'azione giurisdizionale⁴⁸⁸. Nell'ambito di applicazione della citata disciplina, come definito all'art. 2, rientrano non soltanto le controversie relative ai diritti dei

Figura 44. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito - anni 2022-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

passeggeri nei servizi di trasporto per i quali l'Autorità svolge, come sopra anticipato, funzioni di vigilanza ai sensi della normativa eurounitaria, ma anche quelle relative ai diritti dei passeggeri del trasporto aereo riconosciuti dai regolamenti (CE) n. 261/2004⁴⁸⁹ e n. 1107/2006⁴⁹⁰, per i quali le funzioni sanzionatorie di NEB sono attribuite all'ENAC⁴⁹¹. La compe-

⁴⁸⁶ Si segnala, infine, che i procedimenti avviati con le delibere n. 143/2025 e n. 144/2025 si sono conclusi, rispettivamente, con la delibera n. 103, del 25 giugno 2026, avente ad oggetto "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 143/2025, del 4 settembre 2025, nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 129/2015, per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010" e con la delibera n. 104, di pari data, avente ad oggetto "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 144/2025, del 4 settembre 2025, nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 129/2015, per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1, 18, paragrafo 1 e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010".

⁴⁸⁷ Acquisita in riuso da AGCOM.

⁴⁸⁸ Oltre al Servizio conciliazioni ART, il tentativo obbligatorio di conciliazione può essere esperito anche dinanzi: i) alle Camere di conciliazione istituite presso le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA), ai sensi della convenzione stipulata tra l'Autorità e Unioncamere in data 9 marzo 2023⁴⁸⁸ e ii) agli organismi ADR, compresi gli organismi di negoziazione paritetica, iscritti nell'elenco istituito dall'Autorità con la delibera n. 60, del 6 aprile 2023, "Istituzione e disciplina dell'elenco degli organismi ADR nei settori di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti, in attuazione dell'art. 141-*decies* del Codice del consumo".

⁴⁸⁹ Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

⁴⁹⁰ Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

⁴⁹¹ Funzioni assegnate, rispettivamente, con decreto legislativo 27 gennaio 2006, n. 69, "Disposizioni sanzionatorie per la violazione del regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato" e con decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 24, "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo".

tenza in materia di ADR⁴⁹² si estende altresì alle controversie riguardanti il contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, adottati ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera e), del decreto istitutivo.

Nel periodo di riferimento sono proseguite le attività volte all'attuazione del rapporto di collaborazione tra l'ART e Unioncamere di cui alla convenzione quadro⁴⁹³ per la gestione operativa delle istanze di conciliazione, da svolgersi secondo la procedura di cui alla parte II della disciplina ADR⁴⁹⁴ da parte delle otto Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA) che hanno aderito alla predetta convenzione.

In qualità di autorità competente ai sensi dell'art. 141-*octies*, comma 1, lettera f), del Codice del consumo, con la citata delibera n. 60/2023 l'Autorità ha istituito l'elenco degli organismi ADR che operano nel settore dei trasporti, disciplinando, nel contempo, anche il procedimento e le modalità operative per l'iscrizione, la tenuta dell'elenco e le correlate attività di vigilanza⁴⁹⁵. Risultano iscritti nell'elenco, oltre al Servizio conciliazioni ART, undici organismi ADR nei settori di competenza dell'Autorità.

4.4.1 Il Servizio conciliazioni

Nel periodo di riferimento, si registra, con riguardo alle controversie tra gli utenti e gli operatori economici, un *trend* in diminuzione del numero di istanze di conciliazione pervenute al servizio conciliazioni ART⁴⁹⁶.

Di seguito si forniscono maggiori dettagli circa l'attività svolta dal Servizio conciliazioni⁴⁹⁷, avuto riguardo alle istanze pervenute, con il relativo andamento temporale e modalità di trasporto, nonché ai soggetti accreditati nella piattaforma *ConciliaWeb*, all'esito delle procedure di conciliazione e al valore economico dei rimborsi ottenuti dagli utenti, nonché alla mancata partecipazione, in termini percentuali, di ciascun operatore.

La **Figura 45**, relativa alle istanze pervenute a partire dal 3 aprile 2023 e fino al 30 giugno 2026 (pari a 58.556 istanze), evidenzia che il 96,9% delle stesse riguarda il settore aereo e l'1,8% il settore ferroviario solo lo 0,7% circa delle istanze ricevute ha interessato servizi di trasporto marittimo e lo 0,6% circa il trasporto con autobus⁴⁹⁸.

⁴⁹² In qualità di autorità competente ai sensi dell'art. 141-*octies*, comma 1, lettera f), del Codice del consumo, l'Autorità partecipa, altresì, agli incontri del Tavolo di coordinamento e di indirizzo istituito presso il MIMIT.

⁴⁹³ Stipulata in data 17 dicembre 2024, si configura come accordo di collaborazione, ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii.

⁴⁹⁴ In particolare, la convenzione quadro è volta, tra l'altro, a individuare soggetti camerali con disponibilità di conciliatori per il Servizio conciliazioni ART, in possesso di tutti i requisiti previsti dalla disciplina ADR, a eccezione della formazione specialistica sui settori regolati dall'ART, con specifico riguardo ai diritti degli utenti e alla qualità dei servizi. Su tali materie, infatti, i conciliatori individuati dalle CCIAA aderenti alla convenzione quadro hanno ricevuto una specifica formazione da parte dell'Autorità. Si precisa che la citata convenzione prevede, in un'ottica di attuazione graduale, una prima fase di sperimentazione della durata di 6 mesi, successivamente prorogata.

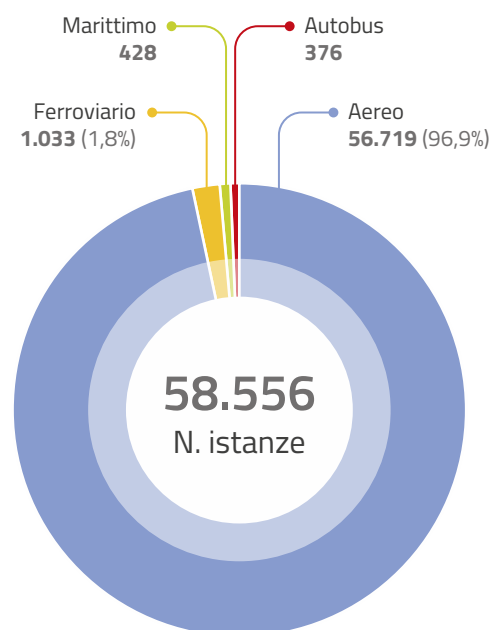
⁴⁹⁵ L'elenco è disponibile alla pagina: <https://www.autorita-trasporti.it/servizio-conciliazioni-art/elenco-degli-organismi-adr-nei-settori-di-competenza-art/>.

⁴⁹⁶ La procedura di conciliazione si svolge tramite la piattaforma *ConciliaWeb*, mediante lo scambio asincrono di comunicazioni tra le parti e il conciliatore. Costituisce condizione di ammissibilità dell'istanza per l'utente l'avere già inoltrato reclamo o richiesta di indennizzo o rimborso all'operatore economico. Nel caso in cui le parti raggiungano un accordo, viene redatto dal conciliatore, e firmato dalle parti, un verbale che costituisce titolo esecutivo, ai sensi dell'art. 2, comma 24, lettera b), della l. n. 481/1995. La procedura deve concludersi, ai sensi del comma 3, lettera h), dell'art. 37 del decreto istitutivo, entro trenta giorni; tale termine viene considerato non perentorio, ancorché, al fine di salvaguardare il diritto alla tutela giurisdizionale, è previsto che, decorsi trenta giorni dalla presentazione dell'istanza (o dalla sua regolarizzazione), l'utente può rivolgersi al giudice. La diminuzione generalizzata, rispetto al 2025, del numero di istanze pervenute appare riconducibile, con ogni probabilità, alla citata sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 28 ottobre 2024, n. 1093, con la quale è stata annullata la delibera n. 21/2023 limitatamente alla parte in cui prevede che non sia possibile proporre ricorso in sede giurisdizionale fino a che non sia stato esperito un tentativo obbligatorio di conciliazione anche per le controversie riguardanti la compensazione pecuniaria riconosciuta dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004.

⁴⁹⁷ L'illustrazione svolta anche in adempimento all'art. 141-*quater*, comma 2, del Codice del consumo, che obbliga l'organismo ADR a pubblicare annualmente una relazione con le informazioni ivi elencate. I dati relativi all'attività del Servizio conciliazioni ART, periodicamente aggiornati, sono disponibili alla pagina <https://bdt.autorita-trasporti.it/>.

⁴⁹⁸ Per una migliore comprensione delle indicate percentuali, va evidenziato che, nel trasporto ferroviario, l'utente può presentare istanza di conciliazione al Servizio conciliazioni ART, pena l'inammissibilità, solo qualora, per la medesima controversia, il tentativo di conciliazione non possa essere esperito, in maniera non onerosa, dinanzi a un organismo di conciliazione, anche paritetica, iscritto nell'elenco dell'Autorità. In particolare, per tale settore, risultano iscritti nell'elenco i seguenti organismi di negoziazione paritetica che svolgono le procedure ADR senza costi per le parti: l'Organismo di conciliazione paritetica Trenitalia-Associazioni di consumatori, l'Organismo di conciliazione paritetica Trenord S.r.l.- Associazioni di consumatori e l'Organismo di conciliazione paritetica Trenitalia Tper-Associazioni dei consumatori. Il numero esiguo di istanze di conciliazione pervenute per i servizi di trasporto marittimo e con autobus potrebbe, invece, essere riconducibile alla risoluzione della controversia con gli operatori già nella fase del preventivo reclamo, nonché alla mancata previsione normativa, in questi ambiti di trasporto, di compensazioni pecuniarie per ritardo o cancellazione in misura fissa e, più in generale, a un minore contenzioso. In particolare, per il settore del trasporto via mare, la compensazione è commisurata al prezzo del biglietto, mentre per il trasporto con autobus non è previsto alcun indennizzo da ritardo.

Figura 45. Le istanze pervenute per modalità di trasporto



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

Dalla **Figura 46** si rileva l'andamento delle istanze ricevute dall'avvio del servizio per trimestre e per modalità di trasporto⁴⁹⁹, con una tendenza generalizzata in diminuzione nel 2025 rispetto all'anno precedente, confermata anche nei primi due trimestri del 2026.

Con riguardo al trasporto aereo, si evidenzia che l'80,4% delle istanze pervenute sono state presentate da un delegato dell'utente⁵⁰⁰, mentre negli altri settori si rileva un maggior numero di utenti che hanno presentato l'istanza in maniera autonoma (in assenza di intermediari)⁵⁰¹.

I motivi maggiormente ricorrenti nella presentazione di istanze di conciliazione riguardano criticità connesse a cancellazioni e ritardi, fattispecie tutelate puntualmente dalla normativa eurounitaria in materia di diritti dei passeggeri⁵⁰². Dall'esame delle istanze di conciliazione, emergono, con riguardo in particolare al settore aereo, alcuni aspetti meritevoli di attenzione, sui quali si formulano le seguenti raccomandazioni agli operatori, ai sensi dell'art. 141-*quater*, comma 2, lett. b), del Codice del consumo⁵⁰³:

- i. al fine di risolvere le controversie nel modo più rapido ed economico possibile per entrambe le parti, risulta fondamentale valorizzare la fase del primo contatto tra operatore economico e utente, attraverso la presentazione di un reclamo o di una richiesta di rimborso o compensazione. In questa prospettiva, è opportuno che gli operatori si dotino di sistemi di gestione dei reclami efficienti, facilmente accessibili e in grado di fornire risposte adeguatamente motivate;
- ii. in presenza di circostanze eccezionali, gli operatori economici non dovrebbero limitarsi a comunicare il rifiuto della compensazione pecuniaria con motivazioni generiche, ma dovrebbero, invece, dimostrare l'effettiva sussistenza di tali circostanze, il collegamento tra esse e la cancellazione o il ritardo del volo, nonché di aver adottato tutte le misure necessarie per prevenire il disservizio⁵⁰⁴;

⁴⁹⁹ Si ricorda che a partire dal mese di dicembre 2023, l'utente ha la possibilità di presentare, tramite la piattaforma *ConciliaWeb*, un'istanza plurima (ovvero, un'unica istanza che riguarda più passeggeri).

⁵⁰⁰ L'elevato ricorso a soggetti intermediari è in gran parte riconducibile alla diffusione, nel settore aereo, del fenomeno delle c.d. *claims agencies*. Al riguardo cfr. "Nota informativa sulla pertinente legislazione dell'UE in materia di protezione dei consumatori, marketing e protezione dei dati applicabile alle attività delle agenzie di reclamo in relazione al regolamento (CE) n. 261/2004 sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo" del 9 marzo 2017.

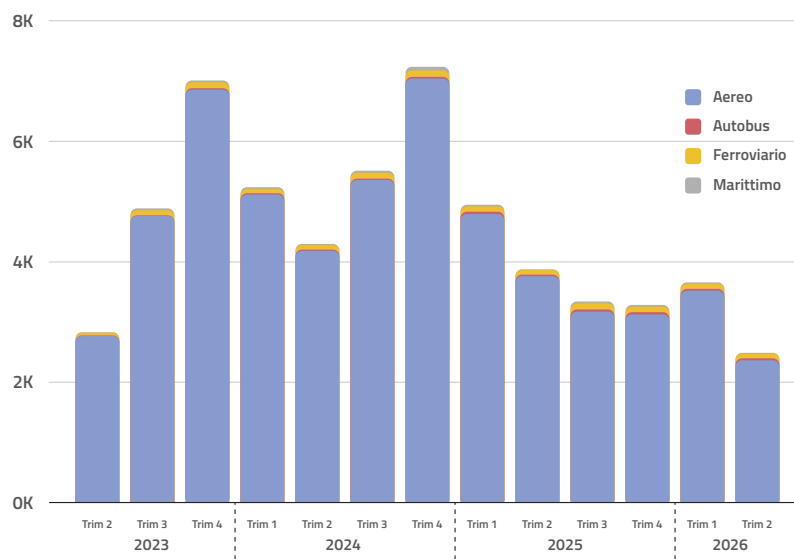
⁵⁰¹ In particolare, per quanto riguarda il settore del trasporto marittimo, il 41,4% delle istanze sono state presentate da soggetti delegati, percentuale che si riduce al 22,6% per le istanze relative al settore del trasporto con autobus e al 13,6% per quelle relative al settore ferroviario.

⁵⁰² Nello specifico, con riguardo alle cause significative generatrici delle controversie (cfr. art. 141-*quater*, comma 2, lett. b) del Codice del consumo), le istanze di conciliazione riguardano: la mancata compensazione pecuniaria a seguito di ritardo (28,9%) o di cancellazione del servizio (circa il 19,5%); l'assenza di informazione sui diritti dei passeggeri (7,1%); a seguito di cancellazione, la mancata offerta di un servizio di trasporto alternativo in condizioni comparabili (6,9%); la mancata assistenza resa, in termini di cibo e bevande, in caso di cancellazione (4,4%) e in caso di ritardo (4,2%); in caso di cancellazione, la mancata assistenza fornita in termini di sistemazione in albergo e/o trasporto al luogo di sistemazione (3,9%), il mancato rimborso del prezzo del biglietto entro sette giorni (3,6%) e la mancata copertura delle spese di trasferimento da/verso aeroporto di partenza (3,1%); la mancata assistenza con comunicazioni gratuite (ad es. telefonate) sia in caso di ritardo (2,6%) che a seguito di cancellazione (2,5%); a seguito di cancellazione, la mancata informazione su eventuali alternative di trasporto possibili (2,4%); in caso di ritardo, il mancato rimborso del prezzo del biglietto entro sette giorni (2,3%) e la mancata assistenza fornita in termini di sistemazione in albergo e/o trasporto al luogo di sistemazione (2,2%); infine problematiche connesse a casi di *overbooking* (0,2%). Seguono, con percentuali minori, istanze che hanno segnalato altre criticità, come, a titolo di esempio, la mancata risposta motivata al reclamo o definitiva entro tre mesi, la mancata assistenza fornita a persone con disabilità o a mobilità ridotta e la perdita o danneggiamento di attrezzatura delle PMR, la richiesta di pagamenti supplementari in caso di sistemazione in classe superiore, la mancanza di informazioni adeguate durante il viaggio oppure prima della partenza, problematiche in merito alla presentazione del reclamo all'operatore, ecc. Si precisa che ciascuna istanza può riguardare uno o più motivi.

⁵⁰³ L'art. 141-*quater*, comma 2, lett. b), del Codice del consumo, prevede che gli organismi ADR possono formulare raccomandazioni, rivolte agli operatori economici, idonee a evitare o risolvere problematiche generatrici del contenzioso.

⁵⁰⁴ Nel rispetto dell'art. 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, come altresì chiarito dagli Orientamenti interpretativi (C/2024/5056) approvati dalla Commissione il 22 luglio 2024.

Figura 46. L'andamento delle istanze ricevute per modalità di trasporto



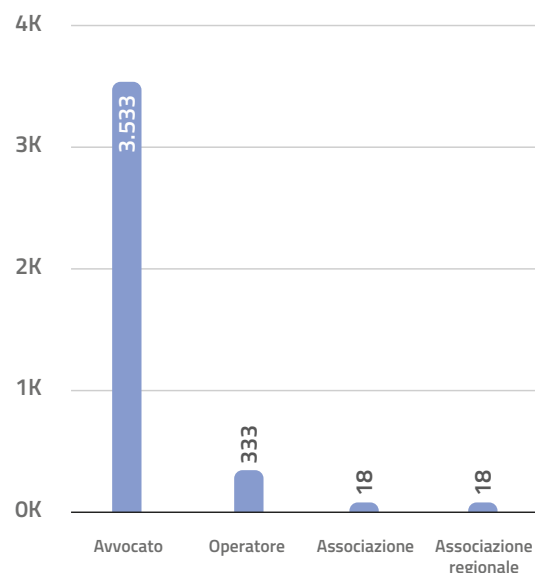
Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

iii. tra le problematiche non trattate nel citato regolamento (CE) n. 261/2004, attualmente non rientranti nell'ambito di applicazione della disciplina ADR, che sarebbero, invece, meritevoli di una tutela specifica, figurano le fattispecie di rinuncia al viaggio da parte del passeggero (ad esempio, per motivi di salute), nonché quelle correlate ai servizi inclusi o non inclusi nel prezzo del biglietto (ad esempio, problematiche nell'effettuazione del *check-in* e conseguenti addebiti in aeroporto).

La **Figura 47** indica il numero di soggetti accreditati⁵⁰⁵, in particolare avvocati e associazioni dei consumatori e degli operatori economici, che risultano essere complessivamente 3.902 (di cui 3.533 avvocati, 333 operatori, 18 associazioni dei consumatori nazionali facenti parte del Consiglio nazionale dei consumatori e utenti e 18 associazioni dei consumatori regionali).

Gli esiti delle istanze di conciliazione correttamente presentate e non concluse con una rinuncia da parte dell'utente⁵⁰⁶ sono illustrati nella successiva **Figura 48**. Si ricorda che la disciplina ADR, tramite la piattaforma *ConciliaWeb*, consente alle parti di raggiungere un accordo transattivo prima dell'intervento del conciliatore⁵⁰⁷; in tal caso, la piattaforma rilascia un'attestazione dell'accordo raggiunto e il procedimento è archiviato.

Figura 47. I soggetti accreditati nella piattaforma ConciliaWeb

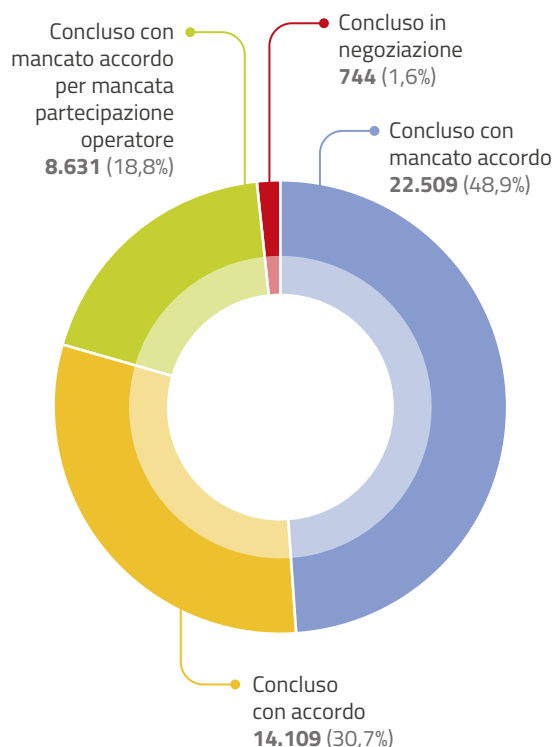


Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

⁵⁰⁵ Cfr. art. 5 della disciplina ADR.

⁵⁰⁶ In particolare, si tratta delle istanze non archiviate per inammissibilità o per rinuncia dell'utente, disciplinate, rispettivamente agli artt. 7 e 8, comma 5 della disciplina ADR.

⁵⁰⁷ Che viene designato entro quindici giorni dalla presentazione dell'istanza.

Figura 48. L'esito delle procedure svolte

Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

Come si rileva dalla **Figura 48**, il 48,9% delle procedure di conciliazione si è concluso con esito negativo, mentre il 32,3% con accordo (nello specifico l'1,6% in fase di negoziazione diretta tra le parti e il 30,7% con il supporto del conciliatore). Se si prendono in esame esclusivamente le istanze presentate direttamente dal passeggero, la percentuale di procedure concluse positivamente sale al 45,3% (di cui l'1,9% in fase di negoziazione diretta). Si rileva, inoltre, che il 18,8% delle istanze si è concluso con esito negativo per mancata partecipazione dell'operatore⁵⁰⁸. Si evidenzia al riguardo un livello di istanze con esito positivo in tendenziale crescita nel periodo di riferimento rispetto all'anno precedente. Infine, il tempo medio necessario per la conclusione delle procedure di conciliazione è stato di circa 39,5 giorni⁵⁰⁹.

⁵⁰⁸ Da evidenziare, inoltre, che sono state archiviate 10.871 istanze di conciliazione, di cui: 7.764 (71,4%) per inammissibilità, rilevata d'ufficio; 561 (5,1%) per inammissibilità eccepita dall'operatore economico; 600 (5,5%) per mancata comparizione dell'utente; 1.946 (18%) per rinuncia dell'utente. Inoltre, 784 procedimenti si sono conclusi per mancata adesione dell'operatore economico: trattasi di istanze di conciliazione per le quali l'operatore, pur accreditato in ConciliaWeb, ha espressamente dichiarato, tramite l'apposita funzionalità della piattaforma, di non voler aderire, ai sensi dell'art. 8, comma 3, della disciplina ADR.

⁵⁰⁹ Calcolati sempre dalla data di presentazione e non dalla data di eventuale regolarizzazione, fermo restando che, ai sensi dell'art. 3, comma 2, della disciplina ADR, "ai fini del ricorso giurisdizionale la condizione di procedibilità si considera comunque avverata trascorsi trenta giorni dalla proposizione dell'istanza di conciliazione".

⁵¹⁰ Data di operatività della piattaforma ConciliaWeb.

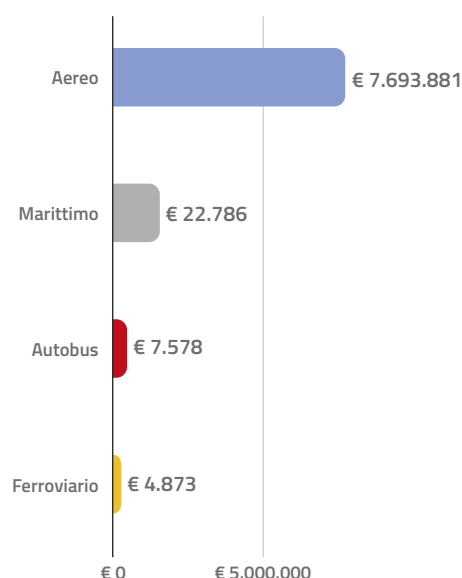
Nella **Figura 49** è riportata l'entità dei rimborsi accordati, a seguito dello svolgimento delle procedure di conciliazione innanzi al Servizio conciliazioni ART, a partire dal 3 aprile 2023⁵¹⁰ e fino al 30 giugno 2026, oltre al dato complessivo.

Figura 49. I rimborsi accordati - anni 2023-2026

RIMBORSI	
2023 (dal 3 aprile)	Euro 1.156.640
2024	Euro 3.001.465
2025	Euro 2.633.465
2026 (fino al 30 giugno)	Euro 937.547
TOTALE	Euro 7.729.118

Fonte: elaborazione ART.

Come emerge dalla **Figura 50**, la maggior parte dei rimborsi ha interessato gli utenti del settore aereo.

Figura 50. I rimborsi per modalità di trasporto

Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

La **Figura 51** indica, in termini percentuali, la mancata partecipazione di ciascun operatore, rispetto al totale delle istanze dal medesimo ricevute, a partire dal suo inserimento nella piattaforma⁵¹¹.

Si ricorda infatti che, al momento, non è previsto un obbligo di partecipazione alle procedure ADR disciplinate dall'Auto-rità; la disciplina ADR, al fine di incentivare l'adesione degli operatori alle procedure ADR, prevede che l'Autorità pubblichi sul proprio sito *web* una relazione annuale contenente, tra l'altro, i dati, in percentuale rispetto al totale delle istanze ricevute, relativi alla mancata partecipazione, da parte dei singoli operatori economici, alle procedure innanzi al Servizio conciliazioni ART⁵¹². Al riguardo, la nuova direttiva ADR⁵¹³ prevede, altresì, che gli Stati membri adottino misure per la promozione e la diffusione degli strumenti ADR, ivi inclusa la possibilità di prevedere la partecipazione obbligatoria di talune categorie di operatori economici⁵¹⁴.

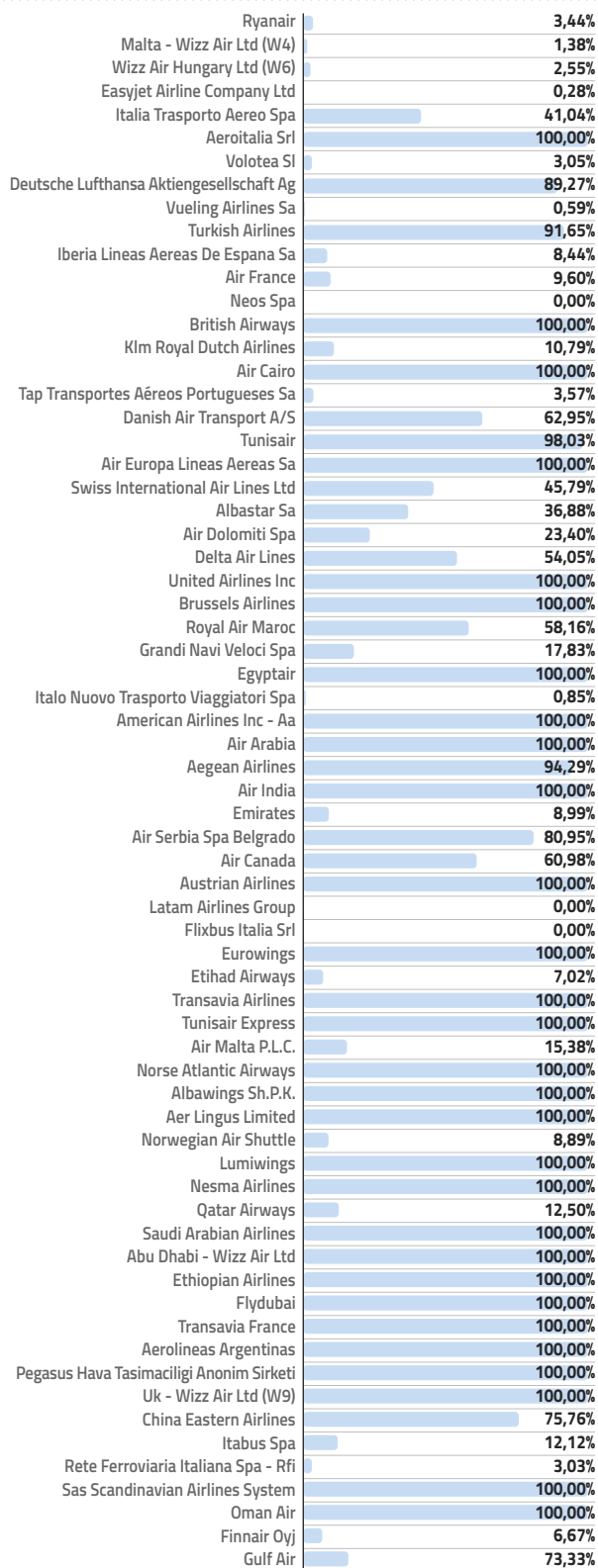
511 La Figura riporta gli operatori che hanno ricevuto un numero di istanze superiore a trenta ed è ordinato in funzione del numero di istanze ricevute. Si precisa che il dato non include anche i casi in cui l'operatore economico ha comunicato di non voler partecipare alla procedura di conciliazione, ai sensi dell'art. 8, comma 3, della disciplina ADR.

512 Tali dati, filtrabili per fasce di istanze ricevute, sono disponibili anche alla pagina <https://bdt.autorita-trasporti.it/rapporto/conciliazioni/>.

513 Direttiva (UE) 2025/2647 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2025, che modifica la direttiva 2013/11/UE, sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori, e che modifica le direttive (UE) 2015/2302, (UE) 2019/2161 e (UE) 2020/1828 a seguito della dismissione della piattaforma europea per la risoluzione delle controversie *online*. Tale direttiva prevede che gli Stati membri applicano le nuove disposizioni a decorrere dal 20 settembre 2028.

514 Si riporta il testo del considerando n. 16: *"Nell'elaborare e nell'attuare misure volte a promuovere la partecipazione dei professionisti e dei consumatori alle procedure ADR, gli Stati membri dovrebbero prestare particolare attenzione a settori commerciali specifici con un basso livello di partecipazione dei professionisti alle procedure ADR e alle prassi vigenti in tali settori nei confronti delle quali i consumatori hanno ripetutamente presentato reclami, come dimostrato dai dati disponibili e dalle statistiche sui reclami. Ciò vale in particolare per i settori dei trasporti e del turismo, specialmente nell'ambito dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo. In alternativa alle misure che promuovono la partecipazione dei professionisti alle procedure ADR in tali settori, gli Stati membri dovrebbero poter prevedere la partecipazione obbligatoria dei professionisti di tali settori alle procedure ADR".* Pertanto, salvo i casi in cui il diritto dell'UE o la normativa nazionale rendano obbligatoria la partecipazione, gli operatori restano liberi di aderire o meno alle procedure ADR. Al riguardo viene introdotto un nuovo obbligo: nel caso in cui un consumatore richiede l'intervento di un organismo ADR, l'operatore dovrà rispondere indicando se intende partecipare alla procedura. Il termine per la risposta non potrà superare i venti giorni lavorativi (trenta nei casi più complessi). In mancanza di risposta, il silenzio sarà considerato un rifiuto, consentendo la chiusura della controversia.

Figura 51. La percentuale di mancata partecipazione di ciascun operatore



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

4.5 La cooperazione con gli organismi dell'Unione europea

L'Autorità fornisce ai competenti uffici della Commissione europea, con cadenza almeno annuale, le informazioni e i relativi dati in ordine alle attività effettuate.

In tale contesto, in data 16 ottobre 2025 l'Autorità ha partecipato alla riunione degli organismi responsabili dell'applicazione del regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. L'Autorità ha illustrato, tra l'altro, il numero dei reclami e segnalazioni ricevute (ben superiore a quello di molti altri paesi europei), nonché l'attività di conciliazione. Successivamente, nell'ambito della discussione in ordine ai diritti delle PMR, l'Autorità ha informato di aver nominato un esperto indipendente per l'espletamento dell'analisi e monitoraggio delle condizioni di accessibilità alle infrastrutture per le PMR e per migliorare il livello di tutela di tali passeggeri.

In data 23 ottobre 2025, l'Autorità ha partecipato anche alla riunione degli Organismi responsabili dell'applicazione del regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato via mare e per vie navigabili interne, nel corso del quale l'Autorità ha illustrato, tra l'altro, il numero dei reclami e segnalazioni ricevute, nonché l'attività sanzionatoria e di *moral suasion* svolta per questa tipologia di trasporto.

Infine, in data 4 dicembre 2025 si sono riuniti i NEB, relativi ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario. In particolare, nell'ambito degli argomenti in agenda, l'Autorità ha illustrato di aver svolto attività di monitoraggio sulle imprese ferroviarie ai fini della pubblicazione dei dati relativi alla qualità dei servizi sui rispettivi siti *web* nonché sul sito Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA). Sempre nell'ambito di tale riunione, si è discusso dell'attività in corso, presso le competenti sedi europee, in merito alla revisione del regolamento (UE) n. 782/2021 e all'attività che l'Autorità sta effettuando in merito.

4.6 La tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta

Le istanze pervenute dai passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta permettono all'Autorità di avere contezza delle problematiche più diffuse che incontrato tali utenti durante i loro viaggi.

Le segnalazioni pervenute concernono, tra l'altro, relativamente al trasporto con autobus: il comportamento non professionale del personale conducente, il danneggiamento delle attrezzature di viaggio, la mancanza di annunci sonori, il negato imbarco per mancanza di accompagnatore; per i servizi ferroviari: il comportamento non professionale del personale di bordo, bus sostitutivi non attrezzati per il trasporto dei disabili, la mancata assistenza in stazione, le difficoltà di accesso in stazione; per il settore marittimo le segnalazioni riguardano: la mancanza di assistenza all'imbarco e la mancata assegnazione cabina attrezzata per disabile.

In ordine alle misure adottate dall'Autorità nel settore in esame, si richiamano la delibera n. 106/2018 inerente al contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da OSP e le misure in essa previste, e la delibera n. 56/2018 in tema di condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni di autobus, con la quale sono state, tra l'altro, previste specifiche condizioni di accesso delle PMR.

L'attività dell'Autorità ha riguardato anche l'implementazione nell'ordinamento interno della disciplina, di origine unionale, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi. Si tratta della direttiva (UE) 2019/882⁵¹⁵ (*Accessibility Act*), che è stata recepita nell'ordinamento interno con il decreto legislativo n. 82/2022⁵¹⁶. L'obiettivo perseguito da tale disciplina consiste nell'aumentare la disponibilità di prodotti e servizi accessibili da parte delle persone con disabilità, rendendo così possibile una società più inclusiva⁵¹⁷.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva: i servizi di trasporto passeggeri aerei, con autobus, ferroviari e per vie navigabili, ivi compresi, i servizi di trasporto urbani, extraurbani e regionali.

⁵¹⁵ Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019 sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi.

⁵¹⁶ Decreto legislativo 27 maggio 2022, n. 82, "Attuazione della direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi".

⁵¹⁷ Lo strumento giuridico che la direttiva utilizza per aumentare il livello di accessibilità consiste, principalmente, nella previsione una serie di requisiti funzionali di accessibilità che i produttori e prestatori dei servizi devono osservare.

Le funzioni di vigilanza sul rispetto, da parte dei fornitori dei servizi, degli obblighi previsti dalla direttiva (UE) 2019/882 sono affidate all'Agenzia per l'Italia digitale (AgID)⁵¹⁸. L'AgID, in base a quanto prevede l'art. 21, comma 2, del d.lgs. n. 82/2022, è tenuta a adottare apposite linee guida per assicurare l'attuazione delle disposizioni inerenti alla valutazione sulla conformità dei servizi rispetto ai requisiti di accessibilità previsti nel medesimo d. lgs. n. 82/2022. La stessa norma dispone che AgID, nell'ambito del procedimento di adozione delle linee guida, acquisisca anche il parere dell'Autorità riguardo agli aspetti relativi ai servizi di trasporto.

L'Autorità, il 25 settembre 2025, ha trasmesso all'AgID il suddetto parere, nel quale sono fornite alcune indicazioni sui profili di competenza; il parere è stato poi pubblicato una volta adottate in via definitiva, le linee guida⁵¹⁹.

Nel contempo, l'Autorità partecipa ai tavoli tecnici congiunti istituiti dall'AgID con l'obiettivo, tra l'altro, di raccogliere e analizzare criticità e opportunità connesse all'attuazione degli obblighi di accessibilità; favorire l'allineamento interpretativo delle disposizioni, anche tramite la definizione di contenuti informativi utili alla pubblicazione di *Frequently asked question* (FAQ) sul sito istituzionale, nonché di avviare, nel prosieguo, eventuali azioni congiunte di monitoraggio sull'efficacia delle misure adottate.

4.7 L'atto di segnalazione al Parlamento e al Governo in materia di assistenza alle vittime e ai loro familiari in caso di gravi situazioni di emergenza correlate a incidenti nel settore dei trasporti

Nello svolgimento delle sue attività istituzionali l'Autorità ha ravvisato la necessità di proporre al Parlamento e al Governo l'introduzione nell'ordinamento di una specifica normativa, che preveda un piano di assistenza nazionale alle vittime e

ai loro familiari in caso di gravi situazioni di emergenza correlate a incidenti, riguardo a tutti i settori di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, effettuato con autobus e autostradali. Conseguentemente, il 26 febbraio 2026, l'Autorità ha adottato un atto di segnalazione al Parlamento e al Governo⁵²⁰.

Nell'ambito del settore dei trasporti, gli incidenti, sia che coinvolgano mezzi, sia infrastrutture sono eventi che, in talune circostanze, possono determinare effetti catastrofici. L'Autorità ha dunque ritenuto di primaria importanza sottoporre all'attenzione del Parlamento e del Governo la necessità di assicurare non solamente il necessario soccorso tecnico e sanitario, ma di prevedere ulteriori e specifiche metodologie di intervento, a tutela sia delle persone coinvolte sia dei relativi familiari, nelle fasi successive all'evento.

Più precisamente l'Autorità ha fatto riferimento alla nozione di *"family assistance"*, elaborata a livello internazionale, nell'ambito del settore aereo, che consiste nella previsione di metodologie e procedure specifiche a supporto, in caso di grave incidente, non solo delle vittime, ma anche dei loro familiari.

È di primaria importanza, infatti, assicurare ai familiari delle vittime un accesso efficace alle informazioni sull'incidente, che deve considerare alcuni aspetti fondamentali, tra i quali, in primo luogo, la comunicazione iniziale ai familiari del coinvolgimento nell'incidente del proprio congiunto, nonché l'accesso alle informazioni durante tutte le fasi dell'emergenza. Inoltre, deve essere assicurato ai familiari il soddisfacimento dei bisogni fisici di base (e.g. cure mediche, sicurezza, cibo e acqua), dei bisogni psicologici e sociali (comunicazione o ricongiungimento con i propri cari e accesso all'assistenza psicosociale e spirituale) e dei bisogni pratici (e.g. recupero degli effetti personali, pernottamento, proseguimento del viaggio).

L'Autorità auspica, considerata la rilevanza del tema, che le considerazioni svolte nell'atto di segnalazione possano offrire uno stimolo all'approvazione di nuove disposizioni normative volte ad assicurare forme di adeguata ed efficace assistenza alle vittime e ai loro familiari in caso di gravi situazioni di emergenza correlate a incidenti nel settore dei trasporti.

⁵¹⁸ L'art. 21, comma 6, del d. lgs. n. 82/2022 prevede, tuttavia, un'eccezione: le funzioni di vigilanza sul rispetto dei requisiti di accessibilità dei terminali *self-service*, di cui al punto 5) che precede, non spettano all'AgID, bensì *"ai soggetti pubblici che hanno affidato ovvero autorizzato l'erogazione al pubblico del servizio di trasporto"*.

⁵¹⁹ <https://www.agid.gov.it/it/notizie/european-accessibility-act-eaa-pubblicate-le-linee-guida-agid-sullaccessibilita-dei-servizi>.

⁵²⁰ Il tema, considerato dall'Autorità particolarmente rilevante, è stato oggetto di approfondimento nell'ambito dell'attività di collaborazione con il "Comitato 8 ottobre 2001 - Per non dimenticare" e la "Fondazione 8 ottobre 2001 - Per non dimenticare", con i quali l'ART ha stipulato un protocollo di intesa.

5. L'ORGANIZZAZIONE E IL FUNZIONAMENTO

Nel prosieguo saranno illustrate la struttura organizzativa e le modalità di funzionamento dell'Autorità, inclusi il sistema di conseguimento delle risorse finanziarie e gli aspetti relativi al bilancio. Verrà, inoltre, fornita una descrizione generale del personale dell'Autorità, del sistema di *performance management* vigente e dei rapporti con le rappresentanze sindacali. Infine, saranno presentate le disposizioni normative in materia di trasparenza e contrasto alla corruzione, di protezione dei dati personali, oltre alle iniziative intraprese nell'ambito della transizione digitale, tra cui la realizzazione della banca dati dei trasporti e del portale dei dati e delle statistiche implementati dall'Autorità.

5.1 Il finanziamento

5.1.1 Il perimetro degli operatori interessati

L'autonomia finanziaria dell'Autorità viene garantita esclusivamente dal contributo versato annualmente dagli operatori del trasporto, della logistica e dei servizi a questi accessori. Si esprime in questi termini l'art. 37, comma 6, lettera b) del decreto istitutivo (come modificato dalla novella di cui all'art. 16 del c.d. decreto Genova), secondo il quale *"all'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge, si provvede come segue: [...] b) mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione"*.

Nonostante il dato normativo appaia *prima facie* piuttosto cristallino, il principale aspetto problematico ha riguardato l'individuazione della platea dei soggetti tenuti alla corresponsione del contributo.

Grazie alle numerose pronunce giurisprudenziali che hanno tracciato coordinate più precise, il perimetro definitorio è andato nel corso del tempo delineandosi in maniera chiara, tanto da assumere un approccio tendenzialmente omnicomprensivo che lascia spazio a limitate eccezioni.

Nel periodo più recente, le sentenze di maggior pregio ai fini della perimetrazione hanno riguardato la ricomprensione nell'alveo contributivo di spedizionieri internazionali, agenti raccomandatori marittimi e operatori logistici.

Al riguardo, dispiega una significativa eloquenza la pronuncia del Consiglio di Stato del 23 dicembre 2025 n. 10252 in ragione degli interessanti passaggi teorico-ricostruttivi che conducono a una conferma, con maggiori argomentazioni, dell'inclusione di tutti gli spedizionieri (anche quelli puri) nel perimetro contributivo.

Viene, in particolare, valorizzato l'aspetto del ruolo svolto da tali soggetti nel garantire efficienza e sicurezza a supporto della movimentazione delle merci, superando così la logica del puro spostamento fisico dei beni. Ecco, allora, che lo svolgimento di attività ausiliarie, accessorie o strumentali al trasporto, come la *"logistica, lo stoccaggio, la gestione dei magazzini, i servizi doganali, le assicurazioni, la gestione dei documenti di trasporto (DDT, CMR)"*, comporta l'attrazione di chi eroghi simili prestazioni nell'alveo degli assoggettati agli obblighi dichiarativi e/o contributivi nei riguardi dell'ente anche in una fase anteriore all'esplicitazione dei servizi di spedizione nell'elenco contemplato dalle delibere annuali dell'Autorità. Ne consegue che la categoria degli spedizionieri risulti incisa fin dall'annualità 2019, rientrando, ai fini contributivi, nell'ampio ventaglio degli operatori della logistica multimediale.

Ancora, il Collegio di Palazzo Spada si è trovato a dover valutare l'appello promosso da *"agente raccomandatorio marittimo, svolgente anche attività di spedizioniere puro ex art. 1737 c.c."*. Con sentenza del 18 febbraio 2026, n. 1296, il massimo organo di giustizia amministrativa ha confermato come la delibera annuale dell'Autorità sia *"da ritenersi atto da cui sorge un onere di immediata impugnazione, stante il suo contenuto immediatamente precettivo e conformativo delle situazioni giuridiche"* delle imprese incise.

Venendo poi alle vertenze aventi a oggetto le annualità contributive più prossime, il TAR Piemonte, a mezzo decisione del 3 novembre 2025, n. 1546, ha avuto modo di verificare i confini dell'esenzione disposta a favore degli *"operatori economici operanti nel settore dell'autotrasporto merci"* dall'art. 20, comma 2 del d.l. n. 104/2023. In ispecie, ad avviso dei giudici subalpini, la disposizione deve essere interpretata nel senso di beneficiare i *"soli servizi che siano concretamente e univocamente riferibili al solo segmento modale del trasporto merci su strada"*. Pertanto, l'esenzione si estenderà anche a spedizionieri e operatori della logistica *"a condizione e nella misura in cui il loro fatturato sia riferibile esclusivamente all'autotrasporto merci"*.

Quest'ultima pronuncia ha poi riconosciuto due elementi di assoluto rilievo. In primo luogo, che il contenuto dei siti *web* degli operatori economici costituisca *"un significativo principio di prova"* sulle attività svolte. In secondo luogo, l'insindacabilità, da parte dei contribuenti, della strutturazione del bilancio delle autorità amministrative indipendenti oltre che di profili dimensionali od organizzativi delle medesime, salvo non si dimostri una manifesta sproporzione o l'esistenza di somme non dedicate all'attività di tali enti. Peraltro, rimanendo in argomento, ciò ha permesso ai giudici piemontesi di puntualizzare come la presenza di un eventuale avanzo di gestione nel bilancio di esercizio sia anche *"questione di natura politica, in larga parte sottratta al sindacato di legittimità"*.

Anche i nodi logistici dedicati al comparto agroalimentare sono parificati agli altri centri di smistamento e movimentazione merci per effetto di sentenza del Consiglio di Stato del 18 febbraio 2026, n. 1282 che ha riformato il precedente arresto del TAR Piemonte del 16 luglio 2024, n. 881. Hanno militato in senso favorevole alla riconduzione del gestore di un centro agroalimentare nella sfera dei potenziali contribuenti i servizi logistici offerti alla clientela, come il frazionamento dei carichi (*picking*) e lo stoccaggio in apposite celle frigo volte a mantenere la catena del freddo. La decisione accerta come tali infrastrutture consentano di far transitare e veicolare grandi quantità di merci in poco tempo grazie a rampe mobili e capacità di gestione delle attività di scaricamento.

Per quanto attiene agli altri operatori del vasto ed eterogeneo mercato del trasporto, si sottolinea che tutti i gestori di infrastrutture portuali, quali terminalisti ed esercenti depositi costieri sono stati assoggettati a contribuzione, a partire dall'annualità 2019, come evidenziato da ultimo tramite sentenza del TAR Piemonte dell'11 luglio 2025, n. 1214.

Grazie al Consiglio di Stato è stato poi chiarito con decisione del 17 aprile 2026, n. 3033 che, in seguito alla novella legislativa del 2018, anche i ricavi generati da servizi di noleggio bus con conducente possono essere ricompresi nel perimetro contributivo.

Ma non è tutto. La giurisprudenza degli ultimi mesi ha conformato meglio la distinzione fra giurisdizione amministrativa e quella tributaria. Allorché le censure si appuntino su atti operanti sul piano del *"prevedere"*, come le delibere e determine annuali in materia di contributo, continua a radicarsi la cognizione del giudice amministrativo, mentre allorché si verta di vizi propri dei successivi atti di accertamento e dunque ascrivibili all'ambito del *"provvedere"* dovrà essere adito il giudice tributario.

Un simile crinale viene desunto dalle pronunce del TAR Piemonte del 3 novembre 2025, nn. 1542 e 1543 nonché del Consiglio di Stato del 18 febbraio 2026, n. 1296. Infatti, in termini di inquadramento teorico si afferma come il contributo ART, al pari di quello per l'AGCM, rientri tra le pretese tributarie. Si tratta, nello specifico, di una *"prestazione patrimoniale, destinata a una spesa pubblica, imposta dalla legge a favore della medesima Autorità con carattere coattivo, che prescinde da qualsiasi rapporto sinallagmatico con l'Autorità stessa alla quale è dovuto"*.

5.1.2 La disciplina degli obblighi dichiarativi e contributivi

L'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 6, lettera b) del decreto istitutivo, stabilisce annualmente, con proprio provvedimento, l'entità, le modalità e le scadenze per il versamento del contributo, entro il limite dell'1 per mille del fatturato derivante da attività effettuate nel vasto mercato dei trasporti, della logistica e dei servizi accessori. Tale provvedimento è sottoposto ad approvazione mediante decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato di concerto con il MEF. La disposizione prevede che eventuali rilievi cui l'Autorità si conforma possano essere formulati entro trenta giorni dalla ricezione dell'atto. In assenza di simili osservazioni nei tempi appena indicati l'atto si intende approvato⁵²¹.

L'Autorità, con la delibera n. 218/2025⁵²², non avendo ricevuto alcun rilievo nei termini suindicati, ha proceduto, in piena aderenza con la norma richiamata, con la pubblicazione della stessa in data 2 marzo 2026, pur in assenza di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

⁵²¹ Su tale assetto procedimentale la Corte costituzionale ha precisato che, *"[...] 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.

⁵²² Delibera n. 218 del 4 dicembre 2025, *"Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2026"*.

L'atto ha stabilito, come di consueto, l'impianto regolamentare volto a individuare le modalità di corresponsione del contributo per l'anno 2026 e, soprattutto, a fissare la misura del prelievo.

Fondandosi sulla norma istitutiva, come emendata nel 2018 e nel 2023, nonché sugli indirizzi giurisprudenziali tracciati dalle pronunce emanate fra il 2021 e il 2025, l'Autorità, con la delibera n. 218/2025, ha statuito che l'obbligo di contribuzione grava sulle imprese che svolgono: attività di gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni) e di impianti di servizio ferroviario; servizi ferroviari anche esterni al PMdA; attività di gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica); operazioni e servizi portuali; servizi di trasporto di passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, resi con ogni modalità; il servizio taxi; servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via ferrovia; servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via mare e per vie navigabili interne; servizi di trasporto di passeggeri su strada; servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci; servizi di agenzia/raccomandazione marittima; servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada; servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica.

La delibera si allinea pienamente al mutamento della platea dei contribuenti derivante dall'emanazione del sopracitato art. 20, comma 2 del d.l. n. 104/2023, che aveva escluso la debenza del contributo in relazione alle prestazioni di autotrasporto merci conto terzi a partire dall'anno 2024. Alla luce del carattere eccezionale della norma nonché della specifica finalità perseguita, tale esclusione dalla corresponsione non può essere estesa alle attività diverse dall'autotrasporto di cose per conto terzi (e.g. servizi logistici o di spedizione aerea, via ferrovia o via mare), conformemente alle decisioni del TAR Piemonte concernenti gli esoneri accordati in relazione alle annualità 2021 e 2022.

Il livello dell'aliquota contributiva è stato confermato in misura pari allo 0,45 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato, alla data di pubblicazione della delibera n. 218/2025, sul sito istituzionale dell'ente. La percentuale di parametrizzazione del contributo rispetto al fatturato risulta, pertanto, significativamente inferiore alla misura massima prevista dalla legge.

Si consolida a 3.150 euro, corrispondente a un fatturato complessivo (somma delle voci A1 e A5 del conto economico del bilancio di riferimento) superiore a 7.000.000 euro, la soglia *de minimis*, al di sotto della quale il versamento non è dovuto. L'esclusione sostanziale dall'adempimento degli operatori di minori dimensioni risponde a esigenze di economicità dell'azione amministrativa, tenuto conto della ridotta significatività dei contributi sottosoglia rispetto ai correlati oneri amministrativi, nonché di tutela delle microimprese⁵²³.

È stato confermato il parametro di fatturato pari a 20.000.000 euro, oltre il quale l'operatore economico è tenuto a produrre un'attestazione sottoscritta, a propria scelta, dalla società di revisione legale, dal revisore legale dei conti o dal collegio sindacale⁵²⁴.

Quale novità rilevante per l'annualità in esame, si segnala l'introduzione della possibilità di applicare oneri incrementali a carico degli operatori economici o di adottare altri strumenti atti a rafforzare la cogenza degli adempimenti dichiarativi nei casi di mancata o tardiva trasmissione della dichiarazione, nonché l'indicazione nel modello di dati incompleti o non rispondenti al vero.

In linea con l'impostazione sin qui invalsa, sono state escluse dalla determinazione del fatturato rilevante a fini contributivi alcune voci di ricavo. Nello specifico, risultano scomputabili i ricavi derivanti da attività estranee a quelle 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, i ricavi derivanti dalle attività svolte in ambito postale per le imprese titolari di autorizzazione allo svolgimento dei relativi servizi, le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili, le sopravvenienze attive, i proventi corrisposti a titolo di risarcimento danni nonché le somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte.

Analogamente al passato, a beneficio dei gestori di infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale e regionale è stata assentita l'esclusione dei contributi in conto esercizio nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture medesime.

Anche per l'annualità 2026 gli operatori che gestiscono infrastrutture autostradali escludono dal fatturato complessivo

⁵²³ L'art. 37, comma 6, lett. b) del decreto istitutivo incardina espressamente la facoltà di introdurre "[...] soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato".

⁵²⁴ Nello specifico, l'art. 3, comma 2 della richiamata delibera n. 218/2025 lega il verificarsi di una simile eventualità al superamento della soglia del 20% del fatturato da parte delle esclusioni invocate.

due tipologie di ricavo: i) i proventi derivanti dall' *"equivalente incremento della tariffa di competenza"* applicata con l'entrata in vigore del d.l. n. 78/2009, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all'adeguamento e al miglioramento di strade e autostrade in gestione diretta ANAS; ii) i ricavi non monetari riferiti agli sconti all'utenza.

Al fine di evitare duplicazioni, trova continuità l'esclusione dei ricavi delle imprese consorziate derivanti da servizi di trasporto erogati a favore di consorzi che compiano prestazioni di trasporto. Viene, inoltre, ribadito lo scomputo, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, dei ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo. La deduzione dei ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto viene, invece, circoscritta a specifiche fattispecie (ipotesi di assenza del conducente/macchinista, o, in caso di trasporto marittimo o aereo, a scafo nudo o *dry lease*), previa comunicazione degli estremi del locatario o del soggetto che prenda a nolo tali mezzi.

I gestori di infrastrutture portuali e i soggetti eroganti operazioni e/o servizi portuali⁵²⁵, nonché gli agenti raccomandatori marittimi fruiscono di esclusioni dedicate⁵²⁶.

In caso di soggetti legati da rapporti di controllo o collegamento di cui all'art. 2359 cod. civ., o sottoposti ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 cod. civ., anche mediante rapporti commerciali all'interno del medesimo gruppo, si ribadisce che 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 dal singolo operatore. Non sono, invece, te-

nute alla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative alla data del 31 dicembre 2025. Ove le società siano state collocate in liquidazione e/o assoggettate a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative a partire dal 1° gennaio 2026, *"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 esclusivamente liquidativa"*.

In ragione dell'elevato grado di internazionalizzazione e delle peculiari condizioni del trasporto di passeggeri e merci via mare e per altre vie navigabili è stata prevista una disciplina *ad hoc* per tale segmento imprenditoriale. In merito, per semplificare ogni calcolo è stato accantonato il precedente criterio basato sui passeggeri imbarcati/sbarcati e/o sulle merci caricate/scaricate, per ancorare l'individuazione del fatturato rilevante a una percentuale forfettaria⁵²⁷. Rispetto a una simile quantificazione fanno eccezione le prestazioni cabotiere, che rimangono governate dalle regole generali proprio per le caratteristiche intrinseche al servizio erogato. In merito al trasporto aereo è stato ribadito sostanzialmente il criterio impiegato per le annualità più recenti⁵²⁸.

Quanto al trasporto ferroviario merci viene ribadita l'esclusione per i soggetti operanti nel settore del trasporto ferroviario merci dal totale dei ricavi dei proventi che costituiscono il riaddebito al cliente dei servizi di trazione, manovra e utilizzo di carri altrui, fermo restando l'autonomo assoggettamento a contribuzione di ciascuno dei citati servizi per le parti di rispettiva competenza. In tema di trasporto internazionale di passeggeri (ferroviario o su strada) e/o merci (tramite ferrovia), invece, la delibera, per un verso, riafferma un'indivi-

⁵²⁵ L'art. 2, comma 7 della delibera n. 218/2025 consente ai gestori di infrastrutture portuali e ai soggetti che svolgano operazioni e servizi portuali di escludere, dal totale dei ricavi, i proventi derivanti da: attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; ritardata consegna dei container utilizzati o mancato ritiro/caricamento della merce; servizio di *security* purché distinguibile dal guardianaggio; ricavi da attività di c.d. connettivo urbano; servizio *hostess* legato ad attività congressuale e convegnistica; ormeggio e stazionamento di unità da diporto. Inoltre, i gestori di infrastrutture portuali escludono gli importi destinati alla manutenzione straordinaria del demanio marittimo ovvero agli investimenti capitalizzati riguardanti lo stesso, limitatamente ai costi di ammortamento iscritti a conto economico, nell'esercizio di riferimento, come comprovati da perizia asseverata. In virtù della medesima previsione, le imprese meramente autorizzate all'effettuazione di operazioni e/o servizi portuali che non svolgano la loro attività in banchina pubblica o in altra area portuale assentita in forza di titolo concessorio escludono i proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali, ove tali ricavi generino una duplicazione di contribuzione.

⁵²⁶ In merito, l'art. 2, comma 13 della delibera n. 218/2025 permette agli operatori eroganti detti servizi di escludere dal fatturato i proventi derivanti da senserie e da commissioni non legate ai diritti di agenzia o di polizza e, comunque, non afferenti alla navigazione commerciale o a operazioni/servizi portuali.

⁵²⁷ Con riferimento a detto criterio, si richiama l'art. 2, comma 11 della delibera n. 218/2025: *"a) per il trasporto internazionale di passeggeri e merci, fatta salva la facoltà di una più puntuale quantificazione della quota riferibile alla tratta nazionale, il fatturato è determinato attraverso l'applicazione della percentuale forfettaria del 5% al valore complessivo delle prestazioni di trasporto aventi origine/destinazione/scalo in Italia; b) per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le altre imprese di trasporto"*.

⁵²⁸ Per identificare il fatturato rilevante dei soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci l'art. 2, comma 12 della delibera n. 218/2025 si rivolge al *"volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa alla data di pubblicazione della presente delibera, relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono: a) per il trasporto passeggeri: a1) trasporto nazionale eseguito interamente nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-novies, allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633), aliquota attualmente in vigore; a2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. n. 633/1972; b) per il trasporto merci: b1) trasporto rilevante ai fini IVA nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 22%, aliquota attualmente in vigore; b2) trasporto internazionale, attraverso l'applicazione della percentuale forfettaria del 38% al valore complessivo delle prestazioni di trasporto aventi origine/destinazione/scalo in Italia"*.

duazione del fatturato rilevante coerente con i ricavi conseguiti dalle prestazioni effettuate entro il territorio nazionale. Per l'altro, offre un criterio surrogatorio: qualora non sia possibile detta suddivisione, si dovrà effettuare un calcolo percentuale basato sul chilometraggio percorso nel territorio dello Stato rispetto alla tratta complessiva.

Viene confermata la disciplina specifica dedicata agli spedizionieri. Innanzitutto, dovranno essere esclusi i ricavi generati da trasporto merci su strada o spedizioni camionistiche. In secondo luogo, per le spedizioni marittime e per quelle aeree la delibera n. 218/2025 rinvia all'applicazione dei criteri individuati, rispettivamente, per il trasporto marittimo e per quello aereo. Infine, si prevede lo scomputo dei proventi derivanti dal riaddebito di servizi di trasporto eseguiti materialmente da vettori terzi in nome e per conto dei mandanti originari, sempreché dette prestazioni non vengano rese da soggetti non residenti e privi di stabile organizzazione nel territorio dello Stato o di rappresentante fiscale.

I gestori di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica) sottrarranno dal fatturato complessivo sia i ricavi costituenti riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili all'ambito di competenza dell'Autorità che quelli promananti da attività meramente amministrative, quali il supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

Relativamente alle modalità e tempistiche di corresponsione del contributo, per il 2026 è stata accordata la possibilità di versare un acconto, pari a due terzi dell'importo dovuto, entro la data del 15 maggio 2026 e il saldo residuo entro il 30 ottobre 2026.

Disposizioni concernenti ulteriori aspetti operativi legati alla dichiarazione e al versamento nonché in tema di ravvedimento operoso e istanza di rimborso sono state previste dalla determina del Segretario generale n. 38/2026⁵²⁹.

5.2 Il bilancio

Il 2025 si è chiuso con un risultato di gestione pari a 6.495.783 euro. Le entrate, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, sono risultate pari a 34.224.913 euro. Il contributo per il funzionamento a carico degli operatori economici dei settori del trasporto era stato stimato in 29.430.000 euro per essere poi rendicontato in 31.983.628 euro, con un incremento dovuto prevalentemente al recupero

straordinario e non strutturale dei contributi relativi ad annualità precedenti. Le spese, al netto di partite di giro e contabilità speciali, sono state consuntivate in 27.729.130 euro. Per l'esercizio 2026, sono previste spese per un importo complessivo di 38.317.200 euro (al netto delle voci per liquidazione del trattamento di fine rapporto e per trasferimenti finanziate dall'avanzo di amministrazione vincolato, oltreché delle partite di giro), anche in ragione del progressivo programma di completamento della pianta organica del personale di ruolo, della nuova modalità di gestione operativa delle ADR e del nuovo immobile, in locazione, destinato a sede in Roma. Le entrate relative all'esercizio 2026, al netto delle partite di giro e della quota dell'avanzo di amministrazione applicato, sono quantificate in 34.304.200 euro, inclusivi di entrate da contributo per il funzionamento pari a 30.390.000 euro.

L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2025 ammonta a 48.015.721 euro (in crescita anche grazie all'avanzo di competenza dell'anno 2025 pari a 6.495.783 euro); di tale importo la somma di 11.636.218 euro è stata vincolata. Considerata l'applicazione al bilancio di previsione 2026 di un avanzo di amministrazione non vincolato pari a 4.013.000 euro, l'avanzo di amministrazione ancora disponibile risulta pari a 32.366.503 euro, in aumento rispetto al risultato al 31 dicembre 2024.

5.2.1. Gli acquisti di beni e servizi

L'Autorità opera, nei procedimenti di acquisizione di beni e servizi necessari all'espletamento delle proprie funzioni, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica previsti dalla normativa vigente, nonché dei principi di razionalizzazione e trasparenza che regolano la materia. In particolare, oltre a istituire autonome procedure di affidamento, quasi interamente gestite tramite strumenti di approvvigionamento digitale, essa continua a fare costantemente ricorso, ove possibile, agli strumenti di semplificazione offerti dalle convenzioni e dagli accordi quadro messi a disposizione dalla Centrale acquisti della pubblica amministrazione (Consip).

Inoltre, al fine di continuare a disporre di elevati *standard* prestazionali in materia di *Information and communication technology*, l'Autorità, a decorrere dal 1° gennaio 2022, aderisce al Consorzio per il sistema informativo (CSI) Piemonte. A oggi sono stati affidati al CSI in regime di *in-house providing* i servizi di connettività e di rete, la creazione e gestione di un sistema di assistenza virtuale *web-based*, i servizi *Infrastructure as a service* (IaaS), *Platform as a service* (PaaS) e di

⁵²⁹ Determina del Segretario generale n. 38 del 26 marzo 2026, "Definizione delle modalità operative relative alla dichiarazione e al versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2026".

cloud enabling, il servizio di gestione delle postazioni di lavoro (*end point management*) per le sedi di Torino e Roma, nonché i servizi informatici nell'ambito dell'attuazione del piano di rafforzamento della resilienza e della cybersicurezza dei servizi informatici dell'Autorità, finanziata con i fondi dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN).

5.3 Il personale

Il rafforzamento dell'organico dell'Autorità ha registrato, nel periodo in esame, una significativa accelerazione, quale esito diretto del perfezionamento di un articolato ciclo di procedure concorsuali. Tale impulso risponde al preciso mandato legislativo di consolidamento degli organici, incardinato nell'art. 1, comma 522, della legge n. 197/2022⁵³⁰, funzionale a garantire il pieno e tempestivo dispiegamento dei poteri regolatori e di controllo dell'ente.

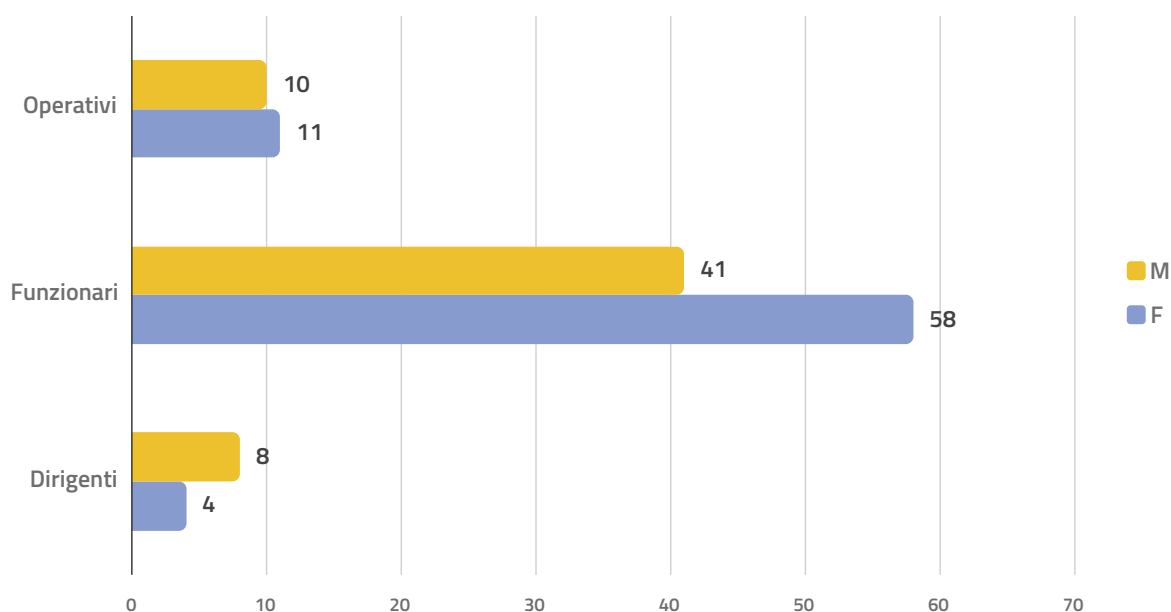
Alla data del 30 giugno 2026, l'assetto del personale dell'Autorità si compone, oltre che dagli organi di vertice (Consiglio, Segretario generale, Capo di gabinetto), di centotrentadue

unità di personale a tempo indeterminato, già immesso nei ruoli o in prova, di cui dodici nell'area dei dirigenti, novantanove nell'area dei funzionari e ventuno nell'area degli operativi, cui si aggiunge un'unità di personale a tempo determinato con un incarico dirigenziale di coordinamento e controllo ai sensi dell'art. 19, comma 1, del ROF. Completano il quadro le figure di garanzia e supporto fiduciario, quali il Consigliere giuridico, il portavoce, gli esperti in materie di interesse per l'Autorità, nonché il personale in diretta collaborazione con il Presidente e i componenti del Collegio.

Il saldo netto occupazionale, rispetto alla rilevazione effettuata in occasione della Relazione annuale 2025, segna pertanto un incremento significativo del personale di ruolo, pari a ventidue unità; dato oggettivo che riflette il buon esito delle procedure di reclutamento portate a compimento nel periodo di riferimento.

La composizione del personale per area di inquadramento e per genere, illustrata nella [Figura 52](#), evidenzia un equilibrio complessivo di genere, con una significativa prevalenza femminile nell'area della dirigenza.

Figura 52. La distribuzione del personale per area e genere

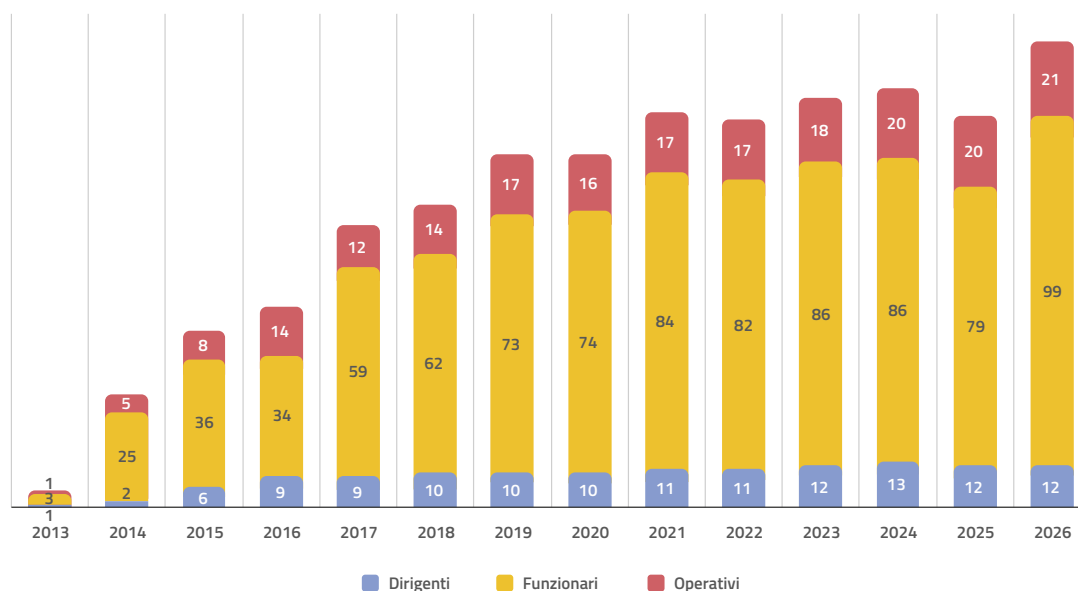


Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

⁵³⁰ Legge 29 dicembre 2022, n. 197, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025".

Di seguito si riporta invece l'evoluzione della dotazione di personale nel corso degli anni:

Figura 53. L'evoluzione della dotazione del personale di ruolo - anni 2013-2026



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

5.3.1. Il consolidamento della pianta organica

L'intervento normativo operato dalla l. n. 197/2022 ha rideterminato in centocinquanta unità la dotazione complessiva del personale a tempo indeterminato dell'Autorità, introducendo un incremento strutturale di trenta unità. Detto ampliamento, formalizzato operativamente con delibera n. 86/2023⁵³¹, ripartisce l'organico in quindici dirigenti, centodieci funzionari e venticinque operativi, preordinato al rafforzamento della capacità amministrativa dell'Autorità e alle sfide poste per il raggiungimento della mission istituzionale.

Nel periodo oggetto della presente Relazione, il percorso di potenziamento della pianta organica ha registrato un avanzamento significativo, grazie alla convergenza di più proce-

sure selettive giunte a conclusione. L'attività di reclutamento si è articolata lungo tre direttrici: le procedure bandite autonomamente dall'Autorità, quelle indette congiuntamente con altre Autorità indipendenti ai sensi della convenzione quadro e quelle riservate alle categorie protette.

Per quanto riguarda la procedura concorsuale indetta con delibera n. 105/2024⁵³², articolata in sei profili di formazione giuridica, economica, ingegneristica e informatica, per il reclutamento di complessive dodici unità di personale nell'area dei funzionari, l'intero ciclo concorsuale si è completato nel periodo di riferimento. Le graduatorie finali sono state progressivamente approvate con delibere nn. 124/2025⁵³³, 140/2025⁵³⁴, 162/2025⁵³⁵ e 238/2025⁵³⁶, con la contestuale nomina dei rispettivi vincitori. A valle dell'approvazione delle graduatorie,

⁵³¹ Delibera n. 86 del 4 maggio 2023 "Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione".

⁵³² Delibera n. 105 dell'11 luglio 2024, "Concorsi pubblici, per titoli ed esami, per il reclutamento di complessive n. 12 unità di personale nell'area dei funzionari".

⁵³³ Delibera n. 124 del 24 luglio 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Approvazione graduatorie finali relative al reclutamento di n. 1 Funzionario nel profilo FI-TF - Funzionario ingegnere con esperienza in ambito di trasporto ferroviario e di n. 2 Funzionari nel profilo FI-TPL - Funzionario ingegnere con esperienza in ambito di servizi di trasporto di persone, locale e regionale e nomina dei vincitori".

⁵³⁴ Delibera n. 140 del 31 luglio 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 1 Funzionario nel profilo FI-INF - Funzionario informatico e nomina del vincitore".

⁵³⁵ Delibera n. 162 del 9 ottobre 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Approvazione graduatorie finali relative al reclutamento di n. 3 Funzionari nel profilo FE-REG - Funzionario economista con esperienza in ambito regolatorio e di n. 2 Funzionari nel profilo FE-ECO - Funzionario economista con esperienza in analisi econometrica e nomina dei vincitori".

⁵³⁶ Delibera n. 238 del 19 dicembre 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024 relativo al reclutamento di n. 3 Funzionari nel profilo FG-REG - Funzionario giurista con esperienza in materia di concorrenza, regolazione dei servizi e tutela dei diritti degli utenti. Approvazione graduatoria finale e nomina dei vincitori".

L'Autorità ha inoltre disposto lo scorrimento di alcune di esse - con delibere n. 174/2025⁵³⁷, n. 209/2025⁵³⁸, n. 210/2025⁵³⁹ e n. 35/2026⁵⁴⁰ - per la copertura di posizioni resesi vacanti, ovvero per rispondere a sopravvenute esigenze organizzative.

Parallelamente, sono giunte a compimento le procedure concorsuali indette congiuntamente con l'AGCM, ai sensi dell'art. 22, comma 4, del decreto-legge n. 90/2014⁵⁴¹ e della convenzione quadro stipulata il 9 marzo 2015. La prima, bandita con delibera n. 72/2025⁵⁴² per il reclutamento di due unità con formazione da ingegnere, di cui una destinata all'Autorità, si è conclusa con l'approvazione della graduatoria finale approvata con delibera n. 185/2025⁵⁴³ e l'assunzione in prova del vincitore presso la sede di Roma. La seconda procedura, indetta con delibera n. 61/2025⁵⁴⁴ per il reclutamento di cinque unità di area operativa, di cui due destinate all'Autorità, si è conclusa con la delibera n. 239/2025⁵⁴⁵, che ha approvato la graduatoria finale e dichiarato i vincitori, poi assunti in prova nei primi mesi del 2026.

Sul versante della procedura congiunta con il Garante per la protezione dei dati personali, il concorso indetto con delibera n. 144/2024⁵⁴⁶ per il reclutamento di due funzionari (con esperienza in contrattualistica pubblica per appalti di forniture e servizi) ha trovato conclusione con la delibera n. 229/2025⁵⁴⁷, che ha approvato la graduatoria finale e nominato i vincitori, assegnati, secondo l'ordine di graduatoria e le opzioni dagli stessi espresse, all'ART e all'ufficio del Garante per la protezione dei dati personali. Con delibera n. 36/2026⁵⁴⁸, è stato altresì disposto lo scorrimento della graduatoria, reclutando un'ulteriore unità di personale per rafforzare il presidio sulle procedure di affidamento.

Con riguardo al reclutamento di personale appartenente alle categorie protette di cui alla legge n. 68/1999⁵⁴⁹, la selezione pubblica per titoli e colloquio indetta con delibera n. 46/2025⁵⁵⁰ ha condotto all'approvazione della graduatoria finale con delibera n. 108/2025⁵⁵¹ e al successivo scorrimento disposto con delibera n. 173/2025⁵⁵². Alla data del 30 giugno 2026, il

-
- ⁵³⁷ Delibera n. 174 del 24 ottobre 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Scorrimento della graduatoria finale del profilo FE-ECO - Funzionario economista con esperienza in analisi econometrica approvata con delibera n. 162/2025 del 9 ottobre 2025 e nomina dei vincitori".
- ⁵³⁸ Delibera n. 209 del 26 novembre 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Scorrimento della graduatoria finale del profilo FE-ECO - Funzionario economista con esperienza in analisi econometrica approvata con delibera n. 162/2025 del 9 ottobre 2025 e nomina della vincitrice".
- ⁵³⁹ Delibera n. 210 del 26 novembre 2025, "Reclutamento di n. 2 unità di personale di area Funzionari, mediante scorrimento della graduatoria finale approvata con delibera n. 162/2025, profilo FE-REG - Funzionario economista con esperienza in ambito regolatorio in esito al concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024".
- ⁵⁴⁰ Delibera n. 35 del 20 marzo 2026, "Reclutamento di n. 3 unità di personale di area Funzionari mediante scorrimento della graduatoria finale approvata con delibera n. 238/2025 nel profilo FG-REG - Funzionario giurista con esperienza in materia di concorrenza, regolazione dei servizi e tutela dei diritti degli utenti in esito al concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024".
- ⁵⁴¹ Decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, "Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari".
- ⁵⁴² Delibera n. 72 del 29 aprile 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 2 unità di personale con formazione da ingegnere, di cui n. 1 per l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato e n. 1 per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Approvazione dello schema di bando".
- ⁵⁴³ Delibera n. 185 del 6 novembre 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 2 unità di personale con formazione da ingegnere - profilo F12ING - di cui n. 1 per l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e n. 1 per l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione della graduatoria finale".
- ⁵⁴⁴ Delibera n. 61 del 2 aprile 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 5 unità di personale di area operativa, di cui n. 3 per l'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato e n. 2 per l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione dello schema di bando".
- ⁵⁴⁵ Delibera n. 239 del 19 dicembre 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 5 unità di personale di area operativa - profilo 2025OP6 - di cui n. 3 per l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e n. 2 per l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione della graduatoria finale e dichiarazione dei vincitori".
- ⁵⁴⁶ Delibera n. 144 del 12 novembre 2024, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, per n. 2 posti da funzionario con esperienza in contrattualistica pubblica di cui n. 1 posto nel ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti e n. 1 posto nel ruolo dell'Ufficio del Garante per la protezione dei dati personali".
- ⁵⁴⁷ Delibera n. 229 dell'11 dicembre 2025, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto, congiuntamente con Garante per la protezione dei dati personali, con delibera n. 144/2024 relativa al reclutamento di n. 2 Funzionari nel profilo FG-APP - Funzionario giuridico con esperienza in contrattualistica pubblica per appalti di forniture e servizi. Approvazione graduatoria finale e nomina dei vincitori".
- ⁵⁴⁸ Delibera n. 36 del 20 marzo 2026, "Reclutamento di n. 1 unità di personale di area Funzionari mediante scorrimento della graduatoria finale approvata con delibera n. 229/2025, profilo FG APP - Funzionario giuridico con esperienza in contrattualistica pubblica per appalti di forniture e servizi in esito al concorso pubblico indetto congiuntamente con Garante per la protezione dei dati personali con delibera n. 144/2024".
- ⁵⁴⁹ Legge 12 marzo 1999, n. 68, "Norme per il diritto al lavoro dei disabili".
- ⁵⁵⁰ Delibera n. 46 del 7 marzo 2025, "Assunzione di n. 1 unità di personale di area operativa appartenente alle Categorie protette di cui all'art. 1 della l. 68/1999. Indizione della procedura selettiva".
- ⁵⁵¹ Delibera n. 108 del 25 giugno 2025, "Selezione pubblica, per titoli e colloquio, indetta con Delibera n. 46/2025 per l'attivazione di un tirocinio finalizzato al reclutamento di n. 1 unità di personale nell'area degli Operativi appartenente alle categorie protette di cui all'art. 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68. Approvazione della graduatoria finale e nomina del vincitore".
- ⁵⁵² Delibera n. 173 del 24 ottobre 2025, "Selezione pubblica, per titoli e colloquio, indetta con delibera n. 46/2025 per l'attivazione di un tirocinio finalizzato al reclutamento di n. 1 unità di personale nell'area degli Operativi appartenente alle categorie protette di cui all'art. 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68. Scorrimento della graduatoria finale approvata con delibera n. 108/2025".

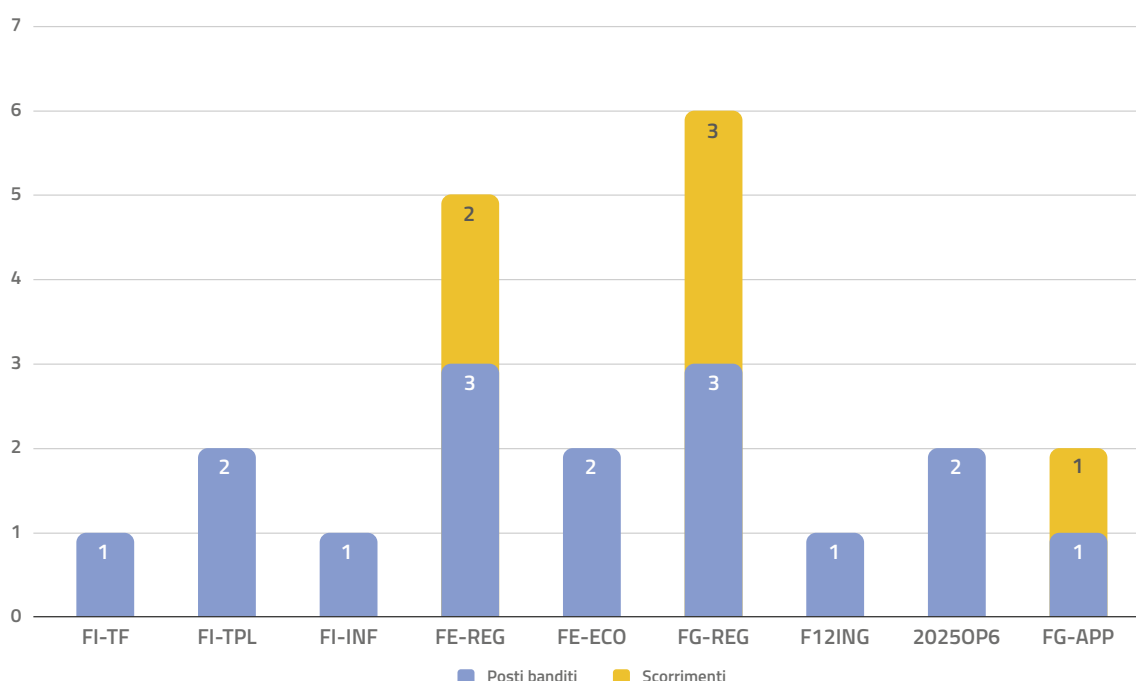
tirocinio formativo e di orientamento, della durata di sei mesi, finalizzato all'assunzione a tempo pieno e indeterminato presso la sede di Roma, è stato completato e, con delibera n. 107/2026⁵⁵³ è stata disposta l'assunzione a tempo indeterminato in prova del tirocinante a decorrere dal 1° luglio 2026.

Con delibere n. 1/2026⁵⁵⁴ e n. 108/2026⁵⁵⁵ sono inoltre state disposte le immissioni in ruolo di tre unità di personale, due di area funzionari e uno di area operativa, già in posizione di

comando presso l'Autorità, a seguito della procedura straordinaria disposta con delibera n. 274/2025⁵⁵⁶. Le immissioni nei ruoli disposte con la delibera n. 108/2026 hanno decorrenza dal 1° luglio 2026.

Di seguito una figura riepilogativa che rappresenta la distribuzione per profilo del personale assunto in esito alle già menzionate procedure concorsuali individuate con le rispettive sigle:

Figura 54. Il reclutamento del personale di ruolo nel periodo di riferimento



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

In sintesi, alla data del 30 giugno 2026, si registra un tasso di copertura della pianta organica pari all'88% della medesima.

Il contingente residuo da allocare, pari a 18 unità - articolato in tre posizioni nell'area dirigenziale, undici nell'area dei funzionari e quattro nell'area degli operativi - è destinato a ri-

dursi progressivamente, in coerenza con la programmazione dei fabbisogni di personale approvata dal Consiglio.

Allo scopo di completare la dotazione organica dell'Autorità, con delibera n. 37/2026⁵⁵⁷, è stata indetta una procedura concorsuale per il reclutamento di due unità di personale a tempo

⁵⁵³ Delibera n. 107 del 25 giugno 2026, "Assunzione in prova, a tempo indeterminato, della Sig.ra [...omissis...], a seguito del superamento con esito positivo del tirocinio formativo e di orientamento attivato ai sensi della legge 12 marzo 1999, n. 68".

⁵⁵⁴ Delibera n. 1 del 15 gennaio 2026, "Procedura straordinaria di mobilità per il personale in comando di cui alla delibera n. 247/2025. Immissione nei ruoli dell'Autorità di regolazione dei trasporti della sig.ra [...omissis...]".

⁵⁵⁵ Delibera n. 108 del 25 giugno 2026, "Procedura straordinaria di mobilità per il personale in comando di cui alla delibera n. 247/2025. Immissione nei ruoli dell'Autorità di regolazione dei trasporti dell'Ing. [...omissis...] e dell'Arch. [...omissis...]".

⁵⁵⁶ Delibera n. 247 del 29 dicembre 2025, "Avvio di una procedura straordinaria di mobilità per l'anno 2026 per il personale non dirigenziale in posizione di comando presso l'Autorità di regolazione dei trasporti".

⁵⁵⁷ Delibera n. 37 del 20 marzo 2026, "Concorsi pubblici, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 1 unità di personale nell'area dei funzionari e di n. 1 unità di personale nell'area degli operativi".

indeterminato, segnatamente un funzionario e un operativo, mentre, con delibera n. 110/2026⁵⁵⁸, è stata avviata una procedura di selezione pubblica per l'assunzione, a tempo determinato, di cinque unità di personale dell'area dei funzionari.

5.3.2. Gli strumenti di conciliazione vita-lavoro e *welfare*

L'Autorità promuove attivamente la conciliazione tra tempi di vita e tempi di lavoro del proprio personale attraverso gli istituti del telelavoro e del lavoro agile, come disciplinati dal regolamento approvato con delibera n. 39/2018⁵⁵⁹, e successivamente aggiornato alla luce dell'evoluzione normativa e delle intese sindacali raggiunte nel corso degli anni. Il quadro regolamentare vigente, come da ultimo modificato dalla delibera n. 128/2024⁵⁶⁰ in recepimento dell'accordo sindacale del 9 settembre 2024, prevede la possibilità per tutti i dipendenti di ricorrere al lavoro agile per un massimo di centosedici giornate annue, nel limite di undici al mese, e contempla una tutela rafforzata per il personale facente parte di un nucleo familiare monoparentale con figli di età inferiore a sedici anni, al quale è consentita la fruizione del lavoro agile senza limiti mensili o annuali. Al personale in prova è riconosciuta la possibilità di prestare attività in regime di lavoro agile per un totale di dodici giornate lavorative, mentre il telelavoro resta precluso ai dirigenti. Ai sensi dell'art. 4, comma 2-*bis* del regolamento, introdotto dalla delibera n. 138/2023⁵⁶¹, è inoltre possibile, per giustificati motivi personali o familiari, richiedere autorizzazione a svolgere la prestazione lavorativa in modalità agile in deroga al limite mensile, fermo restando il limite annuale.

Alla data del 30 giugno 2026, risultano attivate tutte le quattordici posizioni di telelavoro previste dal regolamento, cui si aggiungono le posizioni riservate ai dipendenti appartenenti a categorie fragili. I dipendenti che prestano servizio da remoto sono tenuti a garantire la tempestiva disponibilità alla partecipazione a videoconferenze, mediante la postazione di lavoro dotata di *Microsoft Teams* e *webcam*, assicurando in tal modo la piena continuità operativa e la costante reperibilità durante l'orario di lavoro.

Sul versante del *welfare*, il periodo di riferimento ha segnato un passaggio di rilievo con l'attivazione, nel mese di ottobre

2025, di un nuovo piano sanitario in favore di tutto il personale dell'Autorità, iniziativa che si iscrive nel più ampio impegno a favore della promozione del benessere organizzativo, in coerenza con quanto previsto dall'art. 32, comma 4, del regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento⁵⁶². Il piano, di durata biennale, è stato affidato all'esito di una procedura aperta sopra soglia comunitaria, bandita per conto dell'Autorità dalla Città Metropolitana di Torino. Detto piano è strutturato su due livelli di copertura: un piano base, con costi a carico dell'Autorità, che assicura al personale in servizio una copertura delle spese sanitarie per malattia, infortunio e parto, operante senza limitazioni territoriali e con facoltà di accesso sia in forma diretta sia in forma indiretta (a rimborso); un piano integrativo, attivabile su base volontaria, con costi a carico del dipendente, che consente l'ampliamento del perimetro sia soggettivo sia oggettivo della polizza assicurativa.

5.3.3. L'investimento sul capitale umano

Negli ultimi mesi del 2025 il Consiglio dell'Autorità ha approvato, con delibera n. 186/2025⁵⁶³, il piano della formazione per gli anni 2025-2027, i cui pilastri strategici sono il principio del consolidamento e della condivisione della conoscenza sviluppata internamente e la riconosciuta centralità di una cultura dell'apprendimento continuo. I processi formativi poggiano su distinte, ma fortemente interconnesse, linee direttrici: le conoscenze, le competenze, la visione sistemica e la collegata coscienza del ruolo, in continuità alle linee di formazione già messe in atto nel 2024 e 2025.

Nel periodo di riferimento sono stati utilizzati canali formativi multipli e, come negli anni precedenti, si è aderito ai corsi offerti dalla Scuola nazionale dell'amministrazione (SNA), cogliendo l'opportunità dei diversi moduli *online* o *"blended"*.

In particolare, il personale ha partecipato a corsi specialistici come quello organizzato dalla SNA in collaborazione con l'ISTAT su "Le statistiche ufficiali per la PA" e quello dedicato alla "Contabilità integrata armonizzata negli enti pubblici non economici". Ha riscontrato una buona partecipazione anche il corso dedicato alle *"International soft skills"* finalizzato ad aumentare sensibilmente il livello di competenza linguistica del personale all'interno di contesti nazionali e internazionali.

⁵⁵⁸ Delibera n. 110 del 25 giugno 2026, "Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, per l'assunzione, a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, rinnovabile per due volte, di n. 5 funzionari, qualifica Funzionario III, livello 6".

⁵⁵⁹ Delibera n. 39 del 6 aprile 2018, "Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Adozione". Il regolamento è stato adottato in attuazione dell'articolo 14 della legge 7 agosto 2015, n. 124, rubricato "Promozione della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro nelle amministrazioni pubbliche" e della legge 22 maggio 2017, n. 81 "Misure per la tutela del lavoro autonomo non imprenditoriale e misure volte a favorire l'articolazione flessibile nei tempi e nei luoghi del lavoro subordinato".

⁵⁶⁰ Delibera n. 128 del 13 settembre 2024, "Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche".

⁵⁶¹ Delibera n. 138 del 7 settembre 2023, "Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche".

⁵⁶² Delibera n. 109 del 15 giugno 2023, "Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità".

⁵⁶³ Delibera n. 186 del 6 novembre 2025, "Piano della formazione per il personale dell'Autorità - Anni 2025-2027 - Approvazione".

Le attività formative hanno riguardato anche il delicato ambito della prevenzione della corruzione e della trasparenza. L'Autorità ha aderito nuovamente, con alcuni suoi funzionari, alla "Comunità di pratica" promossa dalla SNA, che prevede *forum* tematici, attività di collaborazione, scambio di esperienze e *networking* sui temi della trasparenza e della corruzione. In relazione a questi temi, sono altresì proseguiti i corsi obbligatori di formazione per il nuovo personale inserito in pianta organica.

Sul tema della gestione degli appalti è stato organizzato il corso "Il ciclo di vita utile di un appalto di servizi e forniture", con la docenza di un'autorevole esperta in materia di contrattualistica pubblica. Tale attività formativa specialistica ha visto coinvolte le unità di personale operanti negli uffici più interessati, a vario titolo, nel ciclo di vita degli appalti (giuridico, bilancio, risorse umane e affari generali, informatico).

È continuata anche la fruizione dei corsi inseriti sulla piattaforma *Syllabus*, sviluppata dal dipartimento della funzione pubblica per tutte le pubbliche amministrazioni italiane. In particolare, tutto il personale è stato invitato a seguire i corsi relativi al programma denominato "Adottare l'Intelligenza Artificiale nella PA".

Nel periodo di riferimento è proseguita l'analisi della raccolta dei fabbisogni formativi individuati in fase di presentazione del Piano della formazione per gli anni 2025-2027 dell'Autorità; da tale ricognizione sono scaturiti molteplici spunti di interesse per lo sviluppo delle direttrici di formazione in Autorità, con particolare riferimento all'utilizzo consapevole degli strumenti di AI.

In data 9 ottobre 2025 l'Autorità ha adottato il regolamento concernente l'utilizzo degli strumenti di AI generativa presso l'Autorità⁵⁶⁴, che fornisce un innovativo quadro di riferimento organico su questi temi. Il *focus* sull'AI è stato anche al centro del seminario del 24 novembre 2025 su "Intelligenza artificiale e pubblica amministrazione", organizzato dal *Network* degli RPD delle Autorità amministrative indipendenti, che ha visto una grande partecipazione del personale, sia da remoto che in presenza, e ha rappresentato un'ulteriore qualificata opportunità formativa.

In sinergia con l'ufficio Informatica, telecomunicazioni e trasformazione digitale dell'Autorità (ICT), nel quadro dell'adesione dell'Autorità al progetto "*Expand-extended Piedmont and Aosta valley network for digitalization*" (polo europeo di innovazione digitale co-finanziato dall'UE e dal MIMIT) sono state attuate, tra dicembre 2025 e febbraio 2026, molteplici sessioni

di formazione multilivello per promuovere la digitalizzazione dei processi e dei prodotti, a supporto della transizione digitale e sostenibile. In questa cornice sono stati erogati diversi percorsi formativi sul tema della NIS-2, il nuovo quadro normativo dell'UE per la sicurezza delle reti e dei sistemi informativi; in particolare, si è avviato un percorso "NIS-2 *mastering compliance*" per i vertici dell'Autorità e un ulteriore percorso dal titolo "NIS-2 *Advanced*" per il personale dell'ufficio ICT, con un approccio sulla gestione del rischio di *cybersecurity*, obblighi e segnalazioni e controllo di conformità delle verifiche effettuate. Si è inoltre avviata la formazione specialistica per il gruppo di dipendenti facenti parte dell'*Incident response team* (IRT) ed è stato erogato un corso a distanza dedicato alla "Cybersicurezza di base", che ha coinvolto oltre cento dipendenti.

Si è infine dato seguito alle sessioni di formazione sul sistema gestionale integrato e, in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, si è ottemperato alla formazione obbligatoria generale e specifica per lavoratori a rischio basso ai sensi del decreto legislativo n. 81/2008⁵⁶⁵.

All'interno della Convenzione quadro con l'Università di Torino è stato organizzato nel mese di maggio, presso la sede ART di Torino, un ciclo di lezioni dal titolo: "Strumenti di analisi dei dati con Stata: analisi statistica, regressione e tecniche di clusterizzazione", un percorso formativo, destinato a circa 25 discenti, finalizzato ad aumentare l'autonomia nell'utilizzo del software STATA, già in uso presso gli uffici dell'ART. La scelta di un approfondimento sull'uso di questo strumento è risultata funzionale a un utilizzo più consapevole di questo software nelle attività di analisi economico-quantitative a supporto dei processi decisionali, al monitoraggio degli interventi di regolazione e alla valutazione, in generale, delle *performance* nel settore dei trasporti.

Si è inoltre potenziata, di concerto con l'ufficio ICT, l'offerta formativa sul software Power BI, impiegato per gestire e organizzare il patrimonio di dati in uso all'Autorità.

Formazione ed elevata specializzazione sono state al centro della partecipazione di una risorsa interna a una prestigiosa Scuola di regolazione, dedicata ai settori dei trasporti e della mobilità. I *focus* seguiti su competitività, decarbonizzazione e sfide di digitalizzazione nel settore dei trasporti hanno così ulteriormente arricchito il bagaglio di conoscenze da condividere all'interno della struttura.

Si è infine dato avvio agli incontri di *Knowledge sharing management* (KSM) così come previsto dal Piano di formazione,

⁵⁶⁴ Delibera n. 161 del 9 ottobre 2025, "Regolamento concernente l'utilizzo degli strumenti di Intelligenza Artificiale generativa presso l'Autorità. Approvazione".

⁵⁶⁵ Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro".

coinvolgendo nel primo incontro di aprile, l'ufficio "Regolazione economica dei servizi di mobilità" dell'ART con un intervento sul tema dei "Servizi di TPL su strada". Gli incontri, programmati con cadenza mensile e che, nelle intenzioni, dovranno coinvolgere tutti gli uffici dell'ART, hanno interessato, nel mese di maggio, l'ufficio "Conciliazioni e contenuto minimo dei diritti degli utenti" con un incontro sui "Diritti dei passeggeri e conciliazione nel settore aereo". A giugno, invece, si è trattato il tema del "Contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti tra teoria e pratica: uno sguardo al passato in prospettiva futura" a cura dell'Ufficio "Bilancio, Contabilità e Autofinanziamento".

Gli incontri di KSM sono risultati occasioni molto importanti e partecipate di condivisione della conoscenza all'interno dell'ufficio, molto apprezzate anche dal personale neo-assunto. Il materiale raccolto ha gettato le basi di una ART *Academy* interna che arricchirà ulteriormente il patrimonio formativo già presente sulla piattaforma *intranet e-learning Moodle* destinata alla formazione.

5.3.4. La valutazione della *performance* e lo sviluppo professionale

A seguito dell'approvazione da parte del Consiglio, all'inizio del mese di marzo 2026, degli obiettivi programmatici e strategici per il biennio 2026-2027, alla data della presente Relazione è stata completata la fase di assegnazione al personale, di ruolo e a tempo determinato, degli obiettivi riferiti all'anno 2026, in coerenza con il sistema di valutazione delle *performance* del personale approvato in data 20 maggio 2021. Tenuto conto che, nei primi mesi del 2026, l'Autorità ha dotato tutti i dipendenti di firma digitale remota, la documentazione concernente l'assegnazione dei suddetti obiettivi è stata dematerializzata per la maggioranza del personale interessato, al fine di perseguire una maggiore efficienza dei processi e favorire la completa digitalizzazione dei flussi documentali delle attività.

È stata, altresì, conclusa la fase di rendicontazione e valutazione finale degli obiettivi assegnati ai dipendenti per l'anno 2025, con la conseguente erogazione del premio di risultato in unica soluzione nel mese di giugno 2026.

Nell'ambito dello sviluppo professionale a favore del personale, in applicazione degli accordi sindacali sottoscritti il 4 maggio 2021, il 4 aprile 2023, il 21 ottobre 2024 e il 3 marzo 2026, gli uffici hanno concluso le attività volte all'attribuzione delle progressioni di carriera relative all'anno 2025, per tutto il personale avente diritto, con decorrenza, ai fini giuridici ed

economici, dal 1° gennaio 2026. Dette progressioni saranno approvate, con apposita deliberazione consiliare, nel corso del mese di luglio 2026.

5.4 I rapporti con le rappresentanze sindacali

Il dialogo con le Rappresentanze sindacali aziendali (RSA), costituite da UILCA, FIRST CISL, FALBI e SIBC - queste ultime a partire rispettivamente da marzo e giugno 2026 - è proseguito, nel periodo di riferimento, secondo i protocolli vigenti, attraverso informative preventive e successive. In tale contesto è stato sottoscritto, in data 30 settembre 2025, l'accordo recante modifiche al regolamento sul trattamento di quiescenza e previdenza in materia di contribuzione a carico del dipendente al fondo pensione, ratificato dal Consiglio con delibera n. 175/2025⁵⁶⁶.

In data 3 marzo 2026, la delegazione trattante dell'Autorità e la organizzazione sindacale UILCA hanno siglato un accordo quadro con il quale si sono impegnate ad avviare un confronto che ha comportato nel mese di aprile 2026, l'attuazione degli impegni di cui al citato accordo quadro. Tale accordo ha determinato:

- la modifica del vigente "Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale", in tema di permessi retribuiti, di procedure selettive interne riservate al personale dipendente dell'Autorità inquadrato nell'area Operativi, per l'accesso all'area Funzionari e di modifica delle tabelle stipendiali relative all'area operativa e funzionari;
- la modifica del vigente "Regolamento sulla disciplina del telelavoro e del lavoro agile" in tema di modalità di fruizione delle giornate lavorative in lavoro agile e di erogazione del buono pasto per le giornate prestate da remoto;
- la modifica del "Regolamento sulle progressioni di carriera" in tema di decorrenza degli effetti economici delle progressioni di carriera e di modifica delle percentuali di accesso;
- la modifica del vigente "Regolamento di organizzazione e funzionamento" mediante l'istituzione del Comitato Unico di Garanzia (CUG) per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni;
- l'introduzione dell'istituto dei flexible benefit;
- la modifica del trattamento accessorio attribuito al personale in posizione di comando;
- l'inquadramento economico del personale transitato nei ruoli dell'Autorità per mobilità volontaria da altre amministrazioni.

⁵⁶⁶ Delibera n. 175 del 24 ottobre 2025, "Regolamento sul trattamento di quiescenza e previdenza del personale dell'Autorità. Modifiche".

5.5 Il funzionamento della struttura

5.5.1. Le funzioni degli uffici

L'organizzazione dell'Autorità ha subito nel corso degli anni, per effetto di vari interventi regolamentari, un'evoluzione caratterizzata, in particolare, dall'istituzione di nuovi uffici, che hanno reso la sua struttura adeguata alle nuove competenze e funzioni assegnate dal legislatore.

L'assetto organizzativo dell'Autorità è dunque articolato, a decorrere dal 1° luglio 2023, in tredici uffici (dei quali sei di *line* e sette di *staff*), oltre a due servizi che rispondono al Capo di Gabinetto.

Inoltre, con delibera n. 248/2025⁵⁶⁷, ai sensi dell'art. 16 del Regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento (ROF), il Vice Segretario generale designato con delibera n. 189/2024⁵⁶⁸, è stato nominato Segretario generale dell'Autorità.

Alla data della redazione della presente Relazione, l'organigramma dell'Autorità è quello riportato di seguito alla [Figura 55](#).

5.5.2. Gli altri organismi

L'architettura istituzionale dell'Autorità prevede, accanto agli organi di vertice e alla struttura degli uffici, un sistema di altri organismi - collegiali e monocratici - disciplinati dal Titolo III del ROF. Si tratta di figure chiamate ad assicurare, ciascuna nel proprio ambito di competenza, la correttezza della gestione finanziaria, la valutazione della *performance* e le progressioni di carriera del personale, il presidio dell'etica pubblica e l'orientamento strategico dell'attività dell'ente.

a) L'Advisory Board

L'organismo denominato *Advisory Board* è incaricato di elaborare studi e analisi su tematiche di interesse strategico per il Collegio con la finalità di ampliare la base di conoscenza dei settori regolati da parte dell'Autorità attraverso contributi multidisciplinari e qualificati. Il *Board* non prende parte alle attività correnti dell'Autorità e non è consultato dal Collegio su specifici *dossier* o temi in trattazione.

La composizione del *Board* in carica, insediatosi il 2 luglio 2025, è stata ampiamente rinnovata. Gli attuali componenti sono, a norma di regolamento, selezionati tra accademici ed esperti di estrazione economica, giuridica e ingegneristica. Essi sono i professori: Luigi dell'Olio, Antoine Frémont, Aurore Laget-Annamayer, Rosário Macário e Juan José Montero-Pascual, cui è affidato il coordinamento dei lavori (delibera n. 56/2025⁵⁶⁹).

Nel periodo di riferimento, l'*Advisory Board* ha avviato uno studio comparato sulla regolazione della congestione nelle infrastrutture di rete nel cui ambito diverse modalità dei trasporti saranno poste a confronto con i settori dell'energia, del gas, delle telecomunicazioni e *internet*.

b) Il Collegio dei revisori

Il Collegio dei revisori, ai sensi dell'art. 34 del ROF dell'Autorità e dell'art. 61 del regolamento concernente la disciplina contabile, effettua il riscontro degli atti della gestione finanziaria, con particolare riguardo alle procedure contrattuali, e formula al riguardo le proprie osservazioni. Il Collegio svolge verifiche di cassa e di bilancio con cadenza almeno trimestrale e rilascia il parere sul progetto di bilancio preventivo e sul rendiconto annuale, con riguardo alla concordanza dei risultati esposti con le scritture contabili e alla regolarità delle procedure di gestione.

Il mandato triennale del Collegio nominato con delibera n. 17/2023⁵⁷⁰, nella composizione come modificata dalla delibera n. 74/2024⁵⁷¹, è giunto a scadenza il 16 febbraio 2026. Con delibera n. 21/2026⁵⁷², l'Autorità ha pertanto provveduto alla nomina del nuovo Collegio dei revisori per il successivo triennio, confermando nella funzione di presidente il dott. Pietro Russo, Presidente di sezione della Corte dei conti in quiescenza, e nella funzione di membro la dott.ssa Paola Tongiani, in possesso di specifica professionalità e iscritta al registro dei revisori contabili, entrambi rieleggibili in virtù dell'unico mandato svolto nella rispettiva funzione. A completamento del Collegio, è stata nominata quale nuovo membro la dott.ssa Letteria Dinaro, dirigente del MEF iscritta nell'elenco istituito presso il dipartimento della Ragioneria generale dello Stato ai sensi dell'art. 10, comma 19, del decreto-legge n. 98/2011⁵⁷³.

c) Il Nucleo di valutazione

Il Nucleo di valutazione, disciplinato dall'art. 35 del ROF, svolge attività di valutazione e controllo strategico finalizzato alla verifica delle scelte operative effettuate per il rag-

⁵⁶⁷ Delibera n. 248 del 29 dicembre 2025, "Nomina del Segretario generale dell'Autorità di regolazione dei trasporti".

⁵⁶⁸ Delibera n. 189 del 21 dicembre 2024, "Nomina del Vice Segretario generale dell'Autorità di regolazione dei trasporti".

⁵⁶⁹ Delibera n. 56 del 2 aprile 2025, "Nomina dei componenti dell'*Advisory Board* dell'Autorità".

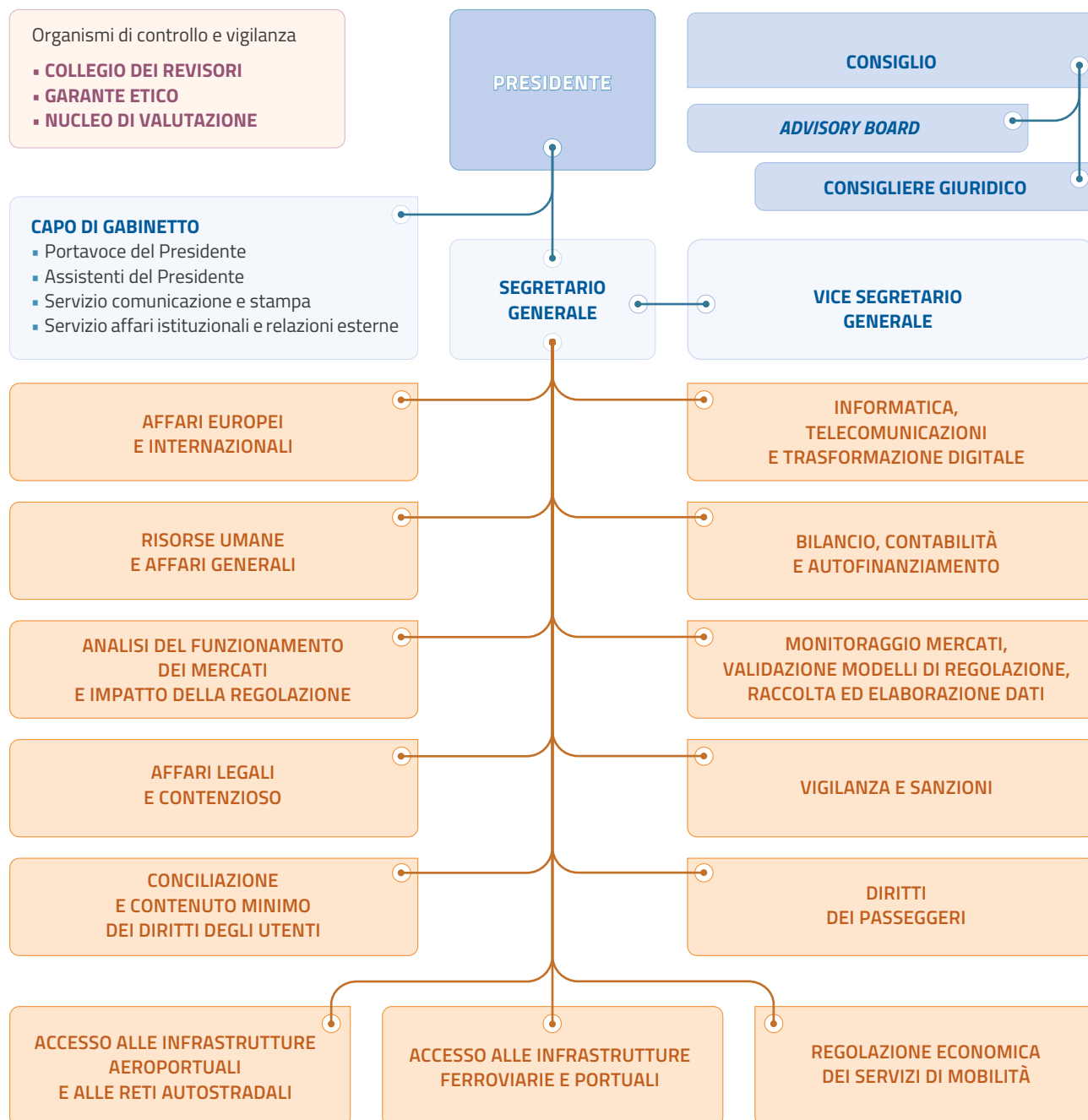
⁵⁷⁰ Delibera n. 17 del 31 gennaio 2023, "Nomina del Collegio dei revisori".

⁵⁷¹ Delibera n. 74 del 23 maggio 2024, "Collegio dei revisori. Modifica composizione e nomina del Presidente".

⁵⁷² Delibera n. 21 del 12 febbraio 2026, "Nomina del Collegio dei Revisori".

⁵⁷³ Decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria", convertito con modificazioni dalla Legge 15 luglio 2011, n. 111.

Figura 55. L'organigramma



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

giungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio. Esso è altresì competente a proporre i criteri e le metodologie e di valutazione dei dipendenti dell'Autorità e, su richiesta del Consiglio, è coinvolto nell'individuazione degli obiettivi e dei programmi di attività funzionali al loro raggiungimento.

Nell'ambito delle progressioni di carriera del personale, il Nucleo di valutazione fa parte, insieme al Segretario generale, della Commissione deputata all'esame e alla verifica delle proposte di progressione di carriera presentate dai responsabili delle diverse unità organizzative dell'ente.

Il Nucleo di valutazione attualmente in carica, nominato con delibera n. 118/2024⁵⁷⁴, è composto dal dott. Paolo Maria Ciabattone quale presidente e, quali componenti, dalla dott.ssa Claudia Marcolin e dal dott. Armando Bosio.

d) Il Garante etico

Il Garante etico ha il compito di rendere pareri, anche in relazione a casi concreti riguardanti l'interpretazione e l'applicazione delle disposizioni contenute nel Codice etico adottato dal Consiglio. Alla data del 30 giugno 2026, l'incarico risulta vacante.

5.5.3 Le sedi

L'Autorità ha sede principale a Torino, ed è ospitata nei locali del quarto e quinto piano del palazzo del Lingotto, di proprietà del Politecnico di Torino, concessi all'Autorità in comodato d'uso gratuito.

L'Autorità ha, inoltre, una sede nella città di Roma, ubicata fino al dicembre 2025 in Piazza Mastai n. 11 presso la sede dell'ADM, in virtù di un comodato d'uso gratuito stipulato con la suddetta amministrazione.

Alla luce delle crescenti esigenze di spazi, correlate al consolidamento e ampliamento delle funzioni e al conseguente rafforzamento della pianta organica, in esito ad apposita ricerca di mercato è stato individuato un edificio idoneo a ospitare la sede di Roma, sita in via di Monte Savello, all'interno del comprensorio di Palazzo Savelli Orsini. A seguito del completamento del previsto iter amministrativo e degli allestimenti necessari a garantirne l'operatività, nel mese di dicembre 2025 è stato completato il trasferimento del personale ivi assegnato, con contestuale rilascio degli spazi precedentemente occupati presso i locali dell'ADM. La nuova sede dell'Autorità, dislocata su quattro piani, è divenuta pienamente operativa a partire dal mese di gennaio 2026.

Nell'ambito del processo di attivazione della sede di Roma, sono altresì state attuate le attività necessarie a garantire la piena operatività dei servizi tecnici e informatici, con particolare attenzione alla continuità dei servizi istituzionali, alla sicurezza delle infrastrutture digitali e alla coerenza con gli *standard* tecnologici già in uso presso la sede di Torino dell'Autorità.

A seguito delle verifiche preliminari sugli spazi e sugli impianti, è stata altresì definita l'architettura tecnologica di supporto, assicurando l'integrazione con l'infrastruttura esistente e la piena interoperabilità dei sistemi. Gli interventi hanno riguardato la realizzazione della rete dati e fonia, nel rispetto della numerazione istituzionale e con l'introduzione di un prefisso locale dedicato, nonché il corretto dimensionamento degli apparati e dei punti di accesso ai servizi.

Particolare attenzione è stata dedicata alla connettività tra le sedi di Torino e Roma, mediante l'adozione di soluzioni orientate alla ridondanza e all'affidabilità, al fine di garantire elevati livelli di resilienza, continuità operativa e sicurezza informatica.

Sono stati inoltre effettuati gli adeguamenti necessari al cablaggio strutturato, alla componente elettrica e ai sistemi di alimentazione di emergenza, con l'obiettivo di assicurare la stabilità del centro elaborazione dati e delle postazioni di lavoro, nonché la piena funzionalità degli strumenti a supporto dell'attività istituzionale.

Nel complesso, gli interventi realizzati consentono alla sede di Roma di operare in condizioni di sicurezza, affidabilità e coerenza tecnologica con il modello infrastrutturale dell'Autorità.

5.6 La trasparenza e la prevenzione della corruzione

Il Consiglio dell'Autorità ha approvato, in data 6 marzo 2026, gli obiettivi per il biennio 2026-2027, confermando l'attuazione delle misure previste dal Piano di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT) dell'Autorità del triennio 2026-2028 e dal correlato programma della trasparenza e prevedendo una graduale semplificazione delle misure, oltre all'implementazione del sistema di monitoraggio delle stesse. Con la delibera n. 4/2026⁵⁷⁵, su proposta del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT), l'Autorità ha approvato il PTPCT riferito al triennio 2026-2028, riservandosi di valutare i necessari adeguamenti del piano a seguito dell'approvazione definitiva ANAC del Piano nazionale anticorruzione (PNA) 2025-2027. Con successiva delibera n. 86/2026⁵⁷⁶, su proposta del RPCT, l'Autorità ha approvato l'aggiornamento del PTPCT 2026-2028, a seguito della definitiva approvazione del PNA 2025 da parte dell'ANAC.

⁵⁷⁴ Delibera n. 118 del 1° agosto 2024, "Nucleo di valutazione. Nomina".

⁵⁷⁵ Delibera n. 4 del 28 gennaio 2026, "Approvazione del Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2026-2028".

⁵⁷⁶ Delibera n. 86 del 26 maggio 2026, "Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2026-2028. Aggiornamento".

Con riferimento alle misure di prevenzione della corruzione di carattere generale, valide per tutti i processi e le attività di competenza dell'Autorità, sono state confermate quelle già individuate nel PTPCT 2026-2028 approvato con la citata delibera n. 4/2026, ovvero: i) il Programma per la trasparenza; ii) la disciplina del conflitto d'interesse nell'ambito dell'applicazione del Codice etico e del Codice disciplinare; iii) la formazione del personale e la comunicazione esterna e interna del PTPCT; iv) la rotazione ordinaria e straordinaria del personale; v) la formazione di commissioni e l'assegnazione agli uffici; vi) la segnalazione di illeciti da parte dei dipendenti (c.d. *whistleblowing*); vii) le dichiarazioni sull'insussistenza di cause di inconferibilità ed incompatibilità degli incarichi dirigenziali; viii) la disciplina della c.d. incompatibilità successiva (*pantouflage*); ix) l'informatizzazione dei processi e l'accesso telematico a dati, documenti e procedimenti; x) i patti di integrità in ambito di contrattualistica pubblica.

Gli aggiornamenti approvati con la delibera n. 86/2026 hanno riguardato, in particolare, il programma per la trasparenza, nonché le misure di prevenzione della corruzione riguardanti il *whistleblowing* e le dichiarazioni sull'insussistenza di cause di inconferibilità ed incompatibilità degli incarichi dirigenziali.

Per quanto concerne la misura generale relativa alla trasparenza, realizzata a mezzo della pubblicazione costante e tempestiva sul sito *web* istituzionale dei dati e delle informazioni previsti dalla normativa vigente, il PNA 2025 ha stabilito la strategia 2026-2028 per la prevenzione della corruzione e per la promozione della trasparenza e dell'integrità pubblica per l'Italia, articolata in 6 linee strategiche, 12 obiettivi e 31 azioni concrete a cui sono associati risultati attesi, indicatori e *target* per il monitoraggio e la valutazione. Con riferimento agli obiettivi, è risultato di particolare importanza, in ottica di trasparenza, l'obiettivo 1.2 "Incremento dei livelli di trasparenza e accessibilità delle informazioni pubblicate dalle amministrazioni/enti nella sezione 'Amministrazione Trasparente'", che prevede alcune azioni specifiche, dettagliatamente indicate nell'aggiornamento del PTPCT 2026-2028. Dette azioni saranno adeguatamente istruite e attuate anche da parte dell'Autorità, nell'ambito delle attività di competenza degli uffici interessati e con il supporto del RPCT.

Il PTPCT è stato altresì aggiornato a quanto previsto dal PNA 2025 con particolare riferimento agli appalti pubblici, laddove, in attuazione della Linea strategica 5 del PNA 2025 - Obiettivo 5.2 ("Consolidare la digitalizzazione dei processi di approvvigionamento con particolare riferimento alla fase di esecuzione dei contratti"), l'ANAC ha approfondito alcune fattispecie normate nel Codice dei contratti pubblici che pos-

sono presentare criticità sotto il profilo della trasparenza, dell'imparzialità e dell'esposizione al rischio corruttivo, individuando per ciascuna di esse i processi maggiormente esposti a rischio e suggerendo le conseguenti misure di prevenzione della corruzione.

Per quanto riguarda la misura generale del c.d. *whistleblowing*, il PTPCT ha previsto, nel corso del triennio 2026-2028, di realizzare iniziative di sensibilizzazione per ogni annualità di riferimento, rivolte al personale sulle nuove indicazioni dell'ANAC contenute nelle "Linee Guida in materia di *whistleblowing* sui canali interni di segnalazione", che coinvolgano tendenzialmente il 40%, 30%, 30% del personale dell'Autorità. Sarà altresì prevista una formazione *ad hoc* per il gestore della segnalazione (RPCT e collaboratori) e per gli attori chiave del processo di *whistleblowing*. Infine, si provvederà a valutare la necessità di un allineamento del canale interno di *whistleblowing* alle nuove indicazioni ANAC contenute nelle citate linee guida, procedendo all'eventuale aggiornamento della *policy* dell'Autorità recante la procedura per la segnalazione di illeciti o irregolarità per adeguarla a quanto previsto dal PNA 2025 in materia di criteri e strumenti sul flusso dati e sulla ricezione e gestione delle segnalazioni secondo gli indicatori stabiliti dall'ANAC nel PNA 2025.

In materia di inconferibilità ed incompatibilità di cui al decreto legislativo n. 39/2013⁵⁷⁷ (nell'ambito degli affidamenti di incarichi amministrativi di vertice, incarichi dirigenziali o di responsabilità, interni ed esterni nelle pubbliche amministrazioni e di incarichi di amministratore presso enti di diritto privato in controllo pubblico ed enti pubblici), in linea con quanto previsto dal PNA 2025, nell'aggiornamento del PTPCT 2026-2028 sono state previste le modalità cui attenersi per la ricezione delle dichiarazioni e l'effettuazione dei relativi controlli.

Con riferimento, inoltre, all'Allegato 2 al PTPCT 2026-2028, recante la "Mappatura dei processi, valutazione del rischio e misure specifiche a presidio del rischio corruttivo", con la delibera n. 86/2026, previo coinvolgimento degli uffici interessati, è stato rivisto il giudizio sintetico di tipo qualitativo complessivo sul livello di esposizione al rischio corruttivo e sono state integrate le conseguenti specifiche misure di prevenzione relativamente ad alcuni processi/attività attinenti alla regolazione, alla vigilanza e alle sanzioni e al contenzioso. Il processo e le attività concernenti i contratti pubblici sono stati, altresì, oggetto di revisione per adeguarli alle nuove indicazioni del PNA 2025.

Il PTPCT 2026-2028, così come aggiornato con delibera n. 86/2026, ha confermato, infine, i contenuti già approvati con

⁵⁷⁷ Decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, "Disposizioni in materia di inconferibilità ed incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'articolo 1, commi 49 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190".

la precedente delibera del mese di gennaio 2026, con particolare riferimento al quadro del contesto interno ed esterno in cui opera l'Autorità; in tale ambito si è provveduto, inoltre, in collaborazione con i dirigenti responsabili delle singole unità organizzative, ad aggiornare e, eventualmente, sviluppare la mappatura dei processi e delle attività di loro competenza, al fine di individuare quelli a maggior rischio di corruzione, proseguendo nell'attività di semplificazione delle misure specifiche di prevenzione, in coerenza con il PNA 2022 dell'ANAC, il quale prevede che le misure di prevenzione siano limitate nel numero, chiare, ben programmate e coordinate fra loro, attuate effettivamente e verificate nei risultati. Successivamente il RPCT ha verificato la mappatura dei processi, confermando le proposte dei dirigenti di inserimento di nuove attività (e conseguenti misure di prevenzione dei potenziali rischi corruttivi) relative a: i) la gestione delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori, attraverso la piattaforma documentale anche riguardo alle attività connesse all'esecuzione della convenzione-quadro stipulata con Unioncamere, ai sensi dell'art. 15 della legge n. 241/1990⁵⁷⁸, prevista nell'ambito delle conciliazioni e contenuto minimo dei diritti; ii) la pubblicazione di un *link* alla decisione finale a fianco della pubblicazione (obbligatoria per legge) della proposta di nuovi servizi ferroviari, nell'ambito della trasparenza rispetto ai CdS impattati dai nuovi servizi di trasporto ferroviario passeggeri notificati all'Autorità; iii) l'introduzione dell'obbligo di motivazione tecnica sintetica da allegare a ogni fabbisogno individuato, nell'ambito della pianificazione dei fabbisogni per lo sviluppo e la manutenzione del sistema informatico dell'Autorità; iv) la previsione di un atto di indirizzo del Consiglio per disciplinarne l'esercizio, nell'ambito dei poteri di legittimazione processuale attiva in materia di taxi.

Il RPCT ha quindi formulato o rivisto il giudizio sintetico di tipo qualitativo complessivo sul livello di esposizione al rischio corruttivo di ogni singola attività/processo compresi nella mappatura, confermando, aggiornando o integrando la tipologia di misure di prevenzione della corruzione proposte dai dirigenti. Tali misure sono state, inoltre, classificate secondo le tipologie suggerite dall'ANAC e già adottate nei precedenti piani (misure di controllo, di trasparenza, di regolamentazione, di semplificazione, di formazione, di rotazione).

Relativamente, infine, al monitoraggio dell'attuazione delle misure di prevenzione della corruzione, si segnala che il RPCT dell'Autorità ha predisposto e pubblicato sul sito *web* istituzionale la relazione sull'attuazione, nel corso dell'anno 2025, del PTPCT 2025-2027, sulla base del modello reso disponibile dall'ANAC a tutte le amministrazioni. Si conferma la rilevanza strategica dell'attività di monitoraggio dell'attuazione delle misure previste dal PTPCT 2025-2027, non solo al fine di accertare l'insussistenza di criticità nell'ambito dei processi dell'Autorità più esposti a potenziale rischio corruttivo, ma anche al fine di aver individuato misure migliorative e più efficienti, che sono state previste nell'ambito del PTPCT relativo al triennio 2026-2028 in ottica di semplificazione, per continuare a rendere tali misure sempre più efficaci e di utilità anche per i responsabili dei diversi processi che caratterizzano l'attività istituzionale dell'Autorità.

5.7 La protezione dei dati personali

Nel periodo di riferimento, la novità normativa di maggior rilievo in tema di protezione dei dati personali è costituita dall'entrata in vigore della legge n. 132/2025⁵⁷⁹ della quale si dirà più diffusamente nei prossimi paragrafi. In questa sede, si sottolineano gli importanti risvolti della nuova disciplina sulla tutela dei dati personali, ivi compresi la responsabilità del titolare del trattamento e il ruolo del responsabile della protezione dei dati. Si tratta di un provvedimento che dà attuazione al regolamento (UE) n. 2024/1689 (c.d. *AI Act*)⁵⁸⁰ che, come è noto, introduce un sistema armonizzato per l'uso dei sistemi di AI nell'Unione europea, imponendo tuttavia obblighi di trasparenza, supervisione umana e misure di mitigazione dei rischi soprattutto in materia di protezione dei dati personali. A essa è seguita l'adozione della delibera dell'Autorità n. 161/2025⁵⁸¹, che risponde alla necessità, sempre più avvertita, di presidiare in modo sistemico e regolato l'introduzione di strumenti digitali basati su AI nei flussi di lavoro dell'Autorità, evitando usi impropri che potrebbero mettere a rischio, tra gli altri, anche la riservatezza dei dati personali *ex artt. 5 e 32* del regolamento (UE) n. 2016/679 (*General data protection regulation*, GDPR)⁵⁸².

Le nuove competenze in materia di AI si inseriscono in un assetto organizzativo, ormai consolidato, che ha visto l'Autorità

⁵⁷⁸ Legge 7 agosto 1990, n. 241, "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi".

⁵⁷⁹ Legge 23 settembre 2025, n. 132, "Disposizioni e deleghe al Governo in materia di intelligenza artificiale".

⁵⁸⁰ Regolamento 2024/1689 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024 che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale e modifica i regolamenti (CE) n. 300/2008, (UE) n. 167/2013, (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144 e le direttive 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (regolamento sull'intelligenza artificiale).

⁵⁸¹ Delibera n. 161 del 9 ottobre 2025, "Regolamento sull'utilizzo degli strumenti di Intelligenza Artificiale generativa presso l'Autorità".

⁵⁸² Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati).

dare attuazione al GDPR, adottando specifiche misure tecniche e organizzative finalizzate a garantire la conformità del trattamento dei dati personali al regolamento e un livello di sicurezza adeguato al rischio per i diritti e le libertà delle persone fisiche (art. 24, paragrafo 1, e 32). Si fa riferimento, in particolare, alla delibera n. 78/2020⁵⁸³, con la quale l'Autorità ha conferito compiti e funzioni a soggetti designati, individuati nell'ambito della struttura amministrativa (ai sensi dell'art. 2-*quaterdecies*, comma 1, del decreto legislativo n. 196/2003⁵⁸⁴). Tale delibera rafforza il sistema di trattamento dei dati personali e di protezione dei diritti dei soggetti interessati, disciplina le modalità di autorizzazione al trattamento dei dati e individua i principi generali e le istruzioni operative cui devono attenersi i soggetti comunque autorizzati al trattamento dei dati.

In attuazione delle sopra indicate fonti normative e di auto-organizzazione, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha svolto una serie di attività specificamente rivolte alla migliore compliance dell'organizzazione interna con la normativa vigente. Si segnalano, tra le altre, l'aggiornamento costante delle misure in materia di adeguatezza dei sistemi informativi, la revisione periodica del registro dei trattamenti e delle informative presenti sul portale dell'Autorità e l'organizzazione di attività formative in tema di *privacy*, in favore dei dipendenti. Queste ultime si tengono, di frequente, in collaborazione con il *network* dei responsabili della protezione dei dati personali (*Data protection officer*, DPO) delle autorità amministrative indipendenti, al quale l'Autorità partecipa attraverso il proprio DPO in carica.

5.8 L'avanzamento della trasformazione digitale

Nel corso del triennio 2026-2028 l'Autorità proseguirà il proprio percorso di trasformazione digitale attraverso il piano triennale per la trasformazione digitale, elaborato dall'ufficio ICT. Il piano è pienamente allineato agli obiettivi strategici fissati dal Consiglio dell'Autorità e alla strategia nazionale in materia di tecnologie dell'informazione e della comunicazione, e recepisce le priorità definite dal piano triennale per l'informatica nella pubblica amministrazione adottato dall'AgID.

All'interno del piano vengono richiamati il contesto strategico in cui opera l'Autorità e il ruolo svolto dall'ufficio ICT nell'attuazione del processo di digitalizzazione. Vengono inoltre ripresi i principi chiave del piano triennale per l'informatica, illustrando come siano stati applicati ai diversi progetti programmati.

Un elemento distintivo dell'Autorità è la sua natura di amministrazione nativamente digitale: l'ART è stata istituita quando il quadro normativo in materia di digitalizzazione era già maturo, e questo le ha consentito di costruire fin dall'inizio servizi completamente erogati in modalità *cloud*, cioè ospitati su infrastrutture *online* sicure e scalabili. In questo contesto, l'Autorità ha adottato - ove applicabili - i principi di interoperabilità e riuso di applicazioni e dati, integrando le principali piattaforme nazionali abilitanti (PagoPA, SPID, CIE). Particolare attenzione è stata inoltre dedicata alla prevenzione del rischio di *lock-in* tecnologico, ovvero la dipendenza da un unico fornitore che renderebbe difficile o costoso passare a soluzioni alternative.

L'elemento più innovativo del piano 2026-2028 è rappresentato dall'introduzione di tecnologie di AI, che comportano nuove opportunità ma richiedono anche un quadro di riferimento solido. I progetti che prevedono l'acquisizione o lo sviluppo di soluzioni di AI devono infatti rispettare la normativa nazionale ed europea e, in prospettiva, le linee guida che saranno emanate dall'AgID. L'adozione dell'AI richiede inoltre un investimento mirato sulla formazione del personale, affinché queste tecnologie vengano utilizzate in modo consapevole e sicuro, nel pieno rispetto della riservatezza e della protezione dei dati trattati.

Altro elemento portante del piano è il rafforzamento della sicurezza informatica, poiché, ai sensi della direttiva NIS2, recepita in Italia dal decreto legislativo n. 138/2024⁵⁸⁵, l'Autorità è considerata "soggetto essenziale", è cioè inserita tra gli enti che operano in settori considerati critici per il funzionamento del Paese e della società. Il piano triennale illustra quindi gli interventi programmati per adempiere agli obblighi previsti dalla direttiva e per innalzare ulteriormente il livello di sicurezza informatica, migliorando la resilienza dei sistemi e la capacità di risposta in caso di incidenti (cfr. *infra*).

In termini di evoluzione dei sistemi documentali e dei processi, nel corso del 2025 è stata avviata una sperimentazione

⁵⁸³ Delibera n. 78 del 26 marzo 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".

⁵⁸⁴ Decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, "Codice in materia di protezione dei dati personali (recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al regolamento (UE) n. 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE)".

⁵⁸⁵ Decreto legislativo 4 settembre 2024, n. 138, "Recepimento della direttiva (UE) 2022/2555, relativa a misure per un livello comune elevato di cybersecurity nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148".

finalizzata all'adozione di una nuova piattaforma capace di separare il sistema documentale dal sistema di BPM, attualmente integrato nel gestionale unico. L'obiettivo è introdurre un sistema più moderno e flessibile, caratterizzato da un'interfaccia *web* semplice e intuitiva, che superi i limiti tecnologici dell'attuale gestione dei flussi di lavoro.

La nuova piattaforma sarà accessibile in sicurezza da qualsiasi dispositivo tramite meccanismi di autenticazione forte e garantirà la piena interoperabilità con il gestionale, in particolare per le funzionalità di protocollo, gestione documentale e posta elettronica certificata. Sarà inoltre integrata con il servizio di firma digitale remota.

L'utilizzo di un sistema indipendente dal gestionale per il BPM - insieme alla progressiva migrazione dei flussi esistenti e alla preferenza per soluzioni *open source* - consentirà di ridurre il rischio di *lock-in* e di conformarsi al principio di *openness*, promuovendo soluzioni aperte, modulabili e più facilmente evolvibili nel tempo.

Infine, per favorire l'efficienza operativa e la completa digitalizzazione dei flussi documentali, l'Autorità ha dotato tutti i dipendenti di firma digitale remota. Tale strumento costituisce un elemento essenziale per la dematerializzazione dei documenti e per il processo di transizione digitale, assicura autenticità, integrità e valore legale ai documenti informatici. L'utilizzo della firma digitale semplifica e accelera le procedure di sottoscrizione dei documenti senza necessità di produrre originali cartacei; al contempo, la gestione dell'archivio risulta ottimizzata grazie all'impiego di strumenti informatici di indicizzazione e ricerca dei documenti e alla possibilità di ridurre gli spazi fisici destinati al cartaceo.

5.9 Le prime applicazioni dell'intelligenza artificiale

L'introduzione dell'AI nella pubblica amministrazione avviene all'interno di un quadro normativo articolato, definito sia dalla legislazione nazionale - con la l. n. 132/2025 - sia dalla disciplina europea, l'*AI Act*. Questo regolamento rappresenta il primo insieme organico di norme sull'intelligenza artificiale a livello mondiale, con l'obiettivo di promuovere un utilizzo sicuro, affidabile e rispettoso dei diritti fondamentali.

L'*AI Act* adotta un approccio basato sul rischio e classifica i sistemi di AI in quattro livelli: rischio inaccettabile (vietato), alto rischio, rischio limitato e rischio minimo. Per i sistemi ad alto rischio sono previsti obblighi specifici in materia di sicurezza, trasparenza, qualità dei dati e documentazione tecnica. Sono inoltre disciplinati i modelli di AI a uso generale, per i quali il regolamento introduce obblighi di informazione, misure a tutela del diritto d'autore e requisiti di tracciabilità. Un aspetto

rilevante del nuovo quadro normativo è la promozione della cosiddetta *AI literacy*, ovvero l'alfabetizzazione del personale sull'uso consapevole dell'AI.

Parallelamente, la normativa italiana ha introdotto la l. n. 132/2025, che pone l'accento su un uso dell'AI centrato sulla persona, caratterizzato da trasparenza, sicurezza, tutela dei dati personali, inclusione e accessibilità.

Coerentemente con questo scenario normativo, l'Autorità ha adottato un regolamento interno dedicato all'utilizzo degli strumenti di intelligenza artificiale generativa. Tale regolamento mira a garantire un uso etico, responsabile e conforme alla normativa, considerati i possibili rischi legati alla *privacy*, alla protezione dei dati personali e alla sicurezza dei sistemi informativi.

In attuazione dell'art. 4 dell'*AI Act*, il regolamento prevede inoltre specifiche attività di sensibilizzazione e formazione rivolte al personale, necessarie per poter accedere agli strumenti di AI generativa nell'ambito delle attività lavorative.

Per l'uso dell'AI a supporto della produttività individuale, l'Autorità ha adottato Microsoft 365 Copilot Business, un servizio per il quale il produttore:

- garantisce la conformità alla normativa in materia di protezione dei dati, incluso il GDPR;
- assicura che i dati degli utenti siano archiviati ed elaborati all'interno dell'Unione Europea (cosiddetto *EU data boundary*);
- non utilizza i contenuti generati dagli utenti (*prompt*, risposte, documenti) per l'addestramento dei modelli di base.

Oltre all'introduzione di strumenti utili alla produttività individuale, l'Autorità ha avviato una strategia che prevede progetti pilota dedicati allo sviluppo di applicazioni dell'intelligenza artificiale nei propri processi interni e nei servizi rivolti a cittadini e imprese. L'obiettivo è duplice: da un lato aumentare l'efficienza interna, dall'altro migliorare l'esperienza degli utenti garantendo trasparenza, *privacy* e facilità d'accesso.

Questi progetti sono circoscritti a contesti specifici, con la possibilità di essere estesi su scala più ampia una volta valutati i risultati e consolidato il *know-how* necessario.

Il primo progetto sperimentale riguarda l'uso dell'intelligenza artificiale per l'analisi dei reclami trasmessi attraverso il SiTe. L'obiettivo è disporre di un sistema in grado di:

- verificare la qualità e completezza dei dati inseriti dagli utenti;
- analizzare i contenuti degli allegati;
- classificare automaticamente i reclami secondo categorie predefinite.

Per questo progetto, nel mese di aprile l'Autorità ha pubblicato un avviso per individuare, attraverso lo sviluppo gratuito

di un *Proof of concept* (POC), la soluzione tecnologica più efficace, nel rispetto dei principi di *privacy by design*, *privacy by default* e sicurezza informatica. L'avviso ha suscitato l'attenzione del mercato e sono attualmente al vaglio le significative manifestazioni di interesse pervenute all'Autorità. Resta fermo che ogni attività istruttoria e decisionale continuerà a essere svolta sotto la responsabilità del personale dell'Autorità, e che le eventuali soluzioni tecnologiche oggetto di spe-

rimentazione potranno costituire esclusivamente strumenti di supporto all'analisi.

È inoltre in programma un progetto pilota volto alla sostituzione dell'attuale *Chatbot* presente sul sito istituzionale con una nuova soluzione basata su strumenti che integrano l'AI generativa. La nuova versione offrirà un'interfaccia più efficace e intuitiva, migliorando la capacità di orientare cittadini e imprese verso le informazioni e i servizi offerti dall'Autorità.

**FOCUS
10****Il progetto europeo "Passenger Rights AI Watch Tool"**

L'Autorità partecipa al progetto *Passenger Rights AI Watch Tool* della Commissione europea, dedicato allo sviluppo di strumenti basati sull'AI per migliorare il monitoraggio dell'applicazione delle norme sui diritti dei passeggeri. L'obiettivo è rendere le attività di controllo più efficaci, rapide e omogenee a livello europeo.

Al termine del progetto sarà resa disponibile una piattaforma capace di scansionare automaticamente, in tempi molto brevi, i siti *web* degli operatori di trasporto. Grazie alla capacità di analizzare testi in più lingue attraverso metodi di comprensione semantica, la piattaforma potrà esaminare pagina per pagina i contenuti pubblicati e verificarne la conformità ai regolamenti europei sui diritti dei passeggeri. Il sistema controllerà inoltre gli *standard* di qualità dei

servizi ferroviari, analizzando le relazioni che gli operatori pubblicano in attuazione degli obblighi normativi. Infine, verranno esaminati anche i *report* biennali dei NEB, per estrarne informazioni utili ai fini del monitoraggio e dell'attività regolatoria.

La piattaforma è prevista in produzione entro il 2026, dopo una fase di *test* approfonditi su funzionalità, prestazioni e sicurezza, che ha coinvolto rappresentanti dei NEB di diversi Paesi europei.

Al suo rilascio, lo strumento si aggiungerà alle altre soluzioni sviluppate dalla Commissione europea basate sull'intelligenza artificiale a supporto delle attività di *enforcement*, e sarà messo a disposizione di tutte le Autorità nazionali competenti.

5.10 Il portale dei dati e delle statistiche

Il portale dei dati e delle statistiche dell'Autorità (accessibile dalla *homepage* del sito istituzionale o direttamente all'indirizzo <https://bdt.autorita-trasporti.it>) rappresenta uno strumento di grande valore per il sistema dei trasporti. Il portale offre infatti un accesso diretto e facilmente consultabile al patrimonio informativo raccolto dall'Autorità nel corso degli anni, mettendo a disposizione sia dati statistici relativi al settore dei trasporti in Italia (e, in alcuni casi, a livello europeo) sia indicatori interni che descrivono l'andamento dei mercati regolati: ferroviario, aereo, stradale e marittimo. Accanto ai dati di mercato, il portale presenta analisi dedicate all'esperienza dei passeggeri e alla tutela dei loro diritti, fornendo una visione complessiva della qualità dei servizi di trasporto. La consultazione è rivolta a una platea ampia e diversificata: cittadini, associazioni dei consumatori, operatori economici, università e centri di ricerca, *media*, pubbliche amministrazioni ed enti decisori.

La struttura del portale è organizzata per aree tematiche. Una prima sezione è dedicata ai diritti degli utenti e riporta, in forma sia numerica sia descrittiva, reclami ricevuti, segnalazioni, procedure di conciliazione tra utenti e operatori e pro-

cedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità. Un secondo ambito è dedicato alla rappresentazione complessiva del sistema dei trasporti a livello nazionale, con una panoramica delle principali tendenze del settore.

Seguono poi sezioni specifiche per ciascun comparto regolato - ferroviario, aereo, stradale e marittimo - nelle quali le informazioni sono organizzate separando le infrastrutture dai servizi di trasporto, includendo sia il trasporto passeggeri sia il trasporto merci. Il portale rende disponibili anche dati sintetici di settore ("in cifre"), elementi economici e qualitativi e approfondimenti tematici, con l'obiettivo di fornire una lettura chiara del funzionamento dei mercati e dell'evoluzione dei servizi.

Completa il portale una sezione dedicata agli *open data*, che mette a disposizione un catalogo di dataset in formato aperto e riutilizzabile, pubblicati con licenza *CC BY 4.0*. Tale licenza consente il libero riuso dei dati, a condizione che sia correttamente attribuita la fonte. In ogni pagina dei *report* è inoltre presente un collegamento diretto ai dati sottostanti, così da facilitarne la consultazione, l'elaborazione e il riutilizzo da parte di cittadini, ricercatori, imprese e decisori pubblici. La pubblicazione dei dati è conforme alle linee guida sugli *open data* emanate dall'AgID, oltre che alla normativa italiana ed europea in materia di dati aperti.

5.11 La cybersecurity

La *cybersecurity* rappresenta oggi un ambito multidimensionale che va ben oltre la sola componente tecnico-ingegneristica. Essa integra aspetti normativi, organizzativi, industriali, geopolitici e formativi, richiedendo un approccio sistemico, interdisciplinare e orientato alla cooperazione tra istituzioni, operatori e attori internazionali.

La gestione delle minacce informatiche non è quindi più affidata esclusivamente agli specialisti dell'*information technology*, ma a strutture integrate in cui convergono competenze tecnologiche, giuridiche, economiche e organizzative.

In questo contesto si inserisce la citata direttiva NIS2, adottata per innalzare e uniformare i livelli di sicurezza cibernetica nell'Unione europea, aggiornando il quadro precedentemente introdotto nel 2016.

L'Italia ha recepito la direttiva con il d. lgs. n. 138/2024, che definisce gli obblighi per soggetti pubblici e privati che svolgono funzioni essenziali per la collettività. L'Autorità, in quanto soggetto essenziale, è tenuta a adottare tutte le misure necessarie per garantire la massima protezione e resilienza dei propri sistemi informativi.

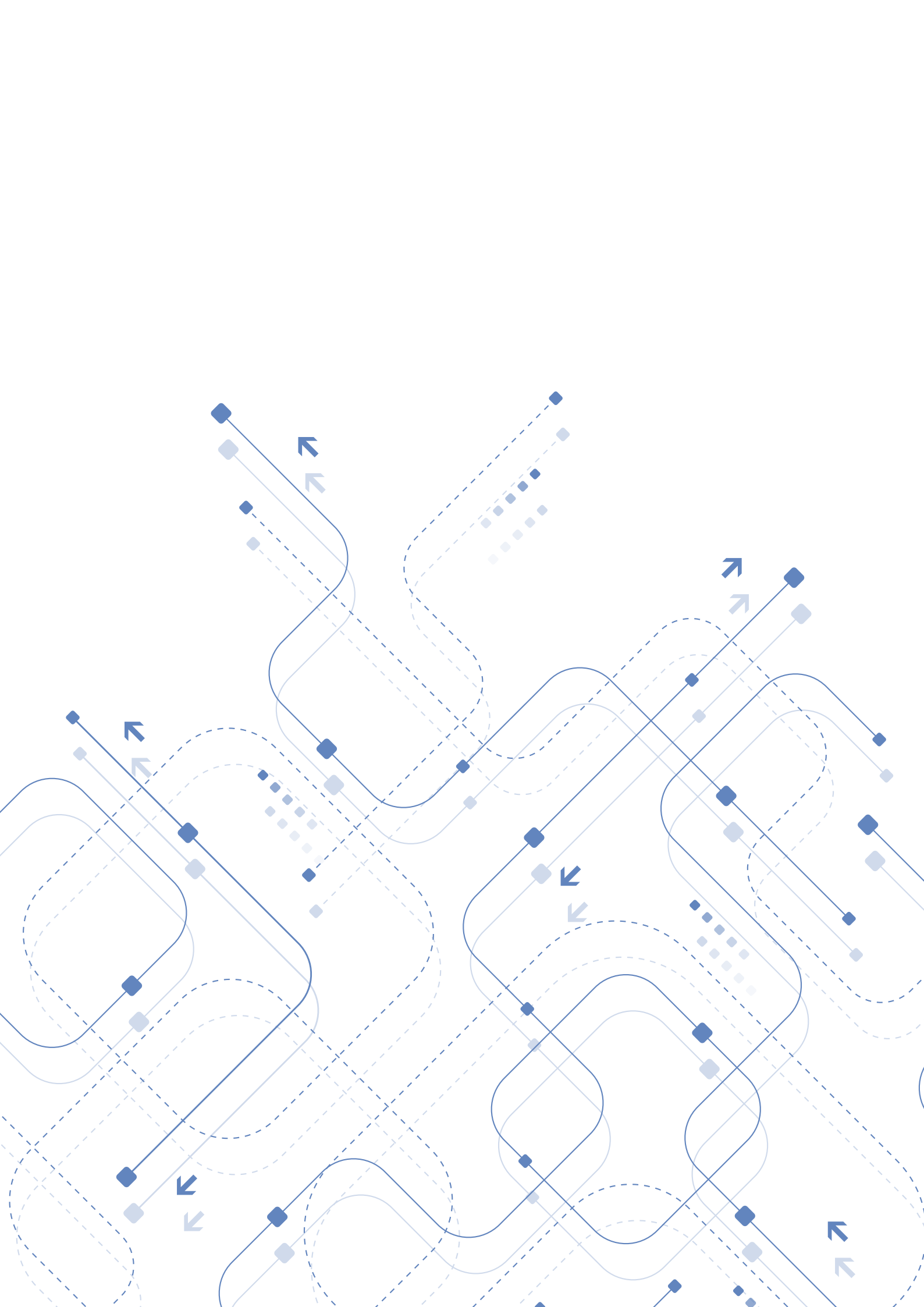
In particolare, l'ART ha avviato un percorso strutturato finalizzato alla costruzione dell'assetto organizzativo, procedurale e amministrativo richiesto per l'adeguamento alla normativa NIS2. Le attività realizzate hanno riguardato in particolare:

- completamento degli adempimenti di registrazione e comunicazione previsti dalla NIS2, tra cui:
 - registrazione del punto di contatto NIS2 e del relativo vice;
 - registrazione del punto di contatto *Computer security incident response team* (CSIRT);

- comunicazioni obbligatorie relative agli organi di vertice;
- trasmissione della struttura dei servizi dell'Autorità, secondo le modalità indicate dall'ACN;
- definizione dell'organizzazione per la sicurezza, con l'individuazione di ruoli e responsabilità in coerenza con il d.lgs. n. 138/2024 e con le linee guida dell'ACN, includendo funzioni di coordinamento, gestione e supporto;
- predisposizione della procedura di gestione e notifica degli incidenti, con la definizione dei flussi informativi interni, delle modalità di *escalation* e dei tempi di comunicazione verso l'esterno, così da garantire la piena conformità agli obblighi di segnalazione;
- istituzione dell'IRT, struttura multidisciplinare incaricata della gestione degli incidenti significativi, con ruoli, responsabilità e modalità di attivazione chiaramente definite;
- attività di formazione, con programmi dedicati a garantire adeguata consapevolezza e competenza al personale tecnico, agli organi di vertice e ai componenti dell'IRT;
- analisi dei rischi di cybersecurity a cui sono sottoposti i servizi essenziali dell'Autorità per orientare le priorità di intervento e conseguentemente attuare le necessarie misure di sicurezza.

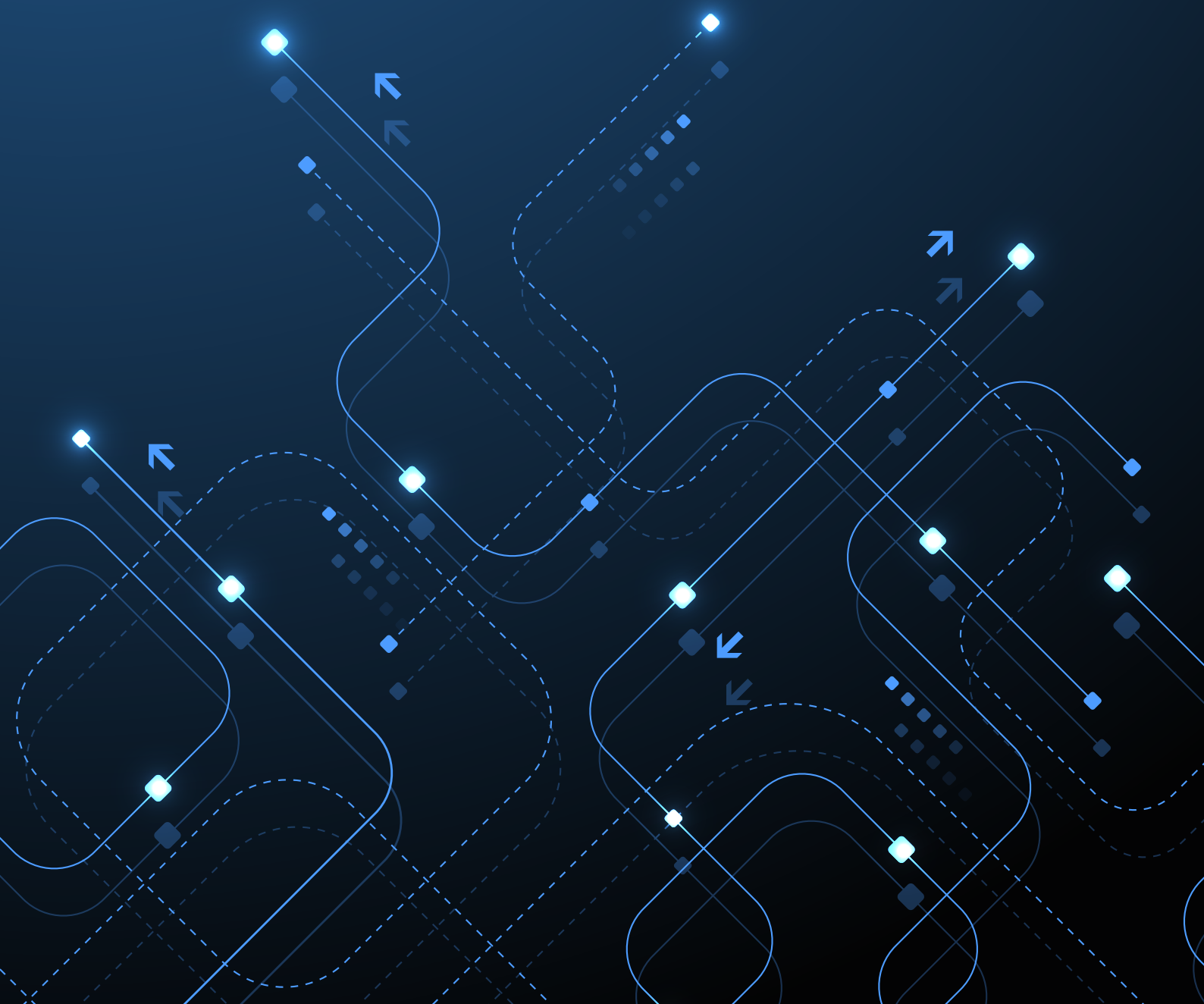
Entro ottobre 2026, l'Autorità avrà completato l'implementazione delle misure minime di sicurezza di base, che comprendono requisiti riguardanti: la *governance* della sicurezza; la gestione del rischio; la continuità operativa; la protezione delle reti e dei sistemi; la resilienza complessiva delle infrastrutture informatiche.

Si tratta di misure fondamentali, che rendono pienamente operativi gli obblighi previsti dal nuovo quadro normativo. Da questo momento, la conformità alla direttiva deve essere misurabile, documentabile e sostenuta da processi interni solidi: gestione degli incidenti, continuità operativa, *audit*, formazione e responsabilità del *management*. L'obiettivo finale è garantire all'Autorità un livello di sicurezza e resilienza in linea con gli *standard* europei più avanzati.



3

Dati statistici ed economici



Nella presente sezione è rappresentata una descrizione numerica del sistema dei trasporti in Italia e del suo sviluppo negli ultimi anni. L'analisi riguarda sia le diverse tipologie di infrastrutture, sia i servizi di trasporto, distinguendo tra segmento passeggeri e merci, con particolare attenzione agli aspetti soggetti alla regolazione dell'Autorità.

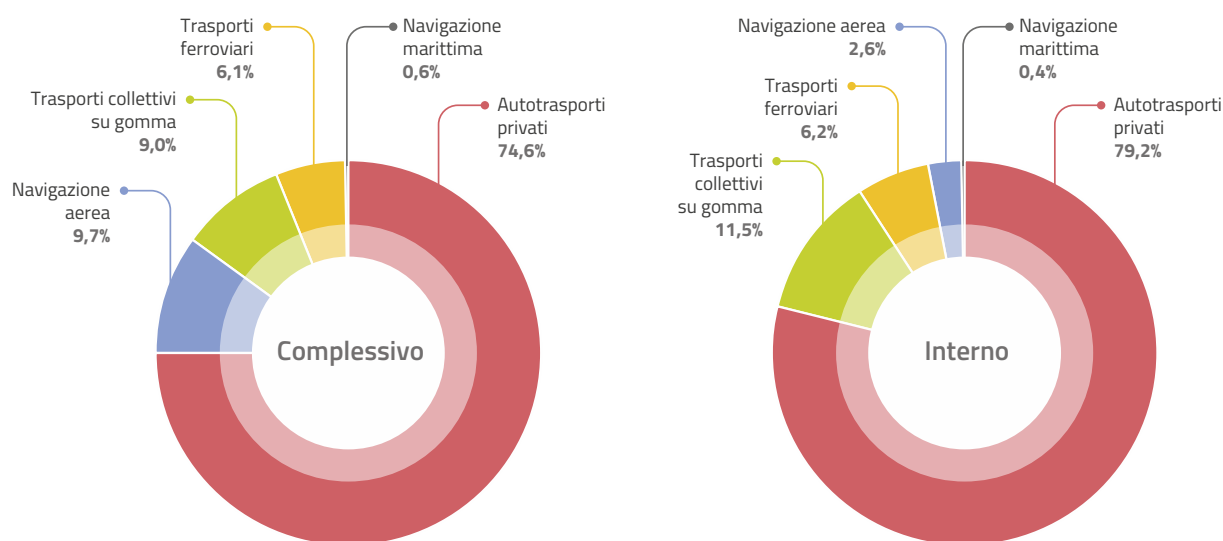
I dati utilizzati si riferiscono tutti al medesimo anno, il 2024 - scelto perché rappresenta l'ultima annualità completa disponibile per tutte le modalità di trasporto - garantendo così un quadro omogeneo dal punto di vista temporale. Quando si intende mostrare l'evoluzione nel tempo, viene invece utilizzata la serie storica quinquennale 2020-2024.

Le informazioni provengono sia da rilevazioni effettuate dall'Autorità, e contenute nel proprio database ART, sia da fonti esterne e banche dati pubbliche.

La Parte III è organizzata per modalità di trasporto. Tuttavia, per contestualizzare meglio l'andamento delle singole categorie, si presenta innanzitutto la distribuzione delle quote di traffico, passeggeri e merci. L'analisi considera sia il trasporto complessivo (nazionale e internazionale), sia il solo traffico interno all'Italia.

Per quanto riguarda in particolare i passeggeri (Figura 56), il trasporto su gomma mediante veicoli privati risulta la modalità dominante, sia nel traffico interno sia in quello complessivo. Differenze più significative tra i due ambiti emergono invece per le altre modalità e, soprattutto, per il trasporto aereo, la cui quota raddoppia quando si considera il traffico complessivo rispetto al solo traffico interno.

Figura 56. Le quote modali del trasporto passeggeri (traffico complessivo e interno) - anno 2024



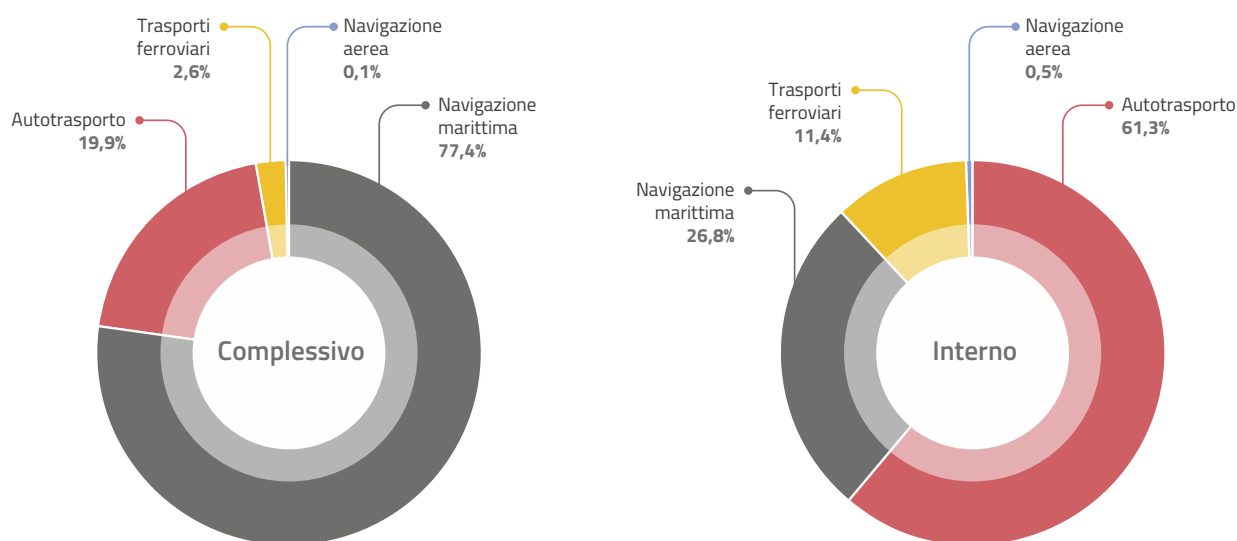
Fonte: traffico complessivo, Eurostat 2023, 2024 non disponibile al momento della redazione; traffico interno, CNIT 2023-2024⁵⁸⁶; le percentuali sono calcolate a partire da dati misurati in milioni.

⁵⁸⁶ Dati stimati dal MIT; sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano, mentre per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. Considerato il peso relativo, pari a circa lo 0,01%, i dati riferiti alla navigazione interna sono inclusi in quelli relativi alla navigazione marittima.

Al contrario, per il settore delle merci (Figura 57), la quota attribuita all'autotrasporto cambia in modo significativo a seconda che si consideri il traffico interno oppure quello complessivo. In particolare, negli spostamenti all'interno del

Paese il trasporto su gomma rappresenta la modalità prevalente; quando invece si include anche il traffico con l'estero, il primato passa al trasporto marittimo.

Figura 57. Le quote modali del trasporto merci (traffico complessivo e interno) - anno 2024



Fonte: traffico complessivo, Eurostat; traffico interno, CNIT 2023-2024⁵⁸⁷; le percentuali sono calcolate a partire da dati misurati in milioni di km.

⁵⁸⁷ Sono considerati gli spostamenti di merce realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiani; sono escluse le merci trasportate tramite oleodotti; nel caso dell'autotrasporto, sono considerati i soli spostamenti superiori ai 50 km. Stante il suo peso relativo, pari a circa lo 0,01%, i dati riferiti alla navigazione interna sono inclusi nei dati relativi alla navigazione marittima.

1. IL TRASPORTO STRADALE

2024

Le cifre dell'infrastruttura autostradale



27 concessioni autostradali e di trafori⁵⁸⁸

6.004,9 km di rete autostradale a pedaggio

1.361,5 km di rete autostradale non a pedaggio

466 aree di servizio

24 concessioni autostradali di rete a pedaggio

3 trafori internazionali

25,8 km di trafori internazionali

89,7 miliardi di veicoli-km

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

1.1 Le infrastrutture

1.1.1 Le autostrade

Nel sistema infrastrutturale nazionale, la rete italiana di trafori e autostrade presenta una concentrazione più elevata nelle regioni settentrionali del paese, anche in ragione della maggiore concentrazione insediativa e produttiva, della relativa conformazione geografica, nonché della funzione di collegamento con i principali valichi alpini e corridoi europei.

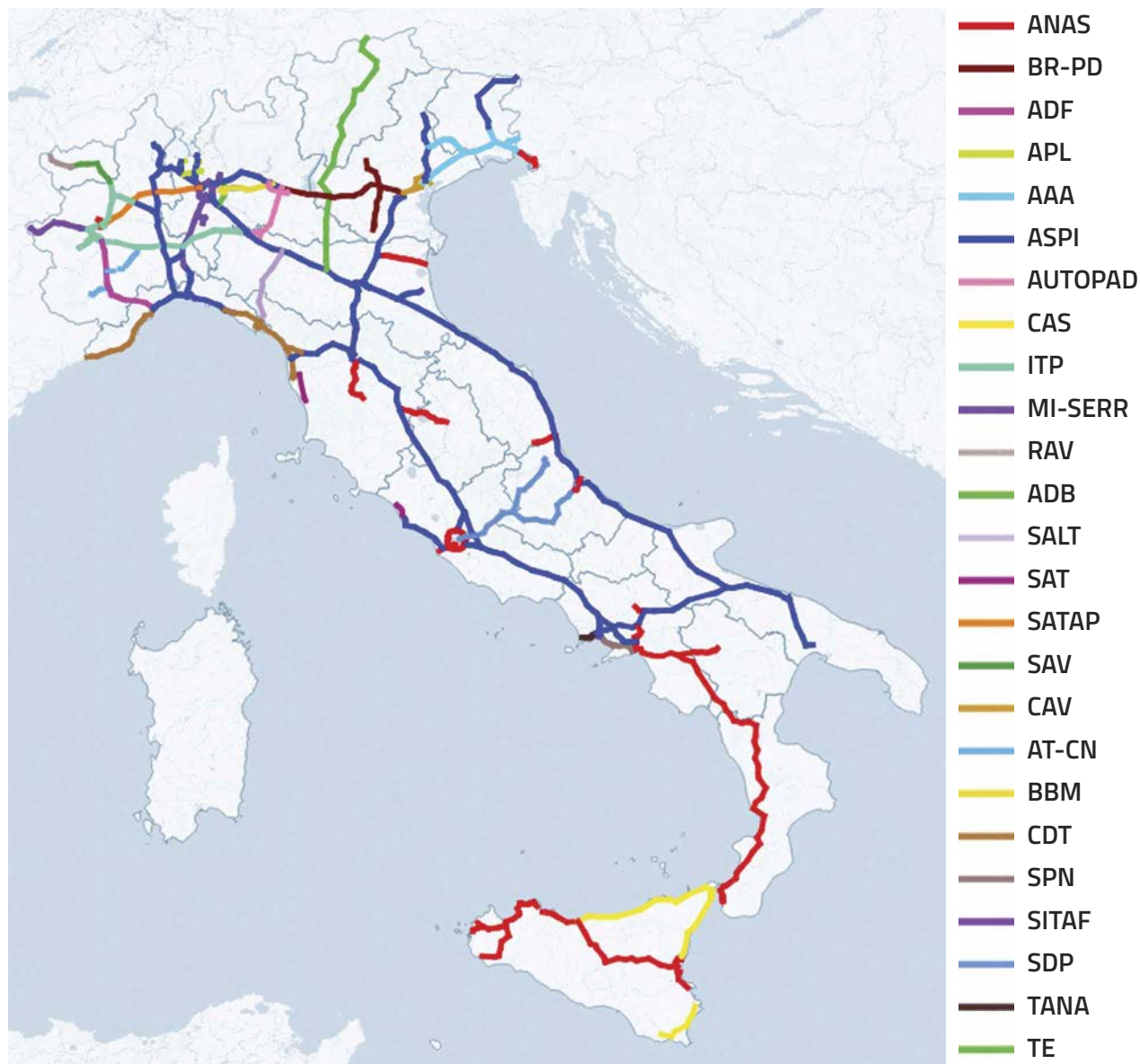
Tale configurazione si riflette nell'assetto complessivo della rete nazionale, che si estende lungo l'intera penisola fino a raggiungere la Sicilia, mentre la Sardegna non è dotata di infrastrutture autostradali.

Nel complesso, il sistema considerato comprende tratte a pedaggio, tratte non a pedaggio e trafori internazionali, per uno sviluppo di poco superiore a 7.390 km, di cui circa 6.005 km relativi alla rete a pedaggio, 1.362 km alla rete non a pedaggio e 26 km ai trafori internazionali.

Il quadro gestionale continua a presentare una marcata frammentazione soggettiva, pur in presenza, nel 2024, di alcuni processi di riassetto del comparto (**Figura 58**).

⁵⁸⁸ Sono incluse le concessioni in capo a Società italiana traforo Gran San Bernardo e a Società italiana traforo del Monte Bianco, mentre Società traforo autostradale del Frejus è anche concessionario autostradale, nonché la concessione in capo ad ANAS, che non gestisce rete a pedaggio.

Figura 58. La rete autostradale e dei trafori - anno 2024



Fonte: elaborazione ART.

Con specifico riferimento al comparto a pedaggio, che nel 2024 si estendeva per un totale di circa 6.005 km, la sua gestione è affidata a 24 società concessionarie⁵⁸⁹. Il settore continua, dunque, a essere caratterizzato da una pluralità di rapporti concessori con differenti scadenze, basi convenzionali e modelli gestionali, come illustrato nella [Tabella 29](#).

Con specifico riferimento al comparto a pedaggio, che nel 2024 si estendeva per un totale di circa 6.005 km, la sua gestione è affidata a 24 società concessionarie⁵⁸⁹. Il settore continua, dunque, a essere caratterizzato da una pluralità di rapporti concessori con differenti scadenze, basi convenzionali e modelli gestionali, come illustrato nella [Tabella 29](#).

⁵⁸⁹ Non è stata inclusa la concessione in capo ad Autostrada Campogalliano-Sassuolo S.p.A., affidata in base alla convenzione unica sottoscritta in data 4 dicembre 2014, con scadenza al 21.06.2049, la cui costruzione non è stata ancora avviata.

Tabella 29. La rete autostradale in concessione a pedaggio (trafori esclusi) - anno 2024

Concessionaria	Abbreviazione	Data di scadenza della concessione
Autostrada del Brennero	ADB	30.04.2014 ⁽¹⁾
Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza	SATAP	31.12.2026
Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova	BR-PD	31.12.2026
Milano Serravalle-Milano Tangenziali	MI-SERR	31.10.2028
Società Autostrada Tirrenica	SAT	31.10.2028
Consorzio per le Autostrade Siciliane	CAS	31.12.2030
Società Autostrada Asti-Cuneo	AT-CN	31.12.2031
Strada dei Parchi	SDP	31.05.2032
Concessioni Autostradali Venete	CAV	31.12.2032
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	RAV	31.12.2032
Società Autostrade Valdostane	SAV	31.12.2032
Autostrade per l'Italia	ASPI	31.12.2038
Società Autostrada Ligure Toscana (tronco Autocisa)	SALT	31.12.2031
Concessioni del Tirreno	CDT	04.12.2035
Ivrea-Torino-Piacenza	ITP	30.09.2036
Tangenziale di Napoli	TANA	31.12.2037
Autostrada dei Fiori (tronco A6)	ADF	31.12.2038
Società di progetto Brebemi	BBM	22.01.2040
Autovia padana	AUTOPAD	28.02.2043
Salerno-Pompei-Napoli	SPN	08.02.2047
Società Traforo Autostradale del Frejus	SITAF	31.12.2050
Autostrade Alto Adriatico	AAA	25.11.2052
Autostrada Pedemontana Lombarda	APL	01.07.2060 ⁽²⁾
Tangenziale Esterna	TE	16.05.2065

Fonte: *database ART*.⁽¹⁾ In fase di nuovo affidamento.⁽²⁾ 30 anni dalla data di entrata in esercizio dell'intero collegamento autostradale.

Quanto alla distribuzione dell'estesa gestita, la ripartizione in km della rete autostradale a pedaggio tra le società concessionarie continua a presentare una marcata disomogeneità, con un assetto significativamente concentrato. In tale contesto, solo un numero limitato di gestioni risulta riconducibile ai parametri dimensionali ritenuti ottimali dall'Autorità

con la delibera n. 70/2016⁵⁹⁰. Ne deriva un assetto nel quale coesistono un operatore largamente dominante e una pluralità di gestioni di minore dimensione, non sempre coerenti con gli obiettivi di efficientamento, integrazione gestionale e sfruttamento delle economie di scala e di scopo sottesi ai precedenti orientamenti regolatori dell'Autorità, anche in ma-

⁵⁹⁰ La misura di regolazione contenuta nell'Allegato 1 a tale delibera prevede, al punto 2, che costituiscono "ambiti ottimali di gestione" delle tratte autostradali quelli corrispondenti a una estesa chilometrica non inferiore, per singola concessione, a 180 km, e tendenzialmente ricompresa nell'intervallo tra 180 e 315 km.

teria di organizzazione efficiente delle gestioni e di superamento dell'eccessiva frammentazione del comparto (Figura 59).

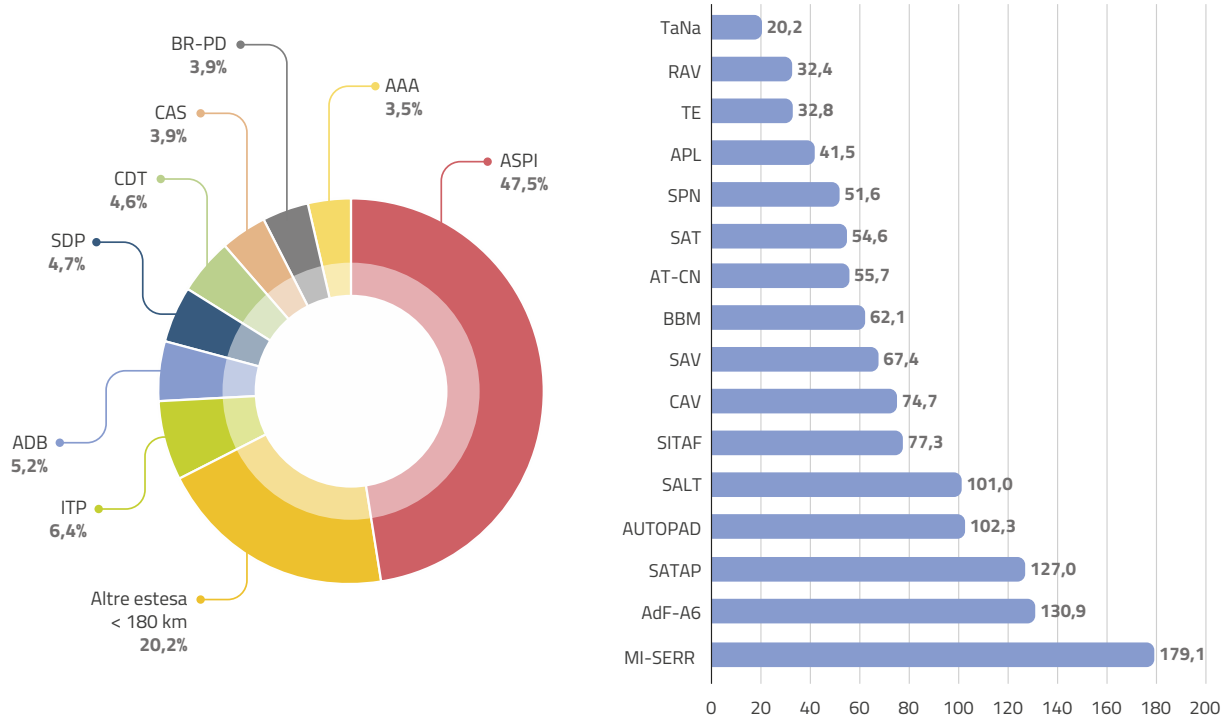
Più nel dettaglio, la società ASPI amministra quasi il 48% della rete a pedaggio, equivalente a 2.855 km, confermando una posizione largamente dominante nel comparto. La distribuzione delle posizioni immediatamente successive ha risentito, nel corso del 2024, anche di alcuni processi di riassetto e accorpamento, che hanno modificato la perimetrazione di singoli operatori; in tale contesto, ITP si colloca tra i principali concessionari per estesa gestita (pari a 6,4% del totale)⁵⁹¹, mentre ADB, con 314 km, continua comunque a rappresen-

tare uno degli operatori di maggiore rilievo del settore, con un'estesa pari al 5,2% del totale.

Oltre alle sopra menzionate società, un numero limitato di concessionari supera la soglia del 3% della rete complessiva, mentre diversi operatori gestiscono meno dell'1%, con la concessionaria TANA che detiene la concessione per la tratta più breve, pari a 20,2 km.

Il dato conferma, quindi, una struttura del settore in cui la riduzione del numero di alcuni soggetti storici non si traduce automaticamente in una vera deconcentrazione del mercato, ma piuttosto in una sua parziale ricomposizione interna.

Figura 59. La ripartizione dei km della rete autostradale a pedaggio (trafori esclusi) - anno 2024



Fonte: database ART; il dato di CAS non comprende la tratta già in esercizio della A18 Siracusa-Gela, attualmente non a pedaggio in quanto in fase di completamento, il dato di MI-SERR non comprende la tratta non a pagamento.

Nel gruppo delle autostrade italiane a pagamento rientrano anche tre trafori internazionali (Tabella 30), che si sviluppano per circa 26 km all'interno del territorio italiano.

Sotto il profilo regolatorio, per tali infrastrutture l'intervento

dell'Autorità resta circoscritto, allo stato, ai profili di tutela dell'utenza e alla definizione dei criteri per gli affidamenti in subconcessione⁵⁹², senza estendersi all'intero perimetro della regolazione economica applicabile alle tratte autostradali a pedaggio ricadenti nei sistemi tariffari ART.

⁵⁹¹ Dal 1° dicembre 2024 ITP è subentrata ad ATIVA nella gestione dell'A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, della bretella A4/A5 Ivrea-Santheit e del Sistema Autostradale Tangenziale di Torino (A55), nonché a SATAP nella gestione dell'A21 Torino-Alessandria-Piacenza.

⁵⁹² Si faccia riferimento al procedimento avviato con delibera n. 77/2021 e concluso con delibera n. 1/2023.

Tabella 30. La ripartizione dei km di trafori internazionali nel territorio italiano - anno 2024

Trafori - società concessionarie	Abbreviazione	km in esercizio
Società Traforo Autostradale del Frejus	SITAF	7,2
Società Italiana Traforo Gran San Bernardo	SITRASB	12,8
Società Italiana Traforo del Monte Bianco	SITMB	5,8
Totale		25,8

Fonte: database ART.

Analogamente a quanto avviene per i trafori, anche le autostrade non a pedaggio gestite dall'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) rientrano nell'ambito di regolazione dell'Autorità esclusivamente per quanto riguarda la definizione dei diritti minimi garantiti agli utenti e in relazione ai criteri per i bandi di subconcessione.

La rete autostradale gestita da ANAS è situata in prevalenza nelle regioni del centro-sud Italia e si distingue per la sua estensione significativa, corrispondente in termini di estesa chilometrica a poco meno della metà della rete sotto la gestione di ASPI (Tabella 31).

Tabella 31. La rete autostradale gestita da ANAS - anno 2024

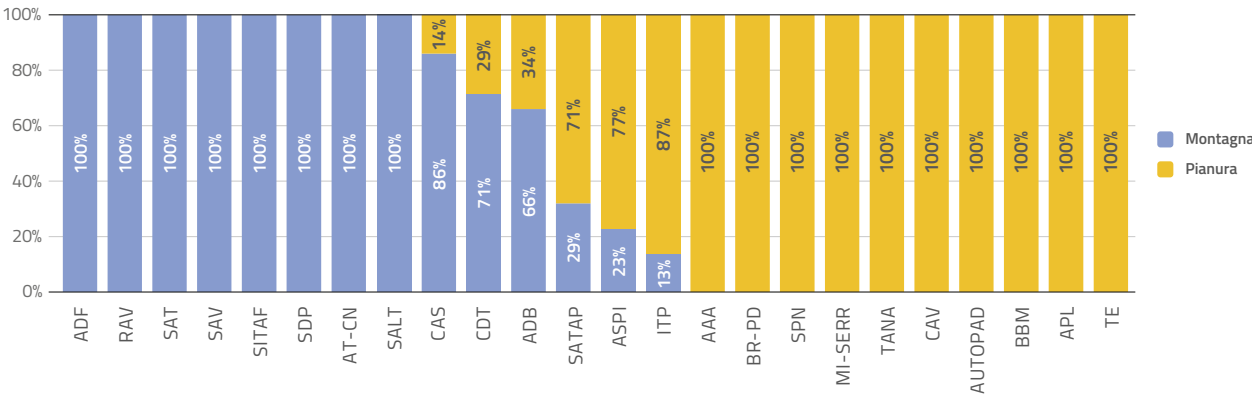
Rete autostradale a gestione ANAS	km in esercizio
Autostrade in gestione diretta	939,4
Raccordi autostradali	355,1
Totale	1.294,50

Fonte: ANAS.

Venendo alla dimensione economica della circolazione autostradale, per quanto riguarda le autostrade a pedaggio soggette alla più ampia regolazione stabilita dall'ART, la tariffa unitaria applicata agli utenti per ogni chilometro percorso varia, di norma, in funzione della categoria del veicolo, distinguendo tra le tipologie "leggeri" e "pesanti"⁵⁹³, nonché, in relazione alla classificazione plano-altimetrica del tracciato,

basata su una classificazione che distingue tra percorsi "di pianura" e "di montagna". Quest'ultima classificazione, pertanto, risente delle caratteristiche delle singole tratte; l'analisi della rete mostra, infatti, una significativa eterogeneità nella distribuzione delle relative tipologie tra le diverse concessionarie autostradali (Figura 60).

Figura 60. La ripartizione della rete per concessionario e tipologia - anno 2024



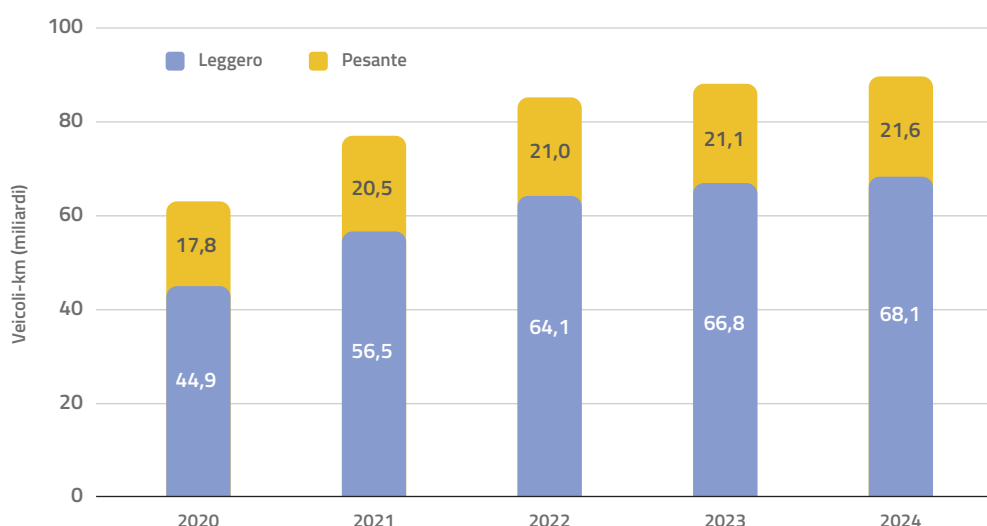
Fonte: database ART.

⁵⁹³ Vi sono 5 classi di veicoli, definite sulla base di elementi fisicamente misurabili quali la sagoma - cioè, l'altezza del veicolo sulla perpendicolare dell'asse anteriore - per i veicoli a 2 assi (classi A, B), e il numero degli assi, per veicoli o convogli con più di due assi (classi 3, 4, 5).

In tale quadro, il pedaggio rappresenta il risultato dell'integrazione tra la struttura tariffaria unitaria e l'effettivo utilizzo dell'infrastruttura (Figura 61). Sotto questo profilo, l'andamento del traffico sulle autostrade a pedaggio evidenzia, nel 2024, il consolidamento della ripresa già registrata nel biennio precedente e il superamento dei livelli *pre-pandemici*. Quanto alla composizione della domanda, la componente dei veicoli leggeri continua a rappresentare la quota prevalente del traffico complessivo, mentre i veicoli pesanti mantengono un'incidenza più contenuta ma strutturalmente rilevante. Ne

consegue che l'analisi della dimensione economica della circolazione autostradale non può prescindere da una lettura congiunta della variabile tariffaria e della variabile traffico, posto che i ricavi da pedaggio dipendono, in via immediata, sia dalla misura unitaria del corrispettivo applicato sia dai volumi effettivamente sviluppati sulla rete. In tale prospettiva, la persistente prevalenza del traffico leggero continua a rappresentare un elemento strutturale del comparto, pur in presenza di una componente pesante che conserva un peso economicamente significativo.

Figura 61. L'evoluzione dei volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio per macro-tipologia di veicolo



Fonte: database ART.

In termini applicativi, i parametri di modulazione descritti in precedenza determinano una notevole variabilità delle tariffe applicate, le quali possono differire in maniera rilevante

anche tra tratte affidate al medesimo concessionario, come illustrato nella Tabella 32.

Tabella 32. Le tariffe autostradali all'utenza in vigore dal 1° gennaio 2024

Concessionaria	Tipologia Tratta A = Pianura B = Montagna	Categorie asse-sagoma					
		A	B	3	4	5	
		Centesimi di euro a km					
ASPI	A	7,55	7,73	10,24	15,49	18,28	
	B	8,93	9,14	11,87	18,17	21,53	
SATAP - A4							
	Novara Est-Milano	A	13,96	14,30	17,79	27,97	33,39
	Torino-Novara Est	A	13,60	13,93	17,37	27,28	32,55
ATIVA	A	8,38	8,57	12,38	18,65	21,40	
SITAF - A32							
	Barriera di Avigliana	B	15,76	18,54	30,10	39,32	45,51
	Barriera di Salbertrand	B	15,48	18,20	29,58	38,62	44,70

AdF - A6	B	9,28	9,49	13,59	20,59	23,67
SATAP - A21	A	8,70	8,91	11,60	17,74	21,01
	B	10,30	10,55	13,48	20,84	24,77
MI-SERR						
Autostrada	A	6,91	7,07	9,49	14,23	16,77
Tangenziale Est	A	15,75	16,13	19,90	31,45	37,62
Tangenziale Ovest-Terrazzano	A	11,86	12,15	15,33	23,90	28,46
Tangenziale Ovest-Milano Ghisolfi	A	14,41	14,76	18,32	28,84	34,45
Tangenziale Ovest Ghisolfi	A	5,23	5,35	7,50	10,97	12,82
Tangenziale Ovest-Milano (A7)	A	7,23	7,39	9,86	14,86	17,52
Tangenziale Ovest-Milano Melegnano	A	7,10	7,26	9,71	14,60	17,22
Tangenziale Nord	A	15,42	15,79	19,51	30,81	36,83
BS-PD	A	6,91	7,07	9,48	14,24	16,77
AUTOPAD	A	7,86	8,05	10,61	16,10	19,02
AdB	A	6,33	6,48	8,81	13,12	15,42
	B	7,49	7,67	10,17	15,37	18,15
AAA	A	7,81	8,00	10,55	15,99	18,90
CAV						
Autostrada	A	6,49	6,63	8,99	13,42	15,78
Tangenziale	A	6,71	6,86	9,24	13,84	16,29
Passante di Mestre	A	12,99	13,29	17,52	26,58	31,41
SAV						
Autostrada	B	21,29	21,81	29,59	44,46	53,84
AdF-A10	B	12,87	15,05	24,60	32,08	37,05
SALT - Ligure Toscano	A	9,72	9,95	14,18	21,55	24,78
	B	14,21	14,56	20,17	31,23	36,07
SAT	B	17,32	17,75	24,32	37,93	43,88
SALT- Autocisa	B	13,10	13,42	18,68	28,83	33,27
SdP	B	10,47	10,71	13,68	21,17	25,16
SPN	A	6,58	7,74	13,22	16,65	19,04
CAS						
Messina-Catania	A	3,90	4,47	8,05	9,99	11,30
	B	5,49	6,34	10,97	13,90	15,85
Messina-Palermo	B	5,88	6,01	8,27	12,22	14,33
RAV	B	28,93	38,50	51,30	81,52	94,75
TaNA⁽¹⁾	A/per asse	51,816				
AT-CN	A	13,35	16,64	27,10	35,40	40,94
BBM	A	20,45	24,39	30,04	47,61	57,01
TE	A	23,10	24,68	30,51	48,16	57,57
APL⁽²⁾		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	
Tratta A	A	16,26	20,37	27,98	30,43	
Tratta B1	A	18,11	22,71	31,05	33,79	
Como 1	A	15,52	19,44	26,75	29,09	
Varese 1	A	15,52	19,44	26,75	29,09	

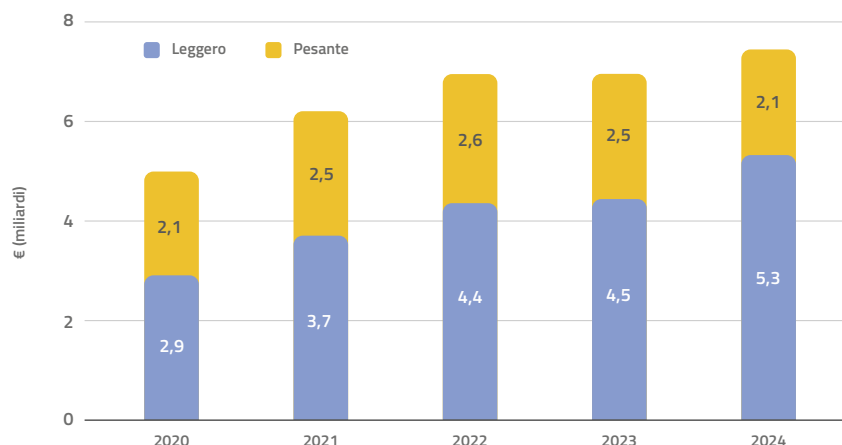
Fonte: MIT.

⁽¹⁾ Centesimi di euro per asse, da moltiplicarsi per le 7 classi (da 2 assi a 8 assi).⁽²⁾ Classe 1, leggeri - motoveicoli e autoveicoli; Classe 2, pesanti - autoveicoli a rimorchio e furgoncini; Classe 3, pesanti - furgoni, camion e pullman; Classe 4, pesanti - TIR e veicoli di classe 3 con rimorchio.

Per le società concessionarie, la principale voce di entrata è rappresentata dai ricavi derivanti dai pedaggi, calcolati moltiplicando la tariffa unitaria - variabile in base alla tipologia di veicolo e alla categoria della tratta - per il numero di chilo-

metri percorsi, sicché la dinamica dei ricavi del comparto risulta strettamente connessa non soltanto al livello delle tariffe applicate, ma anche ai volumi di traffico espressi in veicoli-km (Figura 62).

Figura 62. L'evoluzione dei ricavi lordi da pedaggio nelle autostrade per macro-tipologia di veicolo⁵⁹⁴



Fonte: database ART.

Nel 2024 i ricavi lordi da pedaggio raggiungono circa 7,4 miliardi di euro, in aumento rispetto ai 7,0 miliardi del 2023. La crescita è trainata soprattutto dalla componente relativa ai veicoli leggeri, che supera i 5,3 miliardi di euro, mentre la componente dei veicoli pesanti si attesta a circa 2,1 miliardi. Ne emerge un quadro nel quale l'incremento dei ricavi non dipende soltanto dall'evoluzione dei volumi di traffico, ma anche dalla diversa composizione della domanda.

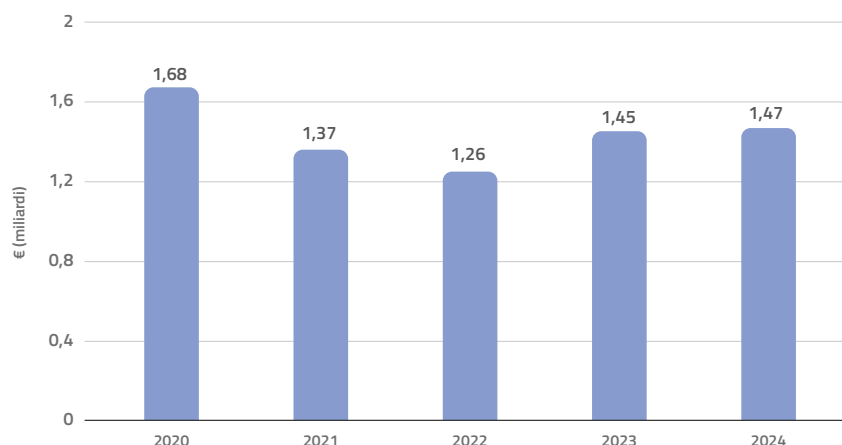
Nel quadro della disciplina tariffaria definita dall'ART - ancora in fase di progressiva estensione e piena attuazione⁵⁹⁵ - rientrano tra le attività qualificabili come "autostradali" quelle svolte dal concessionario per la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione, sia ordinaria sia straordinaria, delle tratte autostradali affidate in concessione e destinate al traffico veicolare.

Nell'ambito del sistema tariffario stabilito dall'Autorità, i costi operativi confluiscono nella componente tariffaria di gestione, la cui variazione dipende dalle previsioni sull'andamento dell'inflazione nei cinque anni successivi e dal tasso di recupero di produttività fissato con cadenza quinquennale dall'Autorità per ciascuna concessione⁵⁹⁶. I ricavi generati, tramite i pedaggi, da questa componente tariffaria coprono, tra le diverse voci di spesa, i costi di gestione ordinaria, comprendenti principalmente le attività di manutenzione ordinaria (Figura 63) e di riscossione. Nel 2024 la spesa per manutenzioni ordinarie si colloca a circa 1,5 miliardi di euro, su livelli sostanzialmente allineati al 2023, confermando il rilievo della componente manutentiva nella struttura dei costi del settore.

⁵⁹⁴ Ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della l. n. 296/2006, i concessionari autostradali devono corrispondere un canone di concessione pari al 2,4% dei proventi dei pedaggi autostradali al netto dell'IVA (a eccezione di ADB, che corrisponde un canone pari al 3,12%). Fino al 2016, il 42% di tale importo era corrisposto dai concessionari autostradali ad ANAS, mentre il restante 58% era di competenza dello Stato. A partire dal 2017, ai sensi dell'art. 1, comma 362, della l. n. 190/2014, la quota da corrispondere ad ANAS è scesa al 21%. ANAS riceve inoltre la c.d. integrazione del canone di concessione, ex l. n. 102/2009 e l. n. 122/2010, che rientra nel pedaggio finale corrisposto dall'utente, pari a 3 millesimi di euro a km per le classi A e B e a 9 millesimi di euro per le classi 3, 4 e 5. L'importo è stato successivamente aggiornato, e dal 2011 i concessionari devono corrispondere 6 millesimi di euro a km per le classi A e B e 18 millesimi di euro a km per le classi 3, 4 e 5.

⁵⁹⁵ Con la delibera n. 240/2025, l'ART ha stabilito il sistema tariffario per le nuove concessioni autostradali, mentre con la delibera n. 241/2025 ha aggiornato il sistema tariffario esistente.

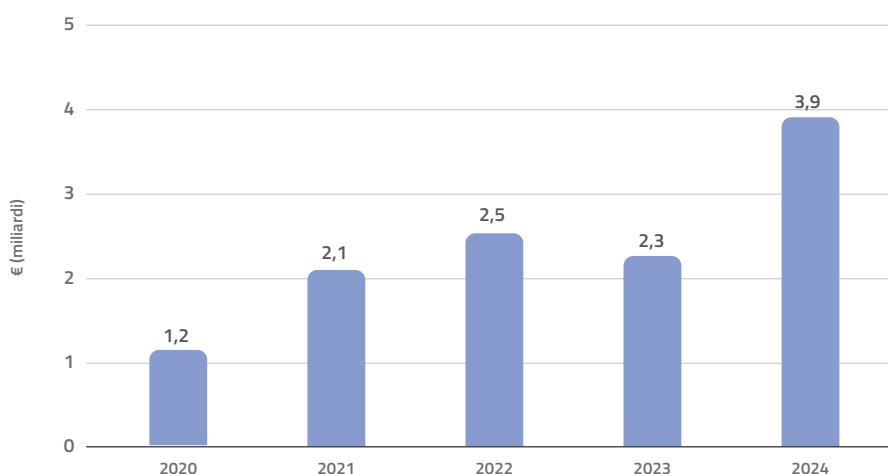
⁵⁹⁶ Tale percentuale è determinata a partire da un modello econometrico che stima i costi efficienti delle concessioni autostradali, utilizzando i dati storici delle stesse, in funzione di variabili tecniche ed economiche che le caratterizzano. Detto modello, inizialmente posto a base della delibera n. 70/2016 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione, è stato successivamente adottato dall'Autorità per la determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale a partire dalla delibera n. 119/2017.

Figura 63. L'evoluzione della spesa per manutenzioni ordinarie

Fonte: *database ART*.

Per quanto riguarda, invece, i costi relativi allo sviluppo infrastrutturale, nel sistema tariffario definito dall'Autorità, detti costi sono riconducibili alla componente tariffaria di costruzione. Gli investimenti nel sedime autostradale (Figura 64), comprendono la costruzione, l'ampliamento, l'adeguamento e il miglioramento degli *asset*, con particolare riferimento a quelli reversibili al termine del periodo di concessione⁵⁹⁷. Nel 2024 la spesa per investimenti mostra una sensibile accelerazione, raggiungendo circa 3,9 miliardi di euro, a fronte dei 2,3 miliardi del 2023, segnalando una fase di rafforzamento dell'attività realizzativa e di avanzamento degli interventi programmati.

Oltre al riconoscimento dei costi sostenuti per gli investimenti, è prevista una remunerazione per il capitale investito al netto del fondo ammortamento. La remunerazione spettante al concessionario per le opere già realizzate o in corso di realizzazione alla data di entrata in vigore del sistema tariffario ART è calcolata in base al tasso interno di rendimento delle attività autostradali determinato secondo il sistema tariffario precedentemente in vigore (c.d. TIR previgente). Per le nuove opere, invece, la remunerazione è definita sostanzialmente sulla base del tasso di remunerazione del capitale investito, calcolato secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale (WACC)⁵⁹⁸.

Figura 64. L'evoluzione della spesa per investimenti

Fonte: *database ART*.

⁵⁹⁷ Gli *asset* reversibili sono quei beni che fanno parte del rapporto di concessione e che il concessionario dovrà devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione.

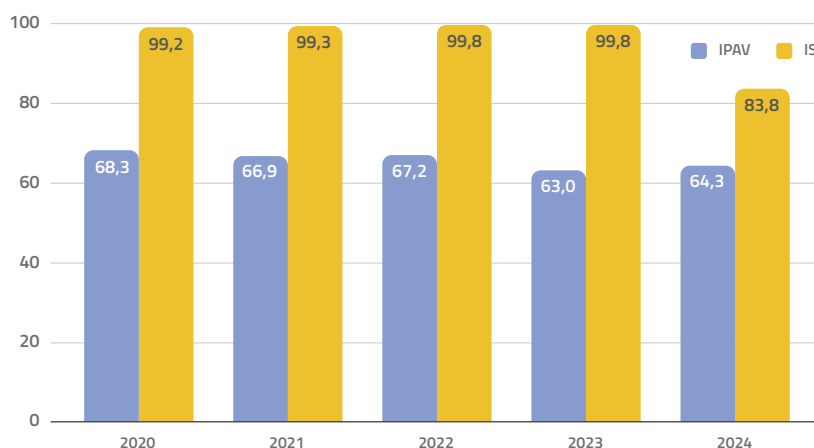
⁵⁹⁸ La metodologia per la determinazione di detto tasso è stata aggiornata con le delibere n. 204/2025 e n. 241/2025.

Sul versante della qualità del servizio erogato all'utenza, in attesa della piena applicazione del sistema tariffario ART come recentemente aggiornati, i concessionari vengono valutati dall'ente concedente in merito ai livelli di qualità dei servizi erogati. Tale valutazione si basa su due parametri principali: l'IPAV, che misura lo stato strutturale delle pavimentazioni, considerando l'aderenza e la regolarità del manto stradale, e l'IS, indicatore che tiene conto sia del numero di incidenti rilevati sia del volume di traffico.

Dalla combinazione di questi due indicatori si ottiene un indice sintetico della qualità (Q), il quale viene integrato nei si-

stemi tariffari come componente additiva o sottrattiva, a seconda del livello di qualità raggiunto (Figura 65)⁵⁹⁹. Nel 2024 l'IPAV mostra un lieve miglioramento rispetto al 2023, passando da 63,0 a 64,3, mentre l'indicatore IS evidenzia una marcata discontinuità, attestandosi a 83,8 dopo valori prossimi a 100 negli anni precedenti. Tale andamento suggerisce l'opportunità, nella lettura del dato, di una specifica cautela metodologica, anche al fine di distinguere gli effetti riconducibili all'effettivo andamento della sinistrosità da quelli eventualmente derivanti da modifiche del perimetro osservato o della base informativa utilizzata.

Figura 65. L'evoluzione degli indicatori di qualità



Fonte: database ART.

Accanto alle attività strettamente autostradali, ovvero la gestione e realizzazione delle tratte di competenza, i concessionari svolgono anche attività definite dal sistema tariffario ART come "accessorie". Queste attività riguardano, tra l'altro, lo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali concesse, non direttamente collegate alla circolazione dei veicoli. Le entrate derivanti da queste attività

rappresentano una quota limitata dei ricavi complessivi dei concessionari e provengono principalmente dai servizi di rifornimento di carburante e da quelli di ristorazione (noti rispettivamente come servizi "oil" e "non oil"), erogati nelle circa 470 aree di servizio autostradali, la cui distribuzione territoriale è illustrata in Figura 66.

⁵⁹⁹ Calcolato sulla base della seguente formula: $Q = 0,6 * IPAV + 0,4 * IS$.

Figura 66. Le aree di servizio sulla rete autostradale italiana - anno 2024



Fonte: elaborazione ART.

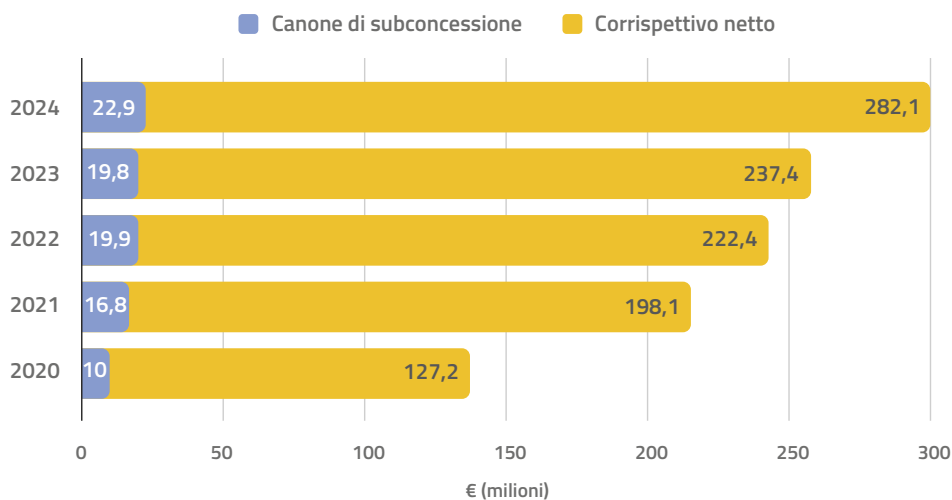
Sotto il profilo dei rapporti con i gestori terzi, i servizi offerti nelle aree di servizio, nel caso in cui non siano direttamente gestiti dai concessionari autostradali, vengono affidati in subconcessione ad altri operatori economici. Tale affidamento avviene attraverso procedure trasparenti e competitive, in conformità a quanto stabilito dall'art. 11, comma 5-ter), della legge n. 498/1992, a partire dalla sua entrata in vigore⁶⁰⁰.

I subconcessionari affidatari di tali servizi devono versare ai concessionari autostradali un corrispettivo, solitamente de-

terminato in base al fatturato generato dall'attività commerciale svolta nella singola area di servizio. Una quota di tali somme viene poi riversata dai concessionari all'ente concedente (Figura 67).

Per quanto riguarda la distribuzione dei ricavi derivanti da questa tipologia di attività "accessorie", poco più di un terzo proviene dalla vendita di carburante, mentre i restanti due terzi sono attribuibili agli altri servizi offerti nelle aree di servizio, con una netta prevalenza delle attività di ristorazione e bar.

Figura 67. L'evoluzione delle *royalties* pagate dai subconcessionari delle aree di servizio



Fonte: dati resi disponibili dai concedenti (MIT e CAL), relativo alla rete autostradale a pedaggio: tali dati comprendono i ricavi delle aree di servizio afferenti ai gestori di trafori, ma non di quelle che insistono sulla rete gestita da ANAS; TE, APL, RAV, AT-CN e SITRASB non gestiscono aree di servizio.

⁶⁰⁰ L'art. 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del d.l. n. 201/2011, nel disciplinare le specifiche competenze dell'Autorità nel settore autostradale, attribuisce a quest'ultima, tra l'altro, anche il compito di "definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali". L'ART ha esercitato questa competenza, avviando il procedimento di definizione di tali schemi di bandi con la delibera n. 77/2021, conclusosi con la delibera n. 1/2023.

2024

Le cifre dei servizi di trasporto stradale



54 autostazioni soggette alla delibera n. 56/2018	161,8 miliardi di posti-km offerti dai servizi su strada	125,4 miliardi di posti-km offerti dai servizi bus	82,3% passeggeri-km trasportati dai servizi bus
9 designate ex reg. (UE) 181/2011	36,7 miliardi di passeggeri-km trasportati dai servizi su strada	30,2 miliardi di passeggeri-km trasportati dai servizi bus	76,7% posti-km totali offerti dai servizi bus

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

1.2 I servizi di trasporto

1.2.1 Le autostazioni

La mappa riportata in [Figura 68](#) mostra come sono distribuite sul territorio nazionale le autostazioni⁶⁰¹ individuate dall'Autorità, in collaborazione con gli enti territoriali competenti, ai fini dell'attuazione della delibera n. 56/2018, che regola le condizioni di accesso alle infrastrutture considerate di particolare rilevanza. Tale delibera richiede inoltre la predisposi-

zione e la pubblicazione di un PIA⁶⁰² e di un SI⁶⁰³, quest'ultimo trasmesso all'Autorità per la successiva pubblicazione sul suo sito istituzionale. Tra le 54 autostazioni identificate, 9 risultano anche "designate" ai sensi dell'art. 12 del regolamento (UE) n. 181/2011, in quanto dotate della capacità di fornire assistenza alle PMR⁶⁰⁴.

⁶⁰¹ L'art. 3, lettera m) del regolamento (UE) n. 181/2011 definisce autostazione una "stazione [di autobus] 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".

⁶⁰² Come definito nella delibera n. 56/2018, il Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA) è il documento di riferimento essenziale per la regolazione dell'accesso all'autostazione e la definizione delle relative condizioni tecnico/economiche di utilizzo da parte dei vettori, predisposto dal gestore ai fini di garantire equità e non discriminatorietà, nonché trasparenza, delle modalità di accesso all'autostazione, in conformità con quanto previsto dall'art. 37, comma 2, lett. a) del d.l. n. 201/2011.

⁶⁰³ Ovvero il Set Informativo (SI) dell'autostazione di cui alla delibera n. 56/2018.

⁶⁰⁴ Si tratta dei *terminal* di Milano/Lampugnano, Crotone e Roma/Tiburtina e delle autostazioni di Bologna, Firenze/Villa Costanza, Perugia, Udine, Trieste/Airport e Napoli/Terminal Bus Metropark.

Figura 68. Le autostazioni soggette alla delibera n. 56/2018



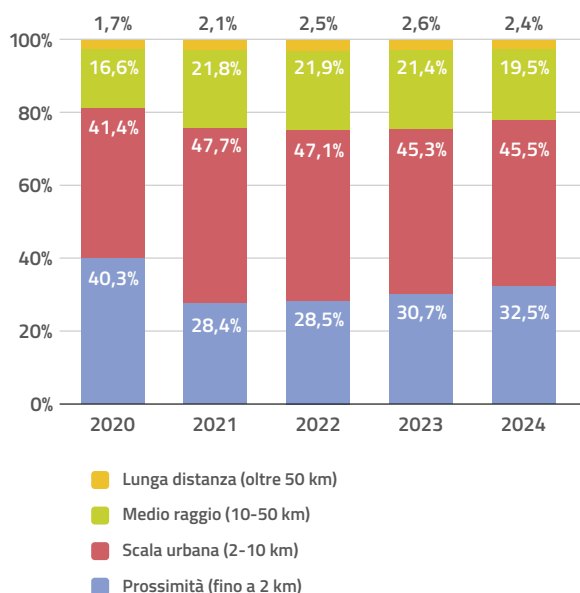
- **Afragola**, Autostazione di Napoli Afragola AV
- **Alba**, Autostazione di Alba
- **Aosta**, Autostazione di Aosta
- **Avellino**, Autostazione AIR CAMPANIA Avellino
- **Avezzano**, Terminal Bus Piazzale Kennedy
- **Bari**, Capolinea
- **Bergamo**, Stazione Autolinee
- **Bibione - San Michele al Tagliamento**, Autostazione di Bibione
- **Bologna**, Autostazione di Bologna

- **Bolzano**, Autostazione di Bolzano
- **Brescia**, Autostazione di Brescia
- **Cagliari**, Autostazione Arst Piazza Matteotti
- **Campobasso**, Terminal Bus
- **Caorle**, Autostazione di Caorle
- **Castrovillari**, Autostazione di Castrovillari
- **Cosenza**, Autostazione di Cosenza
- **Crotone**, Terminal Romano
- **Eboli**, Terminal Bus Eboli "Tebus"
- **Eraclea**, Terminal Eraclea Mare
- **Firenze**, Villa Costanza

- **Firenze**, Autostazione di Firenze Santa Caterina
- **Foggia**, Terminal Bus On. Vincenzo Russo
- **Grottaminarda**, Autostazione di Grottaminarda
- **L'Aquila**, Terminal Bus "Lorenzo Natali"
- **Lanciano**, Autostazione di Lanciano
- **Larino**, Terminal bus di Larino
- **Lecce**, City Terminal
- **Lido di Jesolo**, Autostazione di Lido di Jesolo
- **Milano**, Autostazione di Milano San Donato
- **Milano Lampugnano**, Autostazione di Milano Lampugnano
- **Mosciano S. Angelo**, Autostazione di Mosciano S.A.
- **Napoli**, Terminal Bus Metropark
- **Padova**, Centro Intermodale Padova
- **Palermo**, Terminal Bus Palermo
- **Penne**, Comune Penne
- **Perugia**, Bus Terminal Piazza Partigiani
- **Pescara**, Autostazione di Pescara
- **Polla**, Terminal Bus Curcio
- **Pordenone**, Centro Intermodale Bus Pordenone
- **Portogruaro**, Autostazione di Portogruaro
- **Punta Sabbioni - Cavallino Treporti**, Terminal Punta Sabbioni
- **Roma**, Tiburtina Tibus
- **San Donà di Piave**, Autostazione di San Donà di Piave
- **Sanremo**, Autostazione di Sanremo
- **Teramo**, Terminal Bus Piazzale San Francesco
- **Termoli**, Terminal Bus
- **Torino**, Autostazione Fossata
- **Tortona**, Movicentro di Tortona
- **Trento**, Autostazione di Trento
- **Treviso**, Mobilità di Marca
- **Trieste**, Terminal Silos
- **Trieste - Aeroporto Ronchi dei Legionari**, Autostazione Polo Intermodale Trieste Airport
- **Udine**, Autostazione di Udine
- **Vasto**, Terminal bus di Vasto

Fonte: elaborazione ART.

Figura 69. L'evoluzione degli spostamenti per fascia di distanza



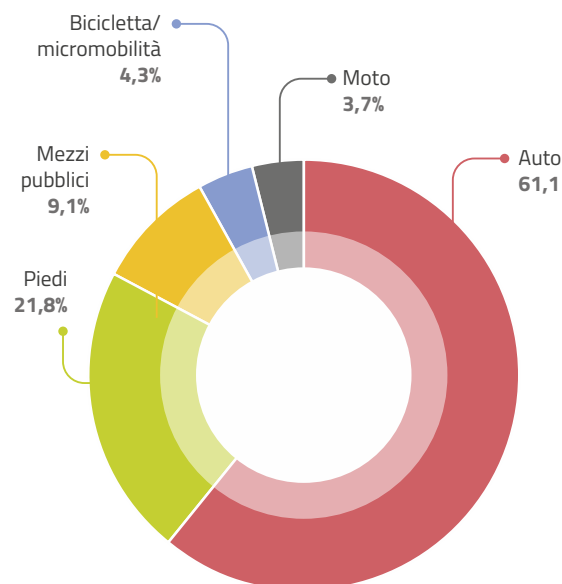
Fonte: Rapporto sulla mobilità degli italiani, ISFORT, vari anni.

1.2.2 I servizi passeggeri

Con riferimento ai servizi di trasporto su strada, si conferma anche per il 2024 la centralità del carattere locale degli spostamenti la cui quota rappresenta circa il 78% del totale. In particolare, il peso degli spostamenti fino a 10 km è aumentato nel 2024 sia rispetto al 2019, di quasi 3 punti, sia rispetto al 2023, di 2 punti. Al contrario, il peso del medio raggio e della lunga distanza nel 2024 mostrano una tendenza a una lieve diminuzione (Figura 69).

In questo quadro si inserisce anche la Figura 70, che rappresenta la distribuzione della domanda di mobilità nel 2024 per modalità di trasporto, da cui si evince la limitata quota di spostamenti che vengono effettuati per il tramite di mezzi pubblici (9,1% nel 2024) - la cui offerta di servizi è oggetto della regolazione dell'Autorità - rispetto a quelli effettuati tramite mezzi privati motorizzati (auto e moto), che rappresentano circa il 65% degli spostamenti totali nell'annualità analizzata. Gli spostamenti effettuati con i mezzi a minor impatto ambientale, risultano nel 2024 di poco superiori a un quarto del totale.

Figura 70. Gli spostamenti per modo di trasporto utilizzato - anno 2024



Fonte: 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani, ISFORT.

1.2.2.1 I servizi di linea

La Figura 71 mostra la ripartizione percentuale della domanda, misurata in passeggeri-km⁶⁰⁵ e dell'offerta, espressa in termini di posti-km⁶⁰⁶, tra le diverse tipologie di TPL su strada. I servizi di linea di TPL su strada sono effettuati principalmente tramite autobus (urbani ed extraurbani), metropolitane e tranvie. Gli affidamenti relativi ai servizi terrestri, sia su strada sia per ferrovia, sono assoggettati alle disposizioni regolatorie contenute nella delibera n. 154/2019⁶⁰⁷, come da ultimo aggiornata tramite la delibera n. 177/2024, mentre la delibera n. 48/2017 disciplina le fasi propedeutiche di individuazione degli ambiti di servizio pubblico e di definizione dei lotti di gara; con la delibera n. 53/2024 si è invece concluso il procedimento volto all'individuazione delle condizioni minime di qualità per i servizi soggetti a OSP.

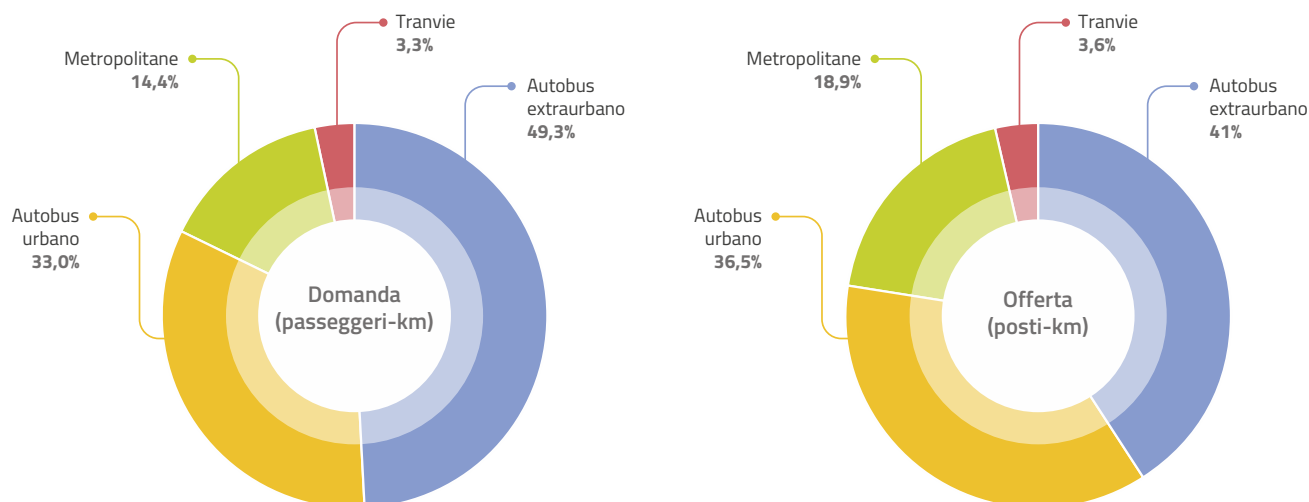
Tra le modalità considerate, gli autobus extraurbani e urbani risultano predominanti: rappresentano infatti circa l'82% della domanda totale e il 77% dell'offerta complessiva.

⁶⁰⁵ Per passeggeri-km si intende la somma dei km percorsi da ogni passeggero trasportato.

⁶⁰⁶ Per posti-km si intende la somma dei posti disponibili su ogni mezzo (bus/tram/metro) per i km percorsi.

⁶⁰⁷ Ai servizi relativi a funivie e funicolari, così come alla navigazione interna, l'applicazione della citata delibera n. 154/2019 da parte dell'EA è discrezionale (Misura 1.8); il numero di passeggeri-km per le funicolari nel 2024 è pari a circa 11 milioni, mentre il dato relativo alla navigazione interna è stimato dal MIT pari a 463 milioni di passeggeri-km.

Figura 71. La ripartizione di domanda e offerta per tipologia di TPL su strada - anno 2024

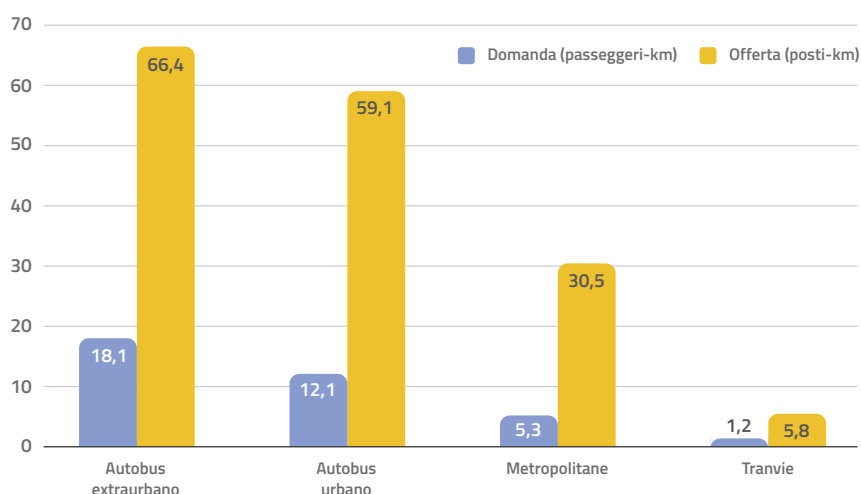


Fonte: CNIT 2023-2024; dato relativo al trasporto su autobus aggiornato al 2023.

La **Figura 72** mostra invece, in valori assoluti, la domanda (espressa in passeggeri-km) e l'offerta (in posti-km) registrate nel 2024 per le diverse modalità di trasporto considerate, mettendole in relazione. In tutte le modalità analizzate, il rapporto tra domanda e offerta risulta relativamente contenuto, oscillando tra il 17% delle metropolitane e il 27% dei servizi di autobus extraurbani. Va però precisato che la Figura ha l'unico obiettivo di fornire una rappresentazione generale delle dimensioni complessive delle due variabili. Il rapporto domanda/offerta, infatti, non dovrebbe

essere valutato nel suo complesso a livello nazionale, ma riferito a ciascun singolo contratto di servizio (e, quando possibile, alle singole linee incluse nel contratto), considerando le caratteristiche operative del servizio, come ad esempio le differenze tra ore di punta e ore di morbida, e le variazioni della domanda nell'intero periodo di erogazione. Tali informazioni, tuttavia, non sono disponibili in modo sistematico e uniforme: restano nella disponibilità degli enti affidanti per ciascun contratto di servizio, senza una diffusione pubblica omogenea e sistematica.

Figura 72. La domanda e l'offerta per tipologia di TPL su strada - anno 2024

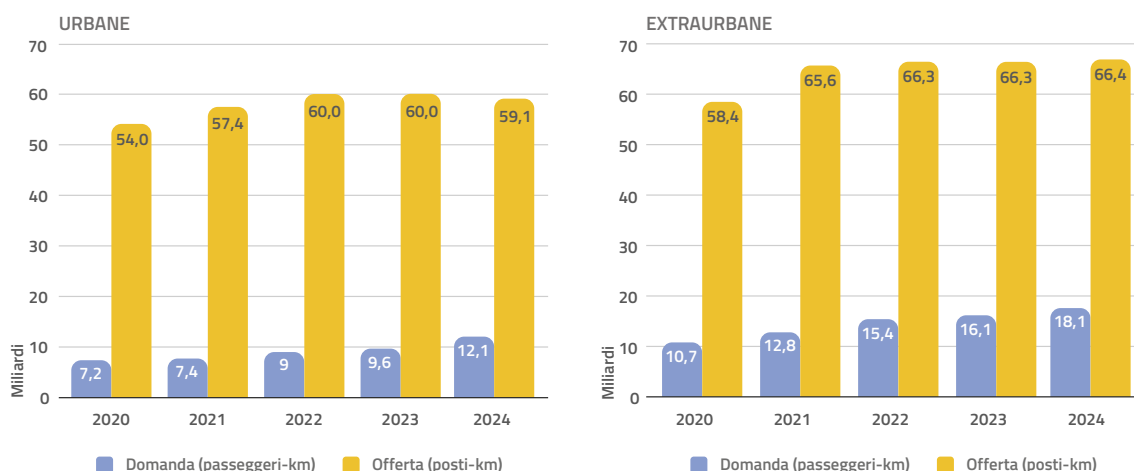


Fonte: CNIT 2023-2024; dato relativo al trasporto su autobus aggiornato all'ultima stima disponibile 2023.

Anche in relazione alla tipologia principale del trasporto su strada, ossia i servizi su autobus (Figura 73), si osserva che l'offerta è significativamente più alta della domanda per tutti

gli anni oggetto di analisi e per entrambe le tipologie, urbana ed extraurbana.

Figura 73. L'evoluzione di domanda e offerta delle autolinee urbane ed extraurbane



Fonte: CNIT 2023-2024; dato relativo al trasporto su autobus aggiornato all'ultima stima disponibile 2023.

1.2.2.2 I servizi non di linea

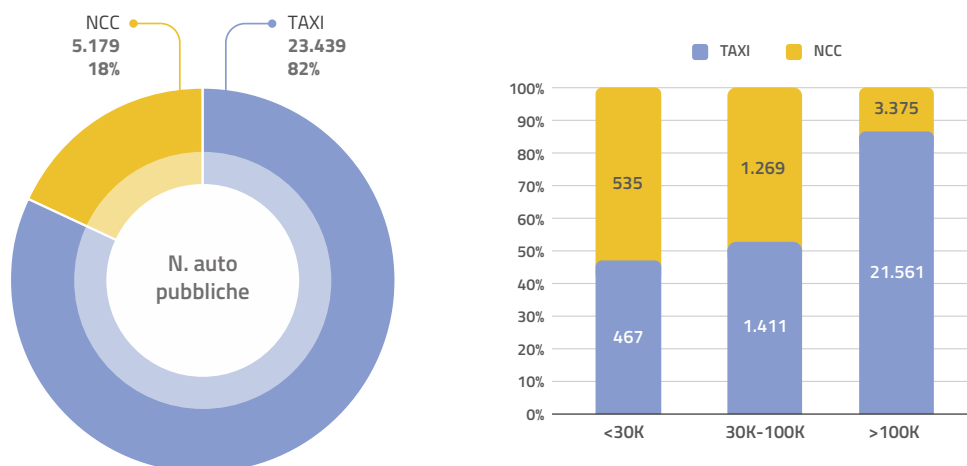
Per quanto riguarda i servizi non di linea, la legge istitutiva attribuisce all'Autorità alcune funzioni specifiche relative al servizio taxi. In questo ambito, le amministrazioni competenti trasmettono all'Autorità le richieste di parere preliminare prima di adottare, modificare o aggiornare il regolamento taxi e il relativo sistema tariffario.

Inoltre, con la delibera n. 46/2022, l'Autorità ha emanato delle linee guida rivolte ai soggetti competenti, regioni ed

enti locali, responsabili della disciplina locale dei servizi di trasporto pubblico non di linea, con l'obiettivo di fornire indicazioni utili a rendere il servizio taxi maggiormente aderente alle condizioni di mercato.

Con riferimento al campione esaminato e tenendo conto dei dati a disposizione dell'Autorità derivanti dall'attività consultiva, il numero totale di licenze taxi attive al 31 dicembre 2023 era pari a 23.434, mentre il numero totale di autorizzazioni NCC era pari a 5.179, cioè circa un quinto delle licenze taxi (Figura 74).

Figura 74. La ripartizione delle auto pubbliche per categoria e classe di popolazione - anno 2023



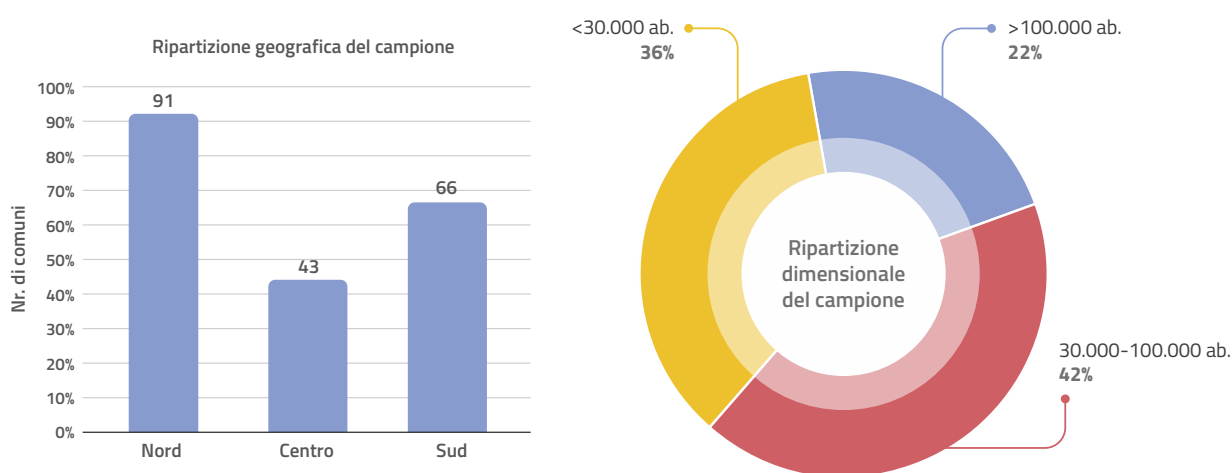
Fonte: elaborazione ART.

Tenuto conto delle proprie competenze in materia, sin dal 2017, l'Autorità ha condotto monitoraggi periodici sul servizio taxi nei comuni italiani. Nel corso del tempo, il monitoraggio ha riguardato un numero progressivamente crescente di comuni e di indicatori ritenuti di interesse, giungendo nel 2022 a considerare un campione di 180 comuni, ripartiti in tre *cluster* dimensionali in base alla popolazione, e includendo anche informazioni inerenti ai servizi di NCC. Nel 2026 è stata avviata una nuova indagine riguardante un

campione di 200 comuni competenti al rilascio di licenze taxi, per una popolazione totale di poco inferiore ai 20 mln di abitanti.

L'indagine prevedeva la compilazione di un questionario *on-line*, costituito da 140 indicatori⁶⁰⁸ suddivisi in 6 sezioni distinte: i) Informazioni generali; ii) organizzazione del servizio; iii) licenze; iv) tariffe; v) qualità del servizio; vi) altri servizi di mobilità urbana. La composizione del campione è rappresentata in **Figura 75**.

Figura 75. La composizione del campione dell'indagine sui servizi non di linea - anno 2026

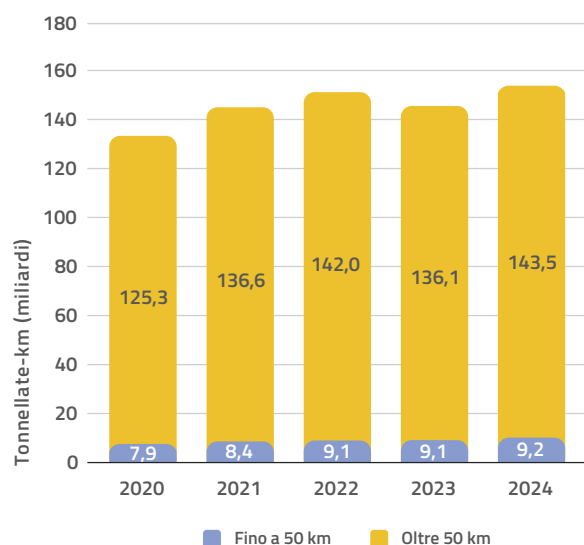


Fonte: elaborazione ART.

1.2.3 I servizi merci

Il trasporto merci su strada risulta in crescita nell'arco del periodo considerato (2020-2024) sia con riguardo agli spostamenti a breve distanza che a quelli di medio-lungo raggio. L'andamento annuale registra una leggera contrazione sia nel 2020 che nel 2023 (**Figura 76**), nel 2024, invece, si conferma una variazione positiva rispetto all'anno precedente.

Figura 76. L'evoluzione delle merci trasportate per classe di percorrenza



Fonte: ISTAT.

⁶⁰⁸ Di cui quasi un centinaio sono a risposta guidata (dicotomica oppure da un elenco di scelta) o immediata.

2. IL TRASPORTO AEREO



Fonte: elaborazione ART su dati ENAC, "Dati di traffico 2024"; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

⁶⁰⁹ Gli aeroporti aperti al traffico commerciale sono gli aeroporti certificati *ex* del regolamento (UE) n. 139/2014 e del regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (ed. 2-2014) abilitati al traffico aereo commerciale di linea e non di linea. Per contro, gli aeroporti aperti al traffico di aviazione generale sono aeroporti non certificati ai sensi della normativa richiamata, ma abilitati oltretutto al suddetto traffico ai servizi di aerotaxi, secondo quanto previsto dalla nota informativa ENAC NI-2014-003 del 25 giugno 2014; tutti i dati contenuti nella presente sezione, ivi compreso il "Settore in cifre" sono relativi esclusivamente agli aeroporti aperti al traffico commerciale. Si segnala che a decorrere dal 2025, l'aeroporto di Grosseto cessa di essere ai sensi del regolamento UE n. 139/2014 e che i dati, a partire da tale annualità, non comprendono il citato aeroporto.

⁶¹⁰ Si tratta di dati relativi ad arrivi e partenze. Nel caso di voli interni, il passeggero, poiché arriva e parte da un aeroporto italiano viene contato due volte. Nel caso di voli da/per l'estero, il passeggero viene contato solo una volta (all'arrivo/alla partenza). Sono computati gli *infant*, ovvero i passeggeri con età fino a 24 mesi che non occupano posto a sedere. I passeggeri in transito diretto negli scali nazionali, ovvero sia i passeggeri che, dopo un breve scalo, proseguono il loro viaggio sullo stesso aeromobile con un volo avente lo stesso numero del volo di arrivo, sono conteggiati solo in partenza.

⁶¹¹ Numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza. Nel caso di voli interni, il movimento dell'aeromobile, che ha origine e destinazione in Italia, viene contato due volte. Nel caso di voli da/per l'estero, il movimento viene contato solo una volta (all'arrivo/alla partenza).

⁶¹² Il documento "Dati di traffico" di ENAC, da cui sono tratti i dati presenti in questa sezione, definisce le merci come "*cargo*", comprendendo tra il materiale trasportato anche le valigie diplomatiche e i colli urgenti, e i bagagli dei passeggeri e la merce in transito diretto. Si veda la terminologia a pag. 186 del citato documento, disponibile al link <https://www.enac.gov.it/pubblicazioni/dati-di-traffico-2023/>. Nel caso di voli interni, la tonnellata di merce, poiché arriva e parte da un aeroporto italiano, viene contato due volte. Nel caso di voli da/per l'estero, la tonnellata di merce viene contato solo una volta (all'arrivo/alla partenza).

⁶¹³ Vettore aereo, o compagnia aerea, ossia un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio. Ai fini di una corretta graduatoria, i passeggeri dei voli nazionali sono conteggiati solo in partenza.

⁶¹⁴ Ai fini di una corretta graduatoria, le tonnellate di merci dei voli nazionali sono conteggiate solo in partenza.

2.1 Le infrastrutture

A partire dal 2014, con l'adozione della delibera n. 64/2014, i primi gestori aeroportuali hanno iniziato ad applicare i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali⁶¹⁵ predisposti dall'Autorità. Successivamente, tali modelli sono stati aggiornati attraverso la delibera n. 92/2017⁶¹⁶, poi integrata con le disposizioni di cui alla delibera n. 68/2021. Il quadro regolatorio si è infine consolidato con l'approvazione degli attuali modelli regolatori, adottati con delibera n. 38/2023⁶¹⁷.

Nella **Tabella 33** sono riportate alcune informazioni riguardanti i 31 aeroporti che, a oggi, hanno applicato i modelli regolatori. Tra gli elementi indicati figurano: i) il ciclo regolatorio, ossia il numero di periodi tariffari per i quali ciascun gestore ha adottato i modelli; ii) l'intervallo temporale dell'ultimo periodo tariffario; iii) il modello dell'Autorità attualmente in uso⁶¹⁸; iv) la delibera di riferimento; v) la fase del procedimento di revisione dei diritti aeroportuali in cui si trova ciascun gestore.

Tabella 33. Gli aeroporti con sistema tariffario ART

Gestore	Aeroporto/i	Ciclo regolatorio	Periodo tariffario	Regolazione ART	Modello	Fase
SOGAAL	Alghero	1	2023-2026	Del. n. 92/2017	3	Conformità definitiva
ADP	Bari, Brindisi, Foggia, Taranto	2	2025-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SACBO	Bergamo	3	2026-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità condizionata
ADB	Bologna	3	2023-2026	Del. n. 92/2017	1	Conformità definitiva
SOGAER	Cagliari	3	2025-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SAC	Catania	2	2024-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
TOSCANA AEROPORTI	Firenze	2	2019-2022	Del. n. 92/2017	3	Proroga tariffaria
AGS	Genova	2	2020-2023	Del. n. 92/2017	3	Proroga tariffaria
SACAL	Lamezia Terme	2	2025-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SACAL	Reggio Calabria	1	2025-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
GESAC	Napoli	2	2024-2026	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
GEASAR	Olbia	3	2025-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità condizionata

615 Ai sensi della Misura 10.1 della delibera n. 38/2023 i diritti aeroportuali sono definiti quali prelievi riscossi dal vettore a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto, per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti esclusivamente dallo stesso gestore e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione, al parcheggio degli aeromobili, alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci (art. 2, punto 4, della direttiva 2009/12/CE), nonché all'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo (art.72, comma 1, lettera d, del d.l. n. 1/2012).

616 Al riguardo, la delibera n. 92/2017 prevedeva tre modelli tariffari: il Modello 1, applicabile agli aeroporti con traffico sopra i 5 milioni di passeggeri annui, il Modello 2, per gli aeroporti con traffico tra 3 e 5 mln di passeggeri annui, e il Modello 3, relativo agli aeroporti con traffico inferiore ai 3 mln di passeggeri annui.

617 La delibera n. 38/2023, prevede due modelli, il modello A o B, da applicare agli aeroporti in base alle soglie di traffico raggiunte nei 5 anni precedenti il c.d. anno ponte del periodo tariffario, definito secondo la Misura 1.3 dell'atto regolatorio. Nello specifico, il Modello A si applica agli aeroporti con un traffico superiore a 1 mln di passeggeri in almeno uno dei 5 anni (con specifiche misure semplificative per gli aeroporti che non hanno superato i 5 mln di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni), mentre il Modello B si applica agli aeroporti con un traffico pari o inferiore a 1 mln di passeggeri in ciascuno dei 5 anni. Inoltre, sono previste specifiche misure regolatorie per gli aeroporti che hanno costituito una rete aeroportuale ai sensi dell'art. 74, comma 1, del d.l. n. 1/2012, ovvero che compongono un sistema aeroportuale ai sensi del medesimo art. 74, comma 3. Fermo restando quanto previsto con specifico riferimento alle reti e ai sistemi aeroportuali, tutti gli aeroporti oggetto di un unico atto concessorio di affidamento in gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico.

618 Il gestore aeroportuale, individuato il modello tariffario da utilizzare tra quelli predisposti dall'Autorità ai sensi dell'art. 72, comma 2 del d.l. n. 1/2012, e determinato l'ammontare dei diritti aeroportuali, previa consultazione degli utenti degli aeroporti, sottopone la proposta di revisione di tali diritti all'ART, che in qualità di Autorità di vigilanza è chiamata a verificare la corretta applicazione del modello tariffario scelto e la conseguente determinazione del livello dei diritti.

Gestore	Aeroporto/i	Ciclo regolatorio	Periodo tariffario	Regolazione ART	Modello	Fase
GESAP	Palermo	3	2025-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SOGEAP	Parma (b)	1	2019	Del. n. 92/2017	3	Proroga tariffaria
TOSCANA AEROPORTI	Pisa	3	2025-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SAGAT	Torino	3	2024-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
AERTRE	Treviso	2	2024-2026	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
AFVG	Trieste	3	2024-2027	Del. n. 38/2023	B	Conformità definitiva
ADV	Verona	3	2024-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SEA	Milano Linate	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SEA	Milano Malpensa	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
ADR	Roma Fiumicino	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
ADR	Roma Ciampino	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SAVE	Venezia	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
AERDORICA	Ancona	1	2024-2027	Del. n. 38/2023	B	Conformità definitiva
SASE	Perugia	1	2026-2028	Del. n. 38/2023	B	Conformità definitiva
AIRIMINUM	Rimini	1	2026-2027	Del. n. 38/2023	B	Conformità condizionata
GEAC	Cuneo	1	2026-2028	Del. n. 38/2023	B	Conformità condizionata

Fonte: elaborazione ART.

In **Figura 77** i 45 scali aeroportuali italiani aperti al traffico commerciale nel 2024 sono ripartiti, in base alla citata delibera n. 38/2023, in Modello A, che trova applicazione per 17 aeroporti, Modello A con semplificazioni (14 aeroporti) e Modello B (14 aeroporti).

Con riguardo ai movimenti negli aeroporti italiani, il 2024 registra un aumento dell'8% rispetto all'anno precedente. Con circa 1.493 mila movimenti, il 2024 risulta il primo anno caratterizzato dal pieno recupero rispetto ai livelli *pre-Covid* (**Figura 78**).

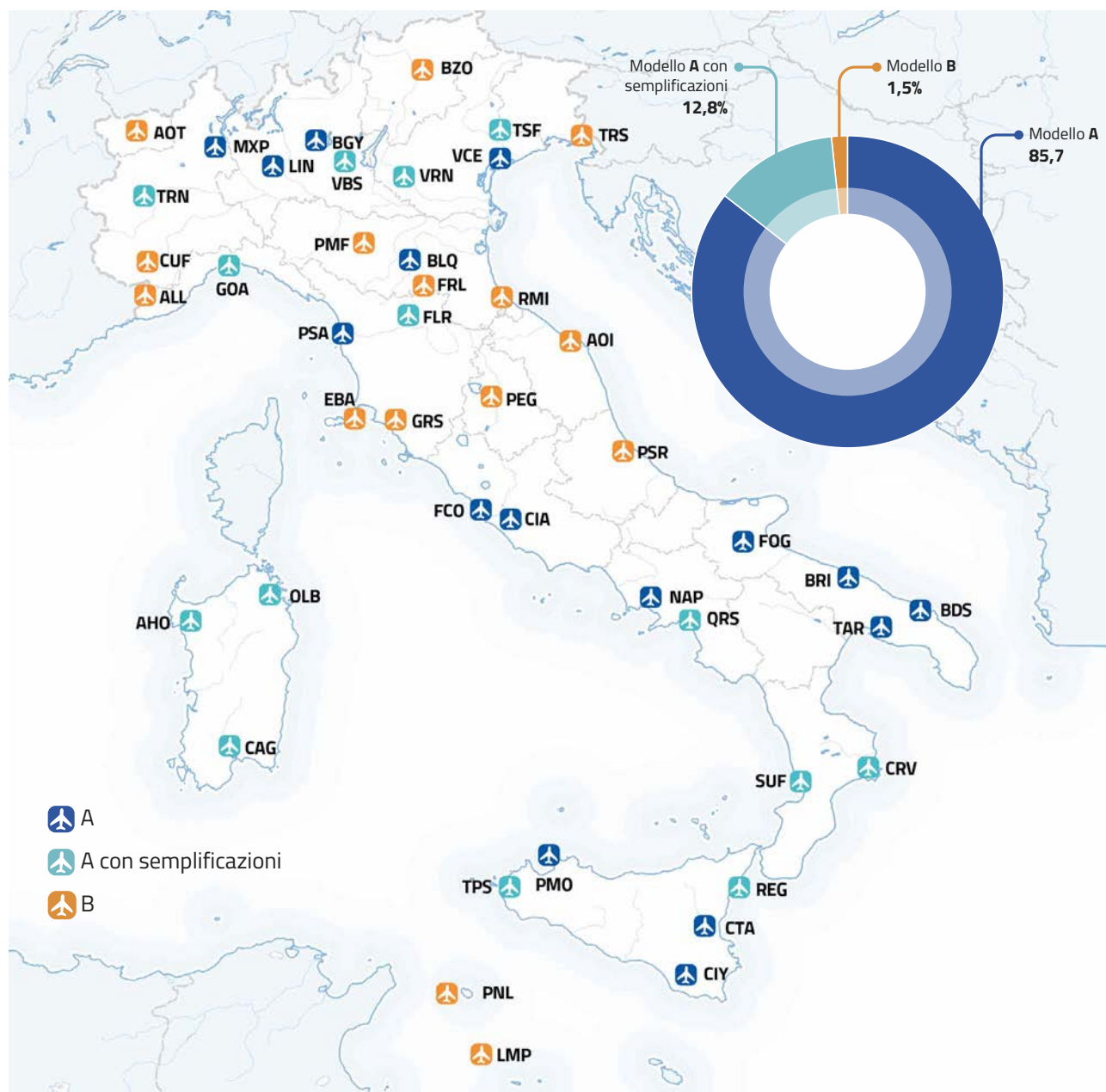
Nel 2025, annualità della quale si fornisce una *preview* e che sarà trattata nel dettaglio nella prossima Relazione annuale, il numero di movimenti è stato pari a 1.534 mila.

Nella **Figura 79** è rappresentata una panoramica dei ricavi relativi ai gestori per i quali, con riferimento ad almeno un aeroporto, nel 2024 trova applicazione il Modello A senza semplificazioni (si veda **Figura 77**). In tale annualità, il traffico passeggeri relativo a tale campione era pari all'86% del totale.

Per quanto riguarda la composizione di tali ricavi, dalla **Figura 79** si evince che, nel 2024, il peso delle attività *aviation* sul totale dei ricavi del campione, per singolo gestore, varia da un minimo del 45% a un massimo del 75%⁶¹⁹.

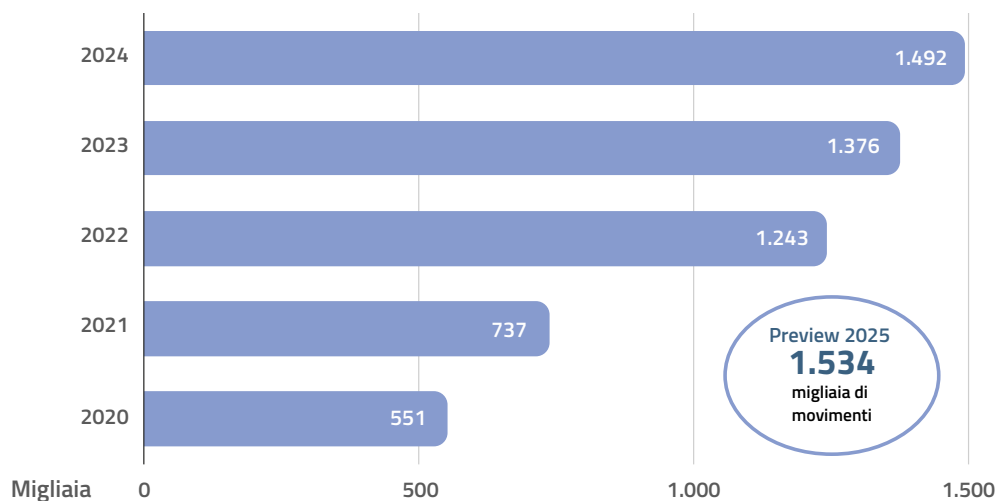
⁶¹⁹ Al netto di alcuni servizi minori, le attività *aviation* (o "aeroportuali") possono essere considerate come le attività o prodotti regolati, afferenti a prestazioni erogate dal gestore aeroportuale a fronte del pagamento dei relativi diritti e dei corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria per disposizione legislativa e/o regolamentare (e.g. approdo e partenza, imbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci). Le attività non *aviation* (o "accessorie"), possono essere considerate come le attività o prodotti di natura commerciale non rientranti tra le attività regolate, fornite dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale (e.g. ricavi da parcheggi); si veda a tale proposito il paragrafo 27.6, punti 1 e 2, della delibera n. 38/2023. È opportuno evidenziare come nell'ambito dell'attività di analisi condotta dagli uffici è emersa, da parte dei gestori, una diversa interpretazione del principio contabile OIC 34. In particolare, in 7 casi su 11 del campione, i costi connessi all'incentivazione dell'attività volativa sono stati considerati come corrispettivi variabili o importi pagati ai clienti riconducibili nel perimetro del paragrafo 9 dell'OIC 34 e, pertanto, portati in diminuzione dei ricavi in fase di redazione di bilancio.

Figura 77. Gli aeroporti aperti al traffico commerciale e la ripartizione dei passeggeri per modello regolatorio applicato - anno 2024



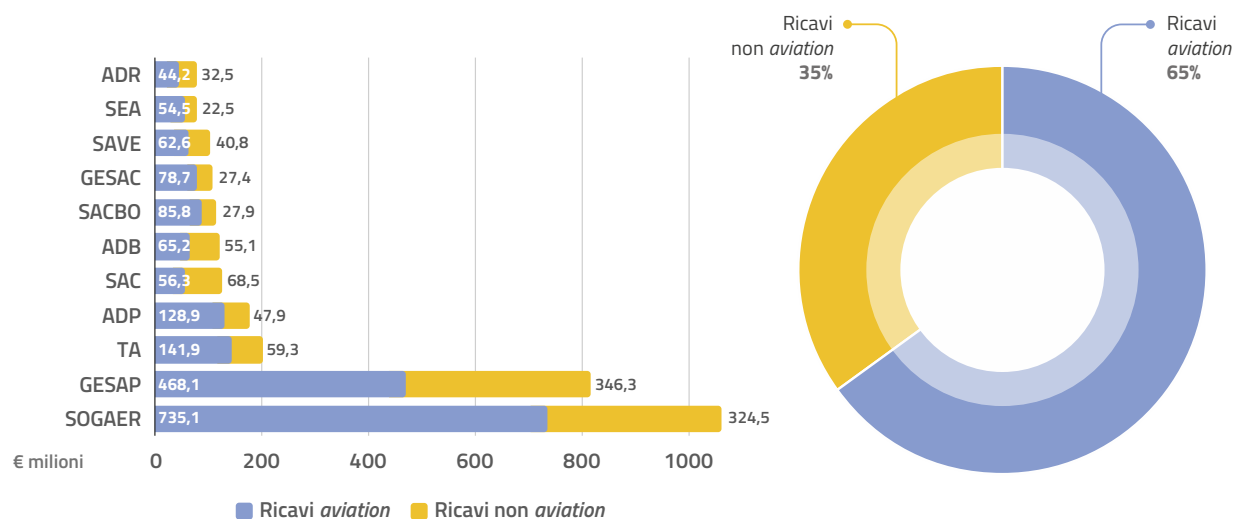
Fonte: elaborazione ART.

Figura 78. L'evoluzione dei movimenti di aeromobili



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC, "Dati di traffico", vari anni; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 79. I ricavi dei gestori degli aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni - anno 2024



Fonte: elaborazioni ART sui *database* AIDA, Bureau van Dijk, dati di bilancio delle società del campione.

2.2 I servizi di trasporto

2.2.1 I servizi passeggeri

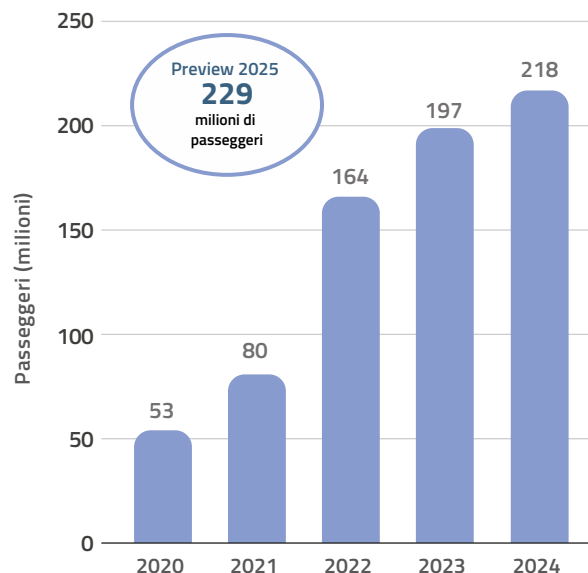
Nel 2024 l'Italia registra un nuovo record di passeggeri trasportati, che risultano pari a 218 milioni (Figura 80). Nel 2025 è confermata la tendenza positiva con circa 229 milioni di passeggeri transitati.

Nella Figura 81 gli aeroporti aperti al traffico commerciale sono suddivisi tra aeroporti con volume di traffico superiore al milione di passeggeri (sinistra) e inferiore (destra).

Nella Figura 82 è rappresentata la distribuzione dei passeggeri tra i primi dieci aeroporti aperti al traffico commerciale, i quali, nel complesso, coprono oltre tre quarti dei volumi nazionali.

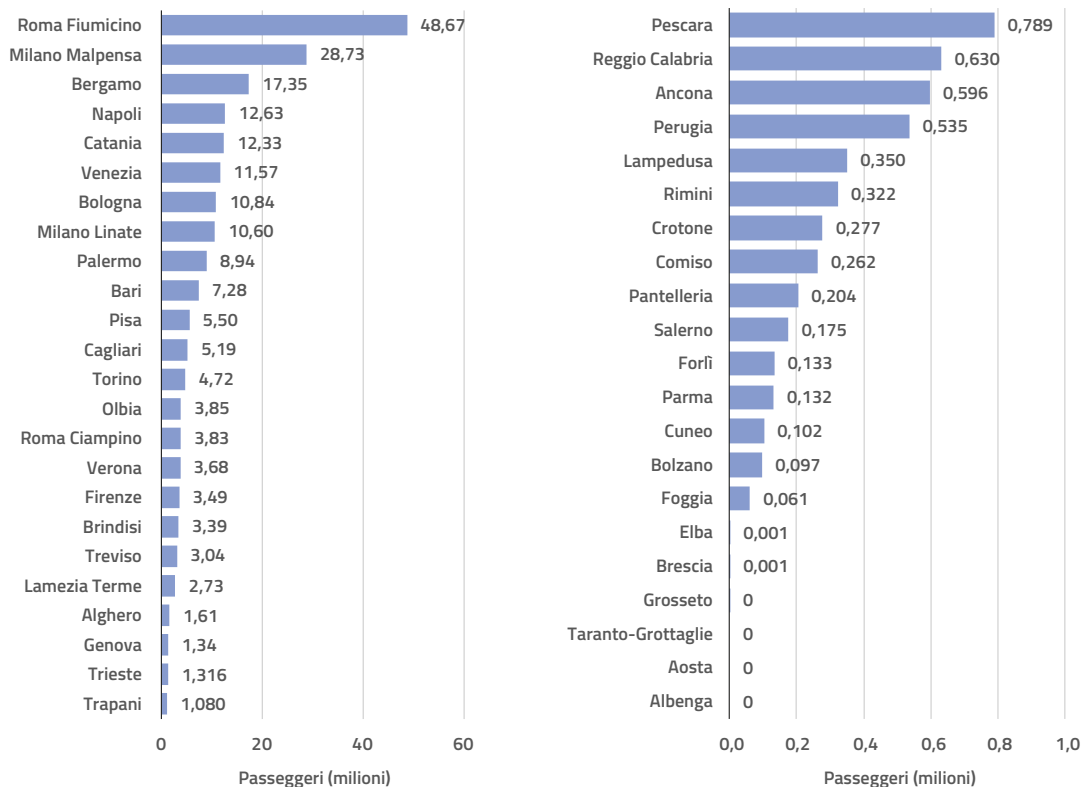
Il 2024 ha visto un ulteriore incremento della quota di traffico *extra-europeo* (pari al 24%) rispetto al precedente biennio⁶²⁰ (Figura 83).

Figura 80. L'evoluzione della domanda passeggeri



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC 2024, "Dati di traffico 2024"; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

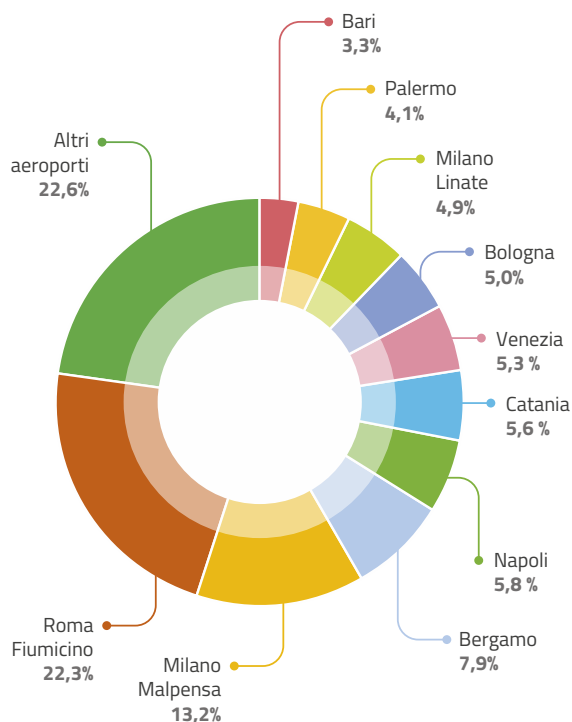
Figura 81. Il traffico passeggeri per aeroporto - anno 2024



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC 2024, "Dati di traffico 2024"; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

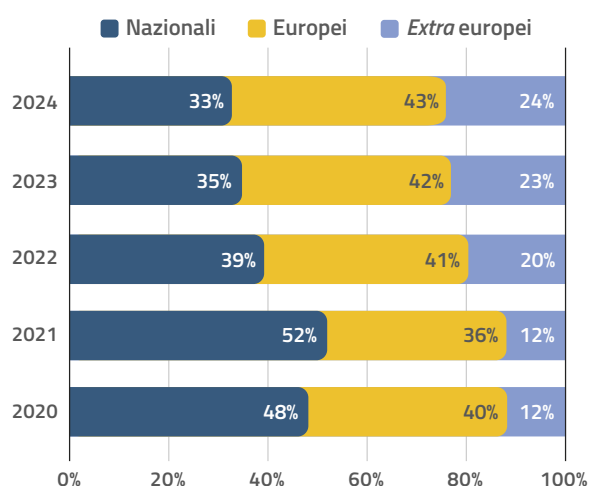
⁶²⁰ L'analisi di traffico per ambito di origine/destinazione risente infatti dell'uscita del Regno Unito dall'Unione europea e della conseguente classificazione dei passeggeri all'interno del cluster *extra-UE* dal primo gennaio 2021.

Figura 82. I primi 10 aeroporti in Italia per passeggeri trasportati - anno 2024



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC 2024, "Dati di traffico 2024"; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 83. L'evoluzione della distribuzione dei passeggeri per ambito di origine/destinazione



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC, "Dati di traffico", vari anni; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

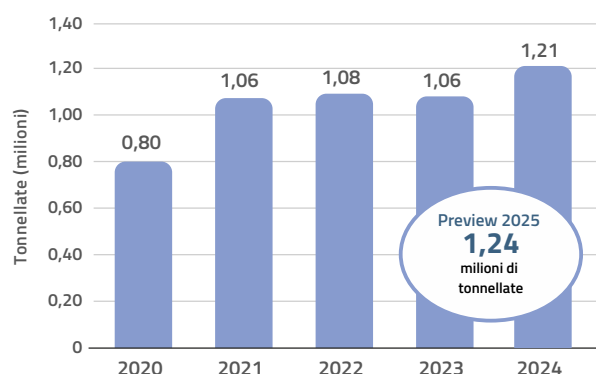
2.2.2 I servizi merci

Nel 2024 il traffico merci ha registrato un incremento di circa il 14% rispetto all'annualità precedente (Figura 84).

Per quanto riguarda il 2025, il numero di tonnellate trasportate è stato pari a circa 1,2 milioni.

Dalla Figura 85, dove sono riportati i principali aeroporti per merce trasportata, si evince che circa il 60% del traffico merci è transitato dall'aeroporto di Milano Malpensa.

Figura 84. L'evoluzione della domanda merci



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC, "Dati di traffico", vari anni; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 85. I primi 10 aeroporti in Italia per merce trasportata - anno 2024

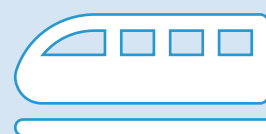
Aeroporto	Tonnellate di merci	% di tonnellate
Milano Malpensa	731.308	60,3%
Roma Fiumicino	271.162	22,4%
Venezia	54.731	4,5%
Bologna	45.466	3,7%
Brescia	23.163	1,9%
Bergamo	22.963	1,9%
Roma Ciampino	14.537	1,2%
Pisa	12.635	1,0%
Napoli	8.673	0,7%
Ancona	6.569	0,5%
Totale	1.212.683	98,2%

Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC 2024, "Dati di traffico 2024"; dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

3. IL TRASPORTO FERROVIARIO

2024

Le cifre del trasporto ferroviario



20 gestori dell'infrastruttura	19.532 km di rete ferroviaria	55,8 miliardi di passeggeri-km	840,7 ⁶²¹ milioni di passeggeri
26 imprese di trasporto passeggeri	24 imprese di trasporto merci	24,7 miliardi di tonnellate-km	96,4 milioni di tonnellate di merci

Fonte: database ART.

3.1 Le infrastrutture

3.1.1. La rete ferroviaria

La rete ferroviaria italiana si estende per 19.532 km, con livelli elevati di capillarità, di copertura territoriale e di accessibilità trasportistica, anche nelle isole maggiori.

L'Autorità ha normato le condizioni di accesso equo e non discriminatorio alla rete, agli impianti e ai diversi elementi infrastrutturali, nonché i criteri di allocazione della capacità,

con la delibera n. 70/2014, consolidata con le successive modifiche intervenute con le delibere n. 140/2016 e n. 130/2019.

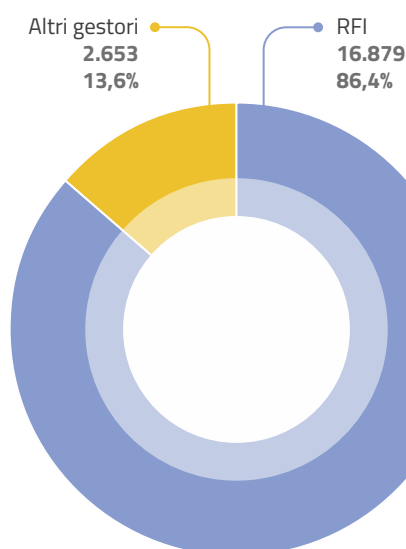
La quota di rete in capo al gestore della rete ferroviaria nazionale⁶²² RFI è predominante rispetto a quella, residua, in capo ai diversi gestori regionali⁶²³ (Figura 86), andando a denotare una ripartizione asimmetrica.

⁶²¹ Come specificato in Figura 94, il dato relativo al 2023 è pari a 812 milioni di passeggeri e non a 1049,3 come rappresentato nel settore in cifre della Relazione annuale del 2025; tale dato risentiva di un'errata comunicazione da parte di un operatore, il quale ha rettificato il dato trasmesso a redazione ormai conclusa.

⁶²² Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è definito, ai sensi dell'art. 3, punto 1, lettera b) del d.lgs. n. 112/2015, "qualsiasi organismo o impresa responsabile dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura".

⁶²³ I gestori regionali sono responsabili per quelle reti in relazione alle quali, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del d.lgs. n. 112/2015, sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del d.lgs. n. 422/1997.

Figura 86. La ripartizione dei km della rete ferroviaria in Italia - anno 2024

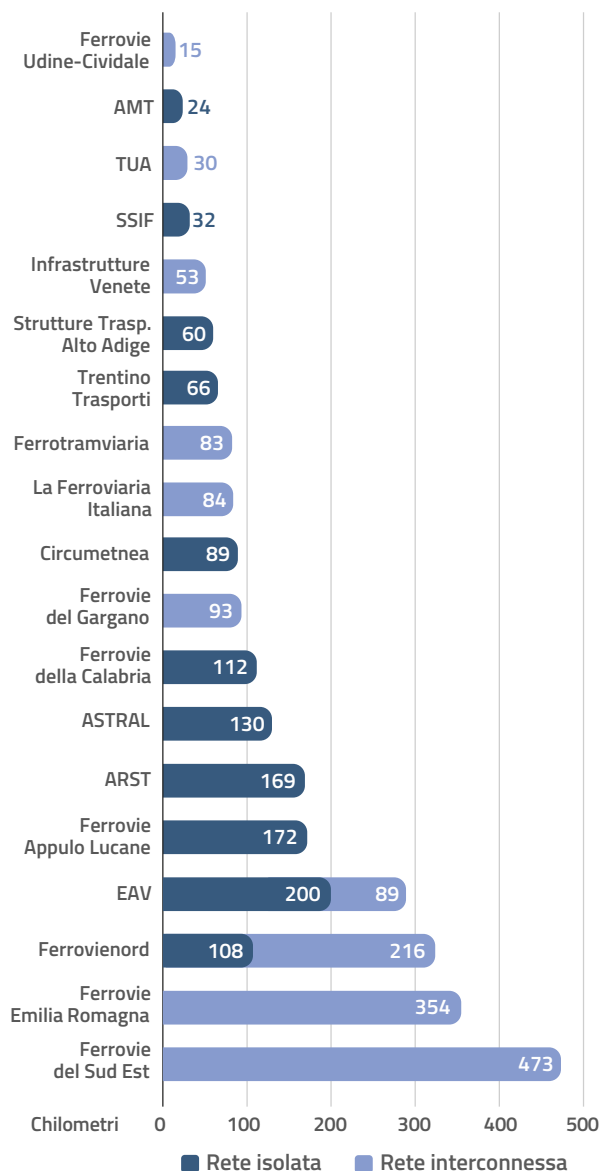


Fonte: database ART.

La gestione della rete interconnessa all'infrastruttura ferroviaria nazionale e da essa isolata⁶²⁴ fa capo a 20 soggetti, con una forte frammentazione nella ripartizione della rete stessa: oltre a RFI, solamente 3 gestori superano una quota di rete dell'1%. Come visibile in **Figura 87**, questi soggetti sono: Ferrovie del Sud Est, Ferrovie dell'Emilia-Romagna e Ferrovie Nord.

Con la delibera n. 95/2023, l'Autorità ha disciplinato i criteri per la determinazione dei canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria⁶²⁵, nonché dei canoni e dei corrispettivi dei servizi. Tale delibera riguarda sia la rete nazionale sia quella interconnessa, seppur in modalità semplificata. Non essendo previsto un canone per il loro utilizzo, le reti isolate sono escluse dal perimetro della regolazione ex delibera n. 95/2023.

Figura 87. La ripartizione dei km della rete degli altri gestori - anno 2024



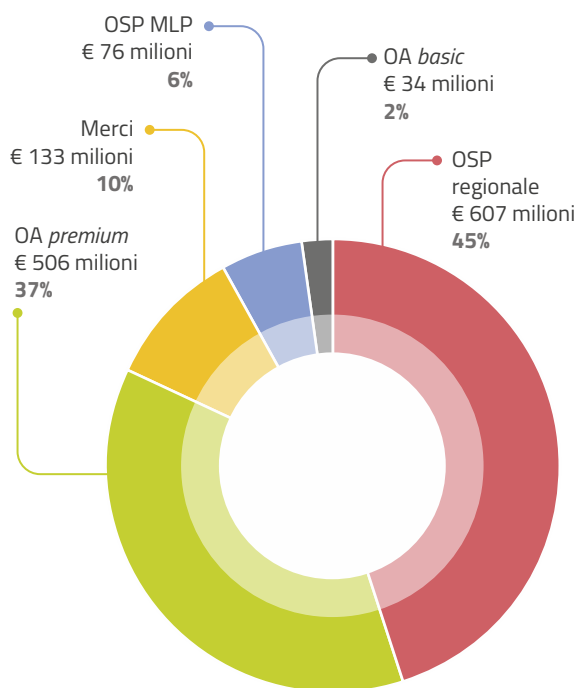
Fonte: database ART.

⁶²⁴ Le reti "isolate" sono reti ferroviarie che, ai sensi dell'art. 2 comma 4 del d.lgs. n. 50/2019, risultano isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario; tali reti sono individuate con il decreto del MIT, prot. n. 347 del 2 agosto 2019.

⁶²⁵ Nella Misura 2 della delibera n. 95/2023, sono indicati i criteri per la determinazione dei canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei canoni e dei corrispettivi dei servizi, di cui alla Misura 1 della medesima delibera; tali criteri si basano su un modello regolatorio caratterizzato da: "a) definizione, a regime, di un periodo di regolazione su base quinquennale, fatte salve specifiche deroghe; b) individuazione del perimetro dei costi pertinenti da parte del GI o dell'operatore di impianto, e relativa valorizzazione; c) definizione di obiettivi di efficientamento sui costi operativi; d) per il PMdA, individuazione dei segmenti di offerta e di domanda maggiormente rilevanti, sulla base della situazione in atto e delle evoluzioni attualmente prefigurabili; e) definizione delle modalità di determinazione del pedaggio da parte del GI o dei corrispettivi da parte dell'operatore di impianto, a partire dai costi definiti; f) per il gestore dell'infrastruttura nazionale, i gestori delle infrastrutture regionali interconnesse e gli operatori di impianto per i quali ricorrano i presupposti, disciplina delle procedure di verifica, da parte dell'Autorità, della corretta applicazione dei criteri per la fissazione del pedaggio e dei corrispettivi; g) utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria". Si evidenzia come alcuni gestori dell'infrastruttura regionale non presentino ancora un'offerta di traccia oraria (definita come l'intervallo temporale di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria necessario a far viaggiare un treno tra due località) inquadrata all'interno di un PIR e basata sul pedaggio, ma richiedano piuttosto alle imprese ferroviarie un puro rimborso dei costi sostenuti inclusi nei contratti di programma.

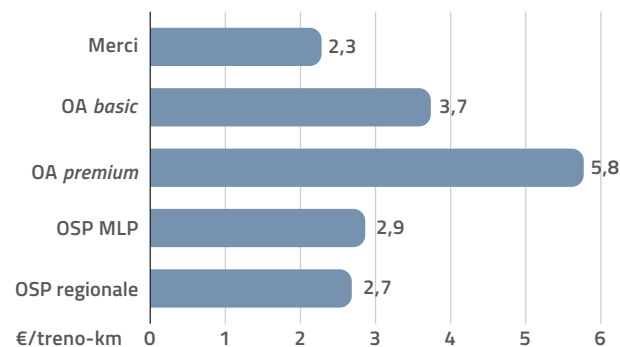
I servizi ferroviari gravati da OSP⁶²⁶ generano il 50% circa dei canoni corrisposti dalle imprese ai gestori, superando il traffico di tipo *premium*, che genera il 37% circa, e il traffico merci, che genera il 10% dei canoni (Figura 88).

Figura 88. La ripartizione dei ricavi da pedaggio per segmento di mercato - anno 2024



Fonte: database ART.

Figura 89. I ricavi medi unitari da pedaggio per segmento di mercato - anno 2024



Fonte: database ART.

Il valore assoluto dei ricavi da pedaggio per segmento di mercato rivela una relativa prevalenza di quelli afferenti al segmento OSP. Al contrario, il valore relativo più elevato del ricavo medio unitario (espresso in euro/treno-km) è riportato dal segmento *Open access premium*.

3.1.2 Gli impianti interconnessi alle reti ferroviarie

Fra le infrastrutture dedicate al trasporto ferroviario si annoverano anche gli impianti interconnessi alla rete ferroviaria.

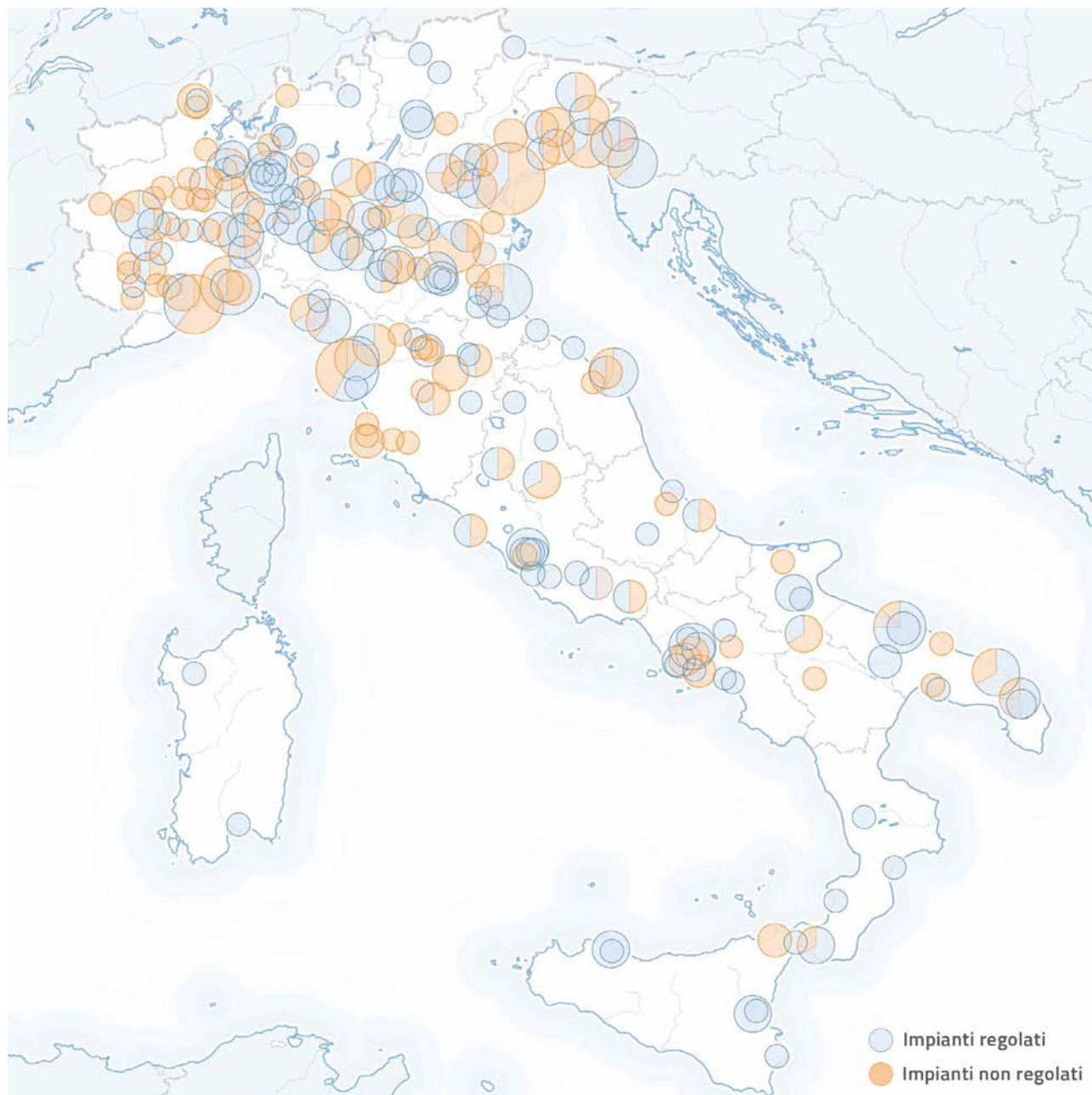
Gli impianti presenti in Italia sono 591⁶²⁷ e, fra questi, il 60% è soggetto alla regolazione dell'Autorità, trattandosi di impianti di servizio⁶²⁸. I raccordi di proprietà di soggetti privati, utilizzati esclusivamente per scopi privatistici di specifiche imprese, formano la quota restante degli impianti che, salvo alcuni profili, non è compresa nel perimetro regolatorio.

⁶²⁶ Per obbligo di servizio pubblico (OSP) "si intende l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso" [regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lettera e)]; i servizi di trasporto che non fanno parte di questa categoria sono definiti "a mercato", o "open access".

⁶²⁷ In tale ammontare non sono computati gli impianti afferenti alle reti isolate.

⁶²⁸ Ossia impianti nei quali vengono forniti i servizi ferroviari di cui all'art. 13 del d. lgs. n. 112/2015.

Figura 90. Gli impianti interconnessi regolati e non regolati - anno 2024



Fonte: elaborazione ART.

La regolazione economica degli impianti interconnessi li distingue in due tipologie: quelli afferenti alla categoria A⁶²⁹, per i quali sono previsti, all'interno della delibera n. 95/2023, determinati criteri di orientamento dei corrispettivi ai costi e obblighi di contabilità regolatoria, e quelli afferenti alla categoria B, per i quali è prevista, all'interno della medesima delibera, una regolazione economica semplificata. La delibera n. 130/2019 stabilisce poi misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari interconnessi alle reti ferroviarie di cui all'art. 1, comma 1, lettera a), e comma 4, del d.lgs. n. 112/2015⁶³⁰.

La **Figura 91** illustra la ripartizione degli impianti per tipologia di attività effettuata. Gli impianti indicati come "non attivi" e quasi tutti quelli industriali sono esclusi, anche in questo caso, dal perimetro regolatorio, salvo per alcuni specifici aspetti.

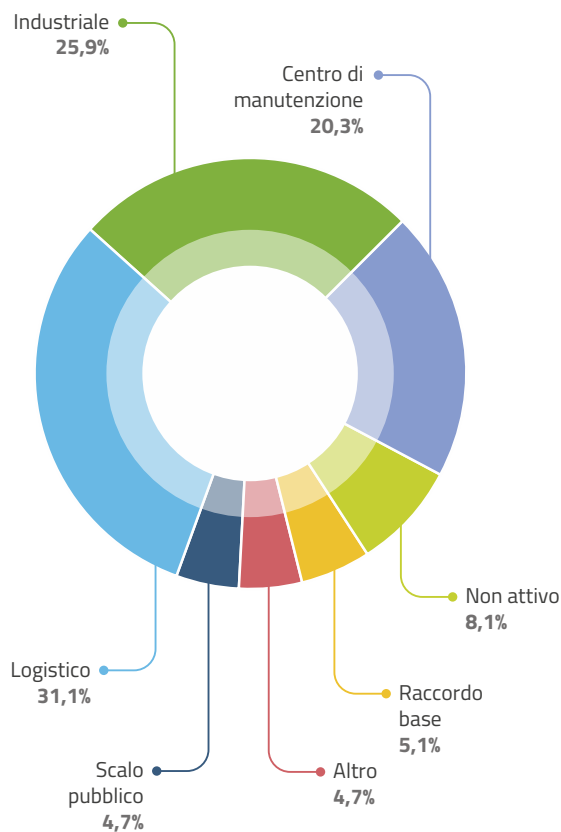
3.1.2.1 Gli impianti interconnessi e di rilevanza logistica

Gli impianti interconnessi alla rete ferroviaria nazionale, che includono quelli di tipo logistico, industriale, scalo pubblico e raccordo base, sono rappresentati in **Figura 92**. Tra questi, il 55% circa rientra nel perimetro di regolazione dell'Autorità.

3.1.2.2 Gli interporti

Fra gli impianti di servizio ferroviario, si annoverano gli interporti, strutture idonee allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. Gli interporti sono definiti nell'ambito della l. n. 240/1990⁶³¹, che identifica altresì le 24 strutture di interesse nazionale, riportate in **Figura 93**.

Figura 91. La ripartizione degli impianti interconnessi per tipologia - anno 2024



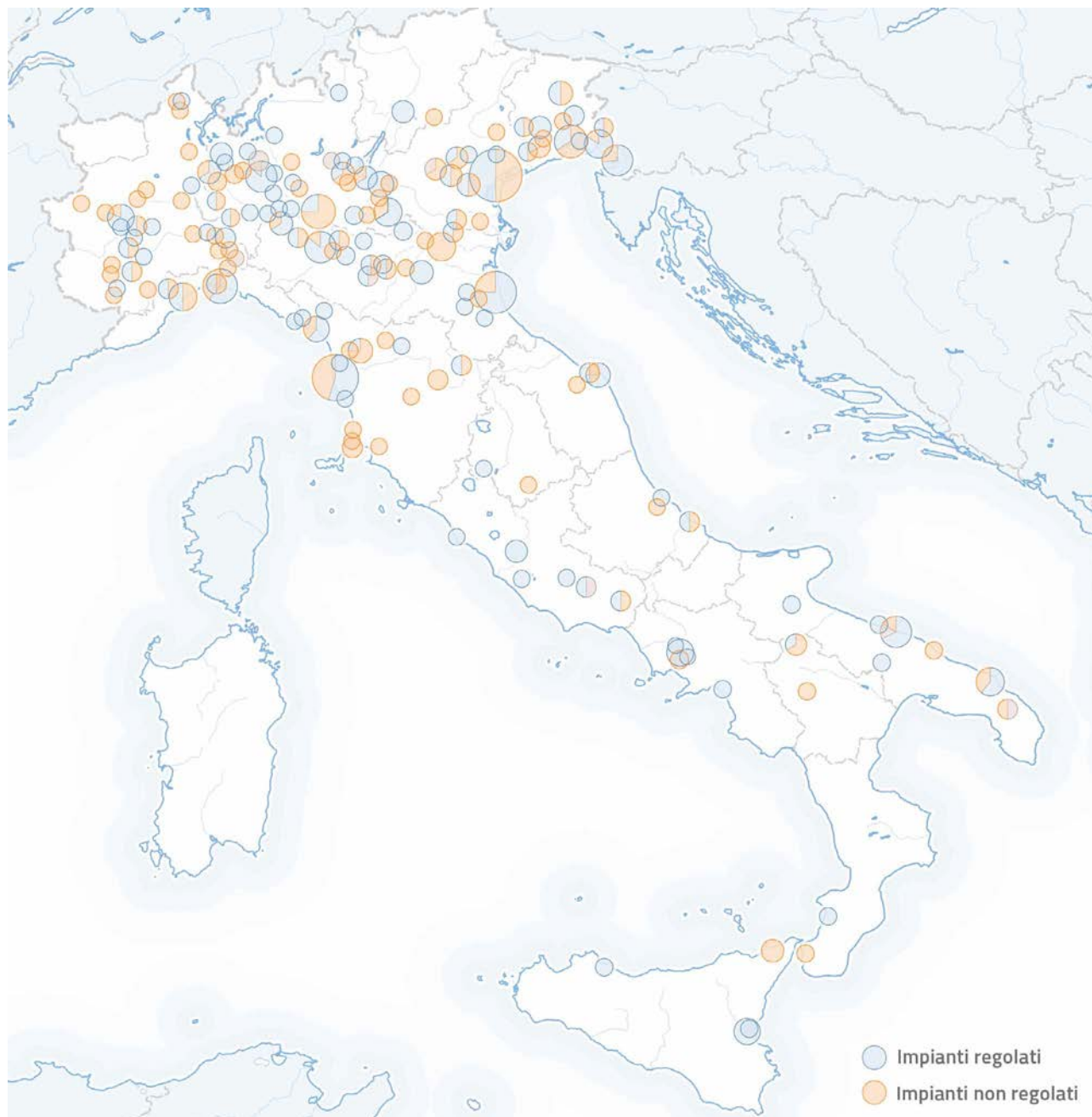
Fonte: database ART.

⁶²⁹ Cfr. Misura 38 ex delibera n. 95/2023, che fa riferimento a: i) impianti o servizi tra loro non sostituibili sull'infrastruttura ferroviaria nazionale; ii) stazioni passeggeri, limitatamente ad alcuni servizi; iii) ulteriori impianti e servizi gestiti da società del gruppo FS o altri gruppi aventi posizione dominante nello specifico mercato; iv) ulteriori impianti e servizi per i quali verrà accertato, previa applicazione della c.d. procedura di *market power test*, l'esistenza di significativo potere di mercato.

⁶³⁰ Tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione dei servizi svolti negli stessi. Risultano inoltre nell'ambito di applicazione di tali misure di regolazione i gestori dell'infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria.

⁶³¹ L'art. 1 della l. n. 240/1990 definisce l'interporto "complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione".

Figura 92. Gli impianti interconnessi di rilevanza logistica - anno 2024



Fonte: elaborazione ART.

Figura 93. Gli interporti nel territorio nazionale - anno 2024



Fonte: anagrafica interporti MIT

- | | | |
|---|---|--|
| 1. Interporto Regionale della Puglia, Bari | 10. Interporto di Trento, Trento | 19. Interporto Toscano, Livorno |
| 2. Interporto Padova, Padova | 11. Interporto di Trieste, Trieste | 20. ISE Interporto Sud Europa, Maddaloni |
| 3. Interporto di Parma, Parma | 12. Interporto Bologna, Bentivoglio | 21. Terminal Intermodale di Mortara, Mortara |
| 4. Interporto d'Abruzzo, Pescara | 13. Interporto di Vado, Vado | 22. Interporto Campano, Nola |
| 5. Interporto di Portogruaro, Portogruaro | 14. Interporto Quadrante Europa, Verona | 23. Interporto di Novara, Novara |
| 6. Interporto della Toscana centrale, Prato | 15. Interporto delle Marche, Jesi | 24. Interporto Centro Italia, Orte |
| 7. Rivalta Terminal Europa, Rivalta Scrivia | 16. Interporto di Venezia, Venezia | |
| 8. Interporto di Rovigo, Rovigo | 17. Società degli Interporti Siciliani, Catania | |
| 9. Interporto di Torino, Orbassano | 18. Interporto Cervignano del Friuli, Cervignano del Friuli | |

3.2 I servizi di trasporto

3.2.1 I servizi passeggeri

L'andamento dell'offerta del servizio passeggeri, nell'ultimo quinquennio osservato, dopo il rimbalzo nel 2021, *post* picco pandemico, è risultato costantemente crescente fino a raggiungere, nel 2024, un totale di 348 milioni di treni-km. Nel 2024, la crescita non è risultata tuttavia uniforme in tutti i segmenti, rispetto all'anno precedente, ma si è registrata una lieve contrazione nei servizi regionali OSP, che rappresentano quasi i due terzi dell'offerta di traffico ferroviario totale, per quanto a un livello di oscillazione che la fa attestare a valori simili a quelli del 2022. Tale flessione è controbilanciata dalla moderata crescita del segmento OA e della MLP OSP (Figura 94).

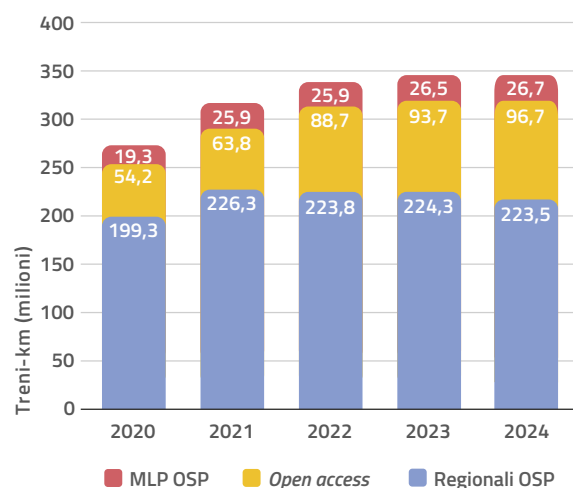
Anche la domanda di passeggeri, espressa in termini di passeggeri-km⁶³² (Figura 95), ha proseguito nel 2024 la crescita iniziata nel 2021, anche se l'aumento complessivo del 2% (a fronte del 19% dell'anno precedente) suggerisce un rallentamento di tale fenomeno e il relativo assestamento dei valori, dopo il recupero dei livelli *pre*-pandemici per quasi tutti i segmenti. Nonostante risulti in crescita anno su anno, nell'intervallo temporale osservato, il segmento dei servizi regionali OSP stenta invece ancora a recuperare detti volumi *pre*-pandemici anche in conseguenza delle modifiche intervenute sui comportamenti degli utenti *post*-pandemia, in particolare per gli utenti identificati quali *commuter*, in termini di frequenza settimanale degli spostamenti sistematici.

Il volume di passeggeri sui servizi nazionali è riportato in Figura 96, per il quadriennio considerato. La domanda, nel 2024, ha raggiunto 840,7 milioni di passeggeri, in aumento rispetto al 2023, a conferma di un *trend* registrato in tutto il quinquennio considerato.

3.2.2 I servizi merci

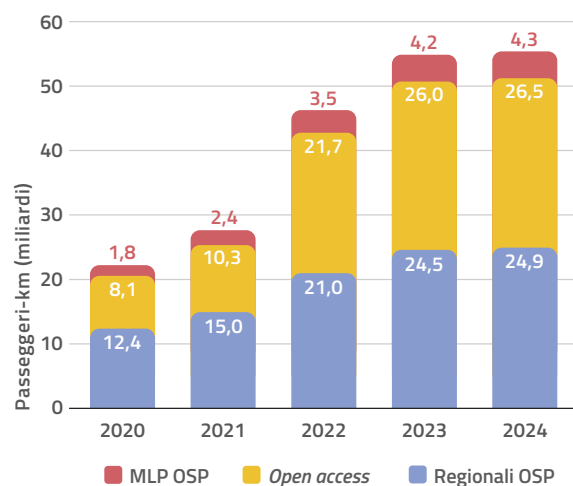
Nel 2024, si osserva una lieve contrazione della domanda merci, con 96,4 milioni di tonnellate trasportate (Figura 97).

Figura 94. L'evoluzione dell'offerta passeggeri per segmento di mercato



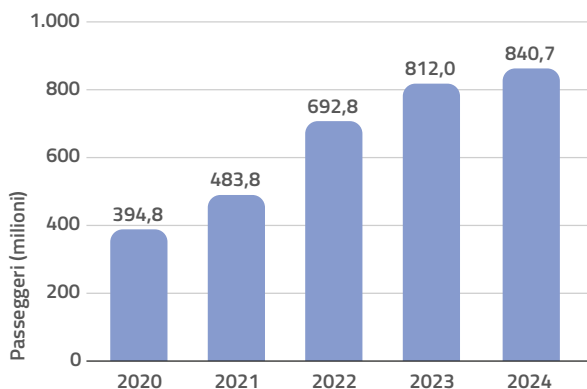
Fonte: database ART.

Figura 95. L'evoluzione della domanda passeggeri per segmento di mercato

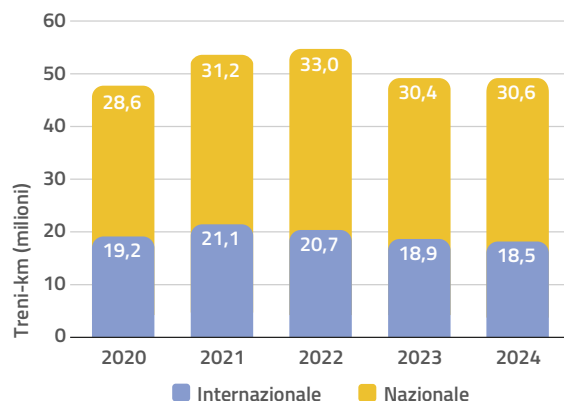


Fonte: database ART.

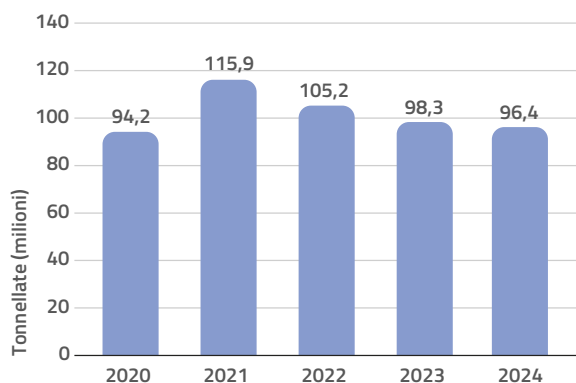
⁶³² Il passeggero-km è un'unità di misura che fa riferimento al numero complessivo di km percorsi in un dato tempo dai passeggeri. L'indicatore non tiene conto né della lunghezza né della frequenza del viaggio del singolo passeggero, risultando di pari valore, ad esempio, per un singolo viaggio di 600 km e per 10 viaggi da 60 km ciascuno.

Figura 96. L'evoluzione della domanda passeggeri nazionale

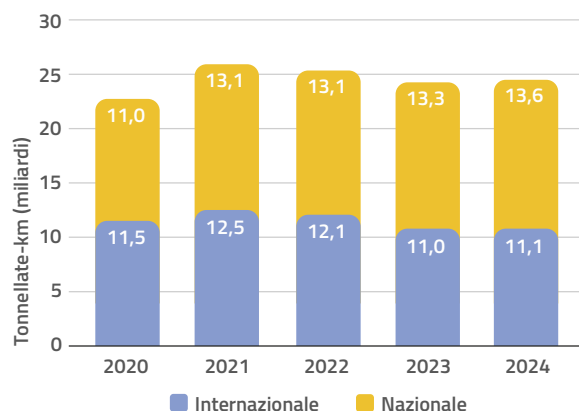
Fonte: database ART.

Figura 98. L'evoluzione dell'offerta merci per ambito di origine/destinazione

Fonte: database ART.

Figura 97. L'evoluzione della domanda merci nazionale

Fonte: database ART.

Figura 99. L'evoluzione della domanda merci per ambito di origine/destinazione

Fonte: database ART.

Come emerge dalla [Figura 98](#), analoga contrazione caratterizza l'offerta complessiva del segmento merci, espressa in treni-km, anche se il decremento è attenuato da un moderato aumento del traffico nazionale⁶³³.

È in aumento la domanda di traffico merci, espressa in termini di tonnellate-km⁶³⁴, con andamento simmetrico per i due *sub*-segmenti ([Figura 99](#)). I volumi nazionali registrano una crescita più marcata (2,1%) rispetto a quelli internazionali (0,6%).

⁶³³ Per "traffico internazionale" si intende l'insieme di servizi di trasporto relativi al traffico ferroviario dove il treno oltrepassa il confine di Stato almeno una volta (direttiva 2012/34/EC). Il dato riportato si riferisce esclusivamente al percorso rappresentato da un qualsiasi punto di origine nazionale sino al confine di Stato, o viceversa.

⁶³⁴ La tonnellata-km è un'unità di misura che fa riferimento al numero complessivo di km percorsi in un dato tempo dalle merci, misurate in tonnellate. L'indicatore non tiene conto della lunghezza né della frequenza del viaggio della singola tonnellata di merci, risultando di pari valore, ad esempio, per una tonnellata che viene trasportata in una sola volta per 600 km così come per 10 viaggi da 60 km ciascuno.

3.2.3 I dati economici e qualitativi

Analizzando i ricavi medi unitari, espressi in euro per treno-km, per segmento di mercato di primo livello⁶³⁵, si osserva un *trend* di crescita nell'ultimo triennio per i segmenti OA e OSP. A tale tendenza si contrappone la riduzione del 2,6% riscontrata nel segmento merci (Figura 100).

Per i 35 contratti di servizio regionale OSP passeggeri, relativi

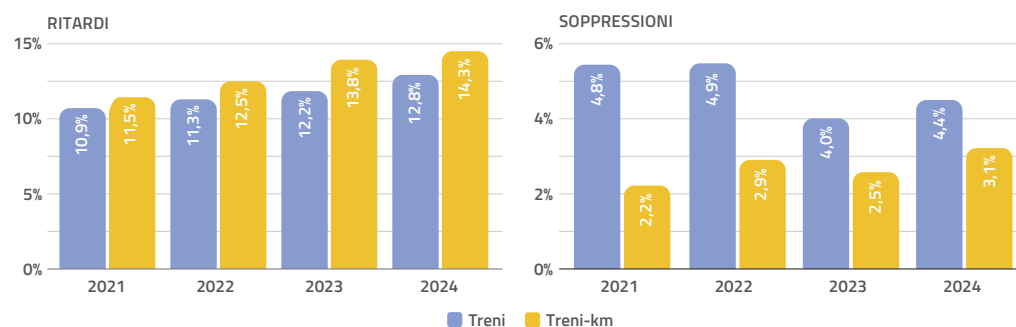
a servizi eserciti sulla rete nazionale e/o interconnessa nel 2024, i ritardi⁶³⁶ e le soppressioni⁶³⁷ rilevati (Figura 101), hanno mostrato differenti dinamiche per la qualità del servizio in entrambi i casi rappresentati, in relazione al numero di treni e ai treni-km. I dati sui ritardi, infatti, hanno consolidato, nel 2024, l'andamento crescente osservato durante l'intera serie storica. Le soppressioni, invece, hanno invertito l'andamento decrescente dello scorso anno, registrando per il 2024 una crescita.

Figura 100. L'evoluzione dei ricavi medi per macro-segmento di mercato



Fonte: database ART

Figura 101. Il monitoraggio di ritardi e soppressioni del servizio ferroviario regionale



Fonte: database ART

⁶³⁵ Mentre la componente A del pedaggio, il c.d. canone base, è costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati consentano, ai sensi dell'art. 17, comma 4, del d.lgs. n. 112/2015, il recupero dei costi diretti, vi è un meccanismo dei coefficienti di maggiorazione, finalizzato a incrementare il valore della componente A, precedentemente calcolata sulla base dei costi diretti, in modo da pervenire a un insieme di valori di maggiorazione (componente B) differenziati per segmento di mercato, tipologia di rete e classe temporale del servizio, tali che la somma delle componenti A e B e delle eventuali componenti C2, C3 e C4 consenta, complessivamente (una volta che ciascun valore sia applicato alle quantità di domanda di ciascun segmento), il pieno recupero degli *efficient total cost*. Il GI dovrebbe definire segmenti di mercato distinti ove i costi della prestazione dei servizi di trasporto e i relativi prezzi di mercato o requisiti di qualità del servizio differiscano notevolmente. Tale segmentazione (o differenziazione) si determina a partire da binomi relativi alla struttura di base (c.d. segmentazione di primo livello), eventualmente arricchita da parte del GI con l'aggiunta di ulteriori binomi. Avuto riguardo ai binomi proposti dalla direttiva 2012/34/UE, l'Autorità definisce, relativamente al PMdA, la seguente struttura di base dei servizi ferroviari, di cui alla Misura 24 della delibera n. 95/2023.

⁶³⁶ È considerato in ritardo il treno che giunge alla stazione di destinazione più di 5 minuti dopo l'orario di arrivo programmato.

⁶³⁷ Ai fini del calcolo, non è considerato soppresso un treno programmato sostituito con altro treno aggiunto e operativo entro la mezz'ora successiva all'orario di partenza previsto.

3.3 Focus: il trasporto ferroviario in Europa

L'Autorità figura dal 2014 fra i membri dell'IRG-Rail, associazione tra regolatori indipendenti europei con competenza nel settore ferroviario. Per le finalità di tale organizzazione, l'Autorità raccoglie annualmente dati di settore, necessari per la redazione dell'*Annual report market monitoring*, pubblicato sul sito web istituzionale IRG-Rail⁶³⁸.

31 regolatori partecipano a tale raccolta dati. Fra questi, 6 enti regolano infrastrutture con estensione superiore ai 15.000 km, compresa quella italiana (Figura 102)⁶³⁹.

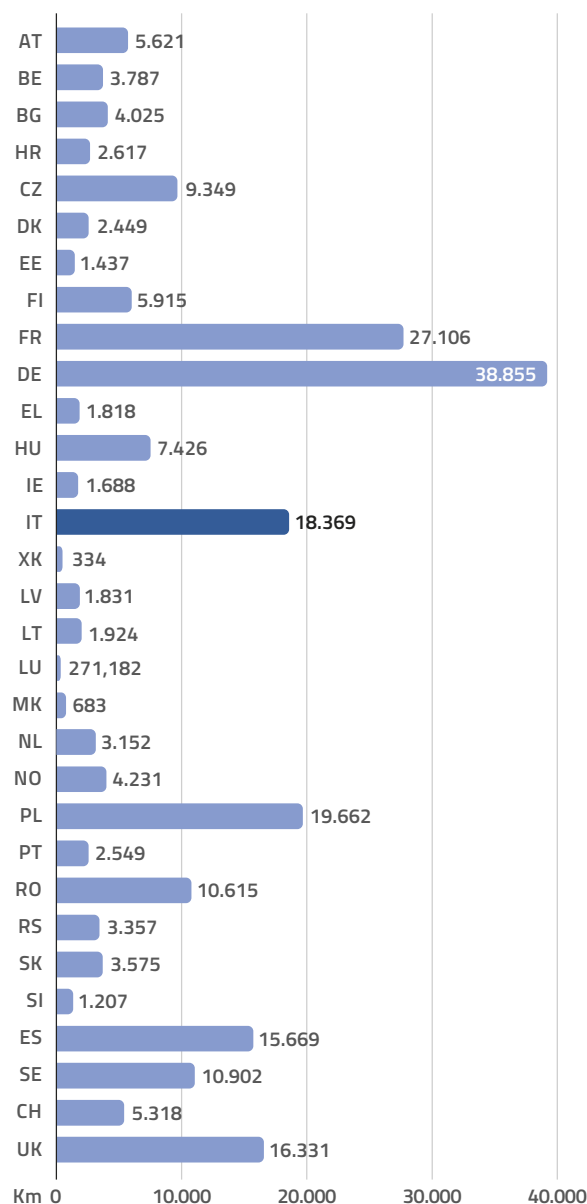
La Germania è il Paese con il maggior numero di imprese ferroviarie operative sul proprio territorio (Figura 103), sia nel segmento passeggeri sia nel segmento merci. Per numero di imprese passeggeri, il secondo Paese è la Svizzera (33), mentre per numero di imprese merci il secondo è la Polonia (118).

Fra i Paesi monitorati, un quarto circa ha una sola impresa che offre servizi nel settore passeggeri. In maniera simile, circa un quarto dei Paesi monitorati ha meno di 5 imprese operative nel settore merci.

Relativamente all'offerta di traffico, espressa in treni-km, si evidenzia il valore riscontrato per la Germania, con un valore significativamente superiore rispetto alla media europea. Tale valore è il doppio di quello del Regno Unito e oltre il doppio di Paesi come la Francia e l'Italia.

Il servizio passeggeri sembra prevalente rispetto al servizio merci in tutti i Paesi monitorati, con l'eccezione della Slovenia, anche se in tal caso l'offerta è complessivamente scarsa. La distribuzione dell'offerta di traffico tra merci e passeggeri è tuttavia variabile a seconda del Paese considerato⁶⁴⁰. In alcuni, quali l'Irlanda, il servizio passeggeri rappresenta quasi la totalità dell'offerta mentre in altri, quali la Lituania e la ci-tata Slovenia, vi è maggiore equilibrio.

Figura 102. L'estensione chilometrica della rete ferroviaria in Europa - anno 2024



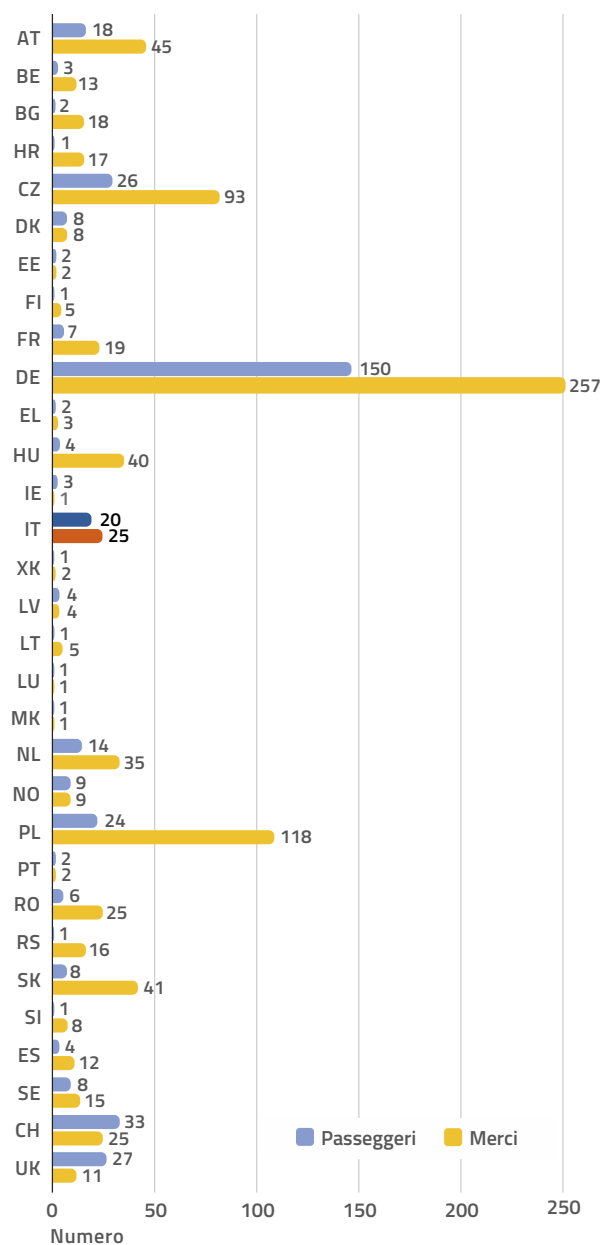
Fonte: elaborazione ART su dati IRG-Rail, 2026, Quattordicesimo *Annual Report Market Monitoring*.

⁶³⁸ <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring>. Per quanto riguarda l'Italia, i dati sono riferiti alla rete nazionale e alle reti interconnesse. Come previsto dalla direttiva recast, i dati escludono invece le reti isolate.

⁶³⁹ Per la denominazione dei Paesi nelle figure che seguono, sono stati utilizzati i rispettivi codici ISO 3166-1 alpha-2, che si riportano di seguito: AT-Austria; BE-Belgio; BG-Bulgaria; HR-Croazia; CZ-Repubblica Ceca; DK-Danimarca; EE-Estonia; FI-Finlandia; FR-Francia; DE-Germania; GR-Grecia; HU-Ungheria; IE-Irlanda; IT-Italia; XK-Kosovo; LV-Lettonia; LT-Lituania; LU-Lussemburgo; MK-Macedonia del Nord; NL-Paesi Bassi; NO-Norvegia; PL-Polonia; PT-Portogallo; RO-Romania; RS-Serbia; SK-Slovacchia; SI-Slovenia; ES-Spagna; SE-Svezia; CH-Svizzera; UK-Regno Unito.

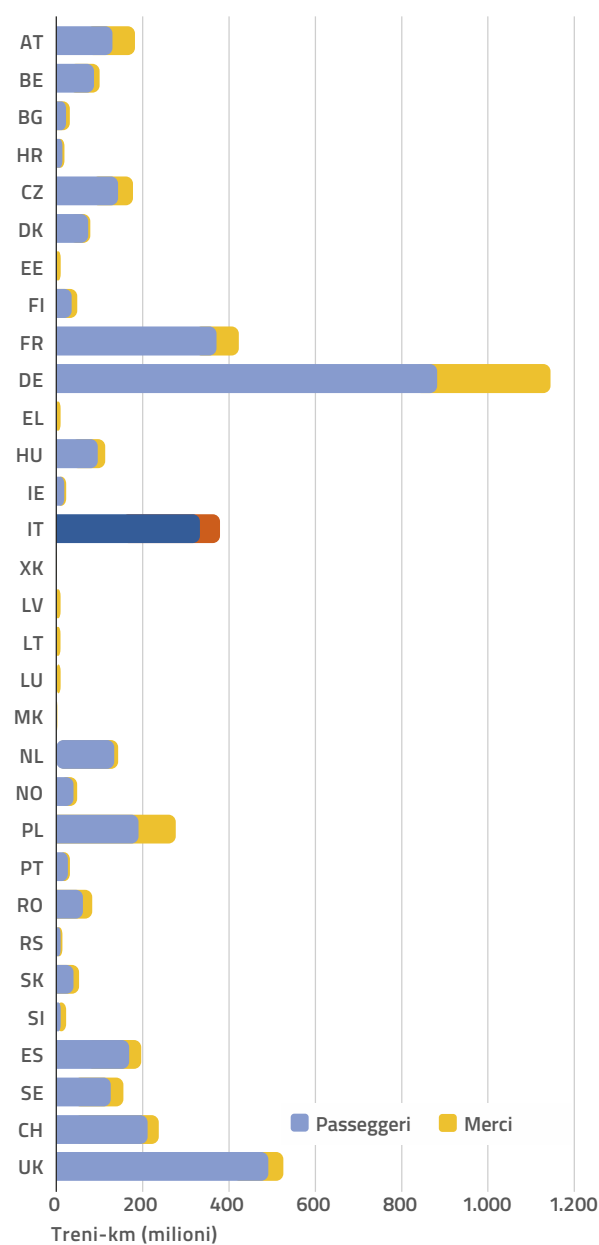
⁶⁴⁰ Si evidenzia che sulla composizione dell'offerta rilevano, oltre alle differenti politiche dei trasporti attuate nei singoli Paesi, anche la composizione della produzione industriale e le caratteristiche geografiche del territorio.

Figura 103. Le imprese ferroviarie nei settori passeggeri e merci per Paese - anno 2024



Fonte: elaborazione ART su dati IRG-Rail, 2026, Quattordicesimo Annual Report Market Monitoring.

Figura 104. L'offerta per Paese e la ripartizione per categoria - anno 2024

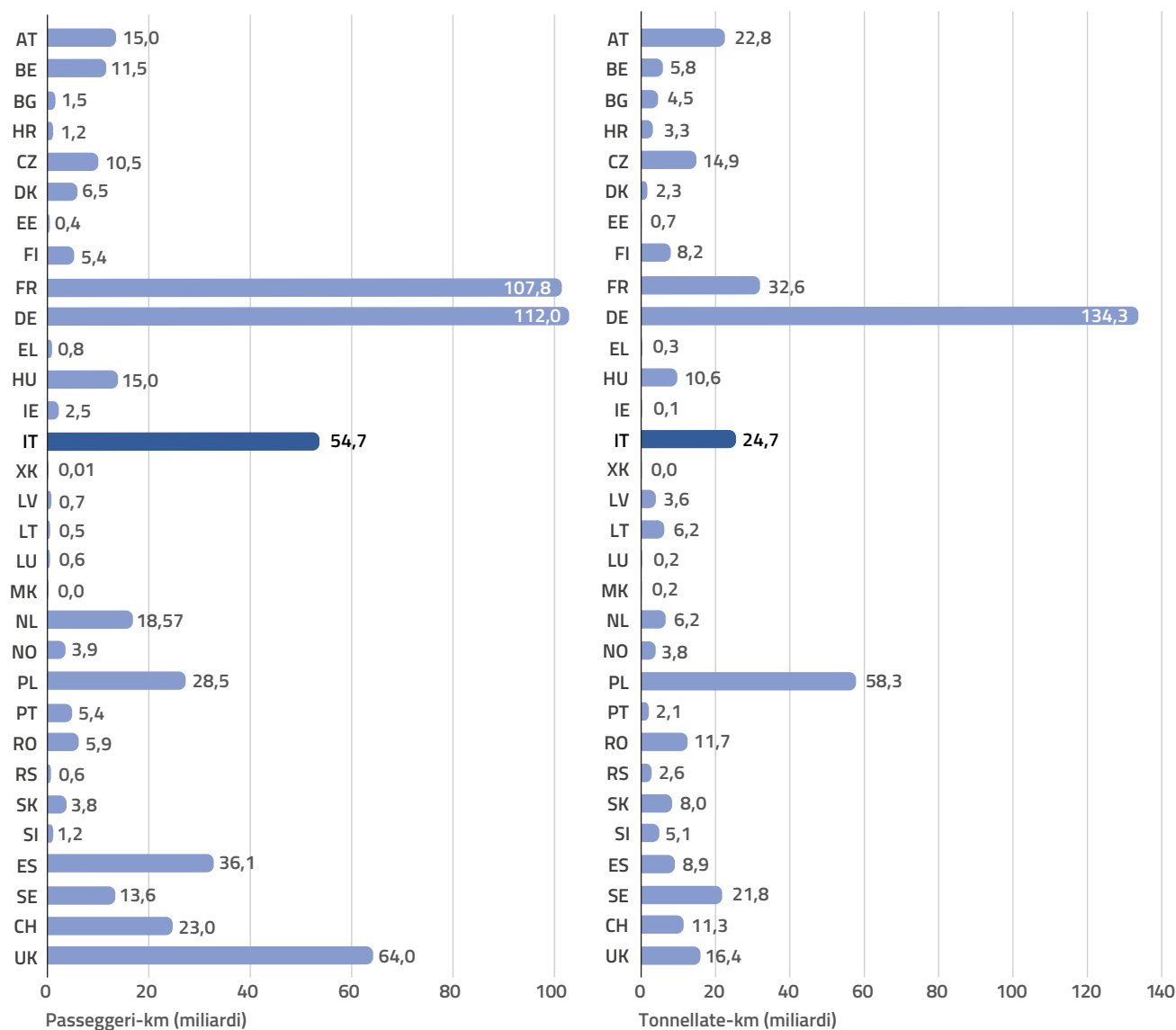


Fonte: elaborazione ART su dati IRG-Rail, 2026, Quattordicesimo Annual Report Market Monitoring.

In maniera simile a quanto osservato sul lato dell'offerta, la distribuzione della domanda, espressa in passeggeri-km e tonnellate-km per i segmenti passeggeri e merci rispettivamente, fa emergere il primato della Germania sia per i passeggeri che per le merci. L'Italia si posiziona invece al quarto

posto per entrambi i segmenti, con la metà dei passeggeri-km registrati dalla Germania e un quinto circa delle tonnellate-km. La distribuzione della domanda fra Paesi rispecchia in larga parte quella dell'offerta, con alcune eccezioni riconducibili ai diversi livelli di *load factor* dei servizi.

Figura 105. La domanda passeggeri e merci per Paese - anno 2024



Fonte: elaborazione ART su dati IRG-Rail, 2026, Quattordicesimo Annual Report Market Monitoring.

4. IL TRASPORTO MARITTIMO



Fonte: Istat, MIT (CNIT 2022-2023), database ART.

4.1 Le infrastrutture

La rete nazionale delle infrastrutture portuali comprende 280 porti, dei quali 67 fanno parte delle 16 AdSP istituite dal d.lgs. n. 169/2016 (Figura 106)⁶⁴¹.

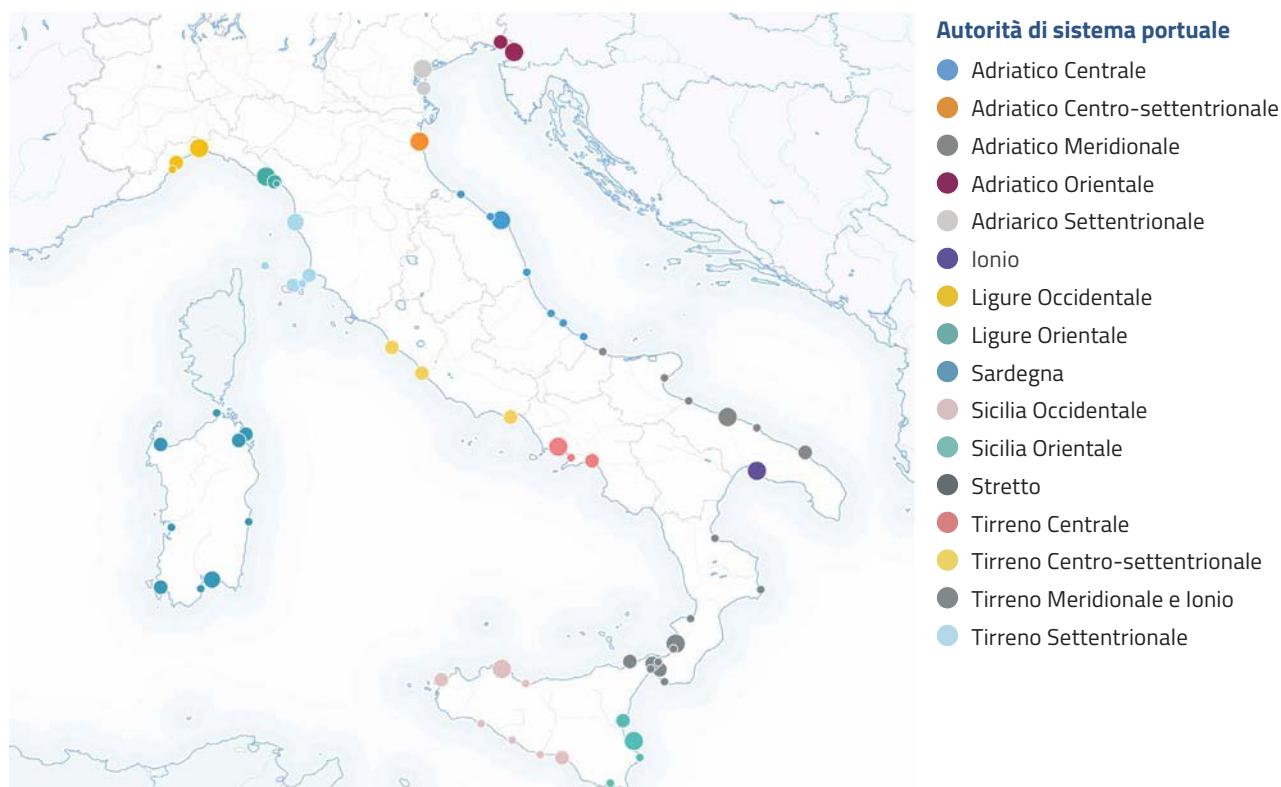
Nel settore portuale, l'attività regolatoria dell'Autorità consiste nella definizione di principi e criteri finalizzati a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie. Tali principi

sono stati introdotti con la delibera n. 57/2018 e successivamente aggiornati dalla delibera n. 242/2025, con applicazione limitata alle infrastrutture portuali rientranti nelle AdSP sopra menzionate e saranno ulteriormente definiti, con specifico riferimento relativo alla durata delle concessioni portuali, tramite il procedimento avviato con delibera n. 27/2026.

641 L'AdSP è un ente pubblico di personalità giuridica avente, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale. Il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il d.lgs. n. 169/2016, di riordino delle Autorità portuali, istituito con la legge n. 84/1994, che vede la creazione di 16 AdSP. Il sistema di *governance* prevede che 67 porti di rilievo nazionale siano coordinati da 16 AdSP, cui viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Queste 16 AdSP sono:

1. AdSP del Mar Ligure Occidentale: porti di Genova, Savona e Vado Ligure;
2. AdSP del Mar Ligure Orientale: porti della Spezia e Marina di Carrara;
3. AdSP del Mar Tirreno Settentrionale: porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo;
4. AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale: porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;
5. AdSP del Mar Tirreno Centrale: porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia;
6. AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio: porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia;
7. AdSP del Mare di Sardegna: porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Arbatax e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale);
8. AdSP del Mare di Sicilia Occidentale: porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani, Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela, Porto di Licata nonché Porto di Sciacca;
9. AdSP del Mare di Sicilia Orientale: porti di Augusta, Siracusa, Catania e Pozzallo;
10. AdSP del Mare Adriatico Meridionale: porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli;
11. AdSP del Mar Ionio: porto di Taranto;
12. AdSP del Mare Adriatico Centrale: porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona e Vasto;
13. AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale: porto di Ravenna;
14. AdSP del Mare Adriatico Settentrionale: porti di Venezia e Chioggia;
15. AdSP del Mare Adriatico Orientale: porto di Trieste e Monfalcone;
16. AdSP dello Stretto: porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline.

Figura 106. I porti delle AdSP - anno 2024



Fonte: anagrafica interporti MIT

4.2 I servizi di trasporto

4.2.1 I servizi passeggeri

I dati europei sul trasporto marittimo passeggeri⁶⁴² mostrano che l'Italia è il Paese nel quale il volume di passeggeri totali (imbarcati e sbarcati) risulta più consistente, seguita dalla Grecia e dalla Danimarca. Nel quinquennio considerato e, in particolare nel 2024, l'Italia ha inoltre registrato un aumento

complessivo del numero di passeggeri rispetto al dato *pre-pandemico* del 2019, anche in controtendenza con quanto rilevato per altri paesi europei⁶⁴³, e ha registrato un incremento del numero di passeggeri rispetto al 2023 ([Tabella 34](#)).

⁶⁴² Esclusi i flussi crocieristici.

⁶⁴³ I passeggeri il cui spostamento ha origine e destinazione sul territorio nazionale sono contati due volte (in imbarco e in sbarco), come nel caso del trasporto aereo, qualora la rilevazione sia riferita alla totalità dei porti nazionali; quando invece il dato è rilevato dalle imprese di navigazione che hanno effettuato il servizio, è rilevato il passeggero trasportato, contato dalle stesse una sola volta. Per quanto riguarda i collegamenti internazionali, i dati forniti dai porti e dalle imprese di navigazione coincidono, in quanto il passeggero è contato una volta sola anche nella rilevazione dell'infrastruttura portuale (in imbarco o in sbarco nel solo porto nazionale del collegamento).

Tabella 34. L'evoluzione dei passeggeri totali per Paese UE

Paese	2020	2021	2022	2023	2024
Italia	55.147	57.916	53.843	92.084	93.496
Grecia	40.895	52.261	70.110	74.956	81.071
Danimarca	30.859	33.514	41.189	41.215	41.317
Spagna	18.779	27.079	32.966	33.790	34.749
Croazia	14.283	18.881	31.318	31.731	35.757
Germania	16.373	19.496	27.672	28.450	28.322
Svezia	14.020	16.987	24.914	24.879	24.815
Francia	10.445	11.004	19.038	22.211	23.833
Malta	7.357	7.089	13.631	14.216	14.369
Finlandia	7.955	9.493	12.644	14.622	15.621
Estonia	8.623	8.213	11.749	12.851	13.611
Irlanda	814	1.020	2.481	2.867	2.737
Polonia	1.905	2.316	2.335	2.252	2.427
Portogallo	967	857	1.976	1.972	1.888
Paesi Bassi	846	1.060	1.382	2.147	1.926
Belgio	69	88	570	997	1.148
Lituania	466	249	371	377	360
Lettonia	308	312	338	368	371
Slovenia	0	2	29	28	13
Cipro	5	29	19	26	9
Bulgaria	3	4	6	5	5
Totale	230.121	267.871	348.581	402.044	417.845

Fonte: Eurostat.

Passando all'analisi del traffico nazionale si evidenzia, in primis, la quasi perfetta coincidenza tra passeggeri imbarcati e sbarcati (**Figura 107**), per via della tipologia di spostamenti a esso sottesi, caratterizzato generalmente da viaggi di an-

data e ritorno; si rileva, inoltre, un forte aumento dello stesso dopo gli anni interessati dallo scenario pandemico, con un livello di traffico 2024 in linea con quanto registrato nel 2023.

I volumi di traffico passeggeri, distinti tra origine/destinazione nazionale e internazionale (Figura 108) evidenziano la netta prevalenza del traffico nazionale (85%) rispetto ai flussi da e verso l'estero (15%)⁶⁴⁴.

4.2.1.1 Il traffico passeggeri nelle AdSP

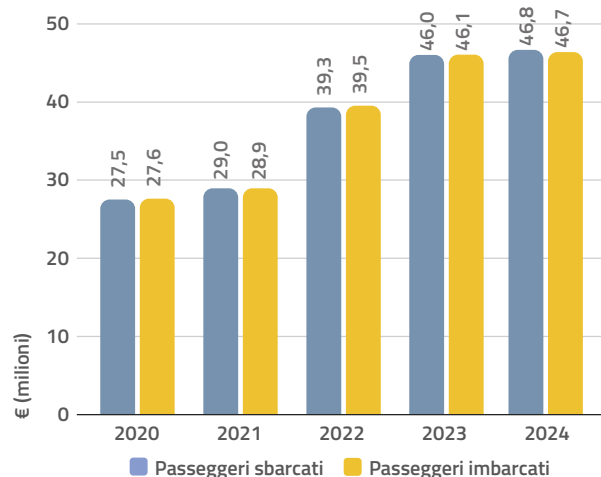
Considerato il perimetro della regolazione ART riferita alle infrastrutture portuali, la presente sezione propone un *focus* sul traffico passeggeri relativo ai porti appartenenti alle AdSP (Figura 109). In particolare, il totale del traffico passeggeri è risultato essere di circa 73,3 milioni, di cui circa 40,2 milioni, pari al 55% è relativo al traffico locale⁶⁴⁵.

4.2.1.2 I servizi di cabotaggio marittimo affidati tramite CdS

Il cabotaggio marittimo soggetto a obblighi di servizio pubblico, che comprende sia i collegamenti nazionali con le isole maggiori, sia i collegamenti regionali/locali con le isole minori, rientra nell'ambito applicativo della regolazione dei servizi da parte dell'Autorità. In questo contesto assumono rilievo le delibere n. 96/2018, che stabilisce le condizioni minime di qualità del servizio, e n. 22/2019, come da ultimo revisionata col procedimento concluso con delibera n. 59/2026, che stabilisce le regole per l'effettuazione delle verifiche di mercato e per la definizione dei bandi di gara da parte degli enti affidanti⁶⁴⁶ e impone alle imprese titolari di contratto di servizio la tenuta di una contabilità separata.

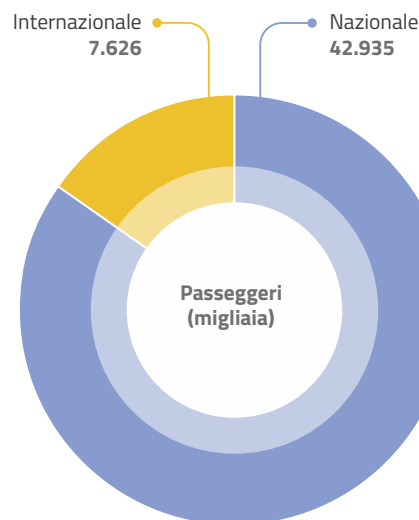
Nel 2024, i collegamenti di cabotaggio caratterizzati da OSP sono eserciti da 11 imprese di navigazione⁶⁴⁷, mentre i CdS in vigore sono 22; di tali CdS, il 67% è stato affidato dalle Regioni (Campania, Lazio, Toscana, Sardegna, Sicilia), mentre il restante 33% risulta di interesse nazionale.

Figura 107. L'evoluzione dei passeggeri totali nei porti nazionali



Fonte: Istat 2020-2022; Eurostat 2023-2024.

Figura 108. I passeggeri totali per origine/destinazione - anno 2024



Fonte: Istat.

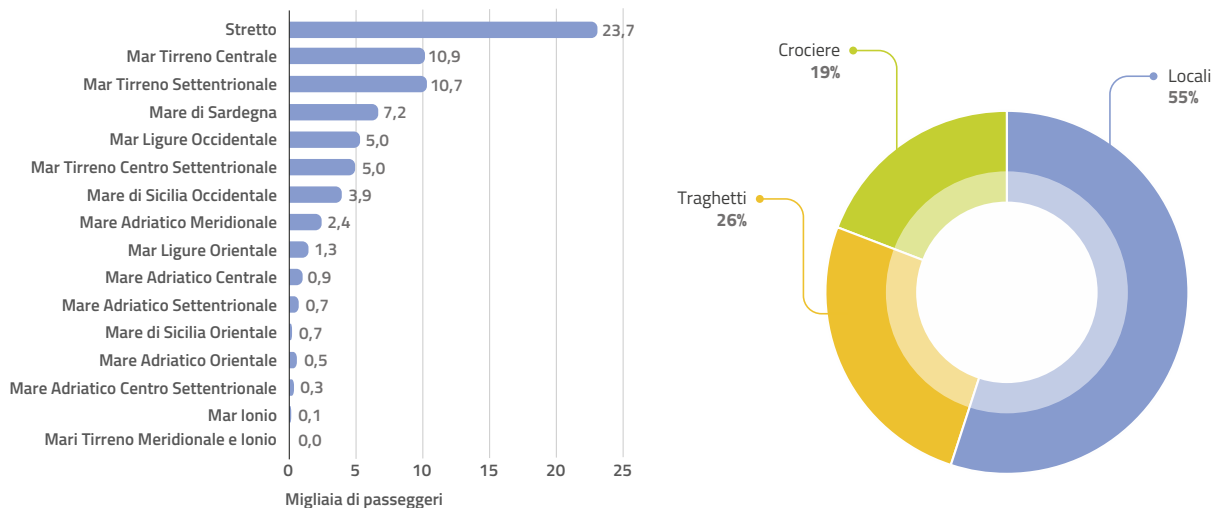
⁶⁴⁴ Questo dato, come già rilevato, è influenzato dal fatto che il traffico nazionale conta il medesimo passeggero sia nel viaggio di andata sia nel viaggio di ritorno; pertanto, nella Figura 82 il dato è stato corretto per tenere conto di tale specificità nelle modalità di calcolo. In assenza di tale correzione il traffico nazionale risulterebbe pari al 91% del totale, mentre quello internazionale pari al 9%.

⁶⁴⁵ I trasporti locali sono quelli relativi a percorrenze inferiori alle 20 miglia nautiche e corrispondenti alla quasi totalità dei collegamenti con le isole minori; il dato relativo ai traghetti include le tratte di lunghezza uguale o superiore alle 20 miglia nautiche e, conseguentemente, i collegamenti tra la penisola e le isole maggiori oltre ai servizi con le isole minori di lunghezza significativa (e.g. la tratta Livorno-Capraia o i collegamenti con le isole pontine).

⁶⁴⁶ Tale disciplina si applica ai collegamenti con le isole che, in base al regolamento (CEE) n. 3577/1992, possono essere assoggettati a OSP e/o disciplinati da CdS, in deroga al principio di libera prestazione del cabotaggio marittimo.

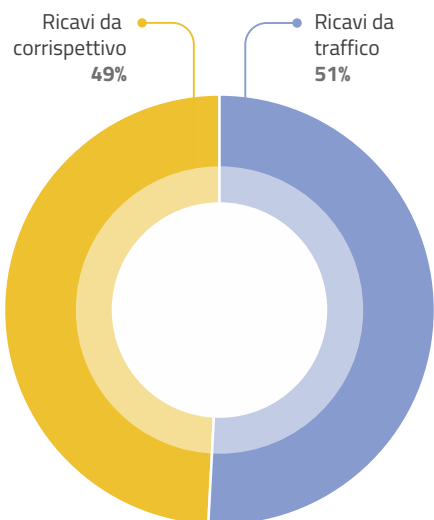
⁶⁴⁷ La maggior parte di queste 11 imprese di navigazione svolge sia servizi a mercato sia servizi soggetti a OSP.

Figura 109. I passeggeri totali per AdSP e per tipologia di servizio - anno 2024



Fonte: Assoport.

Figura 110. Le principali entrate delle imprese nell'ambito dei CdS - anno 2024



Fonte: database ART.

Nell'anno in analisi, il numero di corse effettuato per i servizi OSP è pari a circa 161 mila, per un totale di poco più di 2,6 milioni di miglia percorse e circa 13 milioni di passeggeri (imbarcati e sbarcati).

Per quanto riguarda i ricavi da contratti OSP (Figura 110), essi provengono in misura pressoché equivalente dalla tariffazione e dai corrispettivi che gli enti affidanti erogano a fronte dell'effettuazione dei servizi di cabotaggio OSP nell'ambito dei CdS sopra citati, con una leggera prevalenza dei ricavi da traffico.

4.2.2 I servizi merci

Con riferimento al traffico merci, nel quinquennio 2020-2024 i Paesi Bassi risultano il Paese con il volume di merci imbarcate e sbarcate più elevato, seguiti dall'Italia e dalla Spagna (Tabella 35); l'Italia ha registrato una contrazione nel 2024 rispetto all'anno precedente, al contrario di quanto fatto registrare dagli altri paesi caratterizzati dal più alto volume di traffico merci.

Tabella 35. L'evoluzione delle tonnellate di merci totali per Paese UE (mln)

Paese	2020	2021	2022	2023	2024
Paesi Bassi	607.527	557.583	580.862	545.105	538.120
Italia	508.074	469.635	501.603	528.095	488.556
Spagna	496.912	455.511	477.021	471.720	485.996
Belgio	277.783	268.675	288.827	272.987	274.894
Germania	294.533	275.731	289.130	267.837	273.908
Francia	302.288	274.511	277.623	271.964	269.750
Grecia	194.468	178.339	178.205	171.916	173.190
Svezia	170.557	168.970	170.619	159.611	163.757
Polonia	93.864	88.520	96.663	136.410	124.238
Danimarca	93.727	91.382	94.255	93.374	93.755
Finlandia	120.488	109.211	102.518	95.640	93.024
Portogallo	85.320	79.371	83.080	82.110	85.669
Romania	53.101	47.220	53.121	69.250	59.554
Irlanda	53.251	51.425	54.027	49.775	51.163
Lituania	52.244	51.529	49.385	37.237	39.493
Lettonia	59.046	42.099	39.705	36.153	33.577
Bulgaria	30.997	25.258	25.576	29.983	29.523
Slovenia	22.114	18.314	20.060	21.138	21.780
Estonia	37.760	37.741	39.436	23.010	21.722
Croazia	20.580	21.410	21.644	23.200	20.854
Cipro	7.428	7.473	6.985	8.748	8.945
Malta	5.195	5.738	3.370	7.211	4.479
TOTALE	3.587.258	3.325.646	3.453.715	3.402.475	3.355.946

Fonte: Eurostat.

Diversamente da quanto osservato nel trasporto passeggeri, i flussi delle merci in entrata e in uscita hanno un andamento diverso, legato alle peculiarità del trasporto merci, che si caratterizza per spostamenti che non contemplano viaggi di andata e ritorno. Il trasporto merci registra, inoltre, un significativo disequilibrio dei flussi in uscita in favore di quelli in entrata (Figura 111), caratterizzando l'Italia come paese principalmente importatore: nel 2024 le importazioni rappresentano, infatti, il 65% del traffico merci.

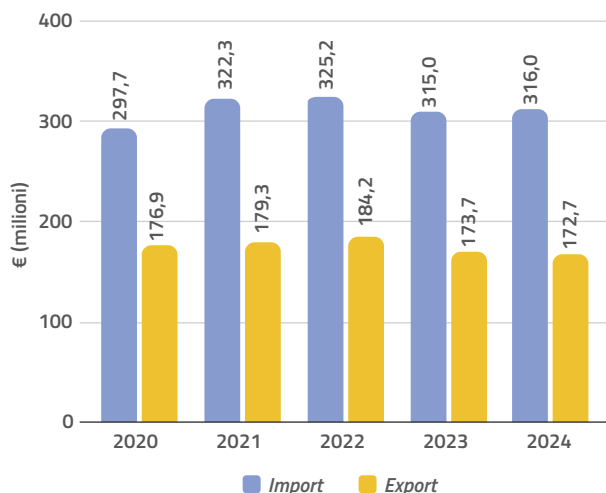
Per quanto riguarda l'origine e la destinazione delle merci, è utile distinguere tra flussi in ingresso e in uscita. Analizzando la merce sbarcata, emerge che il 70% del totale delle tonnellate proviene dall'estero; mentre, con riferimento alla merce

imbarcata, la quota destinata a Paesi esteri si attesta al 45% (Figura 112).

4.2.2.1 Il traffico merci nelle AdSP

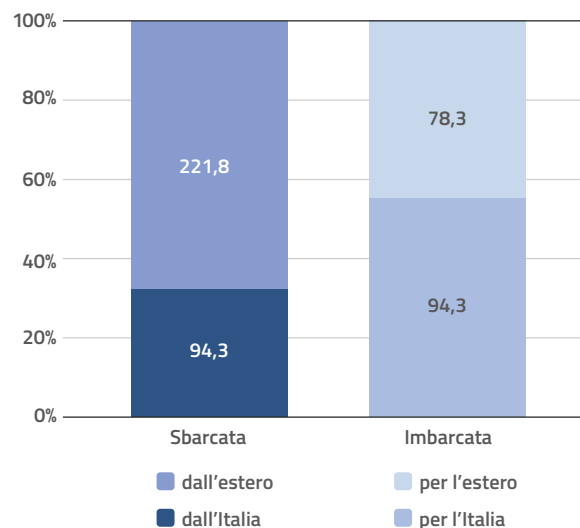
Per quanto riguarda le tonnellate di merci trasportate, l'ordine delle AdSP cambia nella ripartizione delle 480,7 milioni di tonnellate totali (Figura 113), rispetto a quanto evidenziato per i passeggeri; i volumi di traffico più elevati vengono registrati dall'Autorità del Mar Ligure Occidentale (63,8 mln) e dall'AdSP del Mar Adriatico Orientale (63,1 mln), mentre il dato più basso si registra nell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale (11,3 mln).

Figura 111. L'evoluzione delle tonnellate di merce nei porti nazionali



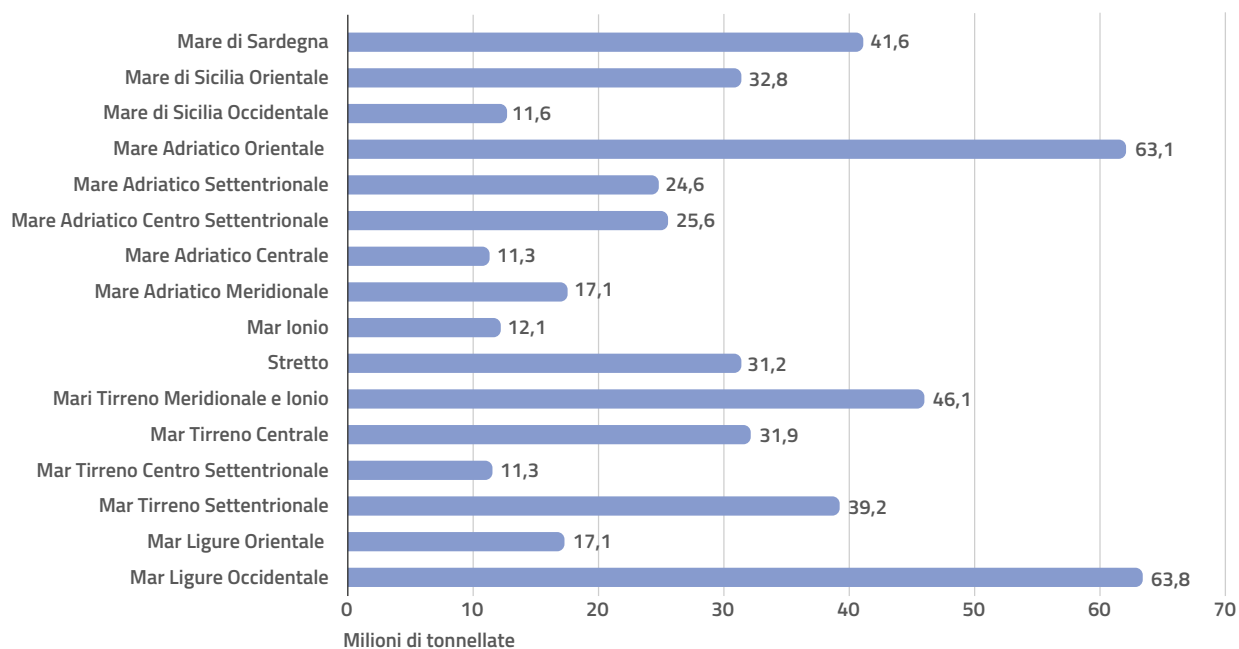
Fonte: Eurostat.

Figura 112. La ripartizione della merce sbarcata per origine e destinazione - anno 2024



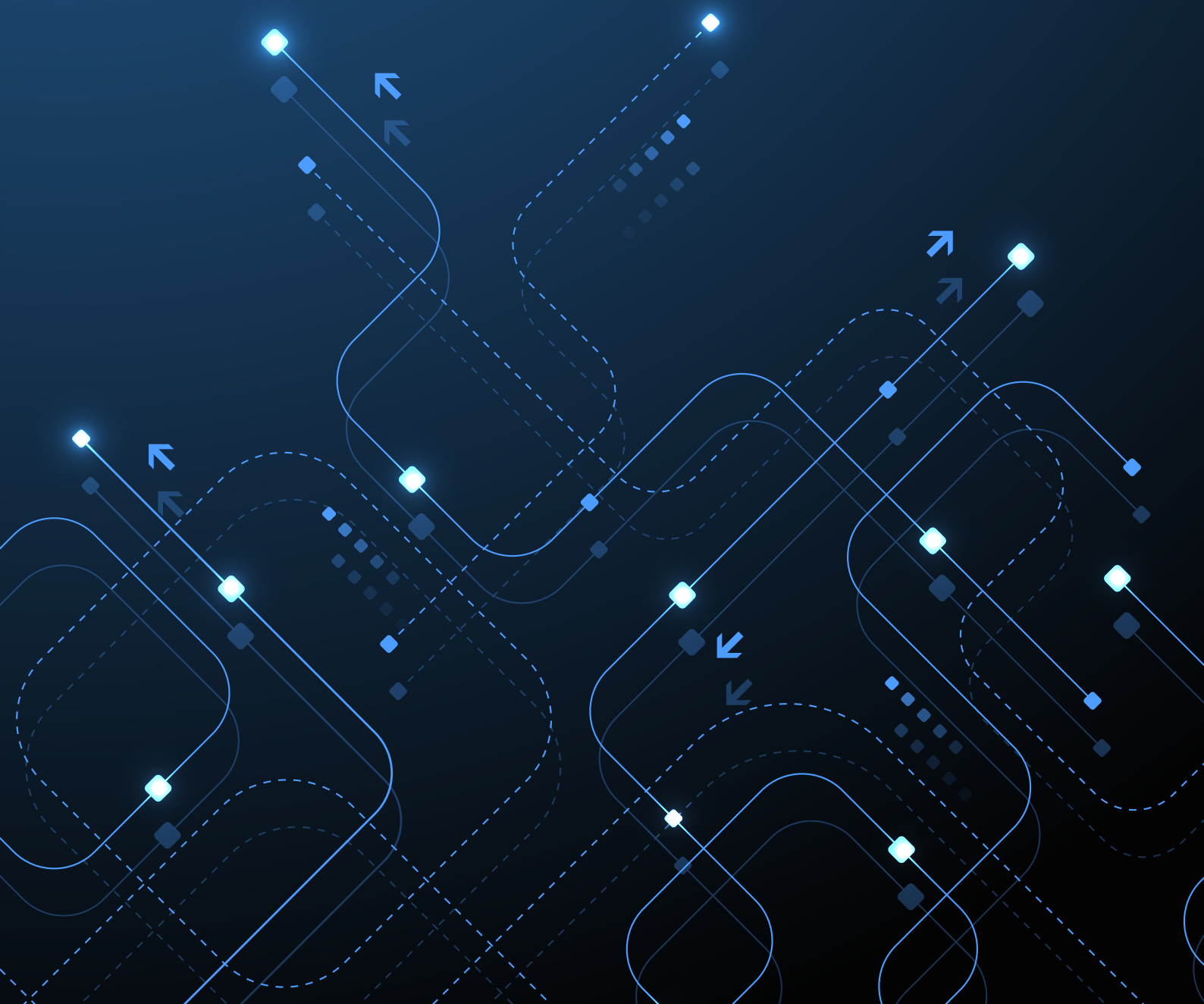
Fonte: Eurostat.

Figura 113. Le tonnellate di merce totale per AdSP - anno 2024



Fonte: Assoporti.

4 Atti e provvedimenti



Nel periodo compreso tra il 1° luglio 2025 e il 30 giugno 2026, l'Autorità ha adottato una serie di atti e provvedimenti (delibere e pareri) rilevanti nell'ambito delle proprie competenze istituzionali.

Nei paragrafi che seguono le delibere sono articolate in tre sezioni aventi a oggetto, rispettivamente, l'attività di regolazione, l'attività di vigilanza e l'organizzazione e funzionamento dell'Autorità.

L'attività consultiva comprende una sottosezione correlata alle funzioni di regolazione svolte dall'Autorità stessa. L'elenco è in ordine cronologico inverso e il contenuto integrale è pubblicato sul sito *web* dell'Autorità (www.autorita-trasporti.it).

1. LE DELIBERE

1.1 L'attività di regolazione

Delibera n. 116/2026
Pubblicata il 26/06/2026

Proroga dei termini previsti per lo svolgimento delle attività di cui al punto 4 della delibera n. 60/2026, contenente indicazioni e prescrizioni relative alle componenti tariffarie C1 e C5 del canone relativo al Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per il periodo 2025-2029.

Delibera n. 115/2026
Pubblicata il 26/06/2026

Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Istanza di deroga rispetto al perimetro di applicazione delle prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 44/2026, definito dalla misura 2.8 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025. Determinazioni dell'Autorità.

Delibera n. 101/2026
Pubblicata il 26/06/2026

Avvio del procedimento per la predisposizione, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. a) e f) del d.l. 201/2011, di Linee guida nel settore dei servizi di trasporto pubblico, in attuazione dell'art. 1, comma 6 della Legge 190/2025 (legge per la concorrenza 2025).

Delibera n. 100/2026
Pubblicata il 26/06/2026

Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo-Orio al Serio per il periodo tariffario 2026-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.

Delibera n. 92/2026
Pubblicata il 15/06/2026

Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803, relative alle tariffe ETV (Elevating Transfer Vehicle) per il periodo regolatorio 2024-2028 dell'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" di cui alla delibera n. 185/2024. Conclusione del procedimento.

Delibera n. 91/2026
Pubblicata il 12/06/2026

Procedimento avviato con delibera n. 23/2023. Approvazione dell'atto di regolazione recante "Individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 - fase di prima attuazione" e avvio di procedimento per la fase "a regime".

Delibera n. 90/2026
Pubblicata il 27/05/2026

Misura 10.5 della delibera n. 38/2023. Determinazione del valore del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi, a far data dal 1° giugno 2026, per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 89/2026
Pubblicata il 27/05/2026

Definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 88/2026 Pubblicata il 27/05/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Cuneo periodo tariffario 2026-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 87/2026 Pubblicata il 27/05/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas - periodo tariffario 2025-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 70/2026 Pubblicata il 15/05/2026	Procedimento avviato con delibera n. 49/2026 per la revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014. Proroga dei termini della consultazione e di conclusione del procedimento.
Delibera n. 69/2026 Pubblicata il 15/05/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme - periodo tariffario 2025- 2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 68/2026 Pubblicata il 15/05/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Tito Minniti" di Reggio Calabria - periodo tariffario 2025-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 60/2026 Pubblicata il 29/04/2026	Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5 - Ulteriori indicazioni e prescrizioni di cui al punto 2 della delibera n. 225/2025, nonché dei punti 1.1.3.1 e 2.2.3.1 dell'Allegato "A" alla stessa delibera.
Delibera n. 59/2026 Pubblicata il 29/04/2026	Procedimento di revisione della delibera n. 22/2019, avviato con delibera n. 169/2025 del 24 ottobre 2025. Conclusione del procedimento.
Delibera n. 55/2026 Pubblicata il 29/04/2026	Modifica delle disposizioni in materia di costi operativi incrementali e di aggiornamento annuale dei livelli tariffari, di cui alla Misura 10.2, punto 1, e alla Misura 10.5 della delibera n. 95/2023. Avvio del procedimento.
Delibera n. 54/2026 Pubblicata il 29/04/2026	Misura 10.5 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Aggiornamento annuale 2025 del sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e del sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 201/2025, punto 4, in relazione ai costi correlati al nuovo modello organizzativo della manutenzione.
Delibera n. 53/2026 Pubblicata il 29/04/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto dell'Umbria "San Francesco di Assisi" di Perugia Sant'Egidio - periodo tariffario 2026-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 50/2026 Pubblicata il 06/05/2026	Ricorso giurisdizionale avverso il provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 3 marzo 2026, n. 31869, adottato nell'ambito del procedimento "A575 - Ostacoli all'accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri rete AV".
Delibera n. 49/2026 Pubblicata il 17/04/2026	Revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione.
Delibera n. 48/2026 Pubblicata il 17/04/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 45/2026 Pubblicata il 15/04/2026	Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 44/2026 Pubblicata il 15/04/2026	Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale – Esiti della verifica sulla proposta trasmessa da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ai sensi delle misure 4.7 e 5.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 116/2025.
Delibera n. 42/2026 Pubblicata il 02/04/2026	Revisione delle misure di regolazione concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi ferroviari possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture.
Delibera n. 41/2026 Pubblicata il 02/04/2026	Indice di rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2025.
Delibera n. 40/2026 Pubblicata il 02/04/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Federico Fellini" di Rimini - periodo tariffario 2026-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 39/2026 Pubblicata il 01/04/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa - periodo tariffario 2025-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 38/2026 Pubblicata il 01/04/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio per il periodo tariffario 2026-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 33/2026 Pubblicata il 19/03/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo - Punta Raisi - periodo tariffario 2025-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 32/2026 Pubblicata il 12/03/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Cuneo periodo tariffario 2026-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 30/2026 Pubblicata il 06/03/2026	Misura 17, Allegato "A" alla delibera n. 154/2019. Determinazione annuale del margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada.
Delibera n. 29/2026 Pubblicata il 06/03/2026	Misura 10, Allegato "A" alla delibera n. 22/2019. Determinazione annuale del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo gravati da obblighi di servizio pubblico.
Delibera n. 28/2026 Pubblicata il 06/03/2026	Misura 17, Allegato "A" alla delibera n. 154/2019. Determinazione annuale del margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri per ferrovia.
Delibera n. 27/2026 Pubblicata il 06/03/2026	Misura 3.15 dell'Allegato "A" alla delibera n. 242/2025 - Criteri per stabilire la durata delle concessioni portuali. Avvio del procedimento.
Delibera n. 25/2026 Pubblicata il 06/03/2026	Misura 5.7, lettera c), dell'Allegato "A" alla delibera n. 132/2024. Avvio di un procedimento ordinatorio nei confronti dei concessionari autostradali.
Delibera n. 23/2026 Pubblicata il 02/03/2026	Definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento e della relativa consultazione.
Delibera n. 22/2026 Pubblicata il 20/02/2026	Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803, relative alle tariffe ETV (<i>Elevating Transfer Vehicle</i>) per il periodo regolatorio 2024-2028 dell'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" di cui alla delibera n. 185/2024 del 18 dicembre 2024. Avvio del procedimento.

Delibera n. 6/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Definizione dei criteri di separazione contabile, degli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento e indizione della consultazione pubblica.
Delibera n. 5/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Istanza di deroga rispetto alle tempistiche disposte dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 per la definizione delle forme di riduzione ai canoni per le annualità 2026 e 2027. Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 222/2025.
Delibera n. 3/2026 Pubblicata il 28/01/2026	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto dell'Umbria "San Francesco di Assisi" di Perugia Sant'Egidio - periodo tariffario 2026-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 245/2025 Pubblicata il 29/12/2025	Ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato 27 marzo 2025, n. 3678, sul sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a. - Società di Progetto Brebemi S.p.a., di cui alla delibera n. 87/2021 del 17 giugno 2021. Proroga del termine di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 120/2025 del 24 luglio 2025.
Delibera n. 244/2025 Pubblicata il 22/12/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 243/2025 Pubblicata il 22/12/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie) - periodo tariffario 2025-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 242/2025 Pubblicata il 20/12/2025	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Approvazione della revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018.
Delibera n. 241/2025 Pubblicata il 20/12/2025	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 62/2024 per l'aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 240/2025 Pubblicata il 20/12/2025	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 74/2025 per la definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 226/2025 Pubblicata il 11/12/2025	Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023. Proroga del termine della consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 225/2025 Pubblicata il 11/12/2025	Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5 - Indicazioni e prescrizioni di cui alle misure 30.2, punto 5, lettera b), e 30.6, punto 5, lettera b), dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023.
Delibera n. 224/2025 Pubblicata il 11/12/2025	Ente Autonomo Volturno S.r.l., linea Santa Maria C.V.-Piedimonte Matese - Disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all'orario di servizio 2026-2027 e formulazione della proposta tariffaria 2027-2031.

Delibera n. 223/2025 Pubblicata il 11/12/2025	La Ferroviaria Italiana S.p.a. - Disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all'orario di servizio 2026- 2027 e formulazione della proposta tariffaria 2027-2031.
Delibera n. 222/2025 Pubblicata il 11/12/2025	Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Istanza di deroga rispetto alle tempistiche disposte dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 per la definizione delle forme di riduzione ai canoni per le annualità 2026 e 2027. Avvio del procedimento.
Delibera n. 217/2025 Pubblicata il 04/12/2025	Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso formulato da Ferrovienord S.p.a. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023.
Delibera n. 216/2025 Pubblicata il 04/12/2025	Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso formulato da Ferrovie del Gargano S.r.l. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023.
Delibera n. 215/2025 Pubblicata il 04/12/2025	Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso formulato da Ferrovie Emilia - Romagna S.r.l. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023.
Delibera n. 214/2025 Pubblicata il 04/12/2025	Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso formulato da Ferrotramviaria S.p.a. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023.
Delibera n. 213/2025 Pubblicata il 04/12/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2027", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.a., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2026".
Delibera n. 212/2025 Pubblicata il 04/12/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa - periodo tariffario 2025-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 211/2025 Pubblicata il 02/12/2025	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Approvazione delle "Misure concernenti il 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. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura".
Delibera n. 205/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Federico Fellini" di Rimini - periodo tariffario 2026-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 204/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 203/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale umbra formulato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023.
Delibera n. 202/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Sistema tariffario 2026-2030 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese formulato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023.
Delibera n. 201/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Misura 10.5 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Aggiornamento annuale 2025 del sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e del sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Prescrizioni e avvio di procedimento in relazione ai costi correlati al nuovo modello organizzativo della manutenzione.

Delibera n. 200/2025 Pubblicata il 20/11/2025	Procedimento di revisione della delibera n. 22/2019. Proroga del termine della consultazione in-detta con la delibera n. 169/2025.
Delibera n. 198/2025 Pubblicata il 20/11/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas - pe-riodo tariffario 2025-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 196/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Misure concernenti il contenuto minimo degli spe-cifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei conces-sionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo del-l'infrastruttura. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 195/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Indizione di nuova consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 194/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia - periodo ta-riffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 193/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Tito Minniti" di Reggio Calabria - pe-riodo tariffario 2025-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 192/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027, presentato da Ferrovie del Gargano S.r.l., nonché relative al Prospetto informativo della rete 2026.
Delibera n. 191/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ferrovie Emilia - Romagna S.r.l.
Delibera n. 190/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ferro-tramviaria S.p.a. - Direzione Infrastruttura.
Delibera n. 189/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da La Fer-roviana Italiana S.p.a.
Delibera n. 188/2025 Pubblicata il 06/11/2025	Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una seconda consultazione.
Delibera n. 187/2025 Pubblicata il 06/11/2025	Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una seconda consultazione.
Delibera n. 184/2025 Pubblicata il 06/11/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ente Au-tonomo Volturno S.r.l.
Delibera n. 183/2025 Pubblicata il 06/11/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ferro-vienord S.p.a.
Delibera n. 182/2025 Pubblicata il 06/11/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Rete Fer-roviana Italiana S.p.a. per l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

Delibera n. 181/2025 Pubblicata il 06/11/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. per l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese.
Delibera n. 180/2025 Pubblicata il 30/10/2025	Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 179/2025 Pubblicata il 30/10/2025	Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 178/2025 Pubblicata il 30/10/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto dell'Umbria "San Francesco di Assisi" di Perugia Sant'Egidio - periodo tariffario 2026-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 177/2025 Pubblicata il 30/10/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme - periodo tariffario 2025- 2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 169/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Avvio del procedimento di revisione della delibera n. 22/2019 e indizione di consultazione.
Delibera n. 168/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.a., nonché relative al PIR 2026.
Delibera n. 167/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l.
Delibera n. 166/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. per l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Friulana.
Delibera n. 165/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.
Delibera n. 164/2025 Pubblicata il 16/10/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia - periodo tariffario 2025-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 160/2025 Pubblicata il 03/10/2025	Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle "Misure concernenti il 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. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura".
Delibera n. 154/2025 Pubblicata il 25/09/2025	Affidamento dell'incarico di patrocinio legale e rappresentanza dell'Autorità nei giudizi promossi innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale per l'Abruzzo - L'Aquila da Autogrill S.p.a. (RG 243/2025) e innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio - Roma, da Autogrill S.p.a. (RG 6126/2025), Maglione S.p.a. (RG 6127/2025), AIGRIM e altri (RG 10257/2024).
Delibera n. 153/2025 Pubblicata il 11/09/2025	Proroga dell'applicazione del tasso di remunerazione del capitale investito di cui alla delibera n. 124/2024 da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell'articolo 43 del d.l. 201/2011.
Delibera n. 150/2025 Pubblicata il 11/09/2025	Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 149/2025 Pubblicata il 11/09/2025	Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 142/2025 Pubblicata il 04/09/2025	Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Istanza di deroga rispetto a quanto disposto dalla misura 4.2, lettera c), dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 e proposta di modifica del sistema tariffario. Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 117/2025.
Delibera n. 138/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e da SAVE S.p.a. per la gestione dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia. Articolazione tariffaria anni 2017-2021. Conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 150/2024 del 7 novembre 2024.
Delibera n. 136/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 34/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Società Pontina Trasporti S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 131/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Verifica di impatto della regolazione sulle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che possono esigere i passeggeri in possesso di "abbonamenti" nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità di cui alla delibera n. 54/2016 e sulle 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, di cui delibera n. 106/2018, come emendata con la delibera n. 28/2021. Avvio del procedimento.
Delibera n. 130/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 129/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Determinazione dell'obiettivo di incremento di produttività da efficientamento da utilizzare nell'ambito della procedura di aggiornamento o revisione dell'Accordo di Cooperazione Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Autostrade Alto Adriatico S.p.a., ai sensi dell'articolo 43 del d.l. 201/2011.
Delibera n. 128/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa - periodo tariffario 2025-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 127/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Esiti della verifica sulla corretta applicazione della delibera n. 48/2025 e dei Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 126/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di "Tito Minniti" di Reggio Calabria - periodo tariffario 2025-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 125/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme - periodo tariffario 2025-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 122/2025 Pubblicata il 24/07/2025	Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Misure concernenti il 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. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 120/2025
Pubblicata il 24/07/2025

Ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato 27 marzo 2025, n. 3678, sul sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a. - Società di Progetto Brebemi S.p.a., di cui alla delibera n. 87/2021 del 17 giugno 2021. Avvio del procedimento.

Delibera n. 119/2025
Pubblicata il 24/07/2025

Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas - periodo tariffario 2025-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.

Delibera n. 118/2025
Pubblicata il 24/07/2025

Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Riapertura della consultazione indetta con la delibera n. 69/2025 e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 117/2025
Pubblicata il 24/07/2025

Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Istanza di deroga rispetto a quanto disposto dalla misura 4.2, lettera c), dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023 e proposta di modifica del sistema tariffario. Avvio del procedimento.

Delibera n. 116/2025
Pubblicata il 24/07/2025

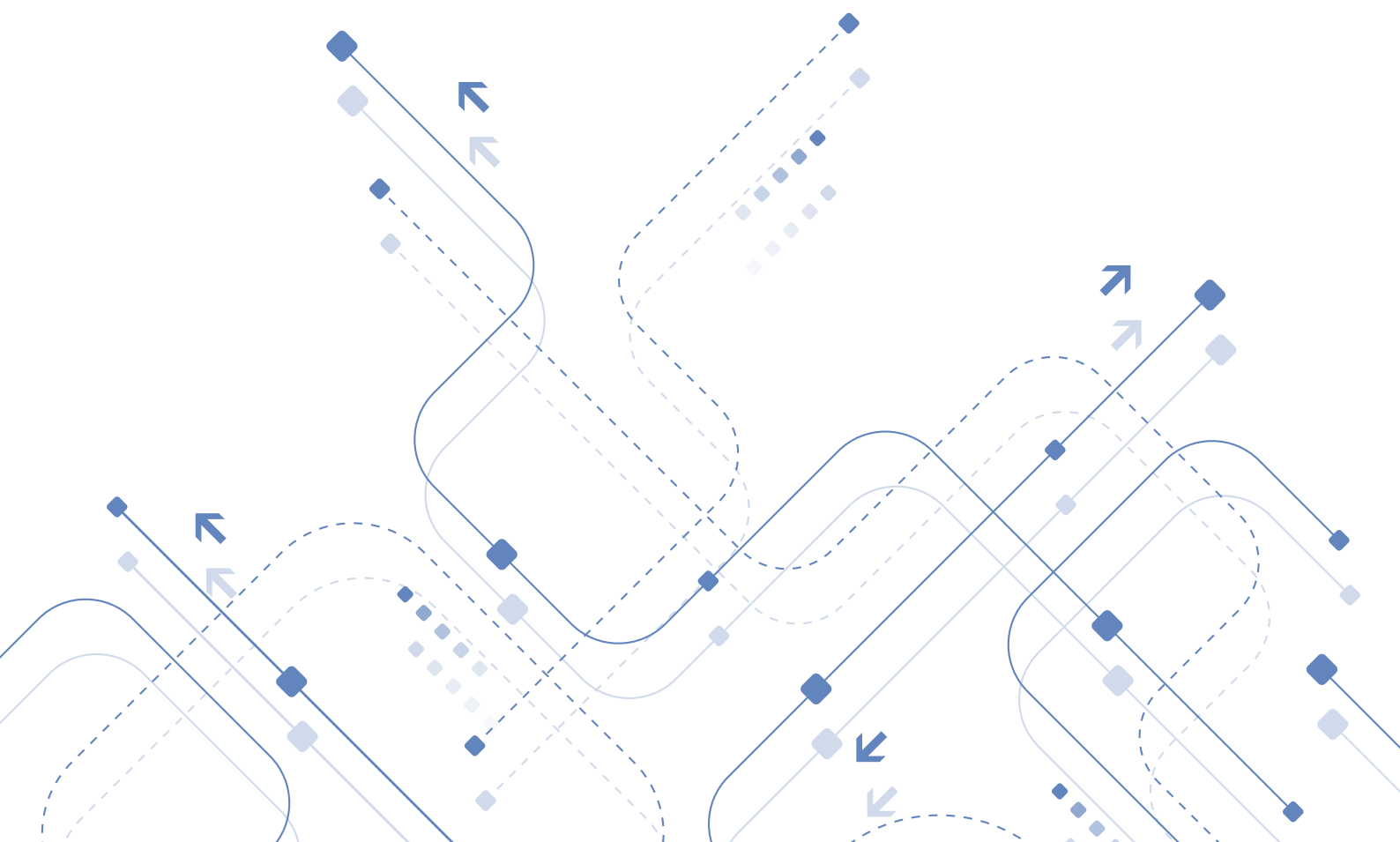
Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 55/2025. Approvazione delle misure per la definizione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023.

Delibera n. 110/2025
Pubblicata il 10/07/2025

Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia - periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.

Delibera n. 109/2025
Pubblicata il 02/07/2025

Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.



1.2 L'attività di vigilanza

Delibera n. 106/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 235/2025, nei confronti di Agriservice S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 105/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Procedimento avviato con delibera n. 208/2025, del 26 novembre 2025, 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.
Delibera n. 104/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 144/2025, del 4 settembre 2025, nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 129/2015, per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1, 18, paragrafo 1 e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.
Delibera n. 103/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 143/2025, del 4 settembre 2025, nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 129/2015, per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.
Delibera n. 102/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 98/2026 Pubblicata il 15/06/2026	Reclamo di Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Avvio di procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
Delibera n. 97/2026 Pubblicata il 15/06/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Alstom Ferroviaria S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al Centro di manutenzione di Nola.
Delibera n. 96/2026 Pubblicata il 15/06/2026	Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 207/2025, del 26 novembre 2026, nei confronti di Ente Autonomo Volturmo S.r.l. - Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.
Delibera n. 95/2026 Pubblicata il 15/06/2026	Procedimento avviato con delibera n. 172/2025 nei confronti di Trenord S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine di cessazione della violazione, ai sensi, rispettivamente, delle lettere i) e f) dell'articolo 37, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, concernente l'inottemperanza alle misure 7.5 e 8.3 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018.
Delibera n. 94/2026 Pubblicata il 15/06/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 152/2025 nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l. per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 93/2026 Pubblicata il 15/06/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 151/2025 nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l. per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.

Delibera n. 77/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano S.p.a.
Delibera n. 76/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trentino Trasporti S.p.a.
Delibera n. 75/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea.
Delibera n. 65/2026 Pubblicata il 14/05/2026	Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovie della Calabria S.r.l.
Delibera n. 64/2026 Pubblicata il 14/05/2026	Misure 3 e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a.
Delibera n. 63/2026 Pubblicata il 14/05/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 234/2025 nei confronti di FS Park S.p.a. per l'inottemperanza alle misure 2, 5 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 62/2026 Pubblicata il 14/05/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 233/2025 nei confronti di FS Park S.p.a. per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 61/2026 Pubblicata il 15/05/2026	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 51/2026 Pubblicata il 17/04/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 52/2025, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 47/2026 Pubblicata il 16/04/2026	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 46/2026 Pubblicata il 16/04/2026	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 31/2026 Pubblicata il 06/03/2026	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 26/2026 Pubblicata il 06/03/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Lamezia Multiservizi S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 25/2026 Pubblicata il 06/03/2026	Misura 5.7, lettera c), dell'Allegato "A" alla delibera n. 132/2024. Avvio di un procedimento ordinatorio nei confronti dei concessionari autostradali.
Delibera n. 19/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Romano Bus S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.

Delibera n. 18/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Sordilli Tours - Società a Responsabilità Limitata, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 17/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Società Pontina Trasporti S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 16/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Soc. Autoservizi Cervesi Sac-Soc.Arl, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 15/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Seatour Società a Responsabilità Limitata, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 14/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di S.T.A.A.V. - Caluso Viaggi Di Vigliocco S.r.l. Siglabile S.T.A.A.V., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 13/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Europa Viaggi Ronci S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 12/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Bristol Autoservizi S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 11/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Caliciotti Bus - Società a Responsabilità Limitata, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 10/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Centra S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 9/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 152/2025 nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l. per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 8/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 151/2025 nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l. per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.

Delibera n. 7/2026 Pubblicata il 05/02/2026	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 236/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Reclamo di SNCF Voyages Italia S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Avvio di procedimento, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., Trenitalia S.p.a., Alstom Ferroviaria S.p.a. e Terminal AlpTransit S.r.l.
Delibera n. 235/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Agriservice S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio.
Delibera n. 234/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Misure 2, 5 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di FS Park S.p.a.
Delibera n. 233/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di FS Park S.p.a.
Delibera n. 232/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 101/2024 nei confronti di Trenord S.r.l. e integrato con la delibera n. 58/2025. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 231/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 230/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 228/2025 Pubblicata il 11/12/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenitalia S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Gianturco.
Delibera n. 227/2025 Pubblicata il 11/12/2025	Proroga dei termini di cui al punto 1, lettere b.2), b.3), b.5), e punto 2, del dispositivo della delibera n. 89/2025 di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 184/2023.
Delibera n. 208/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - 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.
Delibera n. 207/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Avvio di procedimento sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ente Autonomo Volturmo S.r.l.
Delibera n. 206/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2025, del 17 gennaio 2025, nei confronti di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo - Orio al Serio S.p.a., 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, concernente l'inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, lettere a) e b), 2, lettera a), e 3, lettera d.2), del dispositivo della delibera n. 87/2024. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.

Delibera n. 197/2025 Pubblicata il 13/11/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 172/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Misure 7.5 e 8.3 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenord S.r.l.
Delibera n. 171/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 32/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Lazio Mobilità Società consortile a responsabilità limitata. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 170/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 25/2025, del 6 febbraio 2025, nei confronti di Trenitalia S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 70/2014, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/782.
Delibera n. 159/2025 Pubblicata il 25/09/2025	Procedimento avviato con delibera n. 31/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Grassani S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 158/2025 Pubblicata il 25/09/2025	Procedimento avviato con delibera n. 30/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 157/2025 Pubblicata il 25/09/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 11/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. 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, per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 156/2025 Pubblicata il 25/09/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. 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, per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 155/2025 Pubblicata il 25/09/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2025, del 17 gennaio 2025, nei confronti di Società per l'Aeroporto civile di Bergamo - Orio al Serio S.p.a. 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, concernente l'inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, lettere a) e b), 2, lettera a), e 3, lettera d.2), del dispositivo della delibera n. 87/2024. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 152/2025 Pubblicata il 11/09/2025	Misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l.
Delibera n. 151/2025 Pubblicata il 11/09/2025	Misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Autostazione di Bologna S.r.l.

Delibera n. 148/2025 Pubblicata il 04/09/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.a., 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, per inottemperanza alla misura 6.4.1.2. dei "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali", approvati con delibera n. 38/2023, del 9 marzo 2023.
Delibera n. 147/2025 Pubblicata il 04/09/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 52/2025, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 146/2025 Pubblicata il 04/09/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 24/2025, del 6 febbraio 2025, nei confronti di Trenitalia S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 70/2014, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2021/782.
Delibera n. 145/2025 Pubblicata il 04/09/2025	Procedimento avviato con delibera n. 143/2024, del 4 settembre 2025, nei confronti di Trenord S.r.l., per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine, ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 37, comma 14, lettera a), e dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.
Delibera n. 144/2025 Pubblicata il 04/09/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.
Delibera n. 143/2025 Pubblicata il 04/09/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.
Delibera n. 137/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 35/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Sordilli Tours S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 135/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Viaggi di Fini Luigi. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 134/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Procedimento avviato con delibera n. 20/2024 per l'attuazione della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione III, 21 novembre 2023, n. 930, relativa alla delibera dell'Autorità n. 142/2020, in materia di assegnazione degli spazi di stazione. Adozione del provvedimento finale.
Delibera n. 133/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 121/2024 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.
Delibera n. 132/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 123/2025 Pubblicata il 24/07/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 101/2024 nei confronti di Trenord S.r.l. e integrato con la delibera n. 58/2025. Archiviazione parziale e dichiarazione di ammissibilità con pubblicazione della proposta di impegni.

Delibera n. 113/2025

Pubblicata il 10/07/2025

Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell'art. 11, comma 3, del medesimo decreto legislativo e del paragrafo 6.2.2 del Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024.

Delibera n. 112/2025

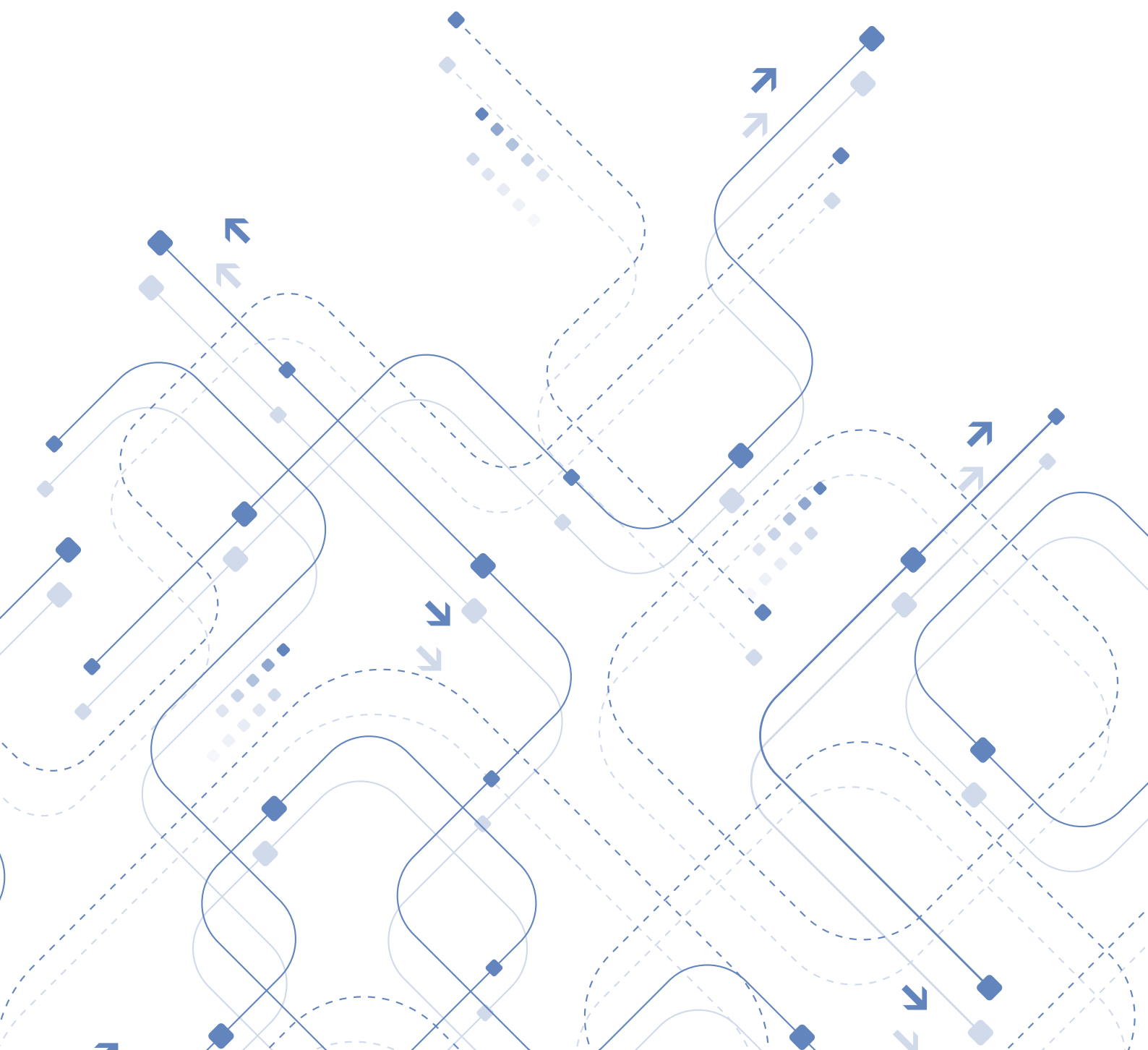
Pubblicata il 10/07/2025

Misura 8.10, punto 15, dell'Allegato 1 alla delibera n. 64/2014. Conclusione del procedimento individuale avviato con delibera n. 155/2024 nei confronti di Società Gestione Servizi Aeroportuali Campani S.p.a.

Delibera n. 111/2025

Pubblicata il 10/07/2025

Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione)



1.3 L'attività di organizzazione e funzionamento

Delibera n. 114/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Bilancio di previsione 2026 - Assestamento.
Delibera n. 112/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova del sig. [...omissis...], assunto in esito alla procedura concorsuale di cui alla delibera n. 61/2025 indetta congiuntamente con l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.
Delibera n. 111/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova del dott. [...omissis...] e del dott. [...omissis...], assunti in esito alle procedure concorsuali di cui alla delibera n. 105/2024.
Delibera n. 110/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, per l'assunzione, a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, rinnovabile per due volte, di n. 5 funzionari, qualifica Funzionario III, livello 6.
Delibera n. 109/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Conferma della preposizione dell'ing. Roberto Piazza all'Ufficio Accesso alle infrastrutture ferroviarie e portuali e, ad interim, all'Ufficio Accesso alle infrastrutture aeroportuali e alle reti portuali, con proroga degli incarichi di responsabile dei citati Uffici.
Delibera n. 108/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Procedura straordinaria di mobilità per il personale in comando di cui alla delibera n. 247/2025. Immissione nei ruoli dell'Autorità di regolazione dei trasporti dell'ing. [...omissis...] e dell'arch. [...omissis...].
Delibera n. 107/2026 Pubblicata il 26/06/2026	Assunzione in prova, a tempo indeterminato, della sig.ra [...omissis...], a seguito del superamento con esito positivo del tirocinio formativo e di orientamento attivato ai sensi della legge 12 marzo 1999, n. 68.
Delibera n. 99/2026 Pubblicata il 15/06/2026	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 86/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2026-2028. Aggiornamento.
Delibera n. 85/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Conferma della preposizione del dott. Ernesto Pizzichetta all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, con proroga dell'incarico di responsabile dell'Ufficio.
Delibera n. 84/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Conferma della preposizione della dott.ssa Anna Maria Altamura all'Ufficio Diritti dei passeggeri, con proroga dell'incarico di responsabile dell'Ufficio.
Delibera n. 83/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Conferma della preposizione della dott.ssa Katia Gallo all'Ufficio Conciliazioni e contenuto minimo dei diritti degli utenti, con proroga dell'incarico di responsabile dell'Ufficio.
Delibera n. 82/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 112/2022. Rinnovo del contratto di lavoro a tempo determinato della dott.ssa [...omissis...].
Delibera n. 81/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Nomina in ruolo del funzionario dott.ssa [...omissis...], assunta presso l'Autorità con delibera n. 35/2026 e ricostruzione di carriera.
Delibera n. 80/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova della sig.ra [...omissis...], assunta in esito alla procedura concorsuale di cui alla delibera n. 61/2025 indetta congiuntamente con l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Delibera n. 79/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova dell'ing. [...omissis...] e della dott.ssa [...omissis...], assunte in esito alle procedure concorsuali di cui alla delibera n. 105/2024.
Delibera n. 78/2026 Pubblicata il 26/05/2026	Concorsi indetti con delibera n. 37/2026. Sostituzione del responsabile del procedimento relativo alla procedura concorsuale per il profilo " <i>Operativo facility e logistica di sede</i> " (cod. OP-FAC).
Delibera n. 74/2026 Pubblicata il 15/05/2026	Preposizione della dott.ssa Alessandra Ievolella all'Ufficio Bilancio, contabilità e autofinanziamento e contestuale attribuzione all'ing. Giovanna Alessandra Orlando dell'incarico di responsabile ad interim dell'Ufficio Risorse umane e affari generali.
Delibera n. 73/2026 Pubblicata il 15/05/2026	Trattamento economico e inquadramento del personale in posizione di comando e del personale transitato per mobilità nei ruoli dell'Autorità.
Delibera n. 72/2026 Pubblicata il 15/05/2026	Regolamento sulla disciplina del telelavoro e del lavoro agile del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 71/2026 Pubblicata il 15/05/2026	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 58/2026 Pubblicata il 29/04/2026	Modifiche al Regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento dell'Autorità. Approvazione.
Delibera n. 57/2026 Pubblicata il 29/04/2026	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova del Funzionario ing. [...omissis...], assunto con delibera n. 140/2025.
Delibera n. 52/2026 Pubblicata il 17/04/2026	Rendiconto finanziario 2025 - Approvazione.
Delibera n. 43/2026 Pubblicata il 02/04/2026	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova dei Funzionari ing. [...omissis...] e ing. [...omissis...], assunti con delibera n. 124/2025.
Delibera n. 37/2026 Pubblicata il 20/03/2026	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 1 unità di personale nell'area dei funzionari e di n. 1 unità di personale nell'area degli operativi.
Delibera n. 36/2026 Pubblicata il 20/03/2026	Reclutamento di n. 1 unità di personale di area Funzionari mediante scorrimento della graduatoria finale approvata con delibera n. 229/2025, profilo FG APP - Funzionario giuridico con esperienza in contrattualistica pubblica per appalti di forniture e servizi in esito al concorso pubblico indetto congiuntamente con Garante per la protezione dei dati personali con delibera n. 144/2024.
Delibera n. 35/2026 Pubblicata il 20/03/2026	Reclutamento di n. 3 unità di personale di area Funzionari mediante scorrimento della graduatoria finale approvata con delibera n. 238/2025 nel profilo FG-REG - Funzionario giurista con esperienza in materia di concorrenza, regolazione dei servizi e tutela dei diritti degli utenti in esito al concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024.
Delibera n. 34/2026 Pubblicata il 20/03/2026	Preposizione della dott.ssa Cinzia Rovesti all'Ufficio Analisi del funzionamento dei mercati e impatto della regolazione, con attribuzione dell'incarico di responsabile dell'Ufficio.
Delibera n. 24/2026 Pubblicata il 03/03/2026	Conferimento a [...omissis...] di un incarico dirigenziale di coordinamento e controllo ai sensi dell'articolo 19, comma 1, del ROF, con contestuale autorizzazione alla stipula di contratto di lavoro a tempo determinato ai sensi dell'art. 2, comma 30, della legge 14 novembre 1995, n. 481. Determinazioni dell'Autorità.
Delibera n. 21/2026 Pubblicata il 13/04/2026	Nomina del Collegio dei revisori.

Delibera n. 20/2026 Pubblicata il 02/03/2026	Bilancio di previsione 2026 - Pluriennale 2026/2028 - Prima variazione.
Delibera n. 4/2026 Pubblicata il 28/01/2026	Approvazione del Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2026-2028.
Delibera n. 2/2026 Pubblicata il 21/01/2026	Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse. Modifiche.
Delibera n. 1/2026 Pubblicata il 15/01/2026	Procedura straordinaria di mobilità per il personale in comando di cui alla delibera n. 247/2025. Immissione nei ruoli dell'Autorità di regolazione dei trasporti della sig.ra [...omissis...].
Delibera n. 247/2025 Pubblicata il 08/01/2026	Avvio di una procedura straordinaria di mobilità per l'anno 2026 per il personale non dirigenziale in posizione di comando presso l'Autorità di regolazione dei trasporti.
Delibera n. 239/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 5 unità di personale di area operativa - profilo 2025OP6 - di cui n. 3 per l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e n. 2 per l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione della graduatoria finale e dichiarazione dei vincitori.
Delibera n. 238/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024 relativo al reclutamento di n. 3 Funzionari nel profilo FG-REG - Funzionario giurista con esperienza in materia di concorrenza, regolazione dei servizi e tutela dei diritti degli utenti. Approvazione graduatoria finale e nomina dei vincitori.
Delibera n. 237/2025 Pubblicata il 19/12/2025	Linee guida per lo svolgimento delle ispezioni di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Adozione.
Delibera n. 229/2025 Pubblicata il 11/12/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto, congiuntamente con Garante per la protezione dei dati personali, con delibera n. 144/2024 relativa al reclutamento di n. 2 Funzionari nel profilo FG-APP - Funzionario giuridico con esperienza in contrattualistica pubblica per appalti di forniture e servizi. Approvazione graduatoria finale e nomina dei vincitori.
Delibera n. 221/2025 Pubblicata il 04/12/2025	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative all'anno valutativo 2024 disposte con delibera n. 114/2025 del 10 luglio 2025. Accoglimento delle istanze presentate dall'ing. [...omissis...] e dal dott. [...omissis...].
Delibera n. 220/2025 Pubblicata il 04/12/2025	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 219/2025 Pubblicata il 02/03/2026	Bilancio di Previsione 2026 - Pluriennale 2026-2028 - Approvazione.
Delibera n. 218/2025 Pubblicata il 02/03/2026	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2026.
Delibera n. 210/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Reclutamento di n. 2 unità di personale di area Funzionari, mediante scorrimento della graduatoria finale approvata con delibera n. 162/2025, profilo FE-REG - Funzionario economista con esperienza in ambito regolatorio in esito al concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024.
Delibera n. 209/2025 Pubblicata il 26/11/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Scorrimento della graduatoria finale del profilo FE-ECO - Funzionario economista con esperienza in analisi econometrica approvata con delibera n. 162/2025 del 9 ottobre 2025 e nomina della vincitrice.

Delibera n. 199/2025 Pubblicata il 20/11/2025	Bilancio di previsione 2025 - pluriennale 2025/2027 - Seconda variazione.
Delibera n. 186/2025 Pubblicata il 06/11/2025	Piano della formazione per il personale dell'Autorità - Anni 2025-2027 - Approvazione.
Delibera n. 185/2025 Pubblicata il 06/11/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 2 unità di personale con formazione da ingegnere - profilo F12ING - di cui n. 1 per l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e n. 1 per l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione della graduatoria finale.
Delibera n. 176/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Adozione del "Regolamento concernente il rimborso delle spese sostenute dagli Organi di vertice dell'Autorità di regolazione dei trasporti" e contestuali modifiche di coordinamento al "Regolamento delle trasferte e missioni" e al "Regolamento sull'uso della carta di credito".
Delibera n. 175/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Regolamento sul trattamento di quiescenza e previdenza del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 174/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Scorrimento della graduatoria finale del profilo FE-ECO - Funzionario economista con esperienza in analisi econometrica approvata con delibera n. 162/2025 del 9 ottobre 2025 e nomina dei vincitori.
Delibera n. 173/2025 Pubblicata il 24/10/2025	Selezione pubblica, per titoli e colloquio, indetta con delibera n. 46/2025 per l'attivazione di un tirocinio finalizzato al reclutamento di n. 1 unità di personale nell'area degli Operativi appartenente alle categorie protette di cui all'art. 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68. Scorrimento della graduatoria finale approvata con delibera n. 108/2025.
Delibera n. 163/2025 Pubblicata il 09/10/2025	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2026.
Delibera n. 162/2025 Pubblicata il 09/10/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Approvazione graduatorie finali relative al reclutamento di n. 3 Funzionari nel profilo FE-REG - Funzionario economista con esperienza in ambito regolatorio e di n. 2 Funzionari nel profilo FE-ECO - Funzionario economista con esperienza in analisi econometrica e nomina dei vincitori.
Delibera n. 161/2025 Pubblicata il 09/10/2025	Regolamento concernente l'utilizzo degli strumenti di Intelligenza Artificiale generativa presso l'Autorità. Approvazione.
Delibera n. 141/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 144/2024. Integrazione della Commissione esaminatrice con un componente esterno esperto in lingua inglese.
Delibera n. 140/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 1 Funzionario nel profilo FI-INF - Funzionario informatico e nomina del vincitore.
Delibera n. 139/2025 Pubblicata il 31/07/2025	Preposizione della Dott.ssa Ivana Panicia all'Ufficio Regolazione economica dei servizi di mobilità, con attribuzione di incarico dirigenziale di responsabile dell'Ufficio e rinnovo dell'incarico ad interim di responsabile dell'Ufficio Monitoraggio mercati, validazione modelli di regolazione, raccolta ed elaborazione dati.
Delibera n. 124/2025 Pubblicata il 24/07/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024. Approvazione graduatorie finali relative al reclutamento di n. 1 Funzionario nel profilo FI-TF - Funzionario ingegnere con esperienza in ambito di trasporto ferroviario e di n. 2 Funzionari nel profilo FI-TPL - Funzionario ingegnere con esperienza in ambito di servizi di trasporto di persone, locale e regionale e nomina dei vincitori.

Delibera n. 121/2025

Pubblicata il 24/07/2025

Bilancio di previsione 2025 - Assestamento.

Delibera n. 115/2025

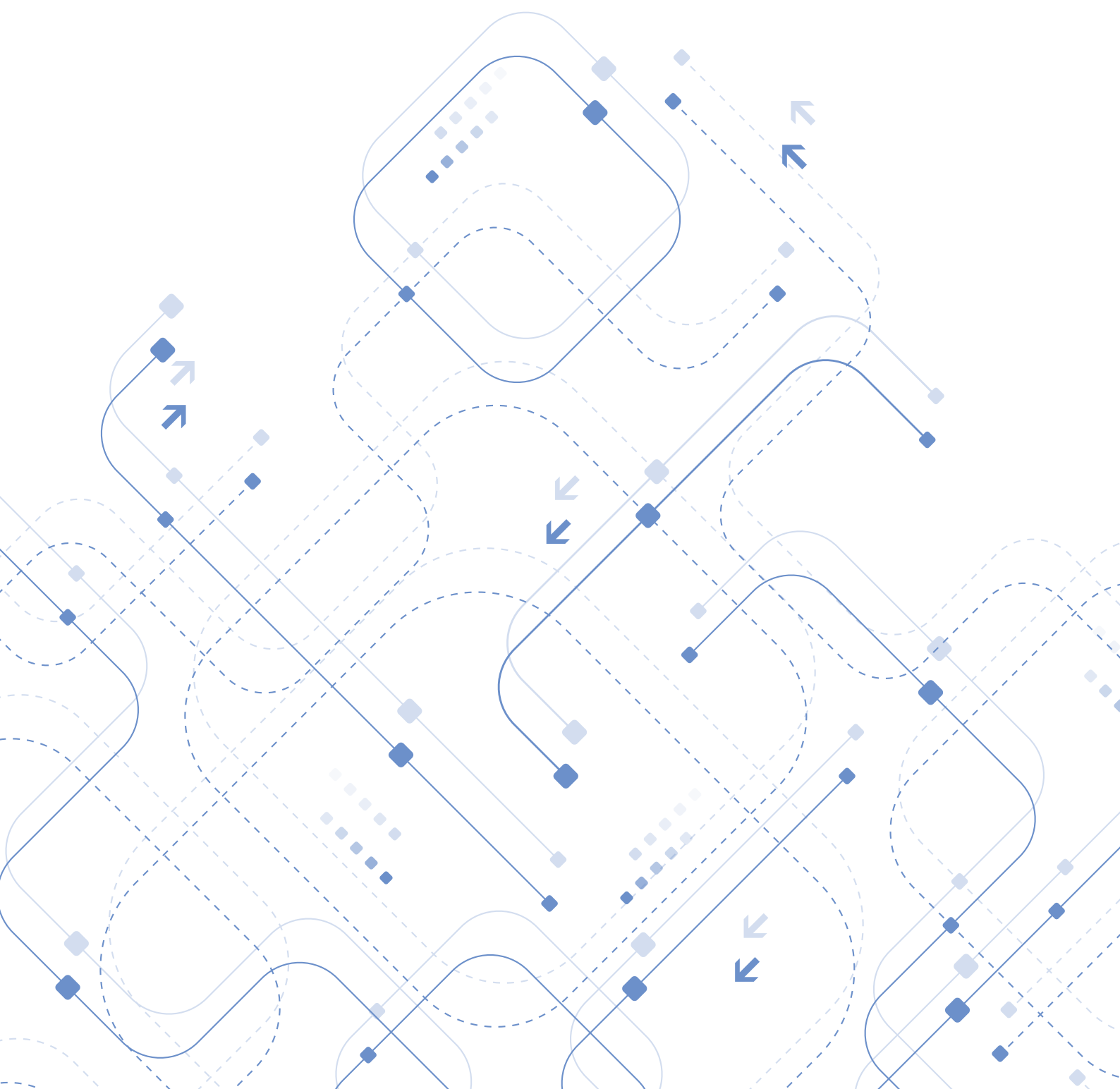
Pubblicata il 10/07/2025

Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 5 unità di personale di area operativa - profilo 2025OP6 - di cui n. 3 per l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e n. 2 per l'Autorità di regolazione dei trasporti. Designazione del componente della Commissione esaminatrice individuato dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 114/2025

Pubblicata il 10/07/2025

Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative all'anno valutativo 2024.



2. I PARERI

2.1 L'attività di regolazione

Parere n. 46/2026 del 25/06/2026	Parere al Comune di Piacenza in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Parere n. 45/2026 del 25/06/2026	Parere al Comune di Castel di Sangro sullo schema di Regolamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 44/2026 del 25/06/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, relativamente all'istanza, avanzata da Petrochimica Partenopea S.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il porto di Napoli, reso ex paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 43/2026 del 25/06/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, relativamente all'istanza, avanzata da Ese S.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il porto di Genova, reso ex paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 42/2026 del 15/06/2026	Parere al Comune di Spello sull'adeguamento delle tariffe del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 41/2026 del 15/06/2026	Parere al Comune di Sinalunga sullo schema di Regolamento per il servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 40/2026 del 15/06/2026	Parere al Comune di Cagliari in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 39/2026 del 27/05/2026	Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle tariffe di pedaggio per l'attraversamento del Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - Ponte sullo Stretto di Messina, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. b), punto 2, del Decreto-legge n. 32 dell'11 marzo 2026.
Parere n. 38/2026 del 26/05/2026	Parere al Comune di Orvieto sullo schema di Regolamento e sull'adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

Parere n. 37/2026 del 14/05/2026	Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 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 Società Autostrada Tirrenica S.p.a.
Parere n. 36/2026 del 13/05/2026	Parere al Comune di Sarzana sull'aggiornamento del regolamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 35/2026 del 13/05/2026	Parere al Comune di La Spezia sull'aggiornamento del regolamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 34/2026 del 13/05/2026	Parere reso alla Regione Lazio ai sensi della Misura 2, punto 10 della delibera ART n. 22 del 13 marzo 2019 in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo tra e con le isole pontine.
Parere n. 33/2026 del 29/04/2026	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sullo schema del Documento Strategico Pluriennale della Mobilità 2026, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 1, comma 7-bis, del d.lgs. 112/2015.
Parere n. 32/2026 del 29/04/2026	Parere al Comune di Anacapri in merito al rilascio di n. 6 licenze taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 31/2026 del 29/04/2026	Parere al Comune di Rende sullo schema di Regolamento per il servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 30/2026 del 28/04/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, relativamente all'istanza, avanzata da Savona Terminals S.p.a., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il porto di Savona, reso ex paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 29/2026 del 28/04/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, relativamente all'istanza, avanzata da Buzzi Unicem s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il porto di Savona, reso ex paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 28/2026 del 28/04/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, relativamente all'istanza, avanzata da Riccardo Sanges & C. s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il porto di Trapani, reso ex paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.

Parere n. 27/2026 del 17/04/2026	Parere al Comune di Falconara Marittima sull'adeguamento del sistema tariffario, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 26/2026 del 17/04/2026	Parere al Comune di Bolzano sul bando per l'assegnazione delle licenze del servizio, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 25/2026 del 17/04/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, relativamente all'istanza, avanzata da Grandi Molini Italiani S.p.a., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso Porto Marghera, reso <i>ex</i> paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 24/2026 del 17/04/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, relativamente all'istanza, avanzata da Portovesme S.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il porto di Portovesme, reso <i>ex</i> paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 23/2026 del 02/04/2026	Parere al Comune di Salò sul "Regolamento per la disciplina del servizio pubblico di linea taxi", reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 22/2026 del 01/04/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, relativamente all'istanza, avanzata da COLACEM S.p.a., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso Porto Marghera, reso <i>ex</i> paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 21/2026 del 01/04/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, relativamente all'istanza, avanzata da Impresa Portuale Civitavecchia s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il porto di Civitavecchia, reso <i>ex</i> paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 20/2026 del 01/04/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, relativamente all'istanza, avanzata da Società Logistica Portuale s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il porto di Napoli, reso <i>ex</i> paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.

Parere n. 19/2026 del 19/03/2026	Parere al Comune di Montalcino sul bando di concorso pubblico per il rilascio di n. 3 licenze taxi e sul sistema tariffario, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 18/2026 del 19/03/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, relativamente all'istanza, avanzata da Grendi Trasporti Marittimi S.p.a., per variazione ai sensi dell'art. 24 d.p.r. 328/1952 di una concessione demaniale assentita ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso il Porto Canale di Cagliari, reso <i>ex</i> paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 17/2026 del 19/03/2026	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, relativamente all'istanza, avanzata da Interporto Rivers Venezia S.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 l. 84/1994 presso Porto Marghera, reso <i>ex</i> paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.
Parere n. 16/2026 del 06/03/2026	Parere al Comune di Jesi sull'aggiornamento del regolamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 15/2026 del 06/03/2026	Parere al Comune di Pescara sullo schema di Regolamento per il servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 14/2026 del 20/02/2026	Parere al Comune di Montepulciano sull'aggiornamento del regolamento e sull'adeguamento delle tariffe del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 13/2026 del 20/02/2026	Parere reso alla Società per la mobilità ed il trasporto pubblico di Parma, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino Taro-Parma.
Parere n. 12/2026 del 20/02/2026	Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 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 Società Tangenziale di Napoli S.p.a.
Parere n. 11/2026 del 13/02/2026	Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 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 Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a.
Parere n. 10/2026 del 05/02/2026	Parere al Comune di Siena sull'adeguamento del contingente mediante il rilascio di n. 10 licenze, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

Parere n. 9/2026
del 05/02/2026

Parere al Comune di Negrar di Valpolicella sul "Regolamento comunale per l'attività di servizio pubblico non di linea di noleggio autovettura con conducente - taxi e ncc" e sull'incremento del contingente di n. 1 licenza taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

Parere n. 8/2026
del 05/02/2026

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, relativamente all'istanza, avanzata da Salerno Impresa Compagnia Portuale S.a.s. di Sacam S.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale ex art. 18 l. 84/1994 nel porto di Salerno, reso ai sensi del paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.

Parere n. 6/2026
del 21/01/2026

Parere reso alla Regione Lombardia, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento dei servizi autobus integrativi al servizio ferroviario regionale.

Parere n. 5/2026
del 21/01/2026

Parere all'Autorità disistema portuale del Mare Adriatico meridionale relativamente all'istanza, avanzata da Logistica Italiana Porti e Terminals S.p.a., di rilascio di una concessione demaniale ex art. 18 l. n. 84/1994 nel Porto di Brindisi, reso ai sensi del paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.

Parere n. 4/2026
del 21/01/2026

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale relativamente all'istanza, avanzata da I.Co.p. S.r.l., di rilascio di una concessione demaniale ex art. 18 l. 84/1994 nel Porto di Ancona, reso ai sensi del paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023.

Parere n. 3/2026
Del 21/01/2026

Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino metropolitano.

Parere n. 2/2026
del 08/01/2026

Parere al Comune di Erba in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Parere n. 1/2026
del 08/01/2026

Parere reso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi della Misura 2, punto 10 della delibera ART n. 22 del 13 marzo 2019 in merito alla conformità della procedura di verifica del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo per la Sardegna e fra le isole maggiori.

Parere n. 48/2025
del 22/12/2025

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, reso ai sensi del paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla Società Chimica Assemini S.r.l., di rilascio di una concessione demaniale, ex art. 18 l. 84/1994 di aree e banchine nel comune di Cagliari, Località Macchiareddu.

Parere n. 47/2025
del 22/12/2025

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, reso ai sensi del paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Futura S.r.l., di rilascio di una concessione demaniale, ex art. 18 l. 84/1994 di aree e banchine nel porto di Gaeta.

Parere n. 46/2025
del 22/12/2025

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, reso ai sensi del paragrafo 12 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Lorenzini & C. S.r.l., di estensione della durata di una concessione ai sensi dell'articolo 6, comma 2, del D.M. 28 dicembre 2022, n. 202.

Parere n. 45/2025
del 11/12/2025

Parere al Comune di Sestri Levante in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

Parere n. 44/2025
del 11/12/2025

Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario afferente all' "Accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE e dell'art. 13bis del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., relativo alle tratte autostradali: A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte, A34 Raccordo Villesse-Gorizia", sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, dalla Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia, dalla Regione Veneto, e da Autostrade Alto Adriatico S.p.a.

Parere n. 43/2025
del 11/12/2025

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, reso ai sensi del paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Magazzini Generali Italiani S.r.l., di rilascio di una concessione demaniale, ex art. 18 l. 84/1994, nell'ambito portuale di Monopoli.

Parere n. 42/2025
del 11/12/2025

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, reso ai sensi del paragrafo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Adriatic Service Enterprise S.r.l., di rilascio di una concessione demaniale, ex art. 18 l. 84/1994 di aree e banchine nel porto Ancona.

Parere n. 41/2025
del 04/12/2025

Parere al Comune di Rimini in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Parere n. 40/2025 del 04/12/2025	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, reso ai sensi dell'art. 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.r.l., di rilascio di una concessione demaniale, ex art. 18 l. n. 84/1994 di aree e banchine nel Porto Canale di Cagliari.
Parere n. 39/2025 del 26/11/2025	Parere al Comune di Vercelli in materia di aggiornamento del regolamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 38/2025 del 13/11/2025	Parere al Comune di Cremona in materia di aggiornamento del regolamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 37/2025 del 03/12/2025	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.
Parere n. 36/2025 del 06/11/2025	Parere al Comune di Toscolano-Maderno in merito all'ampliamento del contingente taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 35/2025 del 06/11/2025	Parere al Comune di Livorno in merito al rilascio di n. 2 licenze taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 34/2025 del 01/12/2025	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.
Parere n. 33/2025 del 30/10/2025	Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 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 Società Tangenziale di Napoli S.p.a.
Parere n. 32/2025 del 24/10/2025	Parere al Comune di Lucca in merito al rilascio di n. 10 licenze taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 31/2025 del 24/10/2025	Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino nord est piemontese.
Parere n. 30/2025 del 24/10/2025	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, reso ai sensi dell'articolo 12 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Traiana Imbarchi Sbarchi Spedizioni S.r.l., per l'estensione della durata della concessione ai sensi dell'articolo 6, comma 2, del D.I.M. 28 dicembre 2022, n. 202.

Parere n. 29/2025
del 12/03/2026

Parere all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato sugli impegni proposti da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ex art. 14-ter della l. 287/1990 nell'ambito del procedimento A575 del 2025, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi del Protocollo d'intesa AGCM/ART del 9 luglio 2024.

Parere n. 28/2025
del 16/10/2025

Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario afferente all' "Accordo di cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'art. 17 della direttiva 2014/23/UE e dell'art. 13bis del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., relativo alle tratte autostradali: A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte, A34 Raccordo Villesse-Gorizia", sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, dalla Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia, dalla Regione Veneto, e da Autostrade Alto Adriatico S.p.a.

Parere n. 27/2025
del 10/10/2025

Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario relativo alla Convenzione ricognitiva sottoscritta, ai sensi dell'articolo 2, comma 290, della legge 27 dicembre 2007, n. 244, tra ANAS S.p.a. e Concessioni Autostradali Venete S.p.a.

Parere n. 26/2025
del 10/10/2025

Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario relativo alla Convenzione di concessione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Autovia Padana S.p.a.

Parere n. 25/2025
del 16/03/2026

Parere all'Agenzia per l'Italia Digitale sulla bozza di "Linee Guida sull'accessibilità dei servizi in attuazione dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 82 del 2022".

Parere n. 24/2025
del 25/09/2025

Parere al Comune di Civitanova Marche sul bando di concorso pubblico per il rilascio di n. 2 licenze taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

Parere n. 23/2025
del 11/09/2025

Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino Sud Est piemontese.

Parere n. 22/2025
del 21/08/2025

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, reso ai sensi dell'articolo 12 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società So.Te.Co. S.r.l., per l'estensione della durata di una concessione ai sensi dell'articolo 6, comma 2, del D.I.M. 28 dicembre 2022, n. 202.

Parere n. 21/2025
del 21/08/2025

Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, reso ai sensi dell'articolo 12 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Co.na.te.co. S.p.a., per l'estensione della durata di una concessione ai sensi dell'articolo 6, comma 2, del D.I.M. 28 dicembre 2022, n. 202.

2.2 L'attività di vigilanza

Parere n. 7/2026
del 21/01/2026

Parere al Comune di Orvieto sul bando di concorso pubblico per il rilascio a titolo oneroso di n. 2 licenze taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

