Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

Sesto Rapporto Annuale al Parlamento

Camera dei Deputati
25 giugno 2019

SOMMARIO

INDICE 2
INDICE DELLE FIGURE 5
INDICE DELLE TABELLE 8
INDICE DEI BOX 9
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI 10
PREMESSA 11
PARTE PRIMA - L'AUTORITÀ, I CITTADINI, GLI UTENTI 12
PARTE SECONDA - ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI 18
PARTE TERZA - DATI ECONOMICI 104
PARTE QUARTA - ATTI E PROVVEDIMENTI 162

INDICE

PREMESSA 11
PARTE PRIMA - L'AUTORITÀ, I CITTADINI, GLI UTENTI 12
1. Introduzione 12
2. Finalità e prospettive della regolazione economica 13
3. Strumenti ed effetti 14
4. L'economia dei comportamenti 16
5. Considerazioni conclusive 17
PARTE SECONDA - ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI 18
1. IL CONTESTO 18
1.1. Compiti dell'Autorità e novità normative 18
1.2. Collaborazione istituzionale e cooperazione europea e internazionale 19
2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE 20
2.1. Ambito delle attività 20
2.2. L'accesso alle infrastrutture autostradali 20
2.2.1. Affidamento in house delle concessioni relative alle autostrade A22 Brennero-Modena e A4 Venezia-Mestre, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse 21
2.2.2. Schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento con procedura di evidenza pubblica delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona 24
2.2.3. Sistema tariffario di pedaggio per le concessioni di cui all'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 25
2.3. L'accesso alle infrastrutture aeroportuali 26
2.3.1. Il procedimento di revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali 26
2.3.2. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Parma 27
2.3.3. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Pisa 27
2.3.4. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Firenze 28
2.3.5. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Treviso 28
2.3.6. L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi 29
2.4. L'accesso alle infrastrutture ferroviarie 29
2.4.1. L'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari 30
2.4.2. Verifica del sistema di imposizione dei canoni 31
2.4.2.1. Ottemperanza alle sentenze TAR 5 ottobre 2017, n. 1097 e n. 1098 31
2.4.2.2. Rimodulazione del corrispettivo del servizio di sosta 33
2.4.3. La regolazione ferroviaria e la giurisprudenza recente 34
2.4.4. La regolazione dell'accesso alla rete regionale umbra 34
2.4.5. Indicazioni e prescrizioni sui Prospetti Informativi delle Reti 36
2.4.5.1. Il PIR RFI 36
2.4.5.2. Altri PIR 38
2.4.6. L'attività di vigilanza in materia di accesso alle infrastrutture ferroviarie 38
2.5. L'accesso alle infrastrutture portuali 40
2.5.1. Prime misure di regolazione in ambito portuale e monitoraggio sulla loro attuazione 40

2.5.2. Procedimento di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Napoli 41
2.5.3. Il Regolamento (UE) n. 2017/352 41
2.6. L'accesso alle autostazioni 41
3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO 43
3.1. Gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, regionale e nazionale 44
3.1.1. Revisione della Delibera n. 49/2015 sulle procedure di aggiudicazione in esclusiva dei servizi di TPL 47
3.1.1.1. Monitoraggio sull'applicazione della Delibera n. 49/2015 49
3.1.2. Definizione dell'ambito di servizio pubblico e modalità più efficienti per finanziarlo 50
3.1.3. Definizione degli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo dei passeggeri 51
3.2. L'efficienza dei servizi di trasporto regionale 54
3.2.1. Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale 54
3.3. Il servizio di taxi e il trasporto pubblico locale non di linea 57
3.3.1. Evoluzione della disciplina 57
3.3.2. Attività consultiva dell'Autorità 60
3.4. Le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia e via mare 64
3.4.1. Trasporto via ferrovia 64
3.4.2. Trasporto via mare 66
4. I DIRITTI DEI PASSEGGERI E DEGLI UTENTI 70
4.1. I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario 71
4.1.1. La riforma della disciplina dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario 75
4.1.2. Il contenuto minimo dei diritti dei passeggeri nei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico 76
4.2. I diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus 77
4.3. I diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne 80
4.3.1. Il contenuto minimo dei diritti dei passeggeri nei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne con riguardo al trattamento dei reclami 84
4.4. Attività di segnalazione 86
5. ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ 88
5.1. Autofinanziamento 88
5.1.1. Il contenzioso 88
5.1.2. Le modifiche normative del 2018 92
5.1.3. Modalità di determinazione e versamento del contributo e individuazione dei soggetti tenuti alla contribuzione 92
5.2. Bilancio e acquisti 94
5.2.1. Le gestioni in comune con altre Autorità indipendenti 94
5.3. Personale 94
5.3.1. Nuovi sviluppi ed estensione della pianta organica 95
5.3.2. Formazione, tirocini e praticantato 96
5.3.3. Il dialogo con le rappresentanze sindacali 97
5.3.4. Valutazione della *performance* e progressioni di carriera 97
5.4. Organizzazione 97
5.4.1. Sede e Uffici 98

5.4.2. Altri organismi 99
5.4.2.1. L'Advisory Board 99
5.5. La digitalizzazione dell'Autorità e dei suoi processi 99
5.5.1. Il nuovo sistema gestionale integrato 100
5.6. Esecuzione delle disposizioni di legge in materia di amministrazione digitale 100
5.7. Esecuzione delle disposizioni di legge in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione 101
5.8. Il nuovo portale *web* e i servizi *online* 101
5.8.1. I servizi *on-line* 102
5.8.1.1. Il sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri 102
5.8.1.2. Servizio telematico per le procedure di autofinanziamento 103
5.8.1.3. Altri servizi online. Rilevazione dati e monitoraggi 103
PARTE TERZA - DATI ECONOMICI 104
1. INTRODUZIONE 104
2. LE INFRASTRUTTURE STRADALI 104
2.1. Situazione europea 104
2.2. Situazione italiana 106
3. LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI 113
3.1. Situazione europea 113
3.2. Situazione italiana 114
4. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI FERROVIARI 124
4.1. Situazione europea 124
4.2. Situazione italiana 132
5. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI PORTUALI MARITTIMI 139
5.1. Situazione europea 139
5.2. Situazione italiana 139
6. INTERPORTI E LOGISTICA DELLE MERCI 146
6.1. Situazione europea 146
7. I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA E NON DI LINEA 149
7.1. Situazione italiana 149
7.2. Taxi e NCC 154
8. I SERVIZI DI TRASPORTO DI LINEA DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA 158
8.1. Situazione italiana 158
PARTE QUARTA - ATTI E PROVVEDIMENTI 162
1. QUADRO D'INSIEME 162
2. ELENCO DELLE DELIBERE 164
2.1. Attività di regolazione 164
2.2. Procedimenti sanzionatori e prescrittivi 177
2.2.1 Provvedimenti correlati alle funzioni di regolazione 177
2.2.2 Provvedimenti correlati alla tutela dei diritti dei passeggeri 180
2.3. Organizzazione e funzionamento 191
3. ELENCO DEI PARERI 200

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1. Rappresentazione grafica del meccanismo premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi autostradali 22
Figura 2. Distribuzione della soddisfazione degli utenti del settore ferroviario 71
Figura 3. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni per anno, 2014-2019 72
Figura 4. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso rispetto agli altri settori e per mensilità 73
Figura 5. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami, 2014-2019 73
Figura 6. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi 2014-2019 74
Figura 7. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità 77
Figura 8. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso 78
Figura 9. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami, 2014-2019 79
Figura 10. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2019) 79
Figura 11. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni 81
Figura 12. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e vie navigabili interne: andamento dei reclami e delle segnalazioni 81
Figura 13. Motivi dei reclami per il trasporto via mare e vie navigabili interne 82
Figura 14. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati per il trasporto via mare e vie navigabili interne, 2015-2019 83
Figura 15. Principali criticità emerse nella gestione del sistema reclami (servizi di navigazione) 86
Figura 16. Organigramma dell'Autorità 98
Figura 17. Estensione della rete stradale nei primi 15 paesi europei, 2016 104
Figura 18. Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture, Paesi Europei 105
Figura 19. Panoramica internazionale in termini di intensità di traffico e ricavi per km, 2017 106
Figura 20. Il settore autostradale italiano in cifre, 2017 106
Figura 21. Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture in Italia, 2017 107
Figura 22. Veicoli-km percorsi nelle autostrade a pedaggio italiane, 2004-2017 108
Figura 23. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane per tipologia di veicolo, 2004-2017 108
Figura 24. Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2017 109
Figura 25. Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2017 109
Figura 26. Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2017 110
Figura 27. Statistiche per regione del numero di morti in incidenti stradali per milione di abitanti, 2017 110
Figura 28. Evoluzione dell'automatizzazione dei caselli autostradali (numero di porte automatiche e di impianti telepass), 2008-2017 111
Figura 29. Crescita della pavimentazione drenante fonoassorbente (in km di corsie), 2008-2017 111
Figura 30. Introiti da pedaggio in Italia (dati in milioni di euro), 2017 112
Figura 31. Crescita dei ricavi netti da pedaggio in Italia (dati in milioni di euro), 2009-2017 112
Figura 32. Crescita del traffico passeggeri per singoli paesi europei, 2011-2018 113
Figura 33. Classifica degli aeroporti dei principali paesi europei per numero di passeggeri trasportati, 2017-2018 114
Figura 34. Il sistema aeroportuale italiano 115
Figura 35. Andamento dei passeggeri in Italia, 2009-2018 115
Figura 36. Andamento dei movimenti (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto) in Italia, 2009- 2018 116

Figura 37. Classifica aeroporti italiani con un traffico passeggeri superiore ai 3 milioni, 2018 117
Figura 38. Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti, 2018 118
Figura 39. Andamento passeggeri per aeroporti tra 4 e 10 milioni di passeggeri, 2009-2018 118
Figura 40. Crescita passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione negli aeroporti italiani, 2009-2018 119
Figura 41. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2018 119
Figura 42. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito nazionale, 2018 120
Figura 43. Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e *low cost*, 2018 120
Figura 44. Andamento traffico merci aereo al netto del servizio postale, 2009-2018 121
Figura 45. Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci, 2018 121
Figura 46. Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non dei gestori aeroportuali, 2017 122
Figura 47. Composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali italiani, 2017 122
Figura 48. Totale del valore e costi della produzione dei gestori aeroportuali italiani, 2017 123
Figura 49. Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, 2017 123
Figura 50. Utili totali e per passeggero sul totale dei gestori aeroportuali italiani, 2017 124
Figura 51. Estensione della rete ferroviaria (km) dei principali paesi europei, 2017 124
Figura 52. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non, 2017 125
Figura 53. Intensità di utilizzo della rete in treni-km al giorno per km di rete, 2017 125
Figura 54. Numero di imprese ferroviarie, 2017 126
Figura 55. Numero di imprese ferroviarie nei settori merci e passeggeri, 2017 127
Figura 56. Traffico totale in milioni di treni-km, 2017 128
Figura 57. Composizione del traffico tra merci e passeggeri (treni-km), 2017 128
Figura 58. Ripartizione del mercato passeggeri (passeggeri-km)* tra impresa dominante nazionale, straniera ed altre, 2017 129
Figura 59. Ripartizione del mercato merci (tonnellate-km)* tra impresa dominante nazionale, straniera ed altre, 2017 129
Figura 60. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana, 2017 133
Figura 61. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale per zone geografiche, 2017 133
Figura 62. Andamento indicizzato del traffico passeggeri 134
Figura 63. Andamento indicizzato del traffico merci 135
Figura 64. Andamento ricavi e costi operativi di RFI, 2010-2017 136
Figura 65. Ripartizione produzione RFI in treni-km per segmenti di mercato, 2017 136
Figura 66. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI per segmenti di mercato, 2017 137
Figura 67. Andamento ricavi e costi operativi di Trenitalia, 2010-2017 137
Figura 68. Andamento ricavi e costi operativi di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori, 2010-2017 138
Figura 69. Traffico container nei principali porti europei (2017-2018) 139
Figura 70. Traffico marittimo nei porti italiani gestiti dalle AdSP, suddiviso per tipologia 141
Figura 71. Suddivisione del totale merci transitate nei porti italiani gestiti dalle AdSP, 2018 142
Figura 72. Movimenti di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP 142
Figura 73. Variazione del traffico passeggeri nelle AdSP con oltre 100.000 movimenti, 2017-2018 143
Figura 74. Movimenti di merci nei porti gestiti dalle AdSP 143
Figura 75. Variazione del traffico merci in ciascuna AdSP, 2017-2018 144
Figura 76. Movimenti di container [TEU] nei porti gestiti dalle AdSP 144
Figura 77. Variazione del traffico di container in ciascuna AdSP, 2017-2018 145
Figura 78. Classifica delle AdSP per tipologia di merci movimentate 145
Figura 79. Confronto per numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del TC europeo 146
Figura 80. Caratteristiche TC nel 2017: composizione delle consegne in termini di destinazione (nazionale o internazionale), tipologia e distanza media 147
Figura 81. Indicatori delle performance della logistica in Italia, 2018 149
Figura 82. Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro 150
Figura 83. Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro, 2017 150
Figura 84. Ripartizione modale degli spostamenti, in funzione della grandezza dei Comuni, 2017 151
Figura 85. Evoluzione del tasso di mobilità “sostenibile” in ambito comunale, 2017 151
Figura 86. Ripartizione territoriale di produzione servizi di TPL, 2016 152

Figura 87. Presenza di servizi internet dedicati al TPL nei Comuni capoluogo di provincia e città metropolitane, 2017 152
Figura 88. Evoluzione costi e proventi della produzione dei servizi di TPL Autolinee 153
Figura 89. Totale taxi e NCC nel campione di comuni esaminato, 2018 157
Figura 90. Comuni del campione esaminato nei quali gli NCC sono in numero superiore ai taxi, 2018 157
Figura 91. Le principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza 158
Figura 92. I prezzi al km delle principali rotte per le autolinee a media e lunga percorrenza 160
Figura 93. Prezzo medio pesato (€/km) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2017-2018 161
Figura 94. Set informativo dei servizi disponibili per passeggeri relativo alle autostazioni, 2018 161
Figura 95. Delibere adottate dell'Autorità, 2014-2019 162
Figura 96. Oggetto delle delibere dell'Autorità, 2014-2019 162
Figura 97. Delibere per ambito di attività, 2014-2019 163
Figura 98. Andamento dell'attività di regolazione, 2014-2019 163
Figura 99. Delibere dell'Autorità per ambito di attività, 2018-2019 164

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1.	Articolazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali	26
Tabella 2.	Procedimento di revisione dei modelli aeroportuali	26
Tabella 3.	Affidamenti diretti nel settore del trasporto pubblico ferroviario di passeggeri	44
Tabella 4.	Contratti di servizio in vigore aventi ad oggetto servizi di trasporto ferroviario passeggeri	46
Tabella 5.	Pareri adottati dall'Autorità dal giugno 2018 al maggio 2019	61
Tabella 6.	Le imprese di navigazione oggetto dell'analisi campionaria	85
Tabella 7.	Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei (km)	105
Tabella 8.	Rete autostradale italiana a pedaggio, 2017	107
Tabella 9.	Descrizione del sistema aeroportuale italiano, 2018	114
Tabella 10.	Passeggeri trasportati per aeroporto, 2018	116
Tabella 11.	Traffico passeggeri in pax-km e variazione rispetto al 2016, numero passeggeri, 2017	130
Tabella 12.	Traffico merci in tonnellate km e variazione rispetto al 2016, 2017	131
Tabella 13.	Andamento della domanda di traffico passeggeri e merci nel settore ferroviario (nazionale ed internazionale)	132
Tabella 14.	Ripartizione della rete RFI, 2018	134
Tabella 15.	Dati di traffico passeggeri, 2011-2017	135
Tabella 16.	Dati di traffico passeggeri Trenitalia, 2016-2017	135
Tabella 17.	Risultati economico finanziari di RFI S.p.A., 2015-2017	138
Tabella 18.	Risultati economico finanziari di Trenitalia S.p.A., 2015-2017	138
Tabella 19.	Risultati economico finanziari di Italo-NTV S.p.A., 2015-2017	138
Tabella 20.	Canale di Suez	139
Tabella 21.	Volumi di traffico del trasporto marittimo di passeggeri	140
Tabella 22.	Dati riepilogativi dell'offerta nel settore portuale marittimo nazionale, 2016-2017	140
Tabella 23.	Volumi di traffico del trasporto marittimo nazionale di merci	140
Tabella 24.	Economia del mare nazionale, 2016-2017	141
Tabella 25.	Trasporto combinato in Europa	146
Tabella 26.	Evoluzione del volume di TEU per i membri UIRR	147
Tabella 27.	Spostamenti per andare al lavoro con un mezzo di trasporto, 2017	149
Tabella 28.	Ripartizione degli spostamenti intermodali	152
Tabella 29.	Importo delle erogazioni del fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario	153
Tabella 30.	Numero di licenze taxi attive al 31 dicembre nei principali Comuni italiani	154
Tabella 31.	Numero di autorizzazioni NCC attive al 31 dicembre nei principali Comuni italiani	155
Tabella 32.	Numero di autopubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente superiore a 50.000 abitanti	156
Tabella 33.	Numero di auto pubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente inferiore a 50.000 abitanti	156
Tabella 34.	Evoluzione della classifica delle origini dei viaggi con autobus a media e lunga percorrenza	159

INDICE DEI BOX

Box 1.	Andamento del trasporto di passeggeri	12
Box 2.	Il nuovo sistema tariffario dell'autostrada A22	23
Box 3.	L'accesso alle autostazioni: prospetti di riferimento della Delibera ART n. 56/2018	43
Box 4.	Revisione della Delibera ART n. 49/2015: schemi di riferimento della Delibera ART n. 143/2018	50
Box 5.	Definizione degli schemi di bandi di gara dei servizi di trasporto marittimo: prospetti di riferimento della Delibera ART n. 22/2019	54
Box 6.	Efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale: parametri e schemi di riferimento della Delibera ART n. 120/2018	56
Box 7.	Evoluzione della disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea: attività consultiva al Governo e al Parlamento	60
Box 8.	Attività consultiva dell'Autorità ai Comuni in materia di servizio taxi: sintesi delle principali prescrizioni e raccomandazioni	64
Box 9.	Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia: qualità erogata e percepita nella Delibera ART n. 16/2018	66
Box 10.	Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare: qualità erogata e percepita nella Delibera ART n. 96/2018	69
Box 11.	Atto di segnalazione sulla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto via mare e per vie navigabili interne e nel trasporto effettuato con autobus	87
Box 12.	Giurisprudenza in materia di autofinanziamento- I concessionari autostradali	90
Box 13.	Il nuovo portale *web*	102

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AdsP *Autorità di Sistema Portuale*

ADR *Aeroporto di Roma S.p.A.*

AENA *Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea*

AGCM *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*

AGCOM *Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni*

AGID *Agenzia per l'Italia Digitale*

AISCAT *Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori*

ANAC *Autorità Nazionale Anticorruzione*

ANAS *Azienda Nazionale Autonoma delle Strade S.p.A.*

ARERA *Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente*

ART *Autorità di regolazione dei trasporti*

ATIVA *Autostrada Torino- Ivrea- Valle d'Aosta S.p.A.*

AV/AC *Alta Velocità/Alta Capacità*

CAD *Codice dell'Amministrazione Digitale*

CAV *Concessioni Autostradali Venete SpA*

CER *Community of European Railway and Infrastructure companies*

CIPE *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*

CMQ *Condizioni Minime di Qualità*

EA *Ente Affidante*

ENAC *Ente Nazionale per l'Aviazione Civile*

ENRBB *European Network of Rail Regulatory Bodies*

EPTO *European Passengers Transport Operators*

ERA *European Union Agency for Railways*

ERFA *European Rail Freight Association*

GESAC *Società di Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.*

GESAP *Società di Gestione Aeroporto di Palermo S.p.A.*

GI *Gestore dell'Infrastruttura*

IF *Imprese Ferroviarie*

IN *Imprese di Navigazione*

IPA *Indice delle Pubbliche Amministrazioni*

IRG-*Rail* *Independent Regulators' Group-Rail*

KPI *Key Performance Indicator*

MEF *Ministero dell'Economia e delle Finanze*

MIT *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

NCC *Noleggio auto con conducente*

NEB *National Enforcement Bodies*

NTV *Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.*

OCSE *Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico*

OSP *Obblighi di Servizio Pubblico*

OSP-LP *Obblighi di Servizio Pubblico a lunga percorrenza*

PIA *Prospetto Informativo dell'Autostazione*

PEF *Piano Economico Finanziario*

PIR *Prospetto Informativo della Rete*

PMdA *Pacchetto Minimo di Accesso*

PMR *Persone a Mobilità Ridotta*

PRO *Piano Raggiungimento Obiettivi Regolatori*

RNE *Rail Net Europe*

RFI *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*

RPCT *Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza*

SAB *Società Aeroporto di Bologna S.p.A.*

SAC *Società Aeroporto di Catania S.p.A.*

SACBO *Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo - Orio al Serio S.p.A.*

SAD *Società Autobus Alto Adige S.p.A.*

SAGAT *Società Azionaria Gestione Aeroporto di Torino S.p.A.*

SAT *Società Aeroporto Toscano S.p.A.*

SATAP *Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A.*

SAV *Società Autostrade Valdostane* S.p.A.

SAVE *Società Marco Polo di Venezia S.p.A.*

SEA *Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.*

SITAF *Società Traforo autostradale del Frejus S.p.A.*

SNCF *Société Nationale des Chémins de fer Francais*

SOGEAP *Società di Gestione dell'Aeroporto di Parma S.p.A.*

SPID *Sistema Pubblico per la Gestione dell'Indentità Digitale*

TA *Società Toscana Aeroporti SpA*

TEN-T *Rete Transeuropea dei Trasporti*

TPL *Trasporto Pubblico Locale*

UIRR *International Union for Road-Rail Combined Transport*

UNIFE *Unione delle Industrie Ferroviarie Europee*

WACC *Weighted average cost of capital (costo medio ponderato del capitale)*

PREMESSA

Con questo documento l'Autorità presenta al Parlamento il suo sesto Rapporto annuale e riferisce sui risultati della sua attività, illustra le prospettive della regolazione del settore e indica gli interventi necessari a rimuovere gli ostacoli che si frappongono al miglior funzionamento dei mercati rilevanti e dei servizi di trasporto.

Come nelle precedenti edizioni, il Rapporto si articola in quattro sezioni. La prima è dedicata alla trattazione di un argomento di rilievo e attualità per il settore. Si tratta, in quella corrente, del rapporto tra Autorità, cittadini e utenti: un rapporto che si intensifica al crescere dell'esperienza dell'Autorità e diventa apprezzabile attraverso la percezione da parte dei cittadini-utenti di infrastrutture e servizi di trasporto degli effetti delle misure di regolazione sul loro benessere, anche là dove tali misure sono, piuttosto, rivolte in modo diretto alle imprese o ad altre istituzioni.

Segue la descrizione delle attività svolte dall'Autorità nel periodo compreso tra il 1° giugno 2018 e il 31 maggio 2019. Questa parte del Rapporto è presentata ai sensi dell'art. 37 comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo dell'Autorità e illustra anche le attività poste in essere in relazione a quanto previsto dall'art. 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 sul tema della efficienza dei diversi gradi di separazione tra imprese ferroviarie e gestore dell'infrastruttura.

La descrizione delle attività svolte è presentata, altresì, ai sensi delle disposizioni di esecuzione della disciplina europea in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, effettuato con autobus e per mare e vie navigabili interne di cui, rispettivamente, ai decreti legislativi 17 aprile 2014, n. 70, 4 novembre 2014, n. 169 e 29 luglio 2015, n. 129. Tali ultimi provvedimenti attribuiscono all'Autorità le funzioni di Organismo responsabile della vigilanza e dell'esecuzione dei diritti dei passeggeri e prescrivono che essa riferisca annualmente al Parlamento sulle attività svolte nell'ambito del presente Rapporto.

La terza parte del Rapporto contiene i dati economici inerenti alle diverse modalità di trasporto e relativi servizi e infrastrutture.

La parte conclusiva elenca i principali provvedimenti adottati dall'Autorità sin dal suo primo insediamento.

31 maggio 2019

PARTE PRIMA - L'AUTORITÀ, I CITTADINI, GLI UTENTI

Introduzione

Le attività svolte dall'Autorità nei circa sei anni decorsi dalla sua costituzione, nel 2013, hanno riguardato tutte le modalità di trasporto e tutti gli ambiti di competenza: dall'accesso alle infrastrutture, alla regolazione dei servizi, alla tutela dei diritti dei passeggeri.

Nello stesso periodo è cresciuto il numero degli utilizzatori di infrastrutture e servizi di trasporto. Più in generale, è cresciuta la domanda effettiva di servizi di mobilità, anche in modalità *sharing* e a maggiore efficienza energetica e sostenibilità ambientale. Alcuni dati di interesse illustrano queste tendenze in Italia (Box 1).

Box 1. Andamento del trasporto di passeggeri

Dati ISTAT indicano che, con riferimento agli **spostamenti abituali per andare a scuola e al lavoro**, si è passati dai circa 35 milioni di spostamenti nel 2015 ad oltre 36,3 milioni nel 2017, con una crescita del +3,6%. Nel 2017 l'auto privata è stata utilizzata nel 57% degli spostamenti (pari a 20,7 milioni), mentre solo il 21% di essi (7,6 milioni di spostamenti) sono avvenuti utilizzando servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano via strada e via ferrovia. Significativo appare il forte incremento registrato dagli spostamenti a piedi e in bicicletta (+8,6% nel periodo 2015-2017, registrando nel 2017 un numero di spostamenti pari a 6,9 milioni). Di circa l'1% risulta, invece, l'aumento nel periodo 2013-2017 del numero di imbarchi e sbarchi di passeggeri del **trasporto marittimo internazionale e di cabotaggio nazionale**, che nel 2017 è stato pari a 73,9 milioni.

Dati dell'Autorità indicano che, nel **trasporto ferroviario** si registra per il 2017 una leggera crescita nel segmento dei servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico (pari a 29,8 miliardi di passeggeri km), che sono aumentati del 3% nel periodo 2014-2017. Assai più deciso, nello stesso periodo, l'aumento dei servizi commerciali pari al +18% (21,1 miliardi di passeggeri km nel 2017). Nell'alta velocità, nel 2017, si registra un numero di passeggeri km pari a 18,4 miliardi (+40% rispetto al 2014). In controtendenza, nello stesso periodo, il traffico passeggeri internazionale è sceso del 7% (0,6 miliardi di passeggeri km nel 2017), verosimilmente a favore del trasporto aereo.

Riguardo all'**utilizzo delle infrastrutture autostradali**, i dati AISCAT mostrano che, nel quinquennio 2013-2017, il numero dei veicoli leggeri medi giornalieri è passato da 28.598 a 30.751 (+7,5%) e quello dei veicoli pesanti è salito da 8.329 a 9.114 (+9,4%).

Avuto riguardo ai **transiti di passeggeri negli aeroporti italiani**, dati ENAC illustrano che, nel 2017, essi sono stati pari a 174,6 milioni (dato in aumento del 22% rispetto al 2013), di cui 62 milioni di passeggeri per spostamenti in ambito nazionale (+9% rispetto al 2013). Il trend positivo si è confermato anche per il 2018, quando sono stati movimentati 184,8 milioni di passeggeri (dato in aumento del 5,8% rispetto al 2017 e +29% rispetto al 2013), di cui 64 milioni di passeggeri per spostamenti in ambito nazionale (+3,4% rispetto al 2017 e +13% rispetto al 2013).

Dai dati dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility risulta che, nel periodo 2015-2017, il **numero dei servizi di *sharing mobility*** offerti in Italia (*carpooling, car-bike- e scootersharing*) è cresciuto mediamente del 17% all'anno, passando da poco più di 260 a 357. Nel 2017, Il 28% della popolazione italiana, pari a circa 18,1 milioni, può usufruire di almeno uno dei servizi di mobilità condivisa. Nello stesso periodo il numero dei veicoli a zero emissioni è cresciuto di 3,5 volte passando da 620 mezzi nel 2015 a 2.200 nel 2017.

Riguardo agli **spostamenti intermodali**, il rapporto ISFORT per il 2018 indica che la relativa quota, pur raddoppiata negli ultimi dieci anni, resta ancora marginale (4-5% nel 2017). Tuttavia, poiché le tipologie di combinazioni multimodali considerate implicano, per lo più, l'utilizzazione di un mezzo di trasporto pubblico, con una larga prevalenza dello scambio tra un mezzo pubblico e l'auto come passeggero, deve ritenersi che questo dato non renda adeguatamente conto della domanda potenziale di servizi multimodali, a sua volta fortemente influenzata dalla fruibilità di servizi flessibili *door-to-door*.

Fonti**:** come sopra richiamate. Per altre informazioni si rinvia alla sezione 3 del presente Rapporto ("Dati economici").

Agli andamenti sopra rappresentati, si affiancano quelli inerenti la domanda potenziale e inespressa, che oggi può essere valorizzata e orientata applicando tecnologie digitali e sistemi predittivi propri della *behavioural economics*[1].

Queste tendenze, che illustrano comportamenti dei cittadini-utenti possono essere messe in relazione con le attività di regolazione e di vigilanza dell'Autorità? In caso affermativo, come opera questa relazione? Si tratta di un fenomeno misurabile? In effetti, agendo sulle modalità di organizzazione ed erogazione dei servizi di trasporto e sui fattori che determinano prezzi, livelli di qualità e loro dinamiche, i provvedimenti del regolatore possono avere effetti sia sui comportamenti delle imprese che sulle condizioni di fruibilità dei servizi da parte degli utenti.

Una puntuale disamina dei quesiti che precedono eccede lo scopo della presente trattazione; si intende, tuttavia, fornire una prima lettura unitaria del rapporto che intercorre tra attività dell'Autorità e accrescimento del benessere dei cittadini-utenti[2]. E ciò sia quando quest'ultimi sono destinatari di atti ad essi direttamente rivolti, sia quando ne beneficiano per effetto delle modifiche dei comportamenti delle imprese regolate o delle istituzioni coinvolte a seguito delle decisioni dell'Autorità.

A questo fine, nelle sezioni seguenti si ripercorrono le finalità della regolazione economica, illustrandone alcuni vincoli alla capacità di influire sul benessere dei cittadini-utenti; segue una rassegna degli strumenti dell'Autorità e degli effetti della sua attività; seguono ulteriormente alcune considerazioni sulle prospettive dell'applicazione dell'economia dei comportamenti alla regolazione economica dei trasporti. Queste riflessioni introduttive precedono la puntuale rassegna delle attività svolte dall'Autorità nel periodo di riferimento, l'illustrazione dei dati economici rilevanti e l'elencazione degli atti e provvedimenti da essa adottati.

1. Finalità e prospettive della regolazione economica

Il dibattito sulle finalità della regolazione economica di settore esamina il quesito se essa si estenda alla tutela del cittadino-utente o si limiti alla promozione di assetti competitivi ed efficienti dei mercati. In propostito l'esperienza maturata nei primi sei anni di attività dell'Autorità consente di presentare evidenze degli effetti delle misure di regolazione e delle azioni di vigilanza intraprese che riguardano entrambi i profili. Basti pensare alle misure di regolazione che incidono su servizi gravati da obblighi di servizio pubblico e sull'economicità ed efficienza delle gestioni. Esse sono rivolte alle imprese o altri enti concedenti e gestori delle infrastrutture. A favore di tali soggetti il regolatore è chiamato a garantire condizioni di concorrenzialità dei mercati corrispondenti ai rispettivi livelli di liberalizzazione e, in ogni caso, la proporzionalità delle misure. Allo stesso tempo, tariffe e prezzi che riflettono costi efficienti degli operatori costituiscono, in sé, un beneficio per gli utenti.

Così ancora, nel determinare l'adeguatezza della remunerazione del capitale investito da imprese pubbliche o private in attività pertinenti alla gestione delle infrastrutture o all'erogazione del servizio, il regolatore ne valuta e considera i potenziali impatti anche in termini di benefici apportati ai cittadini-utenti. Ancora più evidente è l'effetto delle misure che hanno ad oggetto la garanzia di livelli minimi di qualità del servizio: esse operano nel rapporto contrattuale tra ente affidante e soggetto gestore, consentendo l'attivazione di penali in caso di disservizi e premi in quello di prestazioni superiori alle attese; allo stesso tempo, esse determinano il livello di soddisfazione degli utenti.

Anche in mercati che, come quello dei trasporti, rimangono nel complesso fortemente concentrati, si manifestano nuovi equilibri tra offerta e domanda di servizi. Nella regolazione economica è noto il tema delle asimmetrie informative tra impresa regolata e regolatore, in relazione, ad esempio, alle scelte tecnologiche. Per quanto qui maggiormente rileva, fenomeni assimilabili alle asimmetrie informative possono, altresì, verificarsi tra regolatore e imprese, da un lato, e utenti del servizio di trasporto, dall'altro. È questo il caso

[1] La domanda potenziale è oggetto di elaborazioni che l'Autorità ha in corso, in particolare con riferimento alla stima di tale domanda nella determinazione degli ambiti di servizio pubblico locale di cui alla Delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017.

[2] Il riferimento al tema del benessere del cittadino-utente è qui utilizzato per finalità puramente descrittive ed è privo di ogni richiamo alle riflessioni che hanno preso avvio nella scienza economica con i lavori di Arthur Cecil Pigou (*The economics of welfare*, Palgrave-Macmillan, 1932).

della domanda inespressa e potenziale di servizi, che potrebbe fornire utili indicazioni sulle motivazioni e la struttura delle preferenze di mobilità. Catalizzatore di questo fenomeno è la sempre maggiore capacità del cittadino-utente di esercitare i propri diritti e di condizionare l'offerta dei servizi di trasporto utilizzando le tecnologie digitali: il suo crescente *empowerment* pone al regolatore la sfida di integrare tali tecnologie tra i fattori rilevanti delle proprie misure, se non anche nell'oggetto delle stesse.

Atteso che le asimmetrie informative di cui si è detto influiscono sulla capacità della regolazione di dispiegare valore anche a favore dei cittadini-utenti, si ripercorrono di seguito strumenti ed effetti della regolazione economica prima di svolgere alcune considerazioni sulle metodologie sviluppate nell'ambito dell'economia dei comportamenti, in particolare sulla loro applicazione alla domanda inespressa di mobilità.

2. Strumenti ed effetti

Come anticipato, nello svolgimento delle proprie attività, il regolatore economico utilizza un insieme di strumenti. Questi ultimi si articolano sulla base dell'assetto dei poteri conferiti al regolatore e sono capaci di generare benefici per gli utenti, che assumono molteplici forme e livelli di integrazione, e divengono apprezzabili in momenti diversi. Lo sono immediatamente quelli impiegati per assicurare la tutela di diritti previsti per legge. Richiedono più tempo e possono prodursi in modo mediato o indiretto gli interventi che presuppongono modifiche dei comportamenti delle imprese, quali ad esempio, quelli concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture, di cui si dirà più oltre.

Se gli strumenti appena richiamati costituiscono il *toolkit* di base della regolazione economica, l'ampia gamma di funzioni attribuite all'Autorità di regolazione dei trasporti ne qualificano il ruolo e l'esperienza applicativa. Esse comprendono interventi che hanno un impatto sulla concorrenza nel mercato, come avviene nel caso della definizione delle condizioni di accesso alle infrastrutture, o per il mercato, come avviene con la definizione di bandi di gara finalizzati a garantire condizioni di *level playing field* fra i partecipanti, e si estendono a compiti di individuazione delle condizioni di qualità dei servizi e di garanzia della tutela dei diritti. Gli esempi che seguono forniscono una sintetica e non esaustiva rassegna degli strumenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Essi sono presentati evidenziando in ordine crescente la percezione dei relativi effetti da parte degli utenti[3].

Secondo lo schema proposto, gli effetti della regolazione economica sul benessere dei cittadini-utenti potrebbero apparire meno evidenti e non essere di rapida percezione nel caso di interventi dell'Autorità finalizzati a garantire l'impiego più efficiente delle risorse pubbliche. In proposito, con riferimento ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri via ferrovia, l'Autorità ha individuato obiettivi di efficienza e indicatori di misurazione per garantire che contributi pubblici a favore di servizi resi in condizioni economiche non remunerative siano erogati in funzione di costi di gestione efficienti[4]. Il contenimento dei costi di produzione dei servizi che consegue all'efficientamento può tradursi in una riduzione dei prezzi, in un aumento dei servizi o in un mix diverso, a beneficio degli utenti. Certamente, la trasparenza dei costi e della loro copertura tramite ricavi derivati, rispettivamente, dalla vendita di biglietti e da contributi pubblici, accresce la consapevolezza dei fruitori in ordine ai costi effettivi sottostanti all'erogazione dei servizi.

Venendo ad un altro esempio, le condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture, definite dal regolatore nell'esercizio delle sue funzioni di garanzia, possono influenzare l'offerta di servizi collegati che aggiungono valore all'utilizzo dei servizi di mobilità da parte del cittadino-utente. Così, nell'esercitare funzioni di regolazione delle autostazioni, essenziali in un contesto di crescente rilevanza dell'intermodalità nei trasporti, l'Autorità rivolge primariamente le proprie misure al gestore dell'infrastruttura, tenuto a garantire che le imprese di autotrasporto vi abbiano accesso in condizioni di equità e non discriminazione. Tra gli obblighi del gestore rientrano, tuttavia, anche adempimenti che hanno effetti sulle condizioni di erogazione dei servizi agli utenti, quali la messa a disposizione di informazioni sugli orari, sulla possibilità di accedere a connessioni con servizi resi con altre modalità e di usufruire di biglietti integrati e sulle condizioni

[3] L'illustrazione prescinde, invece, dalla rappresentazione dell'impatto della regolazione nel senso tecnico che tale espressione assume per il regolatore.
[4] Ved. Parte Seconda, paragrafo 3.2.1

di accessibilità fisica delle autostazioni, che sono oggetto anche di specifiche attività di regolazione della qualità dei servizi e di tutela dei diritti, di cui si dirà più oltre.

La percezione degli effetti della regolazione aumenta rivolgendo attenzione a quello che costituisce uno dei principali strumenti di regolazione dell'Autorità: la definizione dei principi e criteri che i gestori delle infrastrutture sono tenuti ad applicare nella determinazione di tariffe, canoni e pedaggi (ad esempio, canoni di accesso alle infrastrutture ferroviarie, diritti aeroportuali, tariffe portuali ecc.). Quest'ultimi, si trasferiscono e producono effetti sull'utente al momento dell'acquisto dei titoli di viaggio (ad esempio, biglietto ferroviario o aereo) o per l'utilizzo dell'infrastruttura (ad esempio, pedaggio autostradale). Nel definire tali criteri, il regolatore deve assicurare la congruità di tariffe, canoni e pedaggi rispetto ai costi sottostanti: attività complessa, che implica un'attenta analisi della contabilità regolatoria dei soggetti regolati e, negli assetti più avanzati, il confronto tra la *performance* delle singole imprese con quella di tutte le altre che operano nel loro stesso mercato. Si considerino, ad esempio, i sistemi tariffari dei pedaggi delle concessioni autostradali che, come previsto dalle norme istitutive dell'Autorità, sono basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale. Definendo un contesto di riferimento stabile per ogni periodo regolatorio, tali sistemi contemplano incentivi periodici a favore dei concessionari autostradali per il conseguimento di recuperi di produttività e riduzione dei costi operativi, con conseguente contenimento delle dinamiche tariffarie. Essi prevedono, altresì, meccanismi affinché mancati o ritardati investimenti, extra-ricavi correlati a sottostime delle previsioni di traffico, e premi e penalità per la qualità dei servizi si riflettano sui pedaggi, traducendosi in benefici per l'utente.

Un ulteriore insieme di strumenti è quello che riguarda la regolazione della qualità dei servizi e, in particolare, la definizione di condizioni minime di qualità di quelli gravati da obblighi di servizio pubblico. Il Rapporto descrive in maggior dettaglio i provvedimenti con i quali sono state individuate condizioni di qualità, livelli minimi e indicatori di misurazione da applicare ai contratti di servizio concernenti, rispettivamente, il trasporto via ferrovia e via mare[5]. Prescrizioni analoghe sono contenute nei pareri resi dall'Autorità con riferimento alle modalità di esercizio ed organizzazione del servizio taxi[6]. Tali condizioni, da inserire nei contratti di servizio, prescrivono quali siano i dati da rendere pubblici, sono corredate da indicatori di misurazione e da obblighi di verifica periodica e sono assistite da penali. Vi rientrano la regolarità e puntualità del servizio, la pulizia e il *comfort* del materiale rotabile e delle infrastrutture, i sistemi di *feedback* da parte degli utenti e delle associazioni rappresentative, per citarne solo alcune. In questo caso, le misure di regolazione incidono sul rapporto tra ente affidante e gestore; allo stesso tempo, esse esprimono livelli minimi di soddisfazione da assicurare agli utenti in relazione alle specifiche caratteristiche di ciascun tipo di servizio.

Se con le condizioni minime di qualità dei servizi gli effetti della regolazione a beneficio dei cittadini-utenti divengono più visibili, essi sono del tutto immediati avuto riguardo alle competenze dell'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri. Nell'esercizio di tali funzioni, l'Autorità definisce il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti: una competenza *sui generis*, che è stata sin qui esercitata con riferimento ai diritti dei titolari di abbonamenti per l'utilizzo di servizi di trasporto ferroviario ad alta velocità, a quelli degli utenti potenziali e degli effettivi passeggeri del trasporto ferroviario con obblighi di servizio pubblico e a quelli dei passeggeri del trasporto marittimo che intendano avanzare reclamo per disservizi dei vettori. A queste funzioni, individuate nella legge istitutiva dell'Autorità, si aggiungono quelle specifiche di vigilanza sull'esecuzione dei Regolamenti europei in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via ferrovia, autobus, mare e vie navigabili interne. Contenuti minimi dei diritti e norme europee tipizzano situazioni giuridiche soggettive che vengono, così, espressamente definite e sono assistite da misure per garantirne l'*enforcement*, nel presupposto che i passeggeri rappresentino la parte debole del contratto di trasporto[7]. Esse consistono essenzialmente nella non discriminazione nell'utilizzo del servizio; nell'assistenza e accessibilità per i passeggeri con disabilità e/o mobilità ridotta; nel ricevere informazioni prima dell'acquisto e nelle varie fasi del viaggio; nella possibilità di rinunciare al viaggio (con rimborso) in caso di perturbazione;

[5] Si rinvia alla Parte seconda, paragrafo 3.4.
[6] Si rinvia alla Parte seconda, paragrafo 3.3.
[7] Ved. il Considerando 3 del Regolamento (CE) N. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che testualmente recita "*Poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati*".

nell'assistenza e compensazione in caso di forti ritardi o soppressioni; nella responsabilità del vettore per i passeggeri e il loro bagaglio; nel diritto a un sistema rapido e accessibile di trattamento dei reclami in caso di disservizi.

A differenza delle condizioni minime di qualità e salvo che non ne sia espressamente delimitato l'ambito di applicazione, i diritti degli utenti e dei passeggeri operano indipendentemente dalla natura dei mercati, che siano essi caratterizzati da obblighi di servizio pubblico o offerti a condizioni commerciali. Soprattutto, a differenza delle condizioni minime di qualità, la tutela dei diritti opera in modo diretto: utenti e passeggeri possono esercitarli, contestare l'eventuale inadempimento (o non corretto adempimento) di obblighi contrattuali da parte del fornitore del servizio e avanzare richieste risarcitorie[8].

3. L' economia dei comportamenti

Come accennato, i cittadini-utenti dispongono oggi di nuovi mezzi di informazione e simultanea manifestazione delle preferenze di acquisto per soddisfare bisogni di mobilità anche su base personale (*tailor-made services*). Le imprese di trasporto sono spinte a rivedere modelli organizzativi e strategie e a fornire servizi via via più efficienti e *costumer-centred*. Si affermano servizi MaaS (*Mobility as a Service*) associati all'utilizzo di piattaforme digitali[9]. Operatori della *sharing economy* come Lyft, Grab, Didi Chuxing, Go-Jek, Uber, Flixbus, BlaBlaCar, nei rispetti ambiti di attività, intercettano tendenze latenti della domanda e ridefiniscono i confini dei mercati di riferimento.

La diffusione delle tecnologie digitali incide, quindi, sull'offerta dei servizi di trasporto, rende meno significative le segmentazioni dei mercati e trasforma i tradizionali modelli di competizione. Questi fenomeni rappresentano un'opportunità da non perdere per far evolvere le politiche pubbliche e sollecitano il regolatore a innovare i propri interventi tenendo conto dei comportamenti degli utenti. Accelera la partecipazione attiva dell'utente alla configurazione e pianificazione dei servizi di trasporto, sostituendosi nel ruolo tradizionalmente svolto dagli operatori e si sviluppa una nuova etica, basata sull'apertura, la partecipazione e l'interattività. D'altra parte, l'uso più efficiente delle infrastrutture consente di mobilizzare risorse non utilizzate.

L'utente e il suo comportamento sono al centro dell'analisi dell'economia dei comportamenti, che ne ha fornito canoni di lettura e di analisi (*behavioural insights*)[10]. Le intuizioni comportamentali agiscono su prove empiriche, da rilevare in maniera sistematica, che consentono di anticipare in che modo utenti e cittadini reagiranno a potenziali politiche di intervento pubblico al fine di accrescerne l'efficacia. Nel contesto delle scienze comportamentali, la teoria del *nudge* (spinta gentile) prevede che suggerimenti indiretti possono influenzare le motivazioni e gli incentivi che ispirano le decisioni di individui e gruppi per migliorarne il benessere, garantendo piena libertà di scelta. È questo un insieme di strumenti, prevalentemente basati sull'informazione, che i decisori pubblici potrebbero applicare per promuovere comportamenti ritenuti desiderabili. Se, da un lato, le scienze comportamentali forniscono un *input* conoscitivo al processo di formazione delle politiche pubbliche, dall'altro, il *nudging* influenza l'architettura delle scelte individuali e dei gruppi. L'utilizzo dei *behavioural insights* favorisce, quindi, la comprensione delle reazioni comportamentali del cittadino nel caso in cui venisse introdotto uno specifico intervento di *policy*. La conoscenza di regolarità comportamentali dell'individuo quando si trova in contesti di scelta, permette al decisore pubblico di simulare *ex-ante* gli effetti delle norme e di disegnarle in rapporto a quelli desiderati e attesi.

Già nel 2008, la Commissione Europea ha introdotto le conoscenze e le analisi delle scienze cognitive e comportamentali nell'attività di regolamentazione e informazione ai cittadini europei in diversi settori

[8] Si tratta, in questo caso, di obblighi derivanti direttamente dal titolo di viaggio e non indirettamente dal contratto di servizio tra ente affidante e impresa esercente il servizio medesimo.

[9] La *MaaS* si riferisce a insiemi di servizi di mobilità pubblica (trasporto pubblico locale o regionale), servizi a chiamata condivisa (quali, ad esempio, *car* o *bike-sharing*, taxi collettivo) e individuale (noleggio auto) integrati tra loro, customizzabili e fruibili tramite piattaforme e applicazioni digitali.

[10] Ved. J.J. Laffont e J. Tirole, *A theory of incentives in procurement and regulation*, 1993, MIT Press, Cambridge-Massachusetts and London-England e, più recentemene, J. Tirole, *Economia del Bene Comune*, 2017, Mondadori, Milano.

dell'economia[11]. Anche l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OECD), Nazioni Unite (UN) e la Banca Mondiale (WB) promuovono il ricorso ai *behavioural insights* applicati al processo di formazione delle politiche pubbliche nei diversi settori dell'economia[12]. Questo approccio comincia a trovare applicazione in Italia anche da parte di altre autorità di regolazione, prendendo spunto dalle iniziative internazionali sopra richiamate che hanno avuto ad oggetto, fra l'altro, l'analisi dei comportamenti degli individui per promuovere consumi più efficienti e consapevoli.

Proiettandone le potenzialità sulle funzioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti esso potrebbe trovare applicazione per minimizzare i disservizi, orientare la programmazione sulla base delle esigenze degli utenti anche potenziali e accrescere la corrispondenza tra la qualità dei servizi offerti e le attese dei cittadini-utenti.

4. Considerazioni conclusive

Emerge dalle considerazioni che precedono che la platea dei soggetti sui quali si producono gli effetti della regolazione è più ampia di quella ai quali specifiche misure e azioni di vigilanza sono espressamente rivolte. Il proposito non era, come detto, di anticipare in questa sede la trattazione di materie sviluppate nel corpo del Rapporto, bensì di fornirne una chiave di lettura unitaria della relazione che intercorre tra attività dell'Autorità e accrescimento del benessere dei cittadini-utenti. Ne emerge che, sia pure in diverse forme, tutti gli interventi del regolatore producono effetti sugli utenti, e che questi ultimi sono sempre più consapevoli e attivi protagonisti di una nuova etica partecipativa. Da qui l'osservazione che la regolazione può contribuire ad accrescere i livelli di soddisfazione e benessere e che sia utile esplorarne ulteriormente metodi e effetti.

Continuando ad agire su efficienza e qualità dei servizi, infatti, il regolatore procede nello svolgimento delle funzioni ad esso tradizionalmente affidate. Per cogliere la sfida di favorire il benessere degli utenti, e mobilizzare risorse inerti occorre, tuttavia, rivolgere l'attenzione alla domanda, facendo emergere e valorizzando i comportamenti che esprimono quella potenziale.

A questo sviluppo si frappongono vincoli assimilabili a quelli posti dalle asimmetrie informative, che impediscono una compiuta conoscenza delle motivazioni e della struttura delle preferenze di mobilità. Per superare tali vincoli, l'applicazione della *behavioural economics* all'analisi dei comportamenti e delle attese dei cittadini-utenti consente di individuare fattori utili a progettare cambiamenti del modo con cui fino ad oggi le politiche pubbliche hanno cercato di soddisfare la domanda e i bisogni di mobilità delle persone. Questa opportunità, da cogliere, consentirebbe di migliorare, in particolare, il sistema del trasporto pubblico locale e regionale anche in un senso maggiormente orientato a soddisfare l'esigenza di sostenibilità ambientale dei trasporti. Il decisore pubblico potrebbe utilizzare tali strumenti per meglio simulare la domanda di servizi personalizzati, progettare l'offerta e, a sua volta, 'gentilmente indurre' comportamenti ritenuti virtuosi.

D'altra parte, al fine di elaborare una regolazione che muova dalle esigenze e dai bisogni di mobilità anche inespressi è importante poterne misurarne gli effetti e misurare, altresì, l'andamento e la progressione del benessere e i modi più efficienti per perseguirlo. In questo contesto, l'indipendenza del regolatore resta essenziale per ovviare a criticità che potrebbero emergere dalla compresenza di ruoli e obiettivi tra loro confliggenti[13]. L'esercizio è solo all'inizio; ad esso l'Autorità continuerà a rivolgere la propria attenzione.

[11] A questo fine, la Commissione ha individuato un'apposita unità (denominata *Foresight, Behavioural Insight & Design for Policy*) e, più recentemente, costituendo un Laboratorio delle politiche europee (*EU Policy Lab*), al fine di sostenere sia la definizione delle politiche europee identificando gli aspetti comportamentali, sia la raccolta di informazioni su come gli approcci di *behavioural insights* vengono utilizzati a livello nazionale, regionale o locale. Più recentemente, nell'ambito dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio", la Commissione Europea ha inteso rendere ancora più trasparente il processo di elaborazione delle politiche e della legislazione, basato su prove concrete, favorendo un processo trasparente che coinvolga i cittadini e gli altri *stakeholder* per tutto l'iter procedurale, prestando pertanto maggiore attenzione alle reazioni delle persone che ne sono direttamente interessate.

[12] *Behavioural insights and pubic policy*, OECD, Parigi, 2017, all'indirizzo internet http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/behavioural-insights-and-public-policy-9789264270480-en.htm.

[13] Corte Costituzionale, Sentenza n. 41 del 15 marzo 2013.

PARTE SECONDA - ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI

1. IL CONTESTO

1.1 . Compiti dell'Autorità e novità normative

Il periodo di riferimento è stato denso di novità normative, alcune delle quali hanno inciso sullo statuto dell'Autorità ampliandone le competenze.

Tra queste rilevano, innanzitutto, quelle introdotte dall'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze" (di seguito anche "d.l. Genova"), che ha esteso le competenze dell'Autorità in materia di regolazione dell'accesso alle infrastrutture autostradali, comprendendovi anche la regolazione tariffaria delle concessioni in essere. Le nuove disposizioni hanno, altresì, chiarito la portata delle vigenti misure in materia di autofinanziamento dell'Autorità, sia con riguardo ai soggetti tenuti al versamento del contributo, sia in merito alla commisurazione dello stesso. Infine, sotto il profilo organizzativo, le norme hanno ampliato la pianta organica dell'Autorità portando il contingente del personale a tempo indeterminato da 90 a 120 unità.

Più di recente si è concluso l'iter di approvazione del disegno di legge recante la legge Europea per il 2018 (legge 3 maggio 2019, n. 37), nel cui ambito l'art. 10 ha previsto l'attribuzione all'Autorità delle funzioni di Autorità nazionale di vigilanza sulla determinazione dei diritti aeroportuali anche per gli scali sinora esclusi dal suo ambito di regolazione (Roma, Milano e Venezia) e oggetto di contratti di programma, c.d. "in deroga". Le nuove disposizioni hanno consentito di superare la procedura di infrazione avviata dalla Commissione nei confronti del governo italiano nel 2015 e con essa la precedente ripartizione delle predette attività di vigilanza tra Autorità e ENAC.

Nel periodo di riferimento è stato, altresì, completato il recepimento del quarto Pacchetto Ferroviario dal quale pure discendono funzioni aggiuntive del regolatore. In particolare, con riferimento al c.d. "pilastro di mercato", il decreto legislativo 23 novembre 2018 n. 139 ha dato esecuzione alla Direttiva 2016/2370/UE del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. Successivi decreti legislativi hanno dato esecuzione alle modifiche attinenti al c.d. "pilastro tecnico", ed in particolare alla Direttiva 2016/797/UE dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea, e alla Direttiva 2016/798/UE dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rispettivamente, decreto legislativo 14 maggio 2019, in corso di pubblicazione, e decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50).

Non ultimo, sul piano dell'esecuzione delle norme europee, per dare attuazione ai Regolamenti delegati della Commissione (UE) n. 885/2013, "che integra la Direttiva 2010/40/UE, sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi di informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali" e n. 886/2013, "che integra la Direttiva 2010/40/UE, per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale", direttiva che è stata recepita in Italia con il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, il Governo ha designato l'Autorità quale organismo nazionale indipendente, competente a valutare la conformità dei requisiti applicabili in materia di diffusione di informazioni e dati concernenti le aree di parcheggio destinate agli automezzi pesanti e quelle sulla viabilità. Tale designazione ha consentito, fra l'altro, la chiusura della procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea nei confronti del governo italiano nel 2018.

Inattuate restano, invece, al momento della redazione del presente Rapporto le previsioni di cui al Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, entrato in vigore il 24 marzo 2019. In esecuzione di tali disposizioni occorre individuare, fra l'altro,

l'Autorità competente alla trattazione delle controversie inerenti la determinazione dei diritti e dei canoni applicati nei porti.

In materia di trasporto pubblico locale, alcune innovazioni introdotte nel periodo di riferimento hanno di fatto neutralizzato gli effetti di norme precedenti orientate a promuovere la concorrenza. Il riferimento è qui all'art. 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, come da ultimo modificato dall'art. 21-bis, comma 1, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136. Più precisamente, la novella del 2018 ha rinviato al 2021 l'applicazione delle disposizioni che contemplano la riduzione della quota di ripartizione del fondo nazionale dei trasporti nel caso di affidamenti con procedure diverse da quelle dell'evidenza pubblica e non conformi alle delibere dell'Autorità. In ogni caso, la riduzione non opera laddove le procedure di affidamento siano conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 e alle disposizioni normative nazionali vigenti.

Tutte queste innovazioni saranno esaminate partitamente nelle successive sezioni del Rapporto.

1.2 . Collaborazione istituzionale e cooperazione europea e internazionale

Sul piano della collaborazione istituzionale, a livello nazionale, sono state avviate nuove iniziative, in particolare con le Capitanerie di porto afferenti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con la Polizia ferroviaria, con le quali è in corso il negoziato per la conclusione di appositi protocolli di intesa. È stato, altresì, promosso il rinnovo del protocollo in essere con la Guardia di Finanza, con la quale si è intensificata la collaborazione, in particolare in vista dello svolgimento di attività ispettive, e di quello con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Nel quadro della cooperazione europea ed internazionale, nel periodo di riferimento l'Autorità ha inoltre confermato il suo impegno nella condivisione di esperienze, prassi e metodologie. Ha quindi proseguito la partecipazione ai lavori di fori internazionali rilevanti, come quelli del *Network* dei regolatori economici dell'OCSE (NER), nel cui ambito, per l'anno corrente, il Presidente dell'Autorità rappresenta ART nel *Bureau*, e dei *network* operanti in ambito UE, tra i quali la rete europea degli organismi di regolazione nel settore ferroviario (ENRRB) e il Foro di Salonicco dei regolatori dei diritti aeroportuali. Sempre in ambito UE, è altresì proseguita la partecipazione alle riunioni periodiche degli organismi responsabili dell'applicazione dei regolamenti relativi ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto effettuato con autobus e nel trasporto via mare e per vie navigabili interne.

Sul piano della cooperazione con organismi di regolazione di natura settoriale, come noto, l'Autorità aderisce al *network* multilaterale *Independent Regulators' Group - Rail* (IRG-*Rail*), che attualmente riunisce 31 regolatori del settore ferroviario appartenenti a Paesi UE e non, ed ha come finalità lo scambio di esperienze e informazioni, e il dialogo congiunto con le istituzioni europee e gli *stakeholder* del settore.

Nel corso del 2018, il Presidente dell'Autorità ha svolto le funzioni di presidente del *network*, coordinando le attività svolte dai gruppi di lavoro di IRG-*Rail* in materia di accesso alle infrastrutture e agli impianti di servizio, canoni, monitoraggio del mercato ed iniziative legislative a livello europeo, i cui risultati sono periodicamente oggetto di esame e approvazione nel corso di riunioni plenarie semestrali. In tale veste, nell'assolvere ai compiti di rappresentanza dell'IRG-*Rail* nei rapporti con le istituzioni europee e con altri *stakeholder*, il Presidente dell'Autorità ha inoltre incontrato rappresentanti della Commissione europea e delle organizzazioni delle industrie del settore (tra cui ERA, ERFA, RNE, CER, UIRR, UNIFE, EPTO).

Nel corso dell'anno di presidenza, tra le attività significative di IRG-*Rail* vi è la conclusione di un Memorandum di Cooperazione multilaterale, che integra il Memorandum di intesa istitutivo del *network*, ed è finalizzato a dare esecuzione ai nuovi requisiti di cooperazione previsti dall'articolo 57 (8) della Direttiva 2012/34/UE (cd. Direttiva *Recast*), come modificati dalla Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. La norma prefigura, in particolare, una cooperazione rafforzata tra i regolatori in materia di risoluzione di controversie su questioni transfrontaliere.

Inoltre, sempre nel quadro delle attività della presidenza dell'IRG-*Rail*, l'Autorità – d'intesa con il regolatore che aveva espresso la presidenza uscente (ARAFER - Francia) e con il Presidente in carica nel 2019 (AMT -

Portogallo) – ha promosso la costituzione di una *Task Force* incaricata di un preliminare approfondimento sul tema della multimodalità nei trasporti, che era stato anche oggetto di esame nell'ambito del quinto Rapporto annuale al Parlamento. L'idea sottesa all'esercizio è che, proprio in virtù del comune quadro giuridico europeo di riferimento, la multimodalità rilevi per tutti i regolatori membri dell'IRG-*Rail*, anche se non espressamente investiti di competenze multimodali. Basti pensare all'applicazione del combinato disposto dell'articolo 13 sulle condizioni di accesso ai servizi e dell'allegato II, punto 2, lett. g) della Direttiva 2012/34/UE (c.d. Direttiva *Recast*) riguardante l'accesso alle infrastrutture portuali collegate a servizi ferroviari. Anche nell'esercizio delle funzioni di monitoraggio del mercato, d'altra parte, i regolatori non possono ignorare l'evoluzione dei modelli di mobilità che comportano il ricorso a diversi modi di trasporto. Per queste finalità, l'Autorità ha elaborato e presentato all'Assemblea Plenaria del *network* un primo documento di analisi e commento. I lavori della *Task Force* proseguono nel corso del 2019 con l'analisi di casi di studio elaborati dai regolatori che vi hanno aderito.

All'esito delle attività di IRG-*Rail* nel 2018, sono stati elaborati, tra gli altri, documenti di posizione pubblici aventi ad oggetto: i) l'atto di esecuzione della Direttiva 2012/34/UE che disciplina l'applicazione del cosiddetto "test dell'equilibrio economico" per la valutazione dell'impatto di nuovi servizi ferroviari di trasporto passeggeri su quelli esistenti; ii) la revisione del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione concernente gli obblighi di comunicazione degli Stati membri nell'ambito del monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari; e iii) il modello per la descrizione degli impianti di servizio elaborato dal settore ferroviario in cooperazione con gli organismi di regolazione, come previsto dall'atto di esecuzione (UE) 2017/2177. Nel 2019, il primo documento approvato dal *network* è stato, come di consueto, il Rapporto annuale sul monitoraggio del mercato, divenuto oggi un importante riferimento sull'andamento del settore. Il Gruppo ha approvato, altresì, un documento contenente la ricognizione delle competenze e degli strumenti di esecuzione e sanzionatori assegnati ai regolatori dai rispettivi sistemi nazionali.

2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

2.1. Ambito delle attività

Le competenze dell'ART in materia di regolazione dell'accesso alle infrastrutture, nonché i principi in base ai quali essa ispira le proprie attività, con riferimento ai vari ambiti modali e ai rispettivi mercati, sono definiti dalle norme istitutive recate dal decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 nonché dalle norme di fonte comunitaria e da quelle nazionali di settore, emanate in recepimento di direttive comunitarie o su autonoma iniziativa del legislatore nazionale.

Sulla base di tali norme, l'Autorità provvede - fra l'altro - «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali […] nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti*».

Avuto riguardo a quanto precede, nei paragrafi che seguono sono sintetizzate, per i diversi ambiti modali, le principali attività attinenti alla regolazione dell'accesso alle infrastrutture di trasporto svolte nel periodo a cui si riferisce il presente Rapporto, e sono altresì richiamati i procedimenti avviati o conclusi in tale ambito temporale.

2.2. L'accesso alle infrastrutture autostradali

Le attività dell'Autorità, nel settore autostradale, sono state avviate sin dall'entrata in operatività (gennaio 2014) e si sono inserite, in un complesso contesto normativo e regolamentare. Il sistema venutosi a delineare negli anni ha determinato dinamiche di incremento tariffario in molti casi significative.

In questo contesto, l'Autorità ha concentrato la propria azione sul perseguimento dell'efficienza delle gestioni; all'esito di un confronto con l'associazione rappresentativa dei concessionari (AISCAT), è stato possibile realizzare una prima raccolta dei dati tecnico-economici delle società concessionarie relativi al decennio precedente. L'analisi di tali dati ha consentito di individuare, con la Delibera ART n. 70/2016 del 23 giugno 2016, l'estensione chilometrica ottimale che dovrebbe avere l'infrastruttura autostradale assentita per singola concessione, nonché la definizione del parametro di efficienza X di produttività che ogni concessionario dovrebbe conseguire nei singoli periodi regolatori. Per quanto concerne il primo profilo, è stata rilevata la presenza di significative inefficienze per le tratte autostradali assentite in concessione aventi un'estesa chilometrica inferiore a 180 km, mentre per le estese superiori ad un valore di 315 km non è stata rilevata la presenza di significative economie di scala. Per quanto riguarda il secondo profilo, è stata adottata una metodologia in grado di determinare, desumendolo dalla performance media dell'industria di riferimento, un valore dell'indicatore di produttività annuale X per ciascuna concessione, che, se perseguito, consentirà a ciascun concessionario di raggiungere il rispettivo livello ottimale di efficienza al termine di un percorso di efficientamento progressivo.

Successivamente, avuto riguardo all'affidamento con gara della concessione relativa alla gestione delle tratte autostradali già gestite dalle società ATIVA S.p.A. e SATAP A21, venute a scadenza, su richiesta dell'amministrazione concedente, l'Autorità ha elaborato il sistema tariffario del pedaggio applicando la metodologia sopra richiamata (cfr. Delibera ART n. 119/2017 del 28 settembre 2017). Al momento della redazione del presente Rapporto la gara non è stata ancora avviata dall'amministrazione concedente.

Competenze specifiche dell'Autorità sono state previste dal legislatore anche con riferimento all'affidamento delle concessioni mediante l'istituto dell'*in-house providing*, di cui alla Direttiva 2014/23/UE sui contratti di concessione. Al riguardo, l'articolo 13*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, con riferimento alle tratte autostradali gestite dalle Società Autostrada del Brennero S.p.A. e Autovie Venete S.p.A., entrambe venute a scadenza, ha previsto che – oltre a definire il sistema tariffario del pedaggio – l'Autorità si esprima con un proprio parere sullo schema di convenzione tra amministrazione concedente e nuovo affidatario, prima dell'approvazione da parte del CIPE.

Il decreto-legge n. 109/2018 sopra richiamato ha esteso le funzioni di regolazione economica dell'Autorità anche alle convenzioni in essere. Per effetto delle nuove disposizioni, che mirano ad assicurare un quadro coerente della regolazione senza distinzioni tra "vecchie" e "nuove" concessioni, l'Autorità è chiamata pertanto a definire il sistema tariffario di pedaggio basato sul *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, anche per le concessioni che non siano ancora venute a scadenza.

In questo modo sarà possibile superare le criticità riscontrate, e già segnalate nei precedenti Rapporti, con riferimento ai sei regimi tariffari preesistenti, che saranno progressivamente sostituiti da un unico sistema tariffario, basato su principi e criteri comuni, applicabile a tutte le concessioni, con indubbi benefici per gli utenti delle autostrade italiane, in termini di tariffe più eque, trasparenti e sostenibili.

Il nuovo sistema consentirà, inoltre, di ricondurre la redditività delle gestioni autostradali a livelli di mercato: risultato questo che appare auspicabile per assicurare il necessario riequilibrio del rispettivo posizionamento del concedente e del concessionario nei rapporti contrattuali che abbiano ad oggetto la gestione di tratte autostradali.

Nei paragrafi che seguono si rende conto, nel dettaglio, delle attività svolte dall'Autorità relativamente all'ambito autostradale nel periodo di riferimento della presente Rapporto.

2.2.1. Affidamento in house delle concessioni relative alle autostrade A22 Brennero-Modena e A4 Venezia-Mestre, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse

A seguito di richiesta del MIT dell'8 gennaio 2018, con Delibera ART n. 2/2018 del 25 gennaio 2018, l'Autorità ha avviato il procedimento relativo alla definizione del sistema tariffario di pedaggio per il nuovo affidamento della concessione relativa alla gestione dell'Autostrada A22 Brennero-Modena, con ricorso alla modalità dell'*in-house providing* ai sensi dell'articolo 13*bis* del decreto-legge n. 148/2017 sopra richiamato.

A tal fine, l'Autorità ha indetto una consultazione pubblica sul documento denominato *"Definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house della tratta autostradale A22 Brennero-Modena"*, che ha visto un'ampia partecipazione da parte dei soggetti portatori di interessi e, con Delibera ART n.73/2018 del 18 luglio 2018, ha approvato il sistema tariffario di pedaggio, basato sul *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività a cadenza quinquennale per l'affidamento della nuova concessione *"in house"* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena.

Tale sistema di pedaggio si caratterizza per una profonda discontinuità con il previgente sistema tariffario garantendo una maggiore trasparenza del rapporto concessorio e un effettivo trasferimento del rischio operativo in capo al concessionario.

Gli ulteriori aspetti di innovazione attengono alla chiara individuazione delle attività pertinenti del concessionario, dei criteri di ammissibilità dei costi, anche con riferimento agli investimenti, ed alla previsione dell'indicatore di produttività X per il primo quinquennio regolatorio, che induce il concessionario ad efficientare i propri costi operativi secondo i criteri fissati dall'Autorità. Si evidenziano, inoltre, ulteriori significativi aspetti di novità attinenti, tra gli altri, sia alla nuova metodologia per la determinazione del capitale investito netto e del relativo tasso di remunerazione, sia alla previsione di meccanismi incentivanti e di penalità, relativamente ai livelli della qualità del servizio offerto agli utenti e delle attività di realizzazione degli investimenti. Altri aspetti rilevanti attengono alla dinamica evolutiva della tariffa nel quinquennio di cui si compone ciascun periodo regolatorio, non più sottoposta alle procedure annuali di adeguamento, nonché alla previsione di un meccanismo di *revenue sharing* volto a limitare gli extra ricavi del concessionario.

Figura 1. Rappresentazione grafica del meccanismo premi/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi autostradali

Successivamente, in attuazione delle previsioni contenute nel comma 4 del citato articolo 13*bis* del decreto-legge n. 148/2017, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel mese di novembre 2018, ha trasmesso all'Autorità uno schema di accordo di cooperazione tra le amministrazioni interessate concernente, tra l'altro, la disciplina del rapporto tra il Ministero Concedente ed il concessionario per la gestione della tratta autostradale in questione, ai fini dell'espressione del prescritto parere. Sullo schema di accordo di cooperazione la Commissione europea ha espresso il proprio avviso, evidenziando che lo stesso non presenta incompatibilità con la disciplina europea in materia di appalti e concessioni. A seguito della pertinente istruttoria sullo schema di accordo, l'Autorità ha reso il Parere n. 10/2018 in data 22 novembre 2018. Nel parere sono state formulate una serie di osservazioni, inclusive di proposte di riformulazione del testo, riguardanti sia l'articolato convenzionale, sia gli allegati tecnico – economici, in particolare in relazione alle coerenze tra l'accordo e le prescrizioni regolatorie contenute nella Delibera ART n.73/2018.

Le osservazioni formulate sulle disposizioni dello schema di accordo hanno riguardato, tra l'altro, i profili attinenti alla conformità delle disposizioni convenzionali alle previsioni del Codice dei contratti pubblici riguardanti ad esempio, la corretta formulazione delle clausole relative agli obblighi del concessionario ed

alla sua decadenza. Sono state, inoltre, formulate alcune osservazioni in merito, tra l'altro, ai criteri di ammissibilità in tariffa degli investimenti ed alle modalità di calcolo del WACC.

Ad esito del parere reso dall'Autorità, il CIPE, con delibera 28 novembre 2018, n. 68, registrata alla Corte dei conti in data 12 dicembre 2018, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre 2018, ha approvato lo schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, per il periodo 2019-2048, così come modificato dalle prescrizioni e osservazioni rese dall'Autorità, nel presupposto che lo Stato non assuma ulteriori obblighi di finanziamento delle tratte o degli interventi sulla tratta autostradale in questione. In particolare, il CIPE ha invitato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a recepire e a integrare all'interno dello schema di accordo di cooperazione, le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nel Parere n. 10/2018 dell'Autorità.

Con successiva Delibera del 17 gennaio 2019, n. 3, in attesa di registrazione, di attuazione della richiamata Delibera n. 68/2018, il CIPE è intervenuto nuovamente sulla concessione dell'autostrada A22 fissando i criteri relativi alle modalità di calcolo degli eventuali benefici netti sussistenti tra la data di scadenza della concessione, avvenuta il 30 aprile 2014, e l'effettivo subentro del nuovo concessionario. Le successive interlocuzioni tra il concedente e gli enti territoriali competenti hanno condotto alla predisposizione di un nuovo schema di accordo di cooperazione che tenesse conto delle prescrizioni contenute nella delibera CIPE n. 68/2018 e nel parere ART n. 10/2018, in merito al quale l'Autorità ha espresso il Parere n. 3 in data 8 maggio 2019, ai fini del nuovo esame da parte del CIPE, svoltosi nella seduta del 15 maggio 2019. Nel suddetto parere sono state formulate osservazioni in merito alle disposizioni dello schema di accordo rivisitato a seguito delle interlocuzioni intervenute negli ultimi mesi, anche con riferimento al meccanismo di *revenue sharing* e all'obiettivo di efficientamento assegnato al concessionario, al fine di assicurare la conformità dell'accordo alle prescrizioni contenute nella Delibera ART n. 73/2018.

Con l'intervenuta approvazione dell'accordo in esame da parte del CIPE, l'autostrada A22 sarà la prima in Italia ad applicare il sistema tariffario elaborato dall'Autorità, i cui criteri renderanno possibile una trasparenza effettiva dei pedaggi, orientati a costi pertinenti ed efficienti e a rendimenti per il concessionario ricondotti a valori di mercato come maggiormente dettagliato nel Box 2 che segue.

Box 2. Il nuovo sistema tariffario dell'autostrada A22

Con l'approvazione da parte del CIPE dell'accordo di cooperazione fra MIT e Regione Trentino-Alto Adige per la concessione autostradale Brennero-Modena, la A22 sarà **la prima autostrada in Italia ad applicare il sistema tariffario di pedaggio elaborato dall'Autorità**, i cui criteri rendono possibile una **trasparenza reale dei pedaggi**.

Il Piano economico-finanziario posto alla base della nuova convenzione trentennale fra MIT e Autobrennero prevede l'assorbimento dei rilevantissimi **investimenti ed oneri di concessione** determinati dal concedente, per un ammontare complessivo di **oltre 5.7 miliardi di euro,** di cui oltre 3.3 miliardi per investimenti in beni reversibili (infrastruttura autostradale) e 800 milioni per interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionale all'asse autostradale**.**

Il rigoroso approccio del sistema tariffario elaborato dall'Autorità consente, in condizioni di **completa sostenibilità economica e finanziaria**, di contenere l'**incremento tariffario massimo nella misura dell'1,1% annuo**, al di sotto del tasso di inflazione programmata (pari a 1,2%), assicurando pertanto, in termini reali, una **diminuzione delle tariffe all'utenza**.

Per quanto riguarda l'altra citata concessione autostradale, riguardante le tratte A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia, anche essa oggetto di nuovo affidamento con il ricorso alla modalità dell' *in-house providing*, secondo quanto previsto al citato articolo 13*bis* del decreto-legge n. 148/2017, l'Autorità, con Delibera ART n. 3/2018 del 25 gennaio 2018, ha avviato un procedimento volto a definire il relativo sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale.

Nell'ambito di tale procedimento, con Delibera ART n. 88/2018 del 27 settembre 2018, è stata indetta una consultazione pubblica. Al termine della relativa istruttoria sui contributi pervenuti da parte dei soggetti

partecipanti alla consultazione, con Delibera ART n. 133/2018 del 20 dicembre 2018, l'Autorità ha approvato il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della nuova concessione per la gestione *in house* delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia.

Il sistema tariffario di pedaggio recepisce i principi generali di regolazione già oggetto delle delibere ART n. 119/2017 e n.73/2018, con i necessari adattamenti al fine di tener conto delle peculiarità del caso concreto, che si caratterizza, oltre che per la particolare modalità di affidamento sopra indicata, anche per la gestione commissariale conseguente alla necessità di procedere in tempi rapidi alla realizzazione degli interventi infrastrutturali riguardanti la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4 ai fini dell'adeguamento dei livelli di sicurezza dell'infrastruttura stessa.

In data 8 maggio 2019 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato all'Autorità lo schema di accordo di cooperazione, riguardante l'affidamento della concessione per la gestione *in house* delle menzionate tratte autostradali, al fine di acquisire il parere prescritto dall'articolo 13*bis*, comma 4, del decreto-legge n.148/2017 citato, propedeutico alla successiva approvazione da parte del CIPE.

In data 23 maggio 2019, l'Autorità ha espresso il parere n. 4/2019 con il quale sono state formulate una serie di osservazioni sia sull'articolato convenzionale, sia sugli allegati tecnico-economici, al fine di verificare la coerenza dello schema di accordo con i principi contenuti nel sistema tariffario di pedaggio previsto dalla Delibera ART n.133/2018.

2.2.2. Schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento con procedura di evidenza pubblica delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona

In vista della scadenza, il prossimo 31 luglio 2019, della concessione, assentita alla concessionaria Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. nel mese di ottobre 2018, il MIT ha comunicato all'Autorità di aver dato avvio alla procedura di gara per l'affidamento della concessione relativa alle tratte A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia; a tale riguardo ha chiesto all'Autorità di esercitare le funzioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge n. 201/2011. In merito a tale questione, l'Autorità ha evidenziato che la dimensione delle tratte autostradali oggetto del nuovo affidamento presenta un'estesa complessiva pari a 154,9 km, inferiore all'ambito ottimale di gestione, come individuato dalla Delibera ART n.70/2016.

Al fine di superare la riscontrata criticità, peraltro del tutto analoga a quella già emersa in occasione del riaffidamento della concessione delle tratte autostradali gestite da ATIVA S.p.a. e SATAP A21, che comporterebbe, tra l'altro, una diretta incidenza sull'efficienza gestionale e sul meccanismo tariffario, l'Autorità, nel rilevare che in data 30 novembre 2021 giungerà a scadenza la concessione del Tronco A10 gestito da Autostrada dei Fiori S.p.a., ha conseguentemente suggerito al concedente di valutare l'opportunità di procedere ad un affidamento congiunto delle tratte gestite sia da Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. che da Autostrada dei Fiori S.p.a. Il MIT ha condiviso l'opportunità di prevedere un unico procedimento di gara che contempli l'affidamento congiunto delle tratte autostradali in questione ed ha chiesto all'Autorità di esercitare in tal senso le funzioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) del decreto-legge n. 201/2011.

Pertanto, l'Autorità, con Delibera ART n. 1/2019 del 17 gennaio 2019, ha avviato il procedimento volto a definire lo schema di concessione e il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, ai fini dell'affidamento con procedura di gara della concessione relativa alle tratte autostradali in esame, fissando il termine di conclusione dello stesso al 26 settembre 2019.

Al riguardo è tuttora in corso l'attività istruttoria preordinata alla predisposizione di un documento che sarà sottoposto alla consueta procedura di consultazione pubblica.

2.2.3. Sistema tariffario di pedaggio per le concessioni di cui all'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214

Come accennato, l'articolo 16, comma 1, del d.l. Genova, nel novellare, con la lettera a), l'articolo 37, comma 2, lettera g) del decreto-legge n. 201/2011 e – con le lettere b) e c) – l'articolo 43 del medesimo decreto, ha ampliato le competenze dell'Autorità nel settore delle concessioni autostradali, estendendole alle concessioni in essere.

Ne deriva, che le nuove competenze di regolazione economica condurranno l'Autorità a stabilire, sia per ciascuna nuova concessione, da affidarsi con procedura di gara ovvero con ricorso all'*in-house providing* sia per ciascun rapporto concessorio in corso oggetto di aggiornamento o revisione, il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap,* determinando altresì l'indicatore di produttività X da applicare a ciascuna specifica convenzione relativamente a periodi regolatori con cadenza quinquennale.

In tal modo, come detto, sarà raggiunto gradualmente nel tempo l'obiettivo di rendere omogeneo il sistema tariffario. Essendo quest'ultimo incentrato sul riconoscimento di adeguamenti tariffari basati sugli investimenti effettivamente realizzati e sulla qualità dei servizi forniti all'utenza - prevedendo sistemi sanzionatori e penalità, con riduzioni del pedaggio per quei gestori che non effettuano gli investimenti programmati e non forniscono all'utenza i livelli di qualità previsti, il nuovo sistema dell'Autorità determinerà benefici per utenti finali e imprese in termini di pedaggi più equi e trasparenti ed ottimizzazione dell'efficienza gestionale dei concessionari, consentendo, allo stesso tempo, di tenere conto delle caratteristiche peculiari di ciascun rapporto concessorio.

Al fine di dare attuazione alle previsioni normative contenute nel d.l. Genova che hanno attribuito all'Autorità il compito di definire il sistema tariffario di pedaggio anche per le concessioni in essere, con Delibera ART n. 16/2019 del 14-18 febbraio 2019, è stato avviato il procedimento che, dopo aver esperito la consueta fase di consultazione pubblica, si concluderà entro il 28 giugno 2019 con uno o più provvedimenti finali, volti a definire il sistema tariffario di pedaggio per ciascuna delle concessioni richiamate nell'Appendice all'Allegato A alla delibera stessa. Tale allegato contiene l'elenco sia delle concessioni vigenti, il cui aggiornamento è scaduto dopo il 28 settembre 2018 (data di entrata in vigore del decreto in questione), sia di quelle il cui aggiornamento è scaduto prima dell'entrata in vigore del decreto, senza che sia stato ancora definito il nuovo aggiornamento quinquennale.

Il documento posto in consultazione nell'ambito del procedimento di cui trattasi conferma - anche per il sistema tariffario da applicarsi alle concessioni in essere, che sarà successivamente posto a disposizione del Ministero concedente – la valenza dei principi e dei criteri di regolazione tariffaria contenuti nelle delibere ART n. 119/2017, n. 73/2018 e n. 133/2018.

Tale sistema, basato su principi e criteri comuni oltre che sugli esiti del modello econometrico cd. delle "frontiere di efficienza", consente di valutare ed indirizzare l'ottimizzazione del livello di efficienza produttiva delle gestioni, stimolando la concorrenza per confronto e sortendo un'azione di regolazione basata sugli esiti di analisi comparative che partono dall'esame dei dati storici dei concessionari autostradali; tali analisi sono finalizzate ad individuare i costi efficienti di ciascun gestore autostradale in funzione delle variabili tecnico-economiche caratteristiche di ogni concessione, ivi comprese le estese chilometriche delle tratte interessate.

Detto sistema tariffario, in tutta continuità con la regolazione tariffaria già adottata dall'Autorità con i citati provvedimenti, si caratterizza per i seguenti aspetti principali:

- definizione di un periodo regolatorio quinquennale;
- distinzione tra attività direttamente soggette a regolazione tariffaria e non direttamente soggette a tale regolazione, ma rilevanti ai fini della destinazione degli extraprofitti;
- definizione di un livello tariffario massimo iniziale, da determinarsi *ex ante*, avvalendosi dei criteri definiti dall'Autorità in relazione alle singole componenti della tariffa e alle correlate previsioni di traffico, previa individuazione dei costi ammissibili;

- applicazione del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale; definizione di un meccanismo di salvaguardia, finalizzato a trasferire in tariffa, con benefici per gli utenti in termini di riduzione del pedaggio, eventuali "extra ricavi" correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico;
- definizione di un meccanismo di penalità/premi per la qualità dei servizi offerti;
- definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario ed implementazione del nuovo sistema di contabilità regolatoria.

La procedura di consultazione si è conclusa il 29 marzo 2019 con la ricezione di 16 contributi da parte di altrettanti *stakeholder.* La Delibera ART n. 16/2019 è stata oggetto di ricorsi dei concessionari. Le relative istanze cautelari non sono state ancora trattate alla data di elaborazione del presente Rapporto. Il termine di conclusione del procedimento è fissato al 28 giugno 2019.

2.3. L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

Fin dall'avvio della propria attività, l'Autorità si è occupata dei diritti aeroportuali e, con Delibera ART n. 64/2014 del 17 settembre 2014, ha approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (Tabella 1). Su tale base, l'Autorità ha provveduto alla verifica di conformità dei diritti determinati dai gestori relativamente a 14 scali aeroportuali a conclusione della procedura di consultazione degli utenti. I Modelli sono stati oggetto di aggiornamento in esito ad un procedimento conclusosi con la Delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, di cui si è reso conto nei precedenti Rapporti.

Successivamente, con Delibera ART n. 84/2018 del 13 settembre 2018, l'Autorità ha avviato un procedimento per la complessiva revisione dei Modelli. Per effetto del citato art. 10 della l. n. 37/2019, i nuovi Modelli troveranno applicazione anche con riferimento alle procedure di formazione dei diritti aeroportuali degli aeroporti cd. "in deroga".

Tabella 1. Articolazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Modello 1	Aeroporti con traffico **superiore a 5.000.000** passeggeri annui
Modello 2	Aeroporti con traffico **fra 3.000.000 e 5.000.000** passeggeri annui
Modello 3	Aeroporti con traffico **inferiore a 3.000.000** passeggeri annui

2.3.1. Il procedimento di revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Tenendo conto dell'esperienza maturata anche in altri settori di competenza, con il richiamato procedimento di revisione dei Modelli, l'Autorità prevede di affrontare le principali problematiche di natura regolatoria inerenti all'applicazione degli stessi.

In particolare, si prevede di intervenire sui profili concernenti: (i) l'efficienza e l'elasticità dei costi di gestione; (ii) l'utilizzo ottimale della capacità aeroportuale; (iii) il trattamento dei margini commerciali; (iv) i riflessi tariffari dell'incentivazione all'attività volativa; (v) la definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali; (vi) gli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui e le reti aeroportuali; (vii) il tasso di remunerazione del capitale investito; (viii) la contabilità regolatoria. È attualmente in corso l'attività istruttoria attinente alla redazione del documento da sottoporre a consultazione.

Tabella 2. Procedimento di revisione dei modelli aeroportuali

OBIETTIVI

- Migliorare l'attuale assetto regolatorio: regolazione esercitata da ART in maniera proporzionata e trasparente, tenendo in debito conto le peculiarità sia dei distinti aeroporti che dei vettori in questi operanti.
- Facilitare l'*enforcement*: occorre assicurare che i Modelli regolatori definiti da ART siano correttamente applicati da tutti gli aeroporti, mediante l'imposizione di specifici obblighi per i gestori.
- Accrescere la trasparenza degli Incentivi: occorre conferire maggiore trasparenza ed assicurare il costante rispetto del principio di non discriminazione in seno ai processi di incentivazione dell'attività volativa da parte dei gestori aeroportuali.

- Ottimizzare la capacità aeroportuale: occorre che i Modelli di regolazione tengano adeguatamente conto dell'esigenza di assicurare un utilizzo ottimale della capacità aeroportuale.

TEMI DI SPECIFICO INTERESSE

- Modelli semplificati per aeroporti minori
- Trattamento dei margini da attività commerciali
- Misurazione livelli di efficienza e di elasticità
- Utilizzo della capacità aeroportuale
- Remunerazione del capitale investito
- Incentivi all'attività volativa
- Definizione piani per nuove infrastrutture
- Principi e criteri per un sistema di tariffazione comune per le reti aeroportuali
- Contabilità regolatoria

TEMPI

- Avvio del procedimento: 14 settembre 2018
- Avvio della consultazione sulle nuove misure regolatorie riferite ai modelli: entro giugno 2019
- Elaborazione Nuovi Modelli entro agosto 2019
- Entrata in vigore dei nuovi Modelli: autunno 2019

2.3.2. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Parma

Con la Delibera ART n. 102/2018 del 25 ottobre 2018, l'Autorità ha avviato il procedimento di verifica della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il 2019 presentata dalla Società di gestione dell'aeroporto di Parma (SOGEAP), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto. La relativa audizione pubblica si è conclusa con il voto favorevole degli utenti rispetto alla proposta di revisione tariffaria presentata dal gestore.

Con Delibera ART n. 6/2019 del 25 gennaio 2019, l'Autorità ha quindi accertato la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali presentata dalla SOGEAP al pertinente Modello tariffario di riferimento e, allo stesso tempo, ha prescritto di attivare, entro il 30 giugno 2019, una nuova procedura di revisione dei diritti aeroportuali, che preveda un periodo tariffario pluriennale e l'elaborazione e trasmissione all'Autorità di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro il termine del periodo tariffario medesimo, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario.

2.3.3. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Pisa

L'Autorità, con Delibera ART n. 134/2018 del 19 dicembre 2018, ha avviato il procedimento di verifica della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2019-2022 presentata dalla Società Toscana Aeroporti S.p.A. (TA), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa. In questo, come nel successivo caso dell'aeroporto di Firenze, si è trattato di proposte di aggiornamento dei diritti formulati a conclusione di un periodo regolatorio che è già stato oggetto di determinazioni da parte dell'Autorità.

L'Autorità ha partecipato con proprio rappresentante, in veste di osservatore, all'audizione degli utenti aeroportuali che si è svolta il 30 gennaio 2019 e che si è conclusa con il voto favorevole degli stessi. Nel corso dell'istruttoria, l'Autorità ha ritenuto opportuno segnalare alla Società Toscana Aeroporti una serie di problematiche di carattere tecnico-economico, per le quali sono stati richiesti dei chiarimenti a cui il gestore ha fornito un riscontro con alcune note integrative ed esplicative.

Alla luce delle risultanze istruttorie, l'Autorità ha sancito, con la Delibera ART n. 21/2019 del 13 marzo 2019, la conformità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali trasmessa dalla Società Toscana Aeroporti all'Autorità, riferita al periodo tariffario 2019-2022, rispetto al Modello di regolazione applicabile, a condizione dell'applicazione dei seguenti specifici correttivi e prescrizioni:

a) entro 30 giorni dalla data di emissione della suddetta delibera, pubblicazione, da parte della Società Toscana Aeroporti, della proposta tariffaria corretta in relazione ai profili evidenziati nella delibera stessa e trasmissione della stessa agli utenti aeroportuali ed all'Autorità. Contestualmente, convocazione degli utenti aeroportuali in audizione, nel corso della quale sia prevista l'acquisizione dell'accordo sulla proposta emendata;

b) convocazione della citata audizione a partire dall'11° giorno successivo alla data di trasmissione della citata proposta, corredata della prescritta documentazione;

c) trasmissione all'Autorità, entro 90 giorni dalla data di pubblicazione della suddetta delibera, della proposta tariffaria definita in esito all'audizione di cui al punto a), corredata della copia integrale della documentazione relativa allo svolgimento della procedura di consultazione effettuata, riportante le verbalizzazioni delle posizioni espresse e maturate tra le parti nonché la documentazione prodotta da gestore ed utenti nel corso della procedura medesima.

In adempimento a quanto prescritto con la citata Delibera ART n. 21/2019, Toscana Aeroporti ha concluso l'ulteriore fase di consultazione in data 30 aprile 2019 raggiungendo un'intesa unanime con gli utenti ed inviando la documentazione pertinente all'Autorità.

Con successiva Delibera ART n. 50/2019 dell'8 maggio 2019, l'Autorità ha definitivamente attestato la conformità della proposta tariffaria del gestore rispetto al pertinente modello di regolazione tariffaria.

2.3.4. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Firenze

L'Autorità ha avviato, con Delibera ART n. 135/2018 del 19 dicembre 2018, il procedimento di verifica della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2019-2022 presentata dalla la Società Toscana Aeroporti S.p.A., affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto di Firenze. Anche in questo caso si tratta, come accennato, di una seconda tornata di attività regolatoria, essendo stato il regime tariffario applicato al precedente periodo regolatorio già oggetto di deliberazione di conformità da parte dell'Autorità.

A seguito dell'istruttoria svolta dagli Uffici, con la Delibera ART n. 24/2019 del 28 marzo 2019, l'Autorità ha deliberato la conformità condizionata all'applicazione di una serie di correttivi e prescrizioni della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2019-2022, presentata a seguito della consultazione dalla TA.

Successivamente la TA ha richiesto all'Autorità l'annullamento della procedura già incardinata, anticipando l'avvio di una nuova procedura che, diversamente dalla precedente, avrebbe avuto ad oggetto il modello di regolazione applicabile agli aeroporti con transiti inferiori ad 1 milione di passeggeri per anno.

Pertanto, con la Delibera ART n. 29/2019 del 12 aprile 2019, l'Autorità ha deliberato la chiusura del procedimento già avviato e prescritto a TA l'applicazione dei diritti aeroportuali attualmente in vigore, nelle more della definizione dei diritti aeroportuali che saranno proposti in esito alla nuova procedura di consultazione con l'utenza aeroportuale, avviata con la Delibera ART n. 52 del 23 maggio 2019.

2.3.5. Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali sullo scalo di Treviso

A seguito di una richiesta di informazioni dell'Autorità, la Società dell'Aeroporto di Treviso S.p.A., con nota del 15 settembre 2017, ha evidenziato l'inapplicabilità dei modelli regolatori approvati dall'Autorità e ha comunicato l'intenzione di continuare ad applicare "i livelli tariffari preesistenti" a quelli regolati dai suddetti modelli, facendo riferimento alle competenze di cui all'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, in quanto asseritamente costituente, con l'aeroporto di Venezia Tessera, sistema aeroportuale ai sensi del decreto del Ministero dei Trasporti n. 473 – T del 26 giugno 1992.

In esito alle valutazioni di competenza, con Delibera ART n. 91/2018 del 28 settembre 2018, l'Autorità ha avviato un procedimento nei confronti della Società dell'Aeroporto di Treviso S.p.A. finalizzato a disporre l'attivazione, da parte della medesima Società, della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali per la determinazione dei diritti aeroportuali, prevista dagli articoli 76, commi 2 e 3, e 80 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, nonché dal vigente modello di regolazione.

Il procedimento si è concluso con la Delibera ART n. 136/2018 del 19 dicembre 2018, con la quale l'Autorità ha prescritto al gestore di trasmettere la contabilità regolatoria certificata relativa all'annualità 2017 e attivare la procedura di cui sopra.

In data 10 maggio, Aeroporto di Treviso S.p.A. ha notificato all'Autorità la volontà di avviare la procedura di consultazione alla data del 27 maggio 2019.

A seguito della verifica della completezza formale della documentazione, l'Autorità ha approvato l'avvio della consultazione con la Delibera ART n. 53/2019 del 23 maggio 2019.

2.3.6. L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi

In data 11 aprile 2019, con la Delibera ART n. 28/2019, l'Autorità ha approvato i valori dell'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi calcolati con riferimento all'anno base 2018. Per la costruzione dell'indice 2019, necessario ai fini della valutazione del Capitale Investito Netto dei gestori aeroportuali e dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, l'Autorità ha utilizzato la metodologia consolidata già utilizzata negli anni precedenti.

2.4. L'accesso alle infrastrutture ferroviarie

Nell'ambito del trasporto ferroviario, nel periodo di riferimento è stato completato il recepimento del IV Pacchetto Ferroviario che innova profondamente il quadro regolamentare nel settore al fine di favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo. In particolare, con la legge di delegazione europea 2016-2017 (legge 25 ottobre 2017, n. 163) è stata conferita al Governo la delega per il recepimento delle ultime tre Direttive rientranti nell'ambito del pacchetto: la Direttiva 2016/797/UE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, la Direttiva 2016/798/UE sulla sicurezza delle ferrovie, e la Direttiva 2016/2370/UE per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. Per quanto attiene alle prime due direttive, al momento della redazione del presente Rapporto, si è in attesa della pubblicazione dei decreti legislativi di recepimento, il cui testo è stato già approvato in esame definitivo dal Consiglio dei Ministri del giorno 8 maggio 2019.

La Direttiva 2016/2370/UE è stata recepita con il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, che modifica il decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112 e che ha, tra l'altro, assegnato all'Autorità ulteriori competenze prevedendo che essa:

- assicuri il controllo sul rispetto dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura;
- supervisioni gli eventuali accordi di cooperazione tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e una o più imprese ferroviarie volti ad ottenere vantaggi per i clienti oppure costi ridotti o migliori prestazioni e monitori l'esecuzione di tali accordi e raccomandi di porvi fine;
- abbia la facoltà di intervenire come osservatore nel processo di elaborazione dei sistemi di coordinamento ai fini della consultazione delle imprese ferroviarie e dei richiedenti anche potenziali nelle materie della manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura, degli obiettivi prestazionali e delle questioni di interoperabilità e intermodalità;
- possa essere adita qualora un operatore ritenga di essere stato vittima di un comportamento scorretto anche nei casi in cui tali comportamenti attengano alla gestione del traffico; alla programmazione di rinnovo e alla manutenzione programmata o non programmata; al rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi, nonché con riferimento alle questioni oggetto dell'attività di coordinamento dei gestori dell'infrastruttura;
- effettui la procedura di verifica della compromissione dei contratti pubblici di servizio a fronte di nuove richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria indicando le eventuali limitazioni al servizio che consentano di autorizzarne lo svolgimento;
- vigili affinché i sistemi di bigliettazione integrata non creino distorsioni del mercato e siano gestiti con modalità di accesso equo e non discriminatorio, anche con riferimento alla disponibilità dei dati sulla base dei quali il sistema medesimo opera;
- possa chiedere informazioni al gestore dell'infrastruttura nel caso di indisponibilità della capacità determinata da lavori di manutenzione non programmata;

- sia sentita anche nell'ambito della procedura di aggiornamento delle reti ferroviarie interconnesse alla rete ferroviaria nazionale per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione.

La descrizione dettagliata delle attività relative all'accesso alle infrastrutture ferroviarie, condotte nel periodo di riferimento della presente relazione, è riportata nei paragrafi che seguono.

2.4.1. L'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari

In merito alle principali attività svolte in questo ambito nel periodo di riferimento, si ritiene opportuno richiamare il procedimento avente ad oggetto l'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi che presso tali impianti vengono erogati, avviato con Delibera ART n. 98/2018, approvata l'11 ottobre 2018.

Rileva in proposito, il Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 che definisce in dettaglio le procedure e i criteri da seguire per accedere ai servizi che sono prestati negli impianti di servizio ed individua specifici compiti per gli organismi di regolamentazione.

Il procedimento in oggetto si propone quindi – innanzitutto – di declinare i criteri e principi sulla base dei quali l'Autorità intende applicare i compiti che detto Regolamento attribuisce al regolatore di settore. L'atto di regolazione mira più in generale ad introdurre una regolazione organica dell'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ferroviari, così integrando l'impianto di misure già definite sull'argomento (delibere ART n. 70/2014, del 5 novembre 2014, n. 96/2015 del 18 novembre 2015, n. 18/2017del 9 febbraio 2017 e n. 140/2017 del 30 novembre 2017) ed introducendone di nuove in tema di stazioni passeggeri, servizi di manovra, raccordi ferroviari, centri di manutenzione, terminali merci ed infrastrutture ferroviarie portuali.

Inoltre, nell'ambito della regolazione dell'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ferroviari, peraltro, con riferimento al tema della manovra, sono pervenute nel corso dell'anno alcune specifiche richieste e segnalazioni. In esito ad una proposta di RFI, con la Delibera ART n. 99/2018 l'Autorità ha disposto l'estensione dell'ambito di applicazione della citata Delibera ART n. 18/2017 con l'inserimento del comprensorio ferroviario del porto di Trieste, dopo una articolata istruttoria che ha previsto il coinvolgimento delle imprese ferroviarie, nonché dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Ulteriori richieste e segnalazioni pervenute dagli operatori in materia di manovra ferroviaria sono state tenute in considerazione nell'ambito del procedimento istruttorio di cui alla delibera 98/2018.

Per la redazione del provvedimento, l'attività istruttoria e di approfondimento ha beneficiato, altresì, delle risultanze di dati ed informazioni presso i 14 gestori delle infrastrutture ferroviarie (nazionali ed interconnesse) e 35 imprese ferroviarie, relativa agli impianti di servizio ed ai servizi ivi forniti dagli operatori, nonché ai servizi acquistati dalle imprese ferroviarie nei medesimi impianti. I dati e le informazioni acquisite sono stati utili anche allo svolgimento dell'analisi di impatto della regolazione relativa al provvedimento.

Lo schema di atto di regolazione è stato messo in consultazione con Delibera ART n. 42/2019 del 12 aprile 2019 ed è stato oggetto di un'audizione degli *stakeholder* tenutasi il 24 maggio 2019. Ad essa hanno partecipato 24 parti interessate; 16 sono i contributi scritti pervenuti alla data di redazione del presente Rapporto.

L'atto di regolazione posto in consultazione è strutturato in tre sezioni:

1. la prima sezione definisce l'ambito d'intervento, che include tutti gli operatori degli impianti di servizio connessi alla rete ferroviaria nazionale ed alle reti interconnesse, ad eccezione delle sole infrastrutture private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse;
2. la seconda sezione introduce obblighi generali inerenti l'accesso e l'erogazione dei servizi gravanti su operatori e proprietari di impianti, tra i quali la garanzia di accesso a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e l'orientamento all'efficienza produttiva ed al contenimento dei costi: inoltre, declina i criteri e principi sulla base dei quali l'Autorità intende applicare i compiti ad essa attribuiti dal Regolamento, compresi quelli inerenti la concessione di esenzioni parziali previste dallo stesso Regolamento. Tali esenzioni sono state oggetto di orientamenti condivisi con gli altri regolatori europei nell'ambito dei lavori IRG-*Rail* già pubblicati;

3. la terza ed ultima sezione regola i seguenti servizi specifici:
   a. stazioni passeggeri, con specifico riferimento agli spazi per l'accoglienza e l'assistenza dei passeggeri;
   b. servizi di manovra, estendendo l'ambito di applicazione già previsto dalla Delibera ART n. 18/2017 (che viene superata) e regolando l'organizzazione del servizio nelle stazioni di confine;
   c. raccordi ferroviari, definendo criteri per la costruzione, attivazione e relativa gestione, e valutazione delle richieste di allacciamento, dando la possibilità di adire l'Autorità in caso di diniego;
   d. centri di manutenzione, definendo criteri per l'accesso equo e non discriminatorio, e dando la possibilità di adire l'Autorità in caso di diniego;
   e. infrastrutture ferroviarie portuali, garantendo l'accesso a talli infrastrutture a condizioni eque e non discriminatorie.

Alla data di redazione del presente Rapporto il procedimento è in corso.

2.4.2. Verifica del sistema di imposizione dei canoni

2.4.2.1. *Ottemperanza alle sentenze TAR 5 ottobre 2017, n. 1097 e n. 1098*

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sez. II, con le sentenze 5 ottobre 2017, nn. 1097 e 1098, ha accolto, limitatamente ad alcuni specifici motivi, i ricorsi presentati da diverse imprese ferroviarie, e conseguentemente annullato, entro i medesimi limiti, le delibere dell'Autorità n. 75/2016 del 1° luglio 2016 e n. 80/2016 del 15 luglio 2016, nonché gli atti conseguenziali, relative al sistema tariffario 2017-2021 per i servizi erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Per dare esecuzione a tali sentenze, con la Delibera ART n. 138/2017 del 22 novembre 2017, l'Autorità ha avviato un procedimento di ottemperanza, volto ad adeguare la dinamica tariffaria, con effetto immediato, al più recente tasso di inflazione programmata disponibile per l'anno 2016 al momento della proposta di RFI (1% invece di 0,2%), e volto altresì alla rivalutazione dei piani tariffari oggetto delle delibere dell'ART n. 75/2016 e n. 80/2016, per dare atto della rispondenza di detti piani ai criteri del costo, come riscontrabile dalla contabilità regolatoria, e della coerenza e correttezza di quest'ultima alla luce delle criticità evidenziate nelle motivazioni delle richiamate decisioni.

Al riguardo, era stata avviata una raccolta di informazioni presso la stessa RFI, attraverso la verifica e il completamento dei rendiconti di dettaglio predisposti dall'Autorità, assicurando per le diverse partite economiche e patrimoniali una puntuale allocazione, sia in riferimento ai diversi processi industriali, che con riguardo ai singoli servizi oggetto di separata tariffazione.

In una prima fase, svoltasi nei mesi di gennaio e febbraio del 2018, l'attività istruttoria aveva riguardato l'acquisizione, la verifica ed il completamento di tutte le informazioni contenute in specifici rendiconti di conto economico e stato patrimoniale all'uopo predisposti dagli Uffici, caratterizzati da un maggior livello di dettaglio rispetto agli analoghi prospetti di contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART n. 96/2015, al fine di ricomprendere per tutti i servizi, regolati (PMdA e altri servizi alle IF) e non regolati, la disaggregazione delle singole voci di costo per ciascuno dei 6 processi industriali del Gestore (come contemplati, ai sensi del decreto legislativo 188/2003, dal previgente *format* di contabilità regolatoria).

In una seconda fase, svoltasi a partire dal mese di marzo 2018 sino al successivo mese di ottobre, l'attività istruttoria ha riguardato invece la ricostruzione analitica delle singole voci di costo confluite nei predetti rendiconti, nonché la valutazione circa la natura delle stesse, anche attraverso l'accesso, in remoto, al sistema transazionale in ambiente SAP di RFI.

All'esito dell'attività istruttoria condotta:

- riguardo ai costi operativi, è stata effettuata una puntuale ricostruzione e verifica del processo di allocazione degli stessi ai servizi regolati (PMdA e altri servizi alle IF) e non regolati, a partire dalle singole scritture ed attraverso la replica dell'applicazione dei processi logici a suo tempo adottati da RFI;
- riguardo ai costi di capitale, è stata parimenti effettuata una puntuale ricostruzione e verifica del processo di allocazione del Capitale Investito Netto regolatorio al PMdA e agli altri servizi regolati, a

partire dai singoli cespiti ed attraverso la replica dell'applicazione dei processi logici a suo tempo adottati da RFI;
- è stato inoltre effettuato un approfondimento, anche con altre società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., circa la natura di alcune particolari voci di costo operativo, in quanto meritevoli di ulteriori opportune e specifiche valutazioni in termini di ammissibilità.

La prima fase dell'istruttoria ha evidenziato la rispondenza dei piani tariffari ai criteri del costo, come evincibile dalla contabilità regolatoria, nonché la coerenza e correttezza di quest'ultima alla luce delle criticità indicate nelle motivazioni delle citate pronunce del TAR Piemonte.

In esito ad una ulteriore richiesta di osservazioni rivolta a tutti i portatori di interesse, e fermo restando il positivo riscontro circa le avvenute verifiche di riconciliazione fra i nuovi rendiconti contabili forniti dalla stessa RFI, il bilancio di esercizio e gli originari rendiconti di contabilità regolatoria, si è rilevato che:

1. con riferimento alla Delibera ART n. 75/2016, al fine di rendere pienamente conforme il sistema tariffario 2016-2021 per il PMdA ai criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, approvati con Delibera ART n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive integrazioni, sarebbero risultati necessari i seguenti correttivi:
    - riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo del canone relativo al PMdA;
    - riduzione del valore delle Immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA;
    - incremento del valore del Capitale Circolante Netto relativo all'esercizio 2014, posto alla base della determinazione dei costi di capitale per il calcolo del canone relativo al PMdA;

2. con riferimento alla Delibera ART n. 80/2016, al fine di rendere pienamente conforme il sistema tariffario 2016-2021 per i servizi extra-PMdA ai criteri approvati con Delibera ART n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive integrazioni, sarebbero risultati necessari i seguenti correttivi:
    - riduzione dei costi operativi relativi all'esercizio 2014, posti alla base del calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi extra-PMdA, con specifica allocazione ai singoli servizi;
    - riduzione del valore delle Immobilizzazioni nette relative all'esercizio 2014, posto alla base del calcolo dei corrispettivi relativi ai servizi extra-PMdA, con specifica allocazione ai singoli servizi.

Sulla base dei correttivi sopra indicati, sia con riferimento al canone relativo al PMdA che ai corrispettivi dei servizi extra-PMdA, l'Autorità, con la Delibera ART n. 11/2019 del 14 febbraio 2019, ha conseguentemente prescritto a RFI:

a) l'elaborazione del sistema tariffario aggiornato per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021, da sottoporre entro il 28 febbraio 2019 alla preventiva verifica di conformità da parte dell'Autorità – da effettuarsi entro 40 giorni – e finalizzata, tra l'altro, alla pubblicazione del conseguente aggiornamento straordinario dei Prospetti Informativi della Rete 2019 e 2020;

b) circa l'impatto derivante dall'applicazione dei suddetti correttivi al livello (i) dei canoni per il PMdA (afferenti all'annualità 2018, per effetto dell'applicazione del regime transitorio sopra citato) e (ii) dei corrispettivi per i servizi extra-PMdA (afferenti alle annualità 2017 e 2018), di provvedere ai conseguenti conguagli, a beneficio dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative.

In applicazione delle citate prescrizioni, RFI ha successivamente presentato all'Autorità l'aggiornamento del sistema tariffario per il periodo 2019-2021, consentendone la verifica di conformità.

Con la Delibera ART n. 43 del 18 aprile 2019, il procedimento di ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte sì è pertanto concluso, dichiarando che il sistema tariffario relativo ai servizi PMdA ed extra-PMdA aggiornato per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021, trasmesso da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e successivamente integrato, è conforme ai criteri approvati con Delibera ART n. 96/2015 del 13 novembre

2015 e successive integrazioni. Il nuovo livello dei canoni e dei corrispettivi è stato oggetto di pubblicazione da parte di RFI in data 3 maggio 2019 nell'ambito dell'aggiornamento del PIR.

Si osserva, in particolare, che la positiva conclusione del procedimento ha consentito di ottenere una riduzione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria dell'ordine del 4% annuo.

2.4.2.2. *Rimodulazione del corrispettivo del servizio di sosta*

Altro aspetto della verifica del sistema di imposizione dei canoni, trattato nel corso del periodo di riferimento, attiene alla rimodulazione del corrispettivo del servizio di sosta fornito da RFI.

Nel dichiarare la conformità del sistema tariffario adottato da RFI per il periodo 2017-2021 (Delibera ART n. 80/2016), con specifico riferimento al servizio di sosta l'Autorità aveva precisato che la scelta di RFI di introdurre una tariffa unica per qualsiasi sosta/ricovero/deposito di materiale rotabile di durata superiore a un'ora era giustificabile soltanto per il periodo necessario a sviluppare e rendere operativa una procedura di rilevazione dei tempi di sosta, e che una volta che tale procedura fosse divenuta operativa sarebbe stato necessario introdurre una tariffa articolata in relazione alla durata della sosta, ritenuta dall'Autorità più equa e maggiormente idonea a garantire un uso efficiente degli impianti e del materiale rotabile.

Al punto 1, lettera b) della Delibera ART n. 80/2016 pertanto l'Autorità prescriveva a RFI di "*procedere all'implementazione di una procedura finalizzata alla rilevazione automatica dei tempi di sosta del materiale rotabile nelle infrastrutture di pertinenza, al fine di sottoporre alla previa verifica di conformità da parte dell'Autorità, entro il mese di aprile 2018, una rimodulazione del sistema tariffario attinente al servizio di sosta, ricovero e deposito del materiale rotabile*".

Ad aprile 2018, RFI ha presentato all'Autorità un "documento metodologico" in cui illustrava come la società intendesse determinare il corrispettivo del servizio di sosta per il periodo 2019-2021. Tale documento prevedeva la rilevazione automatica dei tempi di sosta del materiale rotabile a decorrere dal cambio orario di dicembre 2018, e l'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario per il servizio di sosta a decorrere dal cambio orario di dicembre 2019.

Su indicazione dell'Autorità, a settembre 2018 RFI ha sottoposto la suddetta proposta ad una consultazione degli *stakeholder*. Recependo alcune delle osservazioni pervenute, di cui quattro formulate da imprese ferroviarie (Trenitalia S.p.A., Mercitalia Rail S.r.l., Italo-NTV S.p.A., *SNCF Voyages* Italia S.r.l.) e una da un'associazione di imprese ferroviarie (FerCargo), a ottobre 2018 RFI ha presentato all'Autorità una nuova proposta di documento metodologico.

Nel merito, il nuovo sistema tariffario proposto da RFI si differenzia da quello in vigore in quanto la tariffa cresce in modo direttamente proporzionale alla durata della sosta espressa in minuti ("tariffa a minuto"), dopo aver detratto da tale durata una franchigia intesa a coprire il tempo corrispondente alle operazioni tecniche strettamente legate alla circolazione. La proposta di RFI si caratterizza inoltre per alcuni ulteriori aspetti innovativi, in particolare:

i. ampliamento a due ore, per i servizi merci, della franchigia dal pagamento della tariffa, attualmente fissata ad un'ora per qualsiasi tipologia servizio;

ii. modulazione della tariffa in relazione anche alla tipologia del servizio (passeggeri/merci), prevedendo un livello della tariffa più elevato per i servizi passeggeri sulla base della maggiore disponibilità a pagare (*ability to pay*), rispetto ai servizi di trasporto merci;

iii. con riferimento ai soli servizi passeggeri, ulteriore modulazione della tariffa in relazione alla fascia oraria (diurna/notturna), sulla base di "criteri di gestione efficiente della capacità d'impianto (la possibilità di utilizzare per sosta un maggior numero di binari nella fascia notturna), nonché di incentivazione del traffico viaggiatori nelle ore diurne".

A conclusione dell'istruttoria, l'Autorità con Delibera ART n. 119 del 29 novembre 2018 ha approvato il documento metodologico proposto da RFI, a condizione che venga eliminata la modulazione della tariffa tra i servizi di trasporto passeggeri e servizi di trasporto merci basata sul criterio della disponibilità a pagare dell'utenza (punto iii. sopra).

RFI ha conseguentemente adeguato la metodologia di determinazione dei corrispettivi e, a marzo 2019, ha comunicato a tutti i soggetti interessati il listino valido per il periodo dicembre 2019 – dicembre 2021.

2.4.3. La regolazione ferroviaria e la giurisprudenza recente

Nel periodo di riferimento sono andati in decisione numerosi giudizi aventi ad oggetto la regolazione dell'Autorità nel settore ferroviario. In questo ambito, le sentenze del giudice amministrativo hanno -nel complesso- considerato la cornice dei processi di regolazione individuati dall'Autorità. Così, ad esempio, la sentenza del TAR Piemonte, 5 luglio 2018, n. 822, ha rigettato il ricorso di un'Impresa Ferroviaria avverso la delibera ART del 29 settembre 2017 n. 114/2017, avente ad oggetto "*il pedaggio relativo alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle*". I fatti oggetto del giudizio hanno riguardato la decisione con la quale l'Autorità aveva stabilito che RFI dovesse rideterminare il pedaggio di accesso alla tratta ferroviaria tra il bivio Casirate e il bivio PC Roncadelle per il periodo compreso tra la data di entrata in esercizio (11 dicembre 2016) e il 31 dicembre 2017 in modo da riallinearne il livello a quello del pedaggio applicato nelle tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli della rete Alta velocità/Alta capacità.

L'Impresa Ferroviaria ricorrente eccepiva l'omesso coinvolgimento nel procedimento istruttorio; essa, inoltre, lamentava la retroattività della deliberazione in questione e contestava che la soluzione adottata avesse determinato la violazione del vincolo di equilibrio tra costi e ricavi relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il pedaggio rideterminato in applicazione della deliberazione dell'Autorità, secondo la ricorrente, avrebbe comportato un extra-profitto per il gestore, portando all'applicazione, per la specifica tratta in contestazione, di una tariffa superiore a quella stabilita per il periodo successivo. Da ultimo si contestava che la rimodulazione della tariffa fosse necessaria ad evitare trattamenti discriminatori per strutture analoghe, in quanto non sussisterebbero tratte caratterizzate da identiche caratteristiche.

Il giudice amministrativo, già accogliendo le difese dell'Autorità, ha convenuto che la delibera impugnata, non costituisse atto di regolazione, ma mero riscontro della corretta applicazione dei parametri di regolazione già individuati sia nella Delibera ART n. 70/2014, che in quella n. 96/2015, che nel PIR 2017. A questo proposito, il giudice ha osservato inoltre che nell'ambito della stessa attività regolatoria, gli sviluppi successivi alla partecipazione delle imprese interessate e dei soggetti portatori di interessi diffusi possono, in concreto, mutare i connotati di partenza del documento, proprio in relazione ad esigenze emerse per la prima volta in sede istruttoria, senza che ciò confligga con i principi del contraddittorio, sempreché si tratti di sviluppi comunque ricollegati all'originario e preannunciato oggetto della regolazione .

Con riferimento alla tariffazione maggiorata delle linee Alta velocità, il giudice ha chiarito che "*il complesso sistema di equilibrio costi/ricavi che il vigente sistema regolatorio e normativo disegnano deve essere tale in termini tendenziali, complessivi e su base pluriennale e non certo "istantaneo" o per "singole tratte"; (…) Il servizio Alta velocità è un servizio, appunto di rete, per il quale non sarebbe logico effettuare una valutazione e tariffazione per singoli "porzioni"; è evidente, infatti, come il servizio Alta velocità fondi la sua efficienza/utilità anche sulla sua progressiva espansione; esso consente, sul mercato, tariffazioni più gravose per il maggior livello di prestazione offerta ed è tanto più "appetibile" quanto più consente, da un medesimo luogo, di essere rapidamente connessi al maggior numero di località possibili*".

2.4.4. La regolazione dell'accesso alla rete regionale umbra

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016, recante "*Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione*" che ha previsto il trasferimento all'Autorità dei compiti di regolazione precedentemente affidati alle Regioni, include la rete regionale umbra, la cui gestione è attualmente affidata in concessione, da parte della Regione Umbria, ad Umbria TPL e Mobilità S.p.A.

Successivamente, il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge del 21 giugno 2017, n. 96, recante "*Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi*

per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo", ha introdotto disposizioni sulla *governance* del sistema delle ferrovie regionali e specificato le modalità attuative del decreto legislativo 19 novembre 1997, n.422, con il quale era stato regolato il trasferimento a titolo gratuito dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura al demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile delle Regioni sia per le ferrovie in ex gestione commissariale governativa, sia per quelle in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.A., nonché il subentro delle stesse Regioni allo Stato quali concedenti delle citate ferrovie.

In particolare, il d.l. n. 50/2017 ha definito il processo di uniformazione della *governance* delle reti regionali interconnesse a quella prevista per la rete nazionale con l'obiettivo di allineare altresì gli standard di sicurezza del trasporto. Esso ha, inoltre, previsto che le Regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee regionali e RFI possono concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi diversi da quelli finalizzati all'ammodernamento tecnologico, ovvero il subentro della medesima RFI nella gestione delle suddette reti, definendo gli oneri contrattuali e individuando le risorse necessarie per la copertura finanziaria.

In attuazione di tali disposizioni in data 15 dicembre 2017, la Regione Umbria, la società Umbria TPL Mobilità S.p.a. e RFI hanno sottoscritto un accordo per disciplinare il subentro di quest'ultima nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra. Con tale accordo, le parti si sono date atto che, dal momento del subentro di RFI nella gestione delle Linee Regionali, la stessa è tenuta a svolgere anche le funzioni essenziali relative alla determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, incluse sia la definizione e la valutazione, sia la disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce orarie. È stato, altresì, previsto che il canone di utilizzo dell'infrastruttura sarebbe stato pubblicato a cura di RFI nel prospetto informativo della rete regionale. Nello stesso accordo si è convenuto, inoltre, (i) che il subentro nella gestione avvenisse tramite cessione di ramo d'azienda da parte di Umbria TPL e Mobilità S.p.A. a RFI, (ii) che venisse rilasciata, da parte della Regione Umbria, una nuova concessione per la gestione, lo sviluppo e la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura, sostitutiva di quella vigente, in scadenza nel 2020, e (iii) che fosse sottoscritto un Contratto di Programma regionale – parte servizi e parte investimenti – finalizzato a disciplinare il reperimento e l'erogazione dei finanziamenti necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del complesso di attività oggetto della concessione.

A seguito di detto accordo, in data 19 novembre 2018, la Giunta regionale umbra ha emanato la Delibera n. 1332, con la quale ha approvato lo schema di Concessione ed il Contratto di Programma, dal cui esame si rileva, in particolare, che la Concessione viene rilasciata ad Umbria TPL e Mobilità S.p.A., a titolo gratuito, e ha ad oggetto: (i) la gestione dell'infrastruttura (mediante, tra l'altro, le attività di coordinamento e controllo della circolazione, assegnazione della capacità, manutenzione ordinaria, sicurezza dell'esercizio), (ii) la manutenzione straordinaria della rete, e (iii) la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio degli interventi sulla rete. Fra gli obblighi del Concessionario rientrano, tra l'altro, quelli relativi a: (i) garantire l'accesso alla rete a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, (ii) assegnare la capacità dell'infrastruttura, sottoscrivere con le imprese ferroviarie i contratti di utilizzo della rete e applicare e riscuotere i relativi canoni, e (iii) predisporre e pubblicare il prospetto informativo della rete.

Nelle more dell'avvio di uno o più procedimenti finalizzati a costituire un quadro regolatorio uniforme e complessivo per l'insieme delle reti che rientrano nell'ambito di applicazione del decreto legislativo n. 112/2015 (ora modificato dal decreto legislativo del 23 dicembre 2018, n. 139), stante anche l'imminente previsto subentro di RFI nella gestione della rete umbra, l'Autorità ha ritenuto di adottare, in modo specifico per detta rete, misure di regolazione di immediata applicazione, anche al fine di poter rendere disponibili e noti alle parti, gli elementi economici fondamentali per la definizione dei contenuti della relativa concessione e del relativo Contratto di programma.

A tal fine, con la Delibera ART n. 121 del 6 dicembre 2018 l'Autorità ha emanato prescrizioni aventi ad oggetto l'accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale umbra e ha stabilito che i canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i corrispettivi per i servizi ad essa connessi, devono essere determinati, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità per tenere conto dell'applicazione limitata alla rete ferroviaria in questione, sulla base di quanto definito dall'Autorità con la Delibera ART n. 96/2015 recante "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria". Con riferimento

ai canoni di accesso, la delibera prevede in particolare che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria in oggetto provveda entro il 29 marzo 2019, ai fini delle valutazioni di competenza, a trasmettere all'Autorità:

- la bozza del Prospetto Informativo della Rete, elaborata a seguito di adeguata consultazione dei soggetti interessati, tenuto conto del quadro di riferimento delineato dall'Autorità, inclusiva dei livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti per il 2019, il 2020 ed il 2021;
- la documentazione relativa all'avvenuta consultazione;
- la pertinente documentazione afferente alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi.

Successivamente alla data di emanazione della citata delibera, in data 12 dicembre 2018 sono stati registrati il nuovo contratto di Programma tra Regione Umbria e il gestore Umbria TPL e Mobilità S.p.A., nonché il nuovo Atto di Concessione per l'affidamento a Umbria TPL e Mobilità S.p.A. delle attività di gestione e realizzazione degli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie regionali umbre.

Infine, con delibera della Giunta regionale umbra del 18 febbraio 2019 è stato approvato il Protocollo tra la Regione Umbria, Umbria TPL e Mobilità S.p.A. e RFI, attuativo del citato accordo del 15 dicembre 2017.

Alla luce del fatto che il completamento del processo di subentro di RFI nella gestione della rete è slittato rispetto al termine previsto, l'attuale gestore, Umbria TPL Mobilità, ha richiesto all'Autorità di poter essere sollevato dall'obbligo di ottemperare alle misure previste nel dispositivo della delibera, attendendo che la suddetta ottemperanza potesse essere garantita dal nuovo gestore.

In considerazione del fatto che la ratio della delibera è quella di costituire un quadro regolatorio dell'accesso all'infrastruttura regionale che, pur tenendo conto del previsto subentro, rappresentava per l'Autorità un obiettivo indipendente e che quindi le disposizioni della citata delibera erano da intendersi come indirizzate al gestore pro tempore, detta richiesta non è stata accolta. Ciò nonostante, l'attuale gestore non ha provveduto entro i termini previsto all'assolvimento degli obblighi a suo carico.

In data 23 maggio 2019, stante il sopracitato inadempimento da parte di Umbria TPL e Mobilità S.p.A., è stato avviato, con la Delibera ART n. 56/2019, un procedimento sanzionatorio nei riguardi del gestore. Detto procedimento sanzionatorio è in corso di svolgimento.

2.4.5. Indicazioni e prescrizioni sui Prospetti Informativi delle Reti

2.4.5.1. *Il PIR RFI*

Secondo la prassi consueta e nel rispetto delle scadenze annuali previste, l'Autorità ha esaminato la bozza finale del PIR 2020 riferita all'orario di servizio 2019-20 trasmessa dal gestore della rete ferroviaria nazionale, insieme alle valutazioni delle osservazioni formulate dagli *stakeholder* nel corso della consultazione.

In esito al suddetto esame, l'Autorità ha adottato, con Delibera ART n. 118 del 29 novembre 2018 indicazioni e prescrizioni relative alla modifica o integrazione ai contenuti della bozza di documento, da recepirsi ai fini della sua pubblicazione ufficiale, poi avvenuta il 7 dicembre 2018.

L'intervento regolatorio dell'Autorità si è prevalentemente focalizzato su aspetti inerenti all'ottemperanza al contenuto di atti regolamentari di fonte comunitaria e su aspetti attinenti ad obiettivi di efficientamento delle procedure adottate dal gestore per la costruzione dell'orario di servizio e per regolare in maniera efficiente la circolazione. Esso ha avuto, altresì ad oggetto la trasparenza informativa nei confronti delle imprese ferroviarie e più in generale, dei soggetti che si interfacciano con il sistema ferroviario, tanto in relazione ai livelli di utilizzazione della capacità sulle varie tratte, anche riferiti a particolari fasce orarie, al fine di evidenziare condizioni prossime alla saturazione che possono ripercuotersi negativamente sull'efficienza dei servizi ferroviari (ad esempio rispetto agli *standard* di puntualità), quanto all'indicazione dei valori obiettivo degli indicatori di puntualità che il gestore si prefigge di conseguire, nonché dei valori a consuntivo dei suddetti indicatori riferiti all'anno precedente.

Per quanto attiene al primo ordine degli stessi aspetti sopra menzionati, sono state emanate prescrizioni inerenti alle modalità secondo cui il gestore deve comunicare eventuali restrizioni di capacità legate ad

interventi sulla rete, programmati o straordinari, al fine di rendere il contenuto del PIR più aderente ai contenuti della Decisione Delegata (UE) 2017/2075, che modifica l'allegato VII della Direttiva 2012/34/UE (*recast*) relativo allo "*Schema della procedura di assegnazione*".

Per quanto attiene alle regole di gestione, l'Autorità, ha prescritto, ai fini della trasparenza informativa nei confronti delle Imprese ferroviarie o degli Enti Affidanti servizi OSP, che vengano resi pubblici linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione adottate dal gestore e, in relazione alla informazione sui livelli qualitativi dei servizi ha disposto che venga assicurata la pubblicazione degli indici obiettivo di puntualità nonché dei valori di consuntivo relativi all'anno precedente, adottando una chiara definizione dei relativi criteri di misurazione.

Al fine di produrre effetti positivi sul sistema complessivo della circolazione, attraverso la semplificazione della risoluzione dei casi di guasti in linea, è stato prescritto alle imprese ferroviarie l'obbligo di concordare con il gestore le modalità di svolgimento di esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi e, in generale, per la gestione delle anomalie che possono verificarsi durante lo svolgimento del servizio.

Per evidenziare fenomeni di sovra-utilizzo delle linee che possono costituire una delle cause di tali *trend* negativi, sono state emanate prescrizioni sull'obbligo di rendere pubblici, anche con riguardo alle esigenze conoscitive che richiedono di utilizzare capacità di rete, gli effettivi livelli di impegno della stessa, determinati secondo criteri noti ed oggettivi con riferimento alle singole tratte ed alle diverse fasce orarie, talune tratte possono infatti essere definite come "a capacità limitata" o "sature", condizioni alle quali sono connessi particolari conseguenze in capo alle imprese ferroviarie o obblighi, in capo al gestore, di adottare azioni, in termini di modalità di assegnazione della capacità, di adattamento delle regole di circolazione o di valutazione di eventuali esigenze di potenziamento delle linee atte a limitare effetti di degrado della *performance* complessiva del sistema ferroviario.

Inoltre, l'Autorità ha prescritto che vengano rese note alle Imprese ferroviarie operanti in tutti i segmenti di mercato, eventuali modalità di progettazione delle tracce (e complessivamente dell'orario di servizio) non coerenti con le regole generali che il gestore medesimo ha definito in apposito documento tecnico interno, che già con precedente delibera l'Autorità ha prescritto venga condiviso con gli operatori interessati a richiedere l'uso della capacità di rete.

Infine, con riguardo al processo di revisione del *Performance Regime* - il sistema di penalizzazione/premialità, basato sulla misurazione dei ritardi maturati o indotti e sull'attribuzione delle rispettive cause di responsabilità al gestore o alla singola IF, finalizzato ad incentivare comportamenti virtuosi da parte dei vari attori - l'Autorità ha ritenuto necessario fosse istituito, a partire dal mese di gennaio 2019, un tavolo tecnico di consultazione tra il gestore e le imprese ferroviarie, finalizzato alla revisione della vigente versione della Circolare Operativa "COp 269", che definisce le regole per l'attribuzione, nei vari casi, delle responsabilità delle cause di ritardo e la modalità di determinazione degli indici di puntualità.

In considerazione di quanto emerso nel corso dei lavori del suddetto tavolo tecnico, il gestore ha formulato una nuova proposta complessiva per il sistema di *Performance Regime*, da sottoporre all'approvazione finale dell'Autorità. Il sistema dovrà essere, fra l'altro, orientato a semplificare, pur mantenendo una adeguata considerazione dei differenti fenomeni connessi alla circolazione nonché un'appropriata articolazione dei meccanismi incentivanti, le modalità di rilevazione dei ritardi al fine dell'attribuzione delle rispettive cause ai soggetti responsabili. Obiettivo delle misure è contenere le istanze che potrebbero dare luogo a contenzioso sulle attribuzioni rispettive del gestore e delle imprese ferroviarie.

La suddetta proposta di revisione è stata trasmessa il 15 maggio 2019; sono in fase di ultimazione le attività istruttorie di valutazione dei contenuti da parte dell'Autorità ai fini dell'adozione del nuovo sistema di *Performance Regime*, da illustrare nell'ambito della prima bozza del PIR 2021, che dovrà essere pubblicata entro il 30 giugno 2019.

Ove possibile, per alcune delle prescrizioni da recepire adeguando il testo della bozza finale del PIR 2020, si è prevista un'applicazione già a valere per l'orario di esercizio in corso, disponendo la pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2019. Specifiche prescrizioni, come quelle riferite alle attività di

revisione del *Performance Regime*, sono invece da considerarsi come riferibili alla pubblicazione del prossimo PIR 2021 da effettuarsi entro il mese di dicembre del corrente anno.

2.4.5.2. *Altri PIR*

L'Autorità ha altresì valutato i contenuti delle bozze finali dei PIR 2020 redatti e trasmessi dai gestori Ente Autonomo Volturno S.r.l., Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. e Ferrovienord S.p.A.

Anche in relazione ai contenuti di detti PIR, che presentano un'articolazione analoga a quella del PIR redatto dal gestore dell'infrastruttura nazionale, l'Autorità ha formulato, ai fini della pubblicazione dell'edizione definitiva, specifiche raccomandazioni.

In linea generale si tratta, nel rispetto di un principio di proporzionalità alle dimensioni del relativo mercato ed alla minore estensione e complessità di dette reti dell'azione regolatoria, di raccomandazioni di carattere puntuale e limitato, finalizzate al perseguimento di un obiettivo di tendenziale uniformazione dei criteri per l'accesso e l'utilizzo adottati dai gestori delle reti regionali a quelli adottati da RFI, con particolare attenzione agli aspetti impattati da specifiche disposizioni normative e regolamentari di fonte nazionale o comunitaria.

È in corso il monitoraggio del recepimento delle prescrizioni da parte dei tre gestori, anche al fine di avviare eventuali procedimenti sanzionatori, ove tale recepimento non risultasse completo.

2.4.6. L'attività di vigilanza in materia di accesso alle infrastrutture ferroviarie

Per quanto attiene alle attività di vigilanza nel settore dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie, nel corso del periodo di riferimento sono stati conclusi una serie di procedimenti sanzionatori avviati nell'anno 2018.

Con Delibera ART del 16 luglio 2018 n. 68/2018, è stato concluso un procedimento sanzionatorio nei confronti del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria per la violazione della disciplina relativa all'assegnazione della capacità di infrastruttura. L'infrazione accertata ha riguardato le modalità di acquisizione, da parte del Gestore, delle richieste di capacità presentate da un'impresa ferroviaria, svolta in maniera irrituale e non conforme a quanto stabilito dal Prospetto Informativo della Rete. Detto prospetto, infatti, stabilisce che le richieste di capacità delle imprese ferroviarie possono essere veicolate esclusivamente attraverso un apposito sistema informatico - denominato ASTROIF - predisposto dal Gestore. L'istruttoria ha fatto emergere profili di potenziale discriminatorietà nella condotta del Gestore nei confronti dell'impresa ferroviaria richiedente.

A conclusione del menzionato procedimento sanzionatorio è stata comminata al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 54.000,00. In proposito, occorre evidenziare come, nell'ottica di assicurare trasparenza e non discriminazione nell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, il tema sollevato con il menzionato procedimento sanzionatorio e relativo alle modalità di assegnazione della capacità di traccia da parte del Gestore dell'infrastruttura rivesta particolare importanza per l'Autorità. L'applicativo ASTRO-IF, infatti, introducendo un sistema di *equivalence of input* per l'accettazione delle richieste delle imprese ferroviarie, istituzionalizza, con l'obiettivo della tracciabilità e unicità, il sistema di comunicazione tra queste ultime e il Gestore, anche in funzione di garantire che la successiva assegnazione di capacità da parte di quest'ultimo - nell'ambito della sua autonomia, ma nel rispetto della disciplina di riferimento - sia fatta equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto europeo, osservando i criteri stabiliti dall'Autorità.

Con Delibera ART n. 26 del 12 marzo 2018 è stato concluso un procedimento sanzionatorio, avviato con Delibera ART n. 78/2017 del 31 maggio 2017, nei riguardi del gestore dell'infrastruttura ferroviaria per la violazione dell'articolo 37, commi 8 e 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, non avendo quest'ultimo correttamente risposto alla richiesta di informazioni dell'Autorità in merito all'introduzione di modalità innovative di gestione ed esercizio della rete e dei servizi, con particolare riferimento ai lavori di potenziamento dedicati ai binari programmati di ricevimento dei treni in doppia composizione nella Stazione di Napoli Centrale e all'incremento di velocità massima nelle linee. A conclusione del menzionato procedimento sanzionatorio è stata comminata al gestore dell'infrastruttura ferroviaria una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 80.000,00.

Con Delibera ART n. 78/2018 del 2 agosto 2018 si è concluso il procedimento sanzionatorio avviato con Delibera ART del 19 ottobre 2017 n. 126/2017 nei confronti del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 112/2015, per non avere assicurato, in violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo decreto legislativo. n. 112/2015, condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, anche attraverso il mancato assolvimento degli obblighi informativi nei riguardi di un'impresa ferroviaria attiva nel mercato dell'Alta Velocità, con riferimento: a) all'esercizio dei treni in doppia composizione; b) all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h. A conclusione dell'istruttoria, si è proceduto a irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria, nei confronti del Gestore, nella misura di euro 620.000,00, per il mancato assolvimento dell'obbligo informativo, con particolare riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura oltre 300 km/h.

Il provvedimento sanzionatorio, successivamente impugnato dal Gestore dell'infrastruttura dinnanzi al TAR del Piemonte, ha superato pienamente il vaglio del giudice amministrativo. In particolare, con la sentenza n. 264/2019, dell'11 marzo 2019, respingendo il ricorso presentato dal ricorrente, il TAR del Piemonte ha confermato l'obbligo in capo al Gestore di operare in forma neutrale, tra l'altro, fornendo alle imprese ferroviarie tra loro in concorrenza adeguate simmetriche informazioni che possano essere rilevanti e di impatto per il servizio di trasporto ferroviario considerato. In altri termini, il giudice amministrativo, con il menzionato arresto, ha sancito che il mercato dell'Alta Velocità debba essere necessariamente caratterizzato da una gestione neutrale ed efficiente dell'infrastruttura ferroviaria, conformemente a quanto previsto dalla pertinente disciplina europea e nazionale di riferimento.

Con ciò significando che il Gestore dell'infrastruttura è tenuto a consentire a tutte le imprese ferroviarie interessate di conoscere, tempestivamente e in condizione di parità, i piani di sviluppo rilevanti per le prospettive del servizio, proprio per aprire ad una vera ed efficiente concorrenza nel mercato. Quanto evidenziato è suscettibile di rilevare, ai fini delle valutazioni di competenza dell'Autorità in ordine all'efficienza dei diversi gradi di separazione tra il Gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, non solo con riferimento al settore dell'Alta Velocità ma altresì in relazione al comparto del trasporto pubblico locale oggetto, nel corso degli ultimi anni, di una crescente apertura al mercato.

Con Delibera ART n. 76/2018, del 26 luglio 2018, si è concluso il procedimento avviato con Delibera ART del 15 marzo 2018 n. 28/2018, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, con l'adozione delle misure necessarie per rimediare alle situazioni, costituenti oggetto di differenti profili di doglianza nei confronti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, segnalati all'Autorità da due imprese ferroviarie, riguardanti la circolazione di treni ETR675 (con velocità massima di 250 km/h), in luogo dei convogli AGV575 (con velocità massima 300 km/h). All'esito dell'istruttoria, si è prescritto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, di attenersi, in caso di richieste di variazioni in gestione operativa delle tracce contrattualizzate che comportino una perturbazione alla circolazione, alle previsioni del PIR che impegnano il gestore dell'infrastruttura a inoltrare sulle linee programmate i treni con materiale rotabile AV, qualora garantiscano livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a quelli in esso indicati; lo stesso gestore dell'infrastruttura ferroviaria è stato invitato ad assicurare il puntuale rispetto delle norme del PIR, richiamando a questo fine, ove necessario, le imprese ferroviarie al fine di minimizzare le inefficienze derivanti dalla circolazione perturbata della rete.

Con riferimento al tema dell'accesso ai servizi di stazione, nel mese di luglio del 2018, un'impresa ferroviaria ha segnalato all'Autorità la presunta condotta dilatoria e discriminatoria posta in essere nei suoi riguardi da parte del gestore di stazione in relazione alla richiesta da essa avanzata di assegnazione di uno spazio da adibire a biglietteria non automatica nella stazione di Venezia Mestre. Al fine di verificare la sussistenza di eventuali condotte discriminatorie e/o dilatorie da parte del gestore di stazione a danno dell'impresa ferroviaria, l'Autorità ha inviato ad entrambi i soggetti coinvolti puntuali richieste di informazioni e documentazione, a cui ha fatto seguito la tempestiva composizione bonaria della vicenda con il raggiungimento, nel mese di novembre 2018, di un accordo tra impresa ferroviaria e gestore di stazione, con consegna all'impresa ferroviaria dei locali da adibire a biglietteria.

Sempre riguardo all'accesso ai servizi di stazione, la medesima impresa ferroviaria ha inoltre segnalato un'ulteriore condotta discriminatoria da parte del gestore della stazione di Roma Termini in merito alla collocazione della segnaletica a messaggio fisso contenente l'indicazione di uno spazio assegnato alla segnalante e dedicato all'ospitalità della propria clientela. Anche in detta circostanza l'Autorità, tramite l'invio di richieste di informazioni alle parti e convocando le stesse in audizione, ha esercitato la propria *moral suasion* in vista di un componimento bonario della controversia sovraintendendo, da ultimo, all'individuazione di una corretta segnaletica dello spazio assegnato all'impresa segnalante.

Nel corso del 2019, infine, in tema di assegnazione di capacità di infrastruttura, con la Delibera ART n. 46/2019, del 18 aprile 2019, l'Autorità, facendo seguito al reclamo presentato da una delle due imprese ferroviarie attive nel mercato Open Access, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, ha avviato un procedimento, che alla data del presente Rapporto non è stato ancora concluso, nei confronti del Gestore dell'infrastruttura nazionale volto a prescrivere allo stesso di portare a compimento l'attività finalizzata all'aggiornamento/integrazione degli Accordi Quadro vigenti con le due imprese attive nell'Alta Velocità, conformemente a quanto previsto dagli articoli 22 e 23 del decreto legislativo n. 112/2015, nonché dal Paragrafo 4.4.1.2. del PIR e dall'articolo 9, par. 4, del Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545, relativamente alla procedura di coordinamento tra richieste confliggenti di capacità.

2.5. L'accesso alle infrastrutture portuali

La legge istitutiva dell'Autorità annovera le infrastrutture portuali tra quelle per le quali l'Autorità provvede a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie, anche in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci. La legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante "*Riordino della legislazione in materia portuale*" (anche detta "Legge di settore"), ha riformato la disciplina della *governance* con l'istituzione delle autorità portuali. Le successive modifiche a tale legge, apportate coi decreti legislativi 4 agosto 2016, n. 169 e 13 dicembre 2017 n. 232, hanno condotto all'istituzione delle Autorità di Sistema portuale, assegnando all'Autorità di regolazione dei trasporti specifiche competenze in materia di:

- autorizzazioni alle operazioni e ai servizi portuali;
- disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo;
- concessione delle aree e banchine portuali alle imprese che esercitano operazioni portuali.

L'Autorità esercita tali competenze attraverso lo sviluppo di una cornice regolatoria a beneficio sia delle azioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo attribuite alle Autorità di Sistema Portuale, che della funzione di decretazione assegnata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nei paragrafi che seguono si riportano, con maggiore dettaglio, le attività dell'Autorità relative all'accesso alle infrastrutture portuali nel periodo di riferimento della presente relazione.

2.5.1. Prime misure di regolazione in ambito portuale e monitoraggio sulla loro attuazione

In esecuzione delle disposizioni testé menzionate, il 31 maggio 2018, con la Delibera ART n. 57/2018, è stato adottato l'atto recante "*Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione*", a conclusione di un procedimento che ha visto la partecipazione di numerosi soggetti interessati, sia tramite consultazione in forma scritta, sia per mezzo di un'audizione innanzi all'Autorità.

Le prime misure di regolazione in ambito portuale, entrate quindi in vigore nel periodo di riferimento della presente relazione, riguardano le concessioni di aree e banchine portuali, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, nonché criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali.

In tale ambito, sempre nel corso del 2018, l'Autorità ha dato avvio, e sta proseguendo, un'attività di monitoraggio sulle azioni intraprese dalle Autorità di sistema portuale in merito all'attuazione delle misure contenute nell'Allegato A della citata Delibera ART n. 57/2018, con l'obiettivo di verificare il rispetto dei criteri di equità, trasparenza e non discriminazione posti alla base delle procedure di concessione e autorizzazione anzidette.

2.5.2. Procedimento di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Napoli

Nel mese di luglio 2018 è pervenuta all'Autorità una segnalazione, da parte di un'impresa operante nel settore delle riparazioni navali all'interno del porto di Napoli, in merito a presunte violazioni del principio di accesso a condizioni eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno centrale. Oggetto della segnalazione sono i bacini di carenaggio demaniali in muratura, affidati in concessione ad un'azienda concorrente. L'impresa segnalante ha contestato, tra l'altro, l'affidamento diretto di durata trentennale, nonché il presunto conflitto di interessi dell'affidataria, che asseritamente si trova nella condizione di gestire un'infrastruttura essenziale e allo stesso tempo, fruire della stessa, senza separazione societaria né contabile. Inoltre, pur dovendo garantire l'utilizzo dell'infrastruttura alla generalità degli utenti, secondo la segnalante verrebbero praticate tariffe eccessive e discriminatorie, sulle quali l'Autorità di Sistema Portuale non eserciterebbe adeguati controlli.

La segnalazione è stata integrata nei mesi successivi con ulteriori dettagli, tra i quali una decisione della Commissione europea che conclude che alcune sovvenzioni concesse all'Autorità portuale di Napoli per ripristinare i bacini di carenaggio in oggetto violano le norme UE in materia di aiuti di Stato. È stato inoltre portato all'attenzione dell'Autorità che all'inizio del 2019 è stata avviata la procedura per la concessione di uno specchio acqueo destinato all'installazione di un bacino di carenaggio galleggiante, su istanza della medesima società affidataria dei bacini in muratura, con modalità che asseritamente configurerebbero una fattispecie di abuso di posizione dominante e di condotta preclusiva dell'accesso all'infrastruttura portuale.

Nell'ambito dell'attività pre-istruttoria, gli Uffici dell'Autorità hanno convocato in audizione la società segnalante, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale e la società concorrente controinteressata, acquisendo ulteriori utili elementi ai fini della trattazione del caso, tutt'ora in corso.

2.5.3. Il Regolamento (UE) n. 2017/352

Nel periodo di riferimento, ed in particolare il 24 marzo 2019, è divenuto pienamente operativo[14] il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti. Esso si applica alla fornitura delle seguenti categorie di servizi, sia all'interno dell'area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto: rifornimento di carburante; movimentazione merci; ormeggio; servizi passeggeri; raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico; pilotaggio; servizi di rimorchio. Riguardo all'applicazione del Regolamento, l'art. 16 prevede espressamente che ogni Stato membro provveda affinché sia in vigore una procedura efficace per gestire i reclami derivanti dall'applicazione delle disposizioni in esso contenute, e che la gestione dei reclami sia effettuata in modo da evitare i conflitti di interesse e in autonomia funzionale rispetto alla gestione dei porti ed alla fornitura di servizi portuali. A tale scopo, è previsto che gli Stati membri individuino le autorità preposte alla gestione dei reclami, designazione che, alla data di redazione del presente Rapporto non è ancora intervenuta.

2.6. L'accesso alle autostazioni

Con la Delibera ART n. 56/2018 del 30 maggio 2018 recante "*misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi*", l'Autorità ha approvato, e contestualmente è entrato

[14] Per la precisione, il citato Regolamento UE 2017/352 si applica a partire dal 24 marzo 2019.

in vigore, l'atto di regolazione che individua criteri e principi finalizzati a garantire condizioni tecnico-economiche di accesso alle autostazioni, in grado di scongiurare qualsiasi pregiudizio all'utilizzo di queste infrastrutture da parte dei vettori interessati e dei passeggeri.

La Delibera ART n. 56/2018 è composta da nove misure, finalizzate a disciplinare:

- le modalità di identificazione delle autostazioni interessate e i soggetti che devono applicare i criteri di regolazione individuati, ovvero i gestori delle autostazioni;
- il Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA), che ciascun gestore interessato deve predisporre al fine di garantire, nella massima trasparenza, condizioni di equità e non discriminazione di accesso all'autostazione; nel PIA sono riportate in particolare, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità, le condizioni di utilizzo della capacità, degli spazi e dei servizi presenti in autostazione, le condizioni economiche per accedere agli spazi e ai servizi offerti dall'infrastruttura, le caratteristiche di accessibilità fisica dell'autostazione, con particolare riferimento alle modalità di accesso e assistenza delle PMR, le condizioni di accessibilità commerciale, in termini di disponibilità di adeguate biglietterie per la vendita dei titoli di viaggio necessari a usufruire di tutti i servizi di trasporto afferenti all'autostazione;
- le informazioni che il gestore rende disponibili all'interno dell'autostazione, nonché le relative modalità di diffusione e di coinvolgimento dei vettori interessati, fatti salvi gli obblighi in capo a ciascun vettore e gestore ai sensi dell'art. 25 del Regolamento (UE) n. 181/2011.

I richiamati strumenti operativi previsti dalla Delibera ART n. 56/2018 e messi a disposizione del gestore delle autostazioni sono sinteticamente descritti nel Box 3.

La disciplina regolatoria prevede, inoltre, specifiche attività di monitoraggio e vigilanza da parte dell'Autorità sulle condizioni di accesso alle autostazioni, al fine di verificare il rispetto delle disposizioni definite dai gestori nei rispettivi PIA e consentire l'adozione, in relazione dei soggetti coinvolti, di eventuali interventi atti ad assicurare l'osservanza delle misure di regolazione adottate. L'attività di attuazione della richiamata delibera ha comportato la predisposizione di alcuni strumenti operativi per il monitoraggio delle misure regolatorie. In particolare, sono state create apposite *check-list* riguardanti l'interazione con Regioni e Province autonome, l'*iter* di trasmissione dei documenti da parte dei gestori delle autostazioni e il livello di ottemperanza dei singoli PIA a ciascuna misura regolatoria.

In particolare, le Regioni e Province autonome trasmettono all'Autorità la denominazione e l'ubicazione di ciascuna autostazione individuata sul proprio territorio (soggetta quindi alle misure regolatorie) trasmettendo contestualmente i dati identificativi del relativo gestore. L'attività di monitoraggio e vigilanza effettuata dall'Autorità in relazione ai *Set informativi* e ai PIA è finalizzata alla verifica del grado di ottemperanza alle richiamate prescrizioni. L'Autorità ha pubblicato sul proprio sito *web* istituzionale i *set informativi* per le autostazioni di: Bologna, Napoli, Padova, Palermo, Perugia, Roma, Trento, Treviso, Milano – Lampugnano.

Sulla base dell'attività di monitoraggio avviata, sono stati esaminati i primi PIA pervenuti e, in relazione alle singole misure, si è rilevata un minor livello di ottemperanza alle seguenti prescrizioni:

- in relazione ai criteri per l'utilizzo degli spazi, la possibilità per ciascun vettore di gestire e promuovere i propri servizi con spazi da dedicare all'assistenza/informazione alla clientela e alla vendita dei propri biglietti e/o ad altri servizi di natura commerciale, al fine di evitare la presenza di ingiustificate "barriere all'ingresso" a danno dei vettori interessati;
- relativamente alle condizioni economiche di accesso, il collegamento tra i corrispettivi per lo sfruttamento dei locali (accoglienza passeggeri, spazi informativi e pubblicitari, biglietterie e locali tecnici) e la garanzia che l'allocazione di tali spazi non sia discriminatoria tra i vettori e quali elementi vengano considerati per la definizione dei sistemi di tariffazione/locazione vigenti;

- in relazione alle condizioni di accessibilità fisica, la loro verifica periodica da parte del gestore;
- per quanto riguarda le condizioni di accessibilità commerciale, la presenza di criteri di non discriminazione e parità di trattamento per tutti i vettori e di modalità di vendita funzionali alle caratteristiche dell'autostazione per evitare l'insorgere di situazioni discriminanti;
- la disponibilità di informazioni al pubblico anche in lingua inglese e l'istituzione di uno specifico punto informativo.

Alla luce delle evidenze emerse, nel rispetto delle disposizioni di cui alla Misura 8, della sucitata delibera, "*Monitoraggio delle condizioni di accesso alle autostazioni* " sono state messe in atto o programmate specifiche azioni volte a rimuovere l'insorgere di situazioni inique o discriminatorie di accesso alle autostazioni interessate, con riferimento in particolare alle condizioni di utilizzo dell'infrastruttura da parte dei vettori, all'accessibilità fisica del sito e alle misure regolatorie definite a beneficio dei passeggeri, attraverso l'interlocuzione con i gestori delle autostazioni e l'eventuale svolgimento di specifiche attività ispettive.

Box 3. L'accesso alle autostazioni: prospetti di riferimento della Delibera ART n. 56/2018

La Delibera ART n. 56/2018 prevede i seguenti prospetti di riferimento per i gestori delle autostazioni:

- Il **Set Informativo** dell'autostazione, predisposto dal gestore e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità, consiste in una tabella riepilogativa comprendente i dati minimi che identificano l'autostazione, quali: denominazione, indirizzo, sito internet, coordinate, riferimenti del gestore, caratteristiche tecniche (numero e tipologia stalli, orari e biglietteria), caratteristiche di intermodalità in termini di distanza con gli *hub* trasportistici (TPL urbano, stazione ferroviaria, aeroporto, porto) e servizi disponibili per i passeggeri (*info point*, assistenza, sala d'attesa, servizi igienici, di ristorazione, distributori automatici) e per i vettori (locali riposo, servizi igienici dedicati, rifornimento carburante, manutenzione e ricovero veicoli).
  Tale strumento risulta di facile comprensione e permette un immediato confronto tra le autostazioni.
  I *set* informativi sono pubblicati sul sito *web* istituzionale dell'Autorità al seguente indirizzo:

  http://www.autorita-trasporti.it/indice-delibere/delibera-n-56-2018-condizioni-di-accesso-equo-e-non-discriminatorio-alle-autostazioni/

- Il **Prospetto Informativo dell'Autostazione** (PIA) è il documento di riferimento essenziale per la regolazione dell'accesso all'autostazione e per la definizione delle condizioni tecnico-economiche di utilizzo da parte dei vettori. La predisposizione del PIA da parte del gestore (pubblicato sul proprio sito *internet*), è finalizzata a garantire equità, non discriminazione e trasparenza in relazione alle modalità di accesso alla infrastruttura, in conformità con la vigente normativa, in quanto nell'ambito della consultazione pubblica sono emerse criticità nelle condizioni di accesso alle autostazioni che potrebbero determinare situazioni discriminatorie nei riguardi di alcuni vettori, tipologie di servizi, o categorie di utenti (anche persone a mobilità ridotta).
  Tale strumento è più complesso e richiede un'approfondita analisi riguardante l'ottemperanza, da parte dei singoli gestori delle autostazioni, alle varie misure imposte dall'Autorità.

3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

Nell'ambito dell'attività di regolazione dei servizi di trasporto, nel periodo di riferimento del presente Rapporto, l'Autorità ha adottato misure finalizzate alla definizione di metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri, degli schemi dei bandi relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo passeggeri, e di condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, connotati da oneri di servizio pubblico, in analogia al provvedimento adottato in materia di condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto via ferrovia.

Inoltre, in esito alle attività di monitoraggio sull'applicazione della Delibera n. 49/2015 in materia di affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, regionale e nazionale, l'Autorità ha avviato il procedimento di revisione, promosso una consultazione pubblica e successivamente prorogato il termine di

conclusione del procedimento al 30 novembre 2019. Le attività di monitoraggio condotte sulle procedure di affidamento in corso, hanno avuto altresì ad oggetto la verifica dell'ottemperanza, da parte degli Enti Affidanti, alle prescrizioni dell'Autorità relativamente all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento per affidamenti aventi ad oggetto servizi di trasporto ferroviario, ed alle condizioni minime di qualità per i nuovi contratti di servizio ferroviario regionale.

In relazione al servizio di trasporto mediante taxi, l'attività consultiva dell'Autorità è stata rivolta ai Comuni (per adeguamenti del servizio in materia di aumento del contingente di licenze taxi e di aggiornamento e/o istituzione di nuove tariffe). L'Autorità è stata altresì audita in Parlamento sulle modifiche introdotte nel 2018 alla disciplina del trasporto pubblico non di linea. Inoltre, sulla base dell'attività consultiva svolta negli ultimi anni, è in corso di valutazione l'adozione di apposite, "linee guida" destinate a Comuni e Regioni, sulle modalità di richiesta del parere all'Autorità.

Tali tematiche sono trattate particolarmente nei paragrafi che seguono.

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

Con specifico riferimento al Regolamento (CE) n. 2016/2338, fermo restando il principio generale dell'obbligo di gara per l'affidamento dei contratti di servizio pubblico, nel trasporto ferroviario è stata introdotta una diversa regolamentazione delle possibilità di deroga che consente agli Enti Affidanti, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, di procedere all'affidamento diretto dei contratti stessi. Fattispecie rilevanti e relative condizioni per l'applicazione dell'istituto dell'affidamento diretto possono essere riassunte come di seguito illustrato (Tabella 3).

Tabella 3. Affidamenti diretti nel settore del trasporto pubblico ferroviario di passeggeri

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

Fonte: ART.

Il prominente ricorso alla procedura dell'affidamento diretto per i servizi ferroviari emerge anche dal monitoraggio dei contratti di servizio vigenti, dei quali la Tabella 4 offre una rappresentazione schematica. È questo il caso delle Regioni Lazio, Puglia e Umbria che, attraverso tale modalità, hanno sottoscritto con la società Trenitalia S.p.A. nuovi contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale della durata di 10+5 anni (periodo 2018-2032). Gli investimenti che hanno portato a estendere il contratto di servizio per un ulteriore periodo di 5 anni riguardano principalmente l'acquisto di nuovi treni, il *revamping* delle carrozze e lo sviluppo degli impianti manutentivi. Risultano, inoltre, in corso 9 procedure di negoziazione da parte di 6 Regioni che ricorreranno all'affidamento diretto del contratto di servizio per periodi di 10+5 anni, con conseguente decadenza anticipata dei contratti ancora vigenti.

Si rileva, peraltro, un solo caso di affidamento con gara nella Regione Autonoma Valle d'Aosta, aggiudicata in via definitiva alla società Trenitalia S.p.A.

Si evidenzia, inoltre, il caso della Regione Piemonte che, per il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), ha inteso procedere all'affidamento diretto di tali servizi alla società Trenitalia S.p.A. L'aggiudicazione, avvenuta

in data 22 maggio 2019, è stata preceduta da un confronto tra i potenziali partecipanti alla procedura, seguendo le procedure disciplinate nel Codice degli appalti: negoziazione e dialogo competitivo. Nella fase finale della procedura, uno dei due partecipanti si è ritirato, senza presentare l'offerta.

Con riferimento ai servizi ferroviari non soggetti a OSP, la Regione Basilicata ha prorogato per l'anno 2019 la convenzione già in essere con la società Trenitalia S.p.A., per il prolungamento di alcuni servizi AV Milano-Salerno fino a Metaponto. Tale convenzione va ad aggiungersi a quelle già stipulate con le Regioni Friuli-Venezia-Giulia ed Umbria, anch'esse relative all'estensione dei servizi operati con materiale rotabile AV verso località al momento non direttamente raggiunte da tali servizi, a fronte di una contribuzione economica da parte dell'Ente e con imposizione di OSP per la tratta convenzionata.

Con riferimento agli affidamenti nel settore del TPL su gomma, il numero delle aziende affidatarie e dei contratti di servizio è, come noto, molto elevato. Lo scenario è caratterizzato da una molteplicità di soggetti che ricoprono il ruolo di Ente Affidante (Regioni e Province Autonome, Città Metropolitane, Agenzie per la mobilità ed Enti di Governo dei Bacini provinciali), e da un'estrema variabilità delle tipologie di servizio affidato, e dalla differente articolazione dei lotti di affidamento (ad esempio, servizi urbani su strada e ad impianti fissi, di navigazione lacuale e fluviale, servizi extraurbani).

Con particolare riferimento ai contratti di servizio di TPL urbano dei capoluoghi delle 14 Città Metropolitane, nel periodo interessato dal presente Rapporto, è stata disposta dagli Enti Competenti la proroga dei contratti di servizio *in house* dei servizi urbani di Bari e Venezia, in attesa del subentro del nuovo gestore o nelle more delle procedure di individuazione dello stesso, in analogia a quanto verificatosi negli anni precedenti per altre realtà territoriali (Cagliari, Catania, Genova, Messina, Milano, Roma Capitale). Si rileva, infine, che nel prossimo biennio verranno a scadenza 9 contratti di servizio relativi al servizio di TPL urbano dei capoluoghi delle 14 Città Metropolitane.

Gli atti di regolazione adottati dall'Autorità nel settore dei servizi di TPL, costituiscono un punto di riferimento per gli Enti Affidanti interessati, dalla fase propedeutica a quella di definizione della documentazione di supporto alla procedura di affidamento, indipendentemente dalla modalità adottata: gare ad evidenza pubblica o affidamenti diretti (di interesse in particolare del settore ferroviario).

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, infatti, numerosi enti territoriali, tra i quali la Regione Molise, le Province di Vincenza e Verona, la Provincia autonoma di Bolzano, le Città di Milano e Roma, e il Comune di Velletri direttamente o tramite altri soggetti (studi di consulenza legale, associazioni di categoria), si sono rivolti all'Autorità con richieste di supporto e richieste di chiarimenti tecnico-giuridici, in vista di una coerente e completa applicazione delle misure regolatorie in vigore. E ciò con particolare riferimento all'individuazione e classificazione dei beni utili all'effettuazione del servizio, alla messa a disposizione di informazioni nelle diverse fasi della procedura (in particolare in caso di affidamento diretto), alle redazione del piano economico-finanziario, e alle correlate modalità di calcolo delle compensazioni e delle tariffe ai fini di verifica dell'equilibrio del contratto di servizio, alle disposizioni applicabili alle diverse forme di affidamento (appalto *versus* concessione), alla disciplina relativa al trasferimento del personale, al coinvolgimento dell'utenza in termini di monitoraggio e verifica degli obiettivi (di qualità) del contratto.

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

Ente Affidante	Impresa Ferroviaria	Scadenza Contratto di Servizio
Regione Abruzzo	Trenitalia	31.12.2023
	TUA – Società Unica Abruzzese di Trasporto	31.12.2027
Regione Basilicata	Trenitalia	31.12.2023
	FAL – Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2023
Prov. Bolzano	Trenitalia	31.12.2024
	SAD - Trasporto Locale	31.12.2024
Regione Calabria	Trenitalia	31.12.2017
	FdC -Ferrovie della Calabria	31.12.2018
Regione Campania	Trenitalia	31.12.2023
	EAV	31.12.2019
Regione Emilia-Romagna	CTI (Consorzio Trasporti Integrati – Trenitalia+TPER)*	31.12.2018
Regione Friuli-Venezia Giulia	Trenitalia	31.12.2019
	FUC - Ferrovie Udine Cividale	31.12.2020
Regione Lazio	Trenitalia	31.12.2032
	ATAC	25.05.2019
Regione Liguria	Trenitalia	31.12.2032
	AMT (Genova-Casella)	15.04.2025
	AMT (Principe -Granarolo)	31.12.2019
Regione Lombardia	ATI (ATM+Trenord) – Linea S5	31.12.2023
	Trenord	31.12.2023
Regione Marche	Trenitalia	31.12.2023
Regione Molise	Trenitalia	31.12.2023
Regione Piemonte	Trenitalia	31.12.2020
	GTT – Gruppo Torinese Trasporti	31.12.2020
	BLS	10.12.2022
Regione Puglia	Trenitalia	31.12.2032
	FdG - Ferrovie del Gargano	31.12.2021
	Ferrotramviaria	31.12.2021
	FSE - Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici	31.12.2021
	FAL - Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2021
Regione Sardegna	Trenitalia	31.12.2025
	ARST	31.12.2019
Regione Sicilia	Trenitalia	31.12.2026
Regione Toscana	Trenitalia	31.12.2023
	TFT - Trasporto Ferroviario Toscano	31.12.2023
Prov. Trento	Trenitalia	31.12.2024
	TTE - Trentino Trasporti Esercizio	30.06.2019
Regione Umbria	Trenitalia	31.12.2032
	Busitalia-Sita Nord	31.12.2019
Regione Valle D'Aosta	Trenitalia	scaduto
MIT	Trenitalia (Media-Lunga Percorrenza)	31.12.2026
Regione Veneto	Trenitalia	31.12.2032
	Sistemi Territoriali	31.12.2019

Fonte: ART.

Note: **Fase contrattuale transitoria in attesa di affidamento a SFP (Trenitalia + TPER) in conformità agli esiti della gara già espletata.*

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

Con la Delibera ART n. 129/2017 del 31 ottobre 2017 è stato avviato il procedimento di revisione della Delibera ART n. 49/2015 del 17 giugno 2015 recante misure regolatorie per la "*redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica"*, la cui conclusione è stata prorogata al 30 novembre 2019 con la Delibera ART n. 44/2019 del 18 aprile 2019.

In particolare, con la Delibera ART n. 143/2018 del 20 dicembre 2018 è stata indetta una consultazione pubblica sul nuovo schema di atto di regolazione. La consultazione, conclusasi il 1° marzo 2019, ha visto la partecipazione di un numero significativo di *stakeholder* (22 interventi, pubblicati sul sito *web* istituzionale dell'Autorità), le cui osservazioni/proposte pervenute sono oggetto di opportune valutazioni ai fini della predisposizione dell'atto di regolazione interessato.

Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con Delibera ART n. 136/2016 del 24 novembre 2016.

La revisione della Delibera ART n. 49/2015 si pone all'interno di un più articolato quadro regolatorio sviluppato dall'Autorità, che coinvolge altre attività correlate alla materia degli affidamenti dei servizi TPL, in relazione alle quali sarà garantito un adeguato coordinamento, con riferimento in particolare a:

- Delibera ART n. 48/2017, recante "*la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento* (…)";
- Delibera ART n. 16/2018, recante "*condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico (…)*";
- Delibera ART n. 106/2018, recante "*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* (…)";
- Delibera ART n. 120/2018 recante "*metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*";
- Atto di segnalazione congiunto AGCM-ART-ANAC sulle procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale, inviata a Regioni, Provincia Autonoma di Trento, Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige, Conferenza Unificata Stato Regioni, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e al Ministero dell'Economa e delle Finanze (25 ottobre 2017)[15].

In relazione ai servizi ferroviari, il procedimento tiene infine conto dell'assetto regolatorio definito con riferimento ai canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura (Delibera ART n. 96/2015) e agli impianti di servizio (Delibera ART n. 98/2018 di avvio del procedimento).

Alla luce dell'innovato contesto normativo e regolatorio, nonché degli esiti delle attività di monitoraggio svolte (v. infra), l'Autorità ha avviato il procedimento in oggetto con la finalità di aggiornare e integrare le disposizioni regolatorie vigenti, predisponendo un nuovo atto interamente sostitutivo della citata Delibera ART n. 49/2015.

[15] Le Autorità ritengono che le procedure di affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale devono essere lette alla luce sia del Regolamento (CE) n. 1370/2007, sia dei principi generali in tema di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento. Ciò significa che, in caso di affidamento diretto (ma medesime valutazioni varrebbero in caso di affidamento *in house*), la pubblicazione dell'avviso di pre-informazione e, successivamente all'affidamento, delle informazioni relative all'avvenuta concessione, così come la motivazione della scelta fatta, non esauriscono gli obblighi gravanti in capo agli Enti Affidanti. Su di essi, infatti, incombono obblighi informativi e obblighi motivazionali più stringenti: obbligo di operare un confronto competitivo tra le offerte giunte da altri operatori interessati e quella del soggetto al quale si intende affidare il servizio per via diretta, o comunque di effettuare un confronto con *benchmark* appropriati in caso di affidamento *in house*.

Le Misure proposte disciplinano lo svolgimento delle procedure di affidamento in esclusiva, secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento (gara, affidamento diretto e/o *in house*) dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia, trovando applicazione con opportuni *distinguo* sia per gli affidamenti in appalto, sia per quelli in concessione.

Contiene 28 Misure che accompagnano gli Enti Affidanti (Regioni, Province, Città Metropolitane, Agenzie di Ambito o del TPL) nel percorso di definizione e gestione delle procedure di affidamento. In particolare, le disposizioni dell'Autorità si applicano a:

- fasi propedeutiche all'avvio delle procedure, volte a definire la disciplina dei beni strumentali, con particolare riferimento ai beni finanziati con risorse pubbliche e al materiale rotabile, nonché misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficienza ed efficacia degli affidamenti, che prevedono *inter alia*, l'adozione da parte degli Enti Affidanti di una "matrice dei rischi" e di un "piano economico-finanziario simulato", nonché l'individuazione di specifici obiettivi di efficacia ed efficienza, mentre le imprese affidatarie sono soggette ad obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile;
- fasi di affidamento dei servizi, che sono caratterizzate da un "*set* minimo" di informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure e, in caso di gara, da misure regolatorie volte a garantire equa e non discriminatoria possibilità di partecipazione di tutti i soggetti interessati, in termini ad esempio di requisiti da possedere, criteri di aggiudicazione e condizioni di trasferimento del personale;
- fase esecutiva del contratto di servizio, basata in particolare sulla disciplina delle modalità di monitoraggio del servizio e relativa rendicontazione (al fine di rafforzare la trasparenza e l'accessibilità dei dati, in risposta all'analisi del mercato), sulla verifica periodica dell'equilibrio economico del contratto e, conseguentemente, degli opportuni meccanismi di incentivazione e di aggiornamento tariffario.

Gli strumenti operativi proposti dall'Autorità e messi a disposizioni degli Enti Affidanti nella Delibera ART n. 143/2018, descritti nel Box 4, sono:

- gli schemi per la predisposizione dei contratti di servizio, distinti per modalità di trasporto interessata (ferroviario e su strada), finalizzati a garantire uniformità di strutturazione e omogeneità dei contenuti (minimi) di riferimento;
- gli schemi di contabilità regolatoria per i servizi di trasporto su strada (in analogia con quanto già disciplinato per i servizi ferroviari dalla citata Delibera ART n. 120/2018), adottati dalle Imprese affidatarie, volti a superare le asimmetrie informative che gravano sugli Enti Affidanti, con riferimento agli aspetti economici di gestione del contratto, attraverso l'adozione di strumenti di trasparenza e uniformità di rendicontazione delle voci di costo, ricavo e investimenti per ciascun contratto di servizio interessato;
- il modello di matrice dei rischi, che l'Ente è tenuto ad applicare nella fase propedeutica alla definizione della procedura di affidamento, al fine di identificare e valutare gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio interessato, allocandoli ove opportuno in capo all'Impresa Affidataria e stabilendo di conseguenza in maniera chiara e trasparente le condizioni di partecipazione alla procedura e i relativi oneri in capo alle parti;
- gli schemi per la predisposizione del piano economico-finanziario (PEF), sia a beneficio dell'Ente Affidante (PEF simulato), sia a beneficio di partecipanti alla gara (PEF di gara), che dispongono l'adozione di strumenti omogenei e condivisi, al fine di garantire, anche sulla base di una corretta allocazione dei rischi, l'uso efficiente delle risorse pubbliche attraverso una corretta determinazione delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico connessi all'affidamento;

- il *set* di informazioni che gli Enti Affidanti sono tenuti a rendere disponibili nelle varie fasi della procedura, al fine di favorire la massima partecipazione dei potenziali contendenti, già presente e integralmente mutuato dall'originaria Delibera ART n. 49/2015, che rappresenta un consolidato punto di riferimento in termini di trasparenza procedurale e *level playing field* di tutti gli operatori del settore;
- i *key performance indicator* (KPI) che gli Enti Affidanti devono utilizzare per monitorare gli obiettivi di efficienza ed efficacia del contratto di servizio, al fine di garantire il progressivo miglioramento delle prestazioni, anche a beneficio degli utenti finali.

La Delibera ART n. 49/2015 è stata recentemente richiamata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) nell'ambito del procedimento avente ad oggetto la denuncia della Provincia di Bolzano con la quale lamentava che SAD S.p.A, operatore di trasporto locale, non aveva trasmesso entro i termini previsti tutte le informazioni relative ad alcuni beni strumentali allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale e al personale impiegato (come previsto dalla delibera in parola), necessarie per la predisposizione della documentazione di gara per il nuovo affidamento dei servizi di trasporto pubblico extraurbano di passeggeri su gomma nella Provincia di Bolzano. In esito alle analisi istruttorie, l'AGCM ha concluso che la SAD S.p.A ha posto in essere un abuso di posizione dominante, consistente nel ritardo e rifiuto di fornire informazioni necessarie ai fini della realizzazione della procedura competitiva per il nuovo affidamento dei servizi di trasporto pubblico sopra richiamato[16].

3.1.1.1. *Monitoraggio sull'applicazione della Delibera n. 49/2015*

La revisione della Delibera ART n. 49/2015 è stata avviata in relazione, e in coerenza, con i seguenti mutamenti del panorama legislativo vigente:

- a livello europeo: Regolamento (CE) n. 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, che modifica il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
- a livello nazionale: nuovo Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50; artt. 27 e 48 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e ss.m.ii.), contenenti rispettivamente "*Misure sul trasporto pubblico locale*" e "*Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale*"; il decreto, oltre a significative modifiche al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, prevede specifico ampliamento delle funzioni regolatorie dell'Autorità in materia di procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico (anche con la modifica dell'articolo 37, comma 2 – lettera f), del d.l. n. 201/2011).

Si segnala, altresì, che il legislatore nazionale aveva previsto che a partire dal 2018 (art. 27, comma 2, lett. d) del d.l. n. 50/2017) si applicasse una riduzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultassero affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risultasse pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del d.l. n. 201/2001, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. Tale disposizione è stata successivamente modificata dal decreto-legge n. 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 dicembre 2018, n. 136 il quale ne ha rinviato l'applicazione al 2021, e ha chiarito, altresì, che, in ogni caso, non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 e alle disposizioni normative nazionali vigenti.

[16] A516 - Gara affidamento servizi TPL Bolzano – Provvedimento n. 27635 (AGCM: Bollettino n. 17 del 29 aprile 2019).

Inoltre, ulteriore impulso alla revisione della Delibera ART n. 49/2015 è stato offerto dagli esiti delle attività di monitoraggio dei nuovi affidamenti e dei contratti di servizio oggetto di revisione, (ai sensi dell'art. 1, comma 3, della richiamata delibera) e, in generale, delle attività di analisi del mercato effettuate dall'Autorità con riferimento alle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, effettuati su strada (ambito urbano, suburbano, extraurbano) e per ferrovia (ambito regionale).

Box 4. Revisione della Delibera ART n. 49/2015: schemi di riferimento della Delibera ART n. 143/2018

Nell'ambito del procedimento, negli annessi all'atto di regolazione in consultazione della Delibera ART n. 143/2018 sono contenuti gli strumenti operativi messi a disposizione dall'Autorità agli Enti Affidanti, con particolare riferimento a:

- Annesso 2, prospetti 1 e 2: gli schemi riportano in forma tabellare il **contenuto minimo dei contratti di servizio**, da adottare rispettivamente per il trasporto ferroviario e per i servizi su strada; sono previste specifiche sezioni dedicate a illustrare i diversi aspetti tecnico-operativi, economici, qualitativi; per ogni sezione sono identificati i contenuti minimi e ne è fornita un'essenziale declinazione, da sviluppare all'interno del contratto;
- Annesso 3: gli schemi costituiscono il riferimento univoco per le Imprese Affidatarie da adottare ai fini della **contabilità regolatoria** dei servizi di trasporto su strada; per ciascun contratto di servizio interessato, sono predisposti schemi di conto economico, stato patrimoniale ed elenco del personale, prevedendo modelli semplificati da utilizzare in caso di contratti di minor valore economico (fino a 1 M€/anno);
- Annesso 4: il modello di **matrice dei rischi** proposto deve essere adottato dall'Ente Affidante per individuare e allocare i rischi pertinenti al servizio interessato, con riferimento all'ambito operativo della domanda e dell'offerta e agli altri rischi legati alla normativa, ai possibili contenziosi, alle relazioni industriali, al modello gestionale/organizzativo dell'affidatario, all'assetto finanziario, all'ambito socio-ambientale e ad eventuali cause di forza maggiore;
- Annesso 5: gli schemi di **piano economico-finanziario (PEF)** riportati disciplinano distintamente le voci di costo, ricavo ed eventuali investimenti che caratterizzano gli affidamenti sia dei servizi di trasporto ferroviario, che dei servizi su strada; essi sono utilizzati sia dall'Ente Affidante, per la redazione del PEF simulato, sia (in caso di gara) dall'operatore partecipante per definire il proprio PEF di gara; il modello proposto si articola in un insieme modulare di schemi;
- Annesso 6: per ogni fase della procedura di affidamento (pre-informazione ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del Regolamento (CE) 1370/2007, bando di gara o lettera di invito, disciplinare di gara e *data room)* è riportato il **set informativo minimo** che l'Ente Affidante deve poter disporre e mettere a disposizione a beneficio di tutti i potenziali contendenti interessati; in funzione di ciascuna fase, sono individuati i dati/informazioni essenziali con riferimento ad esempio a: le caratteristiche quali-quantitative dei servizi oggetto di affidamento, i relativi beni strumentali e, in particolare, quelli considerati essenziali/indispensabili, gli obblighi di servizio previsti e le correlate compensazioni (pubbliche), le condizioni "storiche" di prestazione del servizio interessato in termini di domanda, ricavi, *performance* qualitative e personale impiegato, le tariffe adottate/da adottare;
- Annesso 7: in apposita tabella è riportato l'elenco e la descrizione degli **indicatori di prestazione (*key performance indicator - KPI*)** applicabili ai servizi su strada; in analogia con quanto già disciplinato nella citata Delibera ART n. 120/2018 per i servizi ferroviari regionali, il *set* costituisce il riferimento (minimo) che l'Ente Affidante deve adottare al fine di monitorare adeguatamente gli obiettivi di efficienza ed efficacia individuati nell'ambito del contratto di servizio.

3.1.2. Definizione dell'ambito di servizio pubblico e modalità più efficienti per finanziarlo

La Delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 ha definito la "*metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*". Con tale intervento regolatorio, l'Autorità definisce i criteri metodologici per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico che si configurano come sistemi compositi di servizi di trasporto pubblico di persone, anche di diverse modalità e tipologie, funzionali

a soddisfare gli obblighi di servizio pubblico e, in generale, le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, anche senza compensazione diretta degli operatori.

La delibera disciplina le modalità per definire gli OSP e per individuare la relativa copertura finanziaria, nonché i criteri per l'identificazione dei lotti, il cui dimensionamento influenza sensibilmente sia l'esito di gara, sia le *performance* del servizio oggetto di contratto di servizio, indipendentemente dalla tipologia di procedura prescelta per l'affidamento (gara, affidamento diretto o *in house*).

Il Soggetto Competente, al fine di garantire la massima trasparenza sulle scelte effettuate, illustra e motiva le opzioni di finanziamento degli OSP e i fattori di mercato considerati per il dimensionamento dei lotti da affidare in una apposita relazione pubblicata sul sito *web*. In caso di affidamento di servizi di trasporto ferroviario essa è trasmessa all'Autorità ai fini dell'acquisizione di un parere, prima della pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito o prima dell'atto di affidamento diretto o *in house*. In caso di affidamento diretto o *in house* la relazione deve contenere anche gli elementi emersi nel corso della consultazione dei soggetti interessati.

L'attività di monitoraggio condotta sulle procedure di affidamento in corso, con specifico riferimento all'applicazione di questo insieme di misure, ha consentito di rilevare, nel caso di alcune Regioni, negoziati in corso per l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale. Pertanto, in ottemperanza a quanto previsto dalla citata delibera e indipendentemente dalla procedura di affidamento scelta, tali Regioni sono tenute a predisporre la richiamata relazione.

Il richiamo all'osservanza della Delibera n. 48/2017 è confermato nelle sentenze n. 30 e 31 dell'8 gennaio 2019 del TAR Piemonte. In particolare, la sentenza n. 31/19 riguarda ricorsi depositati da operatori del servizio di trasporto di passeggeri interessati alla procedura di aggiudicazione avente ad oggetto la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Nord – Est e nel Bacino Sud – Est della Regione Piemonte.

Al riguardo, accogliendo il ricorso e richiamando quanto previsto dall'Autorità nella Delibera ART n. 48/2017 in materia di lotti da aggiudicare, il TAR ha evidenziato l'assenza, nei documenti prodotti dalla Regione Piemonte, di una comprovata attività istruttoria a supporto della preferenza per l'abbinamento dei servizi su ferro e su gomma che ha portato a individuare lotti multimodali. In particolare, il TAR ha evidenziato che non risulta "*sia stata in alcun modo condotta una verifica dei concreti effetti restrittivi della concorrenza che tale soluzione impone (non si evince dagli atti neppure una basilare indagine circa il diverso numero di potenziali concorrenti per i due settori interessati, ferro e gomma), tanto meno risulta che tale effetto sia stato concretamente bilanciato con i benefici attesi; […] non sono state affatto considerate, in concreto e come indicato dall'ART, le diverse caratteristiche strutturali dei due servizi […]*".

3.1.3. Definizione degli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo dei passeggeri

Con la Delibera ART n. 22/2019 del 13 marzo 2019, l'Autorità ha approvato l'atto di regolazione recante misure per la "*definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare*" avviato con la Delibera ART n. 4/2016 del 28 gennaio 2016.

La Delibera ART n. 124/2017 del 19 ottobre 2017, che ampliava l'oggetto del procedimento, al fine di estenderne i contenuti alle ulteriori competenze regolatorie dell'Autorità introdotte dal richiamato d.l. n. 50/2017, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 aveva inoltre previsto l'applicazione al procedimento della metodologia di analisi di impatto della regolamentazione, di cui alla Delibera ART n. 136/2016 del 24 novembre 2016.

La consultazione pubblica relativa allo schema di atto di regolazione è stata avviata con la Delibera ART n. 89/2018 del 27 settembre 2018. Alla suddetta consultazione hanno partecipato, con (circa 90) osservazioni sulle Misure proposte, sette *stakeholder*, rappresentativi di Enti Affidanti, Imprese di Navigazione e consumatori, nonché, mediante pareri resi sullo schema di atto posto in consultazione, ANAC, AGCM e Commissione Europea, quest'ultima coinvolta in ottemperanza agli obblighi previsti dall'art. 9 del

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)*".

La Delibera ART n. 22/2019 complementa il quadro regolatorio dei servizi connotati da oneri di servizio pubblico definito dall'Autorità, costituito dalla Delibera ART n. 49/2015 che disciplina i settori della gomma e del ferro, e dalla Delibera ART n. 48/2017, relativa agli ambiti di servizio pubblico e all'individuazione dei lotti di affidamento per tutti i settori, con un atto concernente i servizi di cabotaggio con le isole. Con specifico riferimento al settore marittimo, inoltre, la Delibera ART n. 22/2019 segue la Delibera ART n. 96/2018 recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico (…)*".

L'atto di regolazione individua regole, metodologie e criteri relativamente alle fasi della procedura di affidamento dei "*servizi regolari da, tra e verso le isole*" di cui all'art. 4 del Regolamento n. 3577/92. Tale procedura inizia con la fase propedeutica alla gara, prosegue con la predisposizione del bando di gara fino a pervenire alla stipula delle convenzioni o contratti di servizio e alla loro gestione nella fase esecutiva.

In merito all'ambito oggettivo di applicazione, si evidenzia come nel settore marittimo, l'affidamento di contratti di servizio sia disciplinato dall'art. 4, comma 1, del sopracitato Regolamento n. 3577/92, in base al quale "*uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole"*.

Ai sensi del suddetto art. 4, unicamente il cabotaggio con le isole, così come definito nell'ambito del Regolamento n. 3577/92 e della Comunicazione sull'interpretazione del Regolamento del 22 aprile 2014, può essere oggetto di contratto di servizio in deroga al principio di libera prestazione del servizio e pertanto a esso è circoscritto l'ambito oggettivo di applicazione del provvedimento. Sono conseguentemente esclusi dall'applicazione dell'atto regolatorio i servizi di trasporto costiero che non rientrano nelle tipologie per cui è prevista la deroga alla libera prestazione dei servizi di cui all'art. 4 dello stesso Regolamento, nonché la navigazione interna, ivi inclusa quella lagunare, effettuata in acque diverse da quelle marittime.

La ricognizione normativa effettuata in fase di istruttoria ha inoltre evidenziato come la navigazione interna e la navigazione marittima siano soggette a una disciplina distinta in merito all'intervento pubblico in caso di fallimento di mercato e, pertanto, non possano rientrare nell'ambito applicativo del procedimento in oggetto. Talché, le Misure si applicano ai servizi di trasporto passeggeri, via mare, da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale (collegamenti con le isole maggiori), sia di interesse regionale e locale, anche qualora eserciti unitamente al trasporto merci.

Le Misure del Titolo II e del Titolo III non si applicano agli affidamenti di valore inferiore all'importo delle soglie di rilevanza comunitaria di cui all'articolo 35, comma 1, lettere b) e c), del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni. Sono escluse dall'applicazione della Misura 4, avente ad oggetto gli "*obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per l'IN*", le Imprese di Navigazione titolari di un unico contratto di servizio pubblico di valore inferiore all'importo delle soglie già citate e che non svolgono servizi a mercato. Sempre in relazione all'ambito oggettivo, le Misure contenute nell'atto di regolazione predisposto si applicano agli affidamenti dei servizi tramite gara, con o senza esclusiva, sia in concessione sia in appalto, salvo ove diversamente disposto.

In merito all'ambito soggettivo di applicazione del procedimento, sono tenuti all'applicazione delle Misure dell'atto regolatorio i Soggetti Competenti nelle attività programmatorie, gli Enti Affidanti dei servizi, le Imprese di Navigazione titolari di contratto di servizio.

In relazione all'aspetto temporale, fatta eccezione per la richiamata Misura 4, l'atto si applica in caso di pubblicazione del bando (gare aperte) o invio delle lettere d'invito (procedure ristrette) successivi al 13 marzo 2019, data di entrata in vigore dell'atto regolatorio coincidente con la data di pubblicazione della relativa delibera di approvazione. La Misura 4 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica invece a partire da tale data, anche ai contratti già in essere.
Tra gli aspetti affrontati nell'atto regolatorio particolare rilevanza assume la disciplina delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto di servizio quali:

- la definizione delle esigenze di servizio pubblico;
- la verifica del mercato;
- l'identificazione dello strumento di intervento meno restrittivo della libertà degli scambi del settore.

In particolare, la verifica del mercato prevede un'apposita consultazione degli operatori del mercato volta ad appurare la sussistenza di un interesse economico, totale o parziale, alla fornitura del servizio in libero mercato, i cui termini di avvio e conclusione sono comunicati all'Autorità. Gli esiti di tali attività, incluse le motivazioni alla base della scelta dello strumento idoneo al soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico nonché la disponibilità degli approdi ed eventuali vincoli di capacità, sono contenuti in una specifica relazione trasmessa dall'Ente Affidante all'Autorità la quale esprime sulla stessa apposito parere di conformità.
Il Titolo I della Delibera ART n. 22/2019 introduce, inoltre, obblighi di tenuta della contabilità regolatoria e di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività, nonché tra le attività afferenti a diversi contratti di servizio.

Con riferimento alla predisposizione del bando di gara, la suddetta Delibera ART n. 22/2019 disciplina informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara, requisiti di partecipazione, criteri di aggiudicazione, criteri di calcolo dei corrispettivi a base d'asta e redazione del piano economico-finanziario (PEF) da parte dell'Ente Affidante, criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione, metodologia per determinare il margine di utile ragionevole, PEF dei concorrenti, termine per la presentazione delle offerte, e criteri di nomina delle commissioni giudicatrici e trasferimento del personale.

Infine, l'atto regolatorio disciplina gli aspetti contenuti nelle convenzioni o contratti di servizio stipulati tra Ente Affidante e Impresa di Navigazione a seguito dell'aggiudicazione di gare per l'affidamento di servizi di cabotaggio con le isole, attraverso la definizione di uno schema contenente la specificazione dei contenuti minimi, con particolare riferimento a modalità di monitoraggio delle prestazioni contrattuali, verifica dell'equilibrio economico–finanziario nell'affidamento in concessione, obiettivi di efficacia ed efficienza e sistema incentivante.

Similmente a quanto previsto per i bandi nel settore ferroviario gli strumenti operativi previsti dall'Autorità e messi a disposizione degli Enti Affidanti nella sopracitata Delibera ART n. 22/2019, descritti nel Box 5, sono:

- il ***set* di informazioni** reso disponibile dall'Ente Affidante, sia in caso di richiesta di manifestazione di interesse per OSP orizzontali, sia nelle varie fasi della procedura di gara, al fine di favorire la massima partecipazione dei potenziali contendenti, che rappresentano un consolidato punto di riferimento in termini di trasparenza procedurale e *level playing field* per tutti gli operatori del settore;
- gli schemi per la predisposizione del **piano-economico finanziario** (**PEF**), supportano l'Ente Affidante nella stima di un corrispettivo congruo da porre a base d'asta, tale da garantire l'equilibrio economico-finanziario per l'intera durata dell'affidamento, nonché i partecipanti alla gara, a verificare la sostenibilità dell'offerta presentata e il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario dei contratti. L'Ente Affidante e l'Impresa di Navigazione dispongono di strumenti omogenei e condivisi, al fine di garantire, anche sulla base di una corretta allocazione dei rischi, l'uso efficiente delle risorse pubbliche connesse all'affidamento del servizio;
- il modello di **matrice dei rischi**, che l'Ente utilizza al fine di allocare i rischi contrattuali, ove opportuno, in capo all'impresa affidataria, e stabilendo di conseguenza in maniera chiara trasparente le condizioni di partecipazione alla procedura e i relativi oneri in capo alle parti nonché definendo il perimetro di variazione del PEF in sede di verifica dell'equilibrio economico-finanziario;
- gli **schemi per la predisposizione dei contratti di servizio**, finalizzati a garantire uniformità di strutturazione e omogeneità dei contenuti (minimi) di riferimento;
- gli **schemi di contabilità regolatoria**, adottati dalle Imprese di Navigazione, volti a superare le asimmetrie informative che gravano sugli Enti Affidanti, con riferimento agli aspetti economici di gestione di ciascuna linea di trasporto marittimo passeggeri soggetta a oneri di servizio pubblico, attraverso l'adozione di strumenti di trasparenza e uniformità di rendicontazione delle voci di costo, ricavo e investimenti.

Box 5. Definizione degli schemi di bandi di gara dei servizi di trasporto marittimo: prospetti di riferimento della Delibera ART n. 22/2019

La Delibera ART n. 22/2019 contiene i seguenti prospetti a disposizione dell'Ente Affidante:

- Prospetti 1 e 2: sia per la fase precedente all'affidamento di contratti di servizio attraverso la richiesta di manifestazioni di interesse per OSP orizzontali, sia per ogni fase della procedura di affidamento è previsto il ***set* informativo minimo** di cui l'Ente Affidante deve poter disporre e che deve essere messo a disposizione di tutti i potenziali contendenti; in funzione di ciascuna fase, sono individuati i dati/informazioni essenziali. In relazione alla manifestazione di interesse tali informazioni concernono: dimensione e valore del servizio, obblighi di servizio pubblico e dati relativi alla domanda; con riferimento alla fase pre-gara, rilevano inoltre, *inter alia*, il valore indicativo del servizio e le informazioni sul personale. Infine, nei documenti allegati al bando di gara dovranno essere comprese, ad esempio, le informazioni relative alla struttura tariffaria, al contesto e ai mezzi nautici necessari per lo svolgimento del servizio;

- Prospetto 3: gli **schemi di piano economico-finanziario (PEF)** disciplinano distintamente le voci di costo, ricavo ed eventuali investimenti che caratterizzano gli affidamenti dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri; essi sono utilizzati sia dall'Ente Affidante, per la redazione del PEF simulato, sia (in caso di gara) dall'operatore partecipante per definire il proprio PEF di gara; il modello proposto si articola in Conto Economico Regolatorio (Schema 1) e Capitale investito netto a fini regolatori (Schema 2), Calcolo della Compensazione (Schema 3) e Piano Finanziario Regolatorio (Schema 4), cui si aggiunge il Rendiconto finanziario (Schema 5);

- Prospetto 4: il modello di **matrice dei rischi** deve essere adottato dall'Ente Affidante per individuare e allocare i rischi pertinenti al servizio interessato, con riferimento all'ambito operativo della domanda e dell'offerta e agli altri rischi legati alla normativa, alle relazioni industriali, al modello gestionale/organizzativo dell'affidatario, all'assetto finanziario e ad eventuali cause di forza maggiore;

- Prospetto 5: gli schemi riportano in forma tabellare il **contenuto minimo dei contratti di servizio**; sono previste specifiche sezioni dedicate a illustrare i diversi aspetti tecnico-operativi, economici, qualitativi; per ogni sezione sono identificati i contenuti minimi e ne è fornita un'essenziale declinazione, da sviluppare all'interno del contratto;

- Prospetto 6: gli schemi costituiscono il riferimento univoco per le Imprese di Navigazione da adottare ai fini della **contabilità regolatoria** dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri, da redigere in coerenza con il bilancio di esercizio, per ciascuna linea oggetto di contratto di servizio; la contabilità regolatoria è costituita da schemi di conto economico, stato patrimoniale ed elenco del personale.

3.2. L'efficienza dei servizi di trasporto regionale

La legge istitutiva e, in particolare, l'art. 37, comma 2, lett. f) del d.l. n. 201/2011, (come modificata dall'articolo 48, comma 6, lettera b), del d.l. n. 50/2017, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, stabilisce che l'Autorità determini la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario, che il gestore dei servizi di trasporto ferroviario regionale passeggeri (connotati da oneri di servizio pubblico), deve rispettare, sia per i contratti di servizio affidati direttamente o *in house*, che per quelli affidati tramite gara.

3.2.1. Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale

Il procedimento finalizzato a definire le metodologie e i criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, è stato avviato con Delibera ART n. 69/2017 del 18 maggio 2017. In esito alla consultazione dei soggetti interessati, avviata con Delibera ART n. 66/2018 del 5 luglio 2018, l'atto di regolazione è stato adottato con la Delibera ART n. 120/2018 del 29 novembre 2018 recante "*Metodologie*

e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale". Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con Delibera ART n. 136/2016 del 24 novembre 2016. Alla consultazione hanno partecipato, con (circa 70) osservazioni sulle Misure proposte, 6 *stakeholder*, rappresentativi di Enti Affidanti e Imprese Ferroviarie. La struttura dello schema di atto di regolazione si compone di due Titoli, relativi rispettivamente a metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni, e a criteri di contabilità regolatoria, preceduti da una Misura introduttiva relativa a oggetto, finalità e ambito di applicazione dell'atto regolatorio.

Con riferimento all'ambito oggettivo di applicazione, le Misure di cui al Titolo I, della delibera in parola, si applicano ai servizi di trasporto regionale ferroviario di passeggeri connotati da OSP, erogati da parte di imprese ferroviarie sulla rete ferroviaria nazionale o interconnessa, oggetto di contratto di servizio affidati secondo tutte le modalità previste dall'ordinamento. Le Misure di cui al Titolo II si applicano anche ai servizi eserciti su rete isolata.

In relazione all'ambito temporale, la delibera si applica a tutti i nuovi affidamenti dei contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale di passeggeri e ai contratti di servizio in essere, in caso di loro sostanziale modifica, qualora:

- si realizzi un significativo scostamento tra il risultato netto previsto dal Piano Economico Finanziario (PEF) e quello a consuntivo (di cui al comma 5, lett. *a)*, Misura 1 della Delibera ART n. 120/2018);
- ricorrano le condizioni per la stipula di atto aggiuntivo di cui al comma 5, lett. b, Misura 1 della Delibera ART n. 120/2018;
- il contratto di servizio preveda, fra le condizioni a presupposto della revisione del contratto, l'adeguamento a disposizioni normative, amministrative o a prescrizioni da parte di Enti o Autorità competenti che comportino nuove condizioni per l'esercizio del servizio.

In ogni caso, decorsi 5 anni dall'entrata in vigore della delibera, le Misure stabilite dall'Autorità si applicano a tutti i contratti di servizio vigenti. Le Misure sono orientate a garantire l'efficienza e la trasparenza delle gestioni, anche al fine di assicurare un'adeguata commisurazione dei corrispettivi e delle compensazioni. Funzionali al perseguimento degli obiettivi di trasparenza sono in particolare le Misure sui criteri di contabilità regolatoria, introdotte nell'atto al fine di dotare gli Enti Affidanti e l'Autorità degli strumenti per assicurare l'accessibilità delle informazioni pertinenti ed escludere il rischio di sussidi incrociati.

Il meccanismo individuato dall'Autorità consente di perseguire gli obiettivi di miglioramento dei contratti di servizio a prescindere dalla modalità di affidamento del servizio (con gara, diretto o *in house*). La Delibera ART n. 120/2018 prevede che l'Ente Affidante (Regione, Provincia autonome e Agenzia della mobilità di bacino o regionale) richieda all'Autorità specifici parametri pertinenti al contratto di servizio di cui al comma 4, lett. *a)*, Misura 2 della delibera in parola (Box 6). Entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta, l'Autorità fornisce tali parametri di efficientamento pertinenti al contratto di servizio all'Ente richiedente.

Nei casi di affidamenti diretti e *in house*, l'Ente Affidante utilizzerà tali parametri come riferimento per la redazione del Piano Raggiungimento Obiettivi Regolatori (PRO) e del PEF da allegare al contratto di servizio da affidare. In particolare, il PRO individua, per il primo periodo regolatorio, e per i successivi durante tutta la durata dell'affidamento:

- un insieme di indicatori di efficienza e di efficacia (*key performance indicator* - KPI) coerenti con le caratteristiche dell'affidamento e volti a misurare nel tempo le prestazioni nelle diverse aree gestionali e degli investimenti eventualmente previsti;
- i livelli obiettivo di tali indicatori;
- gli indicatori i cui livelli sono interamente o in parte riconducibili all'Impresa Ferroviaria (anche tenendo conto dell'attribuzione dei rischi tra Ente Affidante e Impresa Ferroviaria nell'ambito del contratto di servizio);
- i fattori di contesto che possono influenzare il raggiungimento di tali obiettivi;
- gli investimenti in materiale rotabile e in infrastrutture;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio di tali obiettivi.

L'Autorità, ricevuti il PRO e il PEF provvede a inviare all'Ente Affidante eventuali osservazioni nei termini previsti dalla richiamata delibera. Nei casi di affidamenti con gara, l'Ente Affidante utilizzerà, tra gli altri, tali parametri come elementi di riferimento per la predisposizione del PEF a base d'asta (PEF simulato) e la determinazione della base d'asta e dei criteri di aggiudicazione. Attualmente sono 9 i contratti di servizio per i quali i relativi Enti Affidanti (Regione Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia e Toscana), in previsione della stipula di un nuovo contratto, hanno richiesto e ricevuto dall'Autorità i parametri di efficientamento. Tranne la Regione Calabria, le restanti Regioni hanno indicato nei rispettivi avvisi di pre-informazione pubblicati, l'intenzione di affidare i servizi alle seguenti imprese ferroviarie:

- Trenitalia S.p.A. (Regione Basilicata, Campania, Marche e Toscana);
- Ente Autonomo Volturno S.r.l. (Regione Campania);
- Ferrovie del Gargano S.r.l. – linea Foggia-Lucera (Regione Puglia);
- Ferrovie del Gargano S.r.l. – linea San Severo-Peschici (Regione Puglia);
- Ferrotramviaria S.p.A. (Regione Puglia).

Prendendo come riferimento anche i parametri di efficientamento, la Regione Marche ha inoltre trasmesso schemi di PEF e PRO preliminari relativi al nuovo affidamento, sui quali gli uffici hanno richiesto integrazioni e chiarimenti, ai fini del rilascio delle osservazioni di competenza. I valori dei parametri pertinenti al contratto di servizio e gli strumenti operativi messi a disposizione dall'Autorità relativi alla Delibera ART n. 120/2018 e richiesti dagli Enti Affidanti (Box 6) sono:

- il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'Annesso 1 della richiamata delibera, da assumere come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza, tenendo conto di tutti i fattori di contesto;
- i valori medi, minimi e massimi del *set* minimo di indicatori (di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2 della richiamata delibera), riferiti agli ultimi cinque esercizi, ove disponibili, per il contratto di servizio pertinente e per l'insieme dei contratti di servizio considerati nella banca dati dell'Autorità, da assumere come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.

Box 6. Efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale: parametri e schemi di riferimento della Delibera ART n. 120/2018

Per ogni contratto di servizio da affidare, al fine della determinazione di obiettivi di efficienza ed efficacia, l'Autorità mette a disposizione di Enti Affidanti, sulla base di quanto previsto con Delibera ART n. 120/2018, i valori relativi a specifici parametri pertinenti al contratto di servizio, quali:

- Il valore percentuale relativo al **recupero di efficienza operativa (rappresentato dal costo operativo per treno-km)**, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'atto regolatorio nell'Annesso 1, da assumere come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza;
- I valori medi, minimi e massimi di **indicatori di efficienza relativa sia a costi che a ricavi, efficacia e produttività**, riferiti agli ultimi cinque esercizi, ove disponibili, per il contratto di servizio pertinente e per l'insieme dei contratti di servizio considerati nella banca dati dell'Autorità.

Gli schemi di riferimento forniti dall'Autorità alle Imprese Ferroviarie corrispondono a:

- I formati di **contabilità regolatoria**, costituiti da conti economici, stati patrimoniali, schede tecniche e matrici, da adottare in coerenza con il bilancio di esercizio, per ciascun contratto di servizio gravato da oneri di servizio pubblico. Nel caso in cui l'Impresa Ferroviaria sia titolare di più contratti di servizio, i prospetti di contabilità regolatoria saranno forniti distinguendo tra servizi OSP regionali, OSP nazionali e altre attività. Inoltre, qualora l'Impresa Ferroviaria gestisca i servizi interessati su rete isolata, anche congiuntamente con quelli su rete interconnessa, le componenti economiche e patrimoniali afferenti al contratto di servizio saranno riportate adeguatamente separate, utilizzando i relativi formati di contabilità regolatoria. Ogni anno l'Impresa Ferroviaria compila con modalità telematiche i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, resi disponibili *online* dall'Autorità.

Inoltre, l'Autorità ha predisposto schemi di rendicontazione contabile al fine di superare le asimmetrie informative che gravano sugli Enti affidanti, relativi agli aspetti economici di gestione del contratto di servizio, attraverso l'adozione di strumenti di trasparenza e uniformità di rendicontazione delle voci di costo, ricavo e investimenti.

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

L'art. 37, comma 2, lett. m) della legge istitutiva dell'Autorità prevede competenze generali in materia di monitoraggio e verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, e competenze specifiche relative al rilascio di parere preventivo a Regioni e Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da tali enti prospettato con appositi atti amministrativi. L'attività consultiva si rivolge altresì al Governo, al Parlamento nonché ad altre Autorità. Inoltre, la legge in parola prevede altresì la facoltà per l'Autorità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio (art. 37, comma 2, lett. n), in relazione alla disciplina prevista dalla stessa e sopra richiamata.

L'evoluzione della disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea e il contributo dell'attività consultiva dell'Autorità al Governo e al Parlamento, sono descritti nella sezione 3.3.1.

L'attività istruttoria avente ad oggetto il rilascio di pareri preventivi in merito all'adeguamento del servizio taxi, nel periodo di riferimento del presente Rapporto, ha visto un forte sviluppo come delineato nella sezione 3.3.2. A tal fine, l'Autorità si è dotata di alcuni strumenti, tra i quali si evidenzia la *check-list* contenente gli elementi istruttori essenziali per la redazione dei pareri.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio che ha luogo dopo l'adozione del parere, anche in considerazione della richiamata possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio, un ulteriore strumento approntato dall'Autorità è la *check-list* di vigilanza post-parere che contiene le prescrizioni e raccomandazioni previste nel parere reso al Comune. Esso costituisce lo strumento per l'esercizio delle attività di verifica del grado di ottemperanza a prescrizioni e raccomandazioni dell'Autorità.

3.3.1. Evoluzione della disciplina

Alla luce delle ulteriori modifiche normative intervenute, può essere utile ripercorrere brevemente l'evoluzione del quadro giuridico applicabile al settore ed il ruolo attribuito in materia all'Autorità. La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali quella di dettaglio, per la prestazione del servizio di taxi, la legge prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

Le Regioni individuano quindi i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea e delegano agli Enti locali le relative funzioni amministrative. A loro volta, i Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento del servizio, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.
Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, recante Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale, qui conversione, il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 del d.l. n. 223/2006 reca una serie di puntuali disposizioni poste "*Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di*

circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana […]".

Successivamente, il legislatore è nuovamente intervenuto sul settore del servizio taxi. In particolare, l'art. 37 del d.l n. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, le quali:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:

    i. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
    ii. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
    iii. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;
    iv. il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale.

- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio "*con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)*" sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n), d.l. n. 201/2011 cit.).

Infine, la citata legge n. 21/1992 è stata oggetto di modifica, ad opera dell'articolo 29, comma 1-quater del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, che aveva ridisegnato in larga parte la disciplina dello svolgimento dei servizi di noleggio con conducente prevedendo l'introduzione di una serie di stringenti vincoli a tale attività.

L'operatività della disciplina è stata, tuttavia, subito sospesa dall'articolo 7-bis del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, in considerazione dei timori per la significativa limitazione della libertà di concorrenza nel settore che la sua applicazione avrebbe comportato, fino al 30 giugno 2009, termine successivamente differito fino al 31 marzo 2010.

Successivamente l'articolo 2, comma 3 del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, ha previsto l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata, per la rideterminazione dei principi fondamentali di cui alla legge n. 21/1992, allo scopo di contrastare l'esercizio abusivo delle attività di taxi e di noleggio con conducente e di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale. Tale decreto doveva, altresì, definire gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei comuni, dei titoli autorizzativi.

A tale decreto è stata rimessa anche l'attuazione delle disposizioni sopra richiamate in materia di noleggio con conducente contenute nel decreto-legge n. 207/2008.

Il termine per l'emanazione del regolamento attuativo è stato, tuttavia, più volte prorogato e da ultimo fissato al 31 dicembre 2018 dall'articolo 1, comma 1136, lettera b), della legge n. 205 del 2017. Con tale ultima norma è stata altresì confermata la sospensione dell'efficacia, sempre per l'anno 2018, delle disposizioni del d.l. 207/2008.

Dal 2010 infatti, in assenza di una esplicita sospensione delle norme del d.l. 207/2008 ed in attesa del decreto ministeriale di contrasto al fenomeno dell'abusivismo, si era creata una situazione di incertezza legislativa durante la quale si sono avute pronunce contrastanti in sede giudiziaria: alcuni Tribunali[17] hanno ritenuto applicabili le norme della legge 15 gennaio 1992, n. 21, come modificate nel 2008, in quanto nel corso degli anni era stato differito solo il termine per l'emanazione del decreto ministeriale; altri, di contrario avviso, avevano confermato la sospensione dell'efficacia del provvedimento legislativo[18].

A tal proposito, l'Autorità con l'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità del 21 maggio 2015 aveva rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, di ormai molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992 sopra citata, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità (Box 7).

Più recentemente, l'Autorità ha reso un parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sullo schema di decreto interministeriale recante disposizioni urgenti in materia di disciplina di autoservizi pubblici non di linea, di cui all'art. 2, comma 3, del decreto-legge n. 40/2010, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73 (parere ART n. 12/2017 del 15 dicembre 2017) (Box 7).

Da ultimo, è intervenuto il decreto-legge 29 dicembre 2018, n. 143 recante "*Disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea*", che, modificando la previgente disciplina, introduce alcuni requisiti e caratteristiche da rispettare nello svolgimento del servizio, sul quale l'Autorità è stata sentita in audizione dinnanzi alla IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati in data 16 gennaio 2019 (Box 7).

Il richiamato decreto-legge non è stato convertito ed è stato, poi, definitivamente abrogato dall'art. 1, comma 2 della legge 11 febbraio 2019, n. 12 - "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, recante disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione*".

In sede di conversione, la sopra richiamata legge n. 12/2019 ha inserito nel d.l. 135/2018 l'art. 10*bis* che reca alcune modifiche alla legge n. 21/1992 in materia di servizio di taxi e trasporto pubblico locale non di linea.

Tali disposizioni modificano la previgente disciplina ed introducono alcuni requisiti e caratteristiche da rispettare nello svolgimento del servizio, prevedendo, tra l'altro, che l'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente debbano avvenire con il rientro in rimessa.

Particolare rilevanza, in proposito, assume la deroga, prevista al comma 4 bis dell'art. 11 della l. 21/92, che testualmente dispone: "*In deroga a quanto previsto dal comma 4, l'inizio di un nuovo servizio può avvenire senza il rientro in rimessa, quando sul foglio di servizio sono registrate, sin dalla partenza dalla rimessa o dal pontile d'attracco, più prenotazioni di servizio oltre la prima, con partenza o destinazione all'interno della provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione*".

[17] Cfr. TAR Lazio n. 7516/2012 e n. 3863/2013 e ordinanza cautelare del 5 marzo 2015.
[18] Cfr. Ordinanza cautelare Tar Lazio n. 4859/2014.

Box 7. Evoluzione della disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea: attività consultiva al Governo e al Parlamento

- **Atto di segnalazione sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità** (21 maggio 2015):

  https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2015/06/Atto-di-segnalazione_signed.pdf

  Con l'Atto di segnalazione, l'Autorità ha rappresentato l'esigenza di introdurre alcune specifiche modifiche alla disciplina dei servizi di autotrasporto di persone non di linea, volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera. In particolare, ha rilevato la necessità di eliminare una serie di vincoli che attualmente gravano sul servizio di taxi, quali, ad esempio, l'impedimento ai titolari di licenza di praticare sconti e il divieto di cumulo di più licenze in capo ai tassisti, aumentando al contempo la libertà nell'organizzazione del servizio, la necessità di rimozione delle restrizioni previste in alcuni atti convenzionali degli organismi di gestione dei c.d. radio-taxi che impongono agli aderenti di acquisire le proprie corse esclusivamente tramite la cooperativa o il consorzio di riferimento, vietando l'utilizzo di sistemi innovativi non legati alle tradizionali centrali radio. In relazione al servizio di noleggio con conducente, l'Autorità ha rilevato la necessità di eliminare il vincolo per il titolare di autorizzazione di noleggio con conducente del rientro in rimessa dopo ogni singolo servizio che non consente lo svolgimento dell'attività secondo criteri di efficienza ed economicità. In generale, l'Autorità ha proposto di prevedere obblighi specifici attinenti ai servizi di intermediazione offerti tramite piattaforme tecnologiche, e l'opportunità di una revisione del concetto di "territorialità", proponendo, al riguardo, di rimettere alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e noleggio con conducente in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché delle funzioni amministrative inerenti la fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

- **Parere reso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sullo schema di decreto interministeriale, di cui all'art. 2, comma 3, del decreto-legge 40/2010, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n.73** (Parere n. 12/2017 del 15 dicembre 2017):

  https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2014/04/Parere-n.-12_2017.pdf

  L'Autorità ha rilevato favorevolmente la coniugazione degli obiettivi di contrasto alle pratiche di esercizio abusivo dei servizi taxi e noleggio con conducente con la definizione di indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle Regioni, evidenziando altresì la necessità di un'adeguata valutazione dei fabbisogni di mobilità e una successiva definizione dei livelli di offerta di servizi.

- **Audizione del Presidente dell'Autorità dinnanzi alla Commissione IX – Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati recanti "Disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea – AC. 1478"** (16 gennaio 2019):

  https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2019/01/AudizioneART-IXCommissioneCamera_16012019.pdf

  L'Autorità ha ribadito la necessità di una revisione in radice del richiamato concetto di "territorialità", pur rilevando positivamente l'introduzione della possibilità per il vettore di servizi di noleggio con conducente di disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri Comuni della medesima Provincia o area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione. L'Autorità ha suggerito altresì l'eliminazione dell'obbligo del rientro in rimessa per ogni singolo servizio al fine di superare ingiustificati vincoli all'attività, che generano intuibili inefficienze sul piano economico, ma anche esternalità negative, ad esempio di tipo ambientale, eliminando inoltre le condizioni che sviliscono i benefici derivanti dalla possibilità, introdotta dal decreto-legge esaminato, di prenotare il servizio anche tramite piattaforme tecnologiche o altri sistemi di comunicazione, al fine di promuovere l'immediatezza dell'intermediazione tra domanda e offerta di servizi di mobilità.

3.3.2. Attività consultiva dell'Autorità

Nel periodo di interesse del presente Rapporto, l'attività consultiva dell'Autorità a favore di Comuni e Regioni, consta di 9 pareri (Tabella 5).

Le richieste di parere hanno avuto come oggetto lo schema di un nuovo regolamento comunale per la disciplina del servizio di trasporto non di linea (in particolare, per i Comuni di Grado, Civitavecchia, Perugia,

Albenga e Imperia), l'incremento del contingente o l'attivazione del servizio taxi (per i Comuni di Lucca e Montepulciano), e l'adeguamento tariffario e riordino tariffe predeterminate (per i Comuni di Perugia e Napoli). Un secondo parere (Parere n. 2/2019) è stato reso al Comune di Albenga in seguito alla verifica dell'ottemperanza al Parere n. 8/2018.

Tabella 5. Pareri adottati dall'Autorità dal giugno 2018 al maggio 2019

N.	*Richiedente*	*N. parere*	*Data emissione parere*
1	Comune di Grado	3/2018	13/06/2018
2	Comune di Civitavecchia	4/2018	26/07/2018
3	Comune di Montepulciano	5/2018	02/08/2018
4	Comune di Perugia	6/2018	13/09/2018
5	Comune di Lucca	7/2018	27/09/2018
6	Comune di Albenga	8/2018	11/10/2018
7	Comune di Napoli	9/2018	25/10/2018
8	Comune di Imperia	1/2019	17/01/2019
9	Comune di Albenga	2/2019	19/04/2019

Fonte: ART.

Al fine dell'emissione del parere preventivo, di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge n. 201/2011, il Comune trasmette all'Autorità la documentazione, gli schemi di atti e le relative analisi quali-quantitative comprensivi di istanza di richiesta di parere preventivo. Tali documenti sono esaminati dall'Autorità, per opportuni approfondimenti istruttori, sulla base di una apposita *check-list*, che contiene informazioni circa le caratteristiche demografiche e territoriali, il contingente taxi e NCC, per le modalità organizzative del servizio, e gli aspetti qualitativi del servizio del Comune richiedente.

Sulla base dei pareri resi nel periodo esaminato (Tabella 5) è possibile evidenziare le prescrizioni e raccomandazioni più ricorrenti fornite dall'Autorità nei richiamati pareri (Box 8).

Con riferimento alle tematiche connesse al numero di vetture taxi in servizio (contingente), e, in generale, alla verifica della congruità di tale valore rispetto alle esigenze di mobilità dei cittadini del Comune, l'Autorità ha evidenziato la necessità di prevedere lo sviluppo di apposite indagini per la stima dei fabbisogni della domanda, calcolata in termini di veicoli per fascia oraria, e di una metodologia di supporto che tenga conto di alcune variabili socio-economico-territoriali, quali la presenza di attività economiche, anche turistiche, di *hub* trasportistici come aeroporti e stazioni ferroviarie, di poli attrattori, come ospedali e università.

Per quanto riguarda gli aspetti legati all'organizzazione del servizio, a valle dell'analisi delle modalità di richiesta dello stesso, l'Autorità ha raccomandato di promuovere la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che permettano il contatto diretto tra utenti ed esercenti, nonché la raccolta di dati utili per migliorare il livello qualitativo della prestazione. Una raccomandazione comune ai pareri resi ha riguardato la necessità di vigilare affinché la disponibilità dei servizi di radio-taxi, anche tramite piattaforma informatica, non comporti indebite imposizioni agli aderenti di acquisire le proprie corse esclusivamente tramite la cooperativa o il consorzio gestore del servizio.

Inoltre, l'Autorità ha segnalato ai Comuni come fondamentale l'esigenza di implementare gradualmente un sistema di monitoraggio utilizzando i dati raccolti con i sistemi innovativi di cui sopra. Tale attività di monitoraggio, le cui modalità devono essere recepite nei regolamenti, comunali e sovracomunali, deve supportare sia la programmazione a breve-medio termine del servizio (organizzazione turni), sia la validazione ed aggiornamento del contingente. Il monitoraggio deve comprendere altresì un'attività di controllo per garantire la corretta ed adeguata applicazione del sistema tariffario.

Con riferimento al taxi ad uso collettivo, l'Autorità ha evidenziato l'opportunità di attivare il servizio mediante l'avvio di una fase di sperimentazione.

Infine, ove non presente, è stata raccomandata l'istituzione di una commissione consultiva che permetta il confronto con le Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative, con gli utenti e le loro associazioni.

In relazione al sistema tariffario, l'Autorità ha raccomandato di adeguare il regolamento con una opportuna descrizione della struttura tariffaria, unitamente ai criteri e frequenza di aggiornamento delle tariffe, che permettano un'idonea commisurazione delle stesse all'andamento dei costi sostenuti per l'erogazione del servizio.

Inoltre, si è sottolineata la necessità di assicurare la corretta, trasparente e adeguata pubblicizzazione delle tariffe, diffondendo il "tariffario", tradotto in diverse lingue straniere, tramite il sito *web* istituzionale del Comune, o dei Comuni in caso di area sovracomunale, e presso gli *hub* trasportistici (es. stazione ferroviaria), ed i punti di frequentazione turistica.

Una raccomandazione frequente ha altresì riguardato l'opportunità di rendere possibile l'applicazione di tariffe inferiori a quelle massime stabilite dal Comune, destinate, a titolo esemplificativo alle persone con mobilità ridotta.

Con riferimento agli aspetti qualitativi del servizio, l'Autorità ha segnalato come l'opportunità di effettuare periodicamente indagini di *customer satisfaction* e di adottare una carta della qualità contenente *standard* verificabili (ad esempio, caratteristiche dei veicoli taxi, modalità evolute per chiamata e prenotazione) relativi al servizio erogato, integrando opportunamente i regolamenti comunali.

L'Autorità ha inoltre raccomandato interventi volti a favorire lo sviluppo professionale dei tassisti, inserendo nei nuovi regolamenti la conoscenza della lingua inglese tra le materie d'esame previste dai bandi di concorso (attualmente basati spesso solo sulla valutazione dei titoli).

Al fine di evidenziare ulteriori raccomandazioni e prescrizioni, in aggiunta a quanto successivamente sintetizzato nel Box 8 e valido per i pareri resi di cui alla Tabella 5, l'Autorità ha evidenziato, in relazione a ciascun parere rilasciato, che:

- al Comune di **Grado** è stata raccomandata una verifica di fattibilità circa l'introduzione di tariffe predeterminate (già presenti per i natanti, ma non per i veicoli);
- al Comune di **Civitavecchia** è stato raccomandato di attendere l'approvazione del Protocollo di intesa riguardante la disciplina del servizio taxi e NCC nel bacino di traffico comprensoriale di porti ed aeroporti della Città metropolitana di Roma Capitale. Inoltre, valutato positivamente il previsto ricorso ad autorizzazioni temporanee, si è evidenziata la necessità di predisporre un'analisi dei fabbisogni di domanda;
- al Comune di **Montepulciano** pur evidenziando l'opportunità di predisporre le modalità per il futuro eventuale ricorso a licenze temporanee, è stato dato un parere positivo circa l'attivazione del servizio taxi, ed utilizzando il metodo comparativo è stato valutato congruo il contingente iniziale di 5 licenze;
- al Comune di **Perugia** oltre ad alcune indicazioni per la modifica dello schema di nuovo regolamento, è stata evidenziata la mancata correlazione tra l'aumento proposto delle tariffe taxi e l'andamento dei costi di produzione e del costo della vita. Inoltre, apparendo arbitraria la scelta di quali componenti tariffarie assoggettare ad adeguamento e quali no, si è ritenuto di non poter esprimere un parere favorevole con riferimento all'adeguamento proposto;
- al Comune di **Lucca**, è stato espresso parere favorevole limitatamente alla istituzione di 2 nuove licenze taxi per il servizio rivolto a disabili gravi con obbligo di incarrozzamento, invitando a una maggiore cautela nella valutazione dell'incremento del contingente come proposto (10 autovetture), in considerazione della carenza delle analisi necessarie, tanto più che proprio la vocazione turistica del Comune suggerisce di adottare altre soluzioni, come per esempio le licenze temporanee e stagionali, maggiormente rispondenti ad un'articolazione temporale della domanda (picchi di domanda). Successivamente al parere ricevuto, il Comune di Lucca ha pubblicato in data 20 marzo

2019 un bando di concorso riguardante l'emissione di 8 nuove licenze taxi (in luogo delle 10 inizialmente previste), senza richiedere preventivamente un nuovo parere all'Autorità e senza aggiornare il regolamento comunale in maniera conforme a quanto previsto dall'Autorità. Il Comune è stato pertanto invitato, ai fini dell'esercizio delle attribuzioni previste dall'articolo 37, comma 2, lett. m) e n), del d.l. n. 201 del 2011, entro un termine non ancora decorso, a procedere ai conseguenti adeguamenti modificativi, anche attraverso l'esercizio del potere di autotutela sul proprio bando;

- al Comune di **Albenga** è stata segnalata l'opportunità che il nuovo regolamento preveda anche la facoltà di istituire licenze temporanee, in considerazione della vocazione turistica del Comune, legata in particolare alla stagione estiva. Riguardo alle tematiche organizzative, l'Autorità ha evidenziato che il confronto fra amministrazione, organizzazioni di categorie ed utenti all'interno di una commissione consultiva potrebbe favorire l'efficienza e l'efficacia del servizio. Alla luce di tali considerazioni, il parere non è stato reso in senso favorevole, in attesa di valutare un nuovo testo che recepiva quanto indicato. Successivamente, il Comune ha inviato una nuova richiesta di parere, allegando un nuovo schema di regolamento, emendato al fine di ottemperare alle prescrizioni del primo parere (Parere n. 8/2018). Verificata l'ottemperanza, il Consiglio dell'Autorità ha conseguentemente emesso parere favorevole (Parere n. 2/2019);
- al Comune di **Napoli** l'Autorità ha evidenziato che la previsione di un numero assai elevato di tariffe predeterminate, rischia di mitigare o, perfino, vanificare del tutto la finalità, insita nell'istituzione di questa tipologia di tariffa, di garantire certezza e trasparenza dei corrispettivi dovuti per determinate tratte, in particolare con riferimento al segmento di domanda turistica. Per questa motivazione, unitamente alla mancanza di elementi informativi anche quantitativi finalizzati alla conoscenza della domanda effettiva e potenziale, necessari per verificare la concreta utilità dell'istituzione della singola tariffa, è stato espresso un parere non favorevole. E' stata pertanto avviata la fase di vigilanza post parere tramite il monitoraggio dell'attività dell'Ente;
- al Comune di **Imperia** è stato richiesto di aggiornare il regolamento in base a una serie di prescrizioni e raccomandazioni per le quali il parere non è stato reso in senso favorevole, confermando la disponibilità ad esprimersi su un nuovo testo che recepisca quanto indicato e che includa la richiesta di parere sul sistema di tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti. Successivamente, lo stesso comune ha sottoposto all'Autorità un nuovo schema di regolamento comunale sul quale ha richiesto un nuovo parere, la cui istruttoria è ancora in corso.

Successivamente al rilascio del parere, l'Autorità monitora e vigila l'attività dell'ente, controllando in particolare la pubblicazione di delibere o bandi sul sito *web* istituzionale, o riceve direttamente dall'ente una nuova richiesta di parere sulla quale esprimersi. In alcuni casi tali attività sono state precedute da segnalazioni da parte di cittadini.

L'Autorità ha predisposto una apposita *check-list* di vigilanza post-parere al fine di verificare il livello di ottemperanza alle singole prescrizioni e raccomandazioni previste nel parere reso al Comune.

A questo proposito, le attività di monitoraggio e vigilanza sino ad ora effettuate sono state svolte sui pareri taxi di cui alla Tabella 5. In particolare, si richiama il Parere n. 2/2019 rilasciato al Comune di Albenga, reso in esito all'attività di verifica dell'ottemperanza al Parere n. 8/2018, i cui esiti sono descritti nel precedente paragrafo.

Box 8. Attività consultiva dell'Autorità ai Comuni in materia di servizio taxi: sintesi delle principali prescrizioni e raccomandazioni

Si elencano le principali prescrizioni e raccomandazioni previste dall'Autorità nell'attività pareristica in oggetto del presente Rapporto Annuale, presentate e organizzate sulla base delle proprie competenze.

In relazione al tema del "*contingente/incremento numero licenze taxi*":

- Stimare fabbisogni di domanda, espressa in termini di veicoli taxi per fascia oraria;
- Valutare eventuale ricorso a licenze temporanee.

In relazione al tema dell'"*organizzazione del servizio*":

- Evitare indebite imposizioni agli aderenti di acquisire le proprie corse esclusivamente tramite la cooperativa o il consorzio gestore del servizio taxi;
- Promuovere la diffusione di sistemi innovativi;
- Implementare gradualmente un sistema di monitoraggio;
- Sperimentare e/o promuovere il taxi ad uso collettivo (*taxi sharing*).

In relazione al tema del "*sistema tariffario*":

- Commisurare gli aggiornamenti delle tariffe all'andamento dei costi di erogazione del servizio;
- Rendere possibile l'applicazione di tariffe inferiori a quelle massime stabilite dal Comune, destinate, a titolo esemplificativo alle persone a mobilità ridotta;
- Comunicare in modo trasparente il tariffario, in diverse lingue straniere, tramite sito *web* istituzionale del Comune, presso *hub* trasportistici e punti di frequentazione turistica.

In relazione al tema della "*qualità del servizio*":

- Adottare una carta della qualità contenente *standard* di qualità verificabili (ad esempio, caratteristiche veicoli taxi, modalità evolute per chiamata e prenotazione);
- Effettuare periodicamente indagini di *customer satisfaction*;
- Promuovere la crescita professionale dei tassisti (ad esempio, conoscenza obbligatoria della lingua inglese, bandi di concorso basati non solo sui titoli).

3.4. Le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia e via mare

I procedimenti per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri connotati da obblighi di servizio pubblico nazionali e locali via mare e per ferrovia sono stati avviati, rispettivamente, con Delibera ART n. 37/2016 del 6 aprile 2016 e Delibera ART n. 54/2015 del 9 luglio 2015.

In relazione al trasporto per ferrovia, l'atto di regolazione è stato adottato con Delibera ART n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 e i contratti di servizio, relativi al settore ferroviario, stipulati nel corso del 2018 sono attualmente oggetto di monitoraggio.

Con riferimento al trasporto marittimo, lo schema di atto di regolazione è stato oggetto di due fasi di consultazione che hanno portato, con Delibera ART n. 96/2018 del 4 ottobre 2018, all'adozione dell'atto regolatorio recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

3.4.1. Trasporto via ferrovia

A seguito dell'adozione nel febbraio 2018 della Delibera ART n. 16/2018, recante "*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*", è in corso l'attività di monitoraggio

dell'ottemperanza dei nuovi contratti di servizio, stipulati nel corso del 2018, che rientrano nell'ambito di applicazione della richiamata delibera, a quanto disciplinato dall'atto di regolazione in termini di CMQ.

Nell'ambito di tale attività, si analizza innanzitutto la coerenza rispetto ai criteri generali dell'atto regolatorio, quali ad esempio, gli adempimenti programmatici, quelli strumentali alla specificazione di indicatori e livelli minimi, la classificazione delle linee e dei nodi della rete, nonché la disciplina, peraltro specificata nel contratto di servizio, delle fasi di monitoraggio e verifica, del sistema di penali, delle indagini di qualità attesa e percepita.

Con specifico riferimento agli adempimenti programmatici, rileva in particolare l'obbligo per l'Ente Affidante di predisporre e aggiornare il "Piano di accesso al dato" che individua i dati elementari e ne definisce la modalità di accesso da parte di terzi, favorendo l'*open access* in formato editabile come criterio generale.

Si valuta inoltre l'ottemperanza agli obblighi di pubblicazione e trasmissione di documenti e informazioni, al fine di garantire un adeguato livello di trasparenza.

Infine, si verifica la presenza nel contratto di servizio dei fattori di qualità, indicatori e penali previsti dalla Delibera ART n. 16/2018 (Box 9), e la relativa conformità in termini di algoritmi di calcolo, casistiche di computo, livelli minimi degli indicatori e struttura delle penali.

La messa a disposizione dei contratti di servizio e dei relativi allegati, sia sui canali di informazione dell'Ente Affidante che dell'Impresa Ferroviaria, costituisce un primo risultato tangibile dell'applicazione della Delibera ART n. 16/2018 e persegue l'obiettivo di migliorare la trasparenza.

Tale aspetto, congiuntamente alla maggiore diffusione delle Carte dei servizi integrate con i contenuti della delibera dell'Autorità (ad esempio, in termini di puntualità riferita alle diverse cause), favorisce inoltre una maggiore consapevolezza della qualità del servizio di trasporto pubblico ferroviario da parte degli utenti.

Tra gli aspetti specifici recepiti nei nuovi contratti di servizio, vi è la classificazione delle linee e delle fermate che, laddove pertinente, consentirà agli Enti Affidanti di differenziare alcuni degli indicatori, con conseguente maggiore grado di dettaglio del monitoraggio del servizio reso.

Inoltre, la Delibera ART n. 16/2018 prevede un'apposita Misura relativa agli indicatori di qualità per gli accordi quadro e gli atti negoziali giuridicamente vincolanti diversi dal contratto di servizio che regolano il rapporto con il gestore dell'infrastruttura e/o il gestore delle stazioni.

A titolo esemplificativo si evidenzia l'integrazione nel PIR 2020 di RFI di quanto richiesto dalla Delibera ART n. 16/2018, con riferimento all'introduzione negli accordi quadro di indicatori per il monitoraggio degli aspetti qualitativi nelle stazioni di competenza del gestore, quali l'informazione all'utenza, la pulizia e il comfort, l'accessibilità e i servizi di assistenza per persone a mobilità ridotta e la sicurezza del viaggiatore.

Box 9. Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia: qualità erogata e percepita nella Delibera ART n. 16/2018

Prescrizioni inerenti la **"qualità percepita"** del servizio:

- La disciplina nel contratto di servizio dell'obbligo, in capo all' Impresa Ferroviaria, di effettuare indagini finalizzate alla rilevazione della qualità attesa e percepita degli utenti del servizio;
- Una lista di informazioni e documenti da pubblicare sui canali di informazione all'utenza sia dell'Ente Affidante sia dell'Impresa Ferroviaria (ad esempio, contratto di servizio e relativi allegati, carta della qualità dei servizi, schemi dei questionari utilizzati per indagini di *customer satisfaction*);
- L'obbligo per l'Ente Affidante di predisporre e aggiornare il "**Piano di accesso al dato**" individuando i dati elementari e definendo la relativa modalità di accesso da parte di terzi, favorendo l'"*open access*" in formato editabile come criterio generale.

Indicatori della **"qualità erogata"** del servizio da inserire nei contratti di servizio (selezioni):

- **Conformità del materiale rotabile rispetto al programma di esercizio**: la condizione minima di offerta di posti è garantita dall'impiego di materiale rotabile con posti offerti coincidenti o superiori rispetto a quanto specificato negli appositi Allegati del contratto di servizio;
- **Regolarità del servizio**: calcolato come rapporto tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati;
- **Scostamento orario (0'-5') treni**: calcolato come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti ed il numero dei treni effettuati;
- **Scostamento orario (0'-15') treni**: con riferimento al solo servizio a media-lunga percorrenza di interesse nazionale, calcolato come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 15 minuti ed il numero dei treni totali effettuati;
- **Informazioni all'utenza (prima del viaggio)**: relativo alla pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche);
- **Informazioni all'utenza (durante il viaggio)**: relativo alla pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per tipologia (statiche e dinamiche) nella fase durante il viaggio;
- **Pubblicazione dell'informazione**: relativo alla pubblicazione delle informazioni, come specificate nella delibera in parola, sui canali di informazione dell'Ente Affidante e dell'Impresa Ferroviaria;
- **Dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete**: definito come il numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita rispetto al numero totale di stazioni;
- **Disponibilità/funzionamento dei sistemi di biglietteria telematica**: calcolato come rapporto tra il numero di giorni nel mese con disponibilità adeguata dei sistemi di bigliettazione telematica (per esempio: sito *internet*, sito mobile, APP, ecc.), rispetto al numero totale di giorni del mese;
- **Funzionamento delle biglietterie automatiche**: definito come rapporto tra il numero di guasti alle BSS, presenti nelle stazioni del territorio regionale, risolti con un intervento di ripristino in meno di n ore, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese;
- **Presenza del Piano Operativo per l'accessibilità**: da adottare entro il primo anno dalla stipula del contratto di servizio;
- **Piano Operativo di sicurezza e controlleria**: da adottare entro il primo anno dalla stipula del contratto di servizio;
- **Disponibilità e fruibilità di servizi per Persone a Mobilità Ridotta**: calcolata come rapporto tra il numero di corse mensili fruibili alle PMR e le corse mensili totali programmate come accessibili alle PMR.

3.4.2. Trasporto via mare

La Delibera ART n. 96/2018 del 4 ottobre 2018 individua le condizioni minime di qualità da prevedere all'interno dei contratti di servizio pubblico e nei documenti inerenti alle procedure di affidamento previste dall'ordinamento relativamente ai servizi di trasporto via mare.

L'atto regolatorio riproduce l'impostazione generale e la metodologia dell'analogo provvedimento in materia di qualità del servizio ferroviario adottato con Delibera n. 16/2018 e si configura come il secondo intervento dell'Autorità nell'ambito della disciplina delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto da includere

nei contratti di servizio. Inoltre, quanto disciplinato nella Delibera ART n. 96/2018 è predisposto in coordinamento anche con altri atti regolatori dell'Autorità e in particolare:

- la Delibera ART n. 22/2019 del 13 marzo 2019 con la quale l'Autorità ha adottato 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 delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare;
- la Delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 recante la *"metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*" in merito, ad esempio, alla trasparenza e all'accessibilità dei dati derivanti dalle indagini di mobilità.

L'ambito soggettivo di applicazione della Delibera ART n. 96/2018 riguarda i soggetti con competenze programmatorie, gli enti affidanti e le imprese di navigazione affidatarie di contratti di servizio.

Avuto riguardo all'ambito oggettivo del procedimento, d'altra parte, rileva quanto indicato all'art. 2, paragrafo 3, e all'art. 4 paragrafo 2 del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del 7 dicembre 1992, nonché quanto esposto sulla tematica nella Comunicazione interpretativa del Regolamento N. 3577/92, adottata il 22 aprile 2014. Considerato il contesto normativo descritto, le Misure si applicano ai servizi gravati da OSP oggetto di contratto di servizio. Inoltre, ai sensi dell'art. 4 del citato Regolamento, possono essere oggetto di contratto di servizio in deroga al principio di libera prestazione del servizio, unicamente i collegamenti con le isole, così come definiti nell'ambito della citata normativa. Sono pertanto esclusi i servizi di trasporto costieri che non rientrano nelle tipologie per cui è prevista la deroga alla libera prestazione dei servizi di cui all'art. 4 del richiamato Regolamento, nonché la navigazione interna effettuata in acque diverse da quelle marittime.

Le Misure non si applicano altresì ai servizi di trasporto passeggeri che per loro conformazione siano ristretti in un ambito locale (ad esempio servizi lagunari), o integrati in una rete più ampia di trasporti pubblici urbani suburbani o regionali, laddove la normativa consenta per tali servizi di essere oggetto di affidamento ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007; in questi casi è facoltà degli Enti Affidanti, nell'ambito della loro discrezionalità amministrativa, estendere l'applicazione delle Misure.

Con riferimento all'ambito temporale, le Misure si applicano ai contratti di servizio le cui procedure di affidamento sono avviate successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, coincidente con quella di pubblicazione della delibera di approvazione. Relativamente a tali contratti di servizio, negli stessi termini, le Misure hanno altresì effetto sulle Carte della qualità dei servizi passeggeri via mare che, ai sensi dell'art. 2, comma 461, lett. a), della legge 24 dicembre 2007, n. 244, recano gli *standard* di qualità e di quantità relativi alle prestazioni erogate così come determinati nel contratto di servizio. Inoltre, le Misure hanno effetto sugli atti di programmazione dei servizi di trasporto di cui agli artt. 14 e 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

L'atto regolatorio si compone di due Titoli e dodici Misure. Il Titolo I riporta i criteri di carattere generale tra i quali rilevano la definizione delle CMQ, sia in termini di adeguatezza dei servizi offerti per il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in condizioni di uso efficiente delle risorse pubbliche destinate a compensare gli OSP, sia in termini di indicatori e livelli minimi di qualità riferiti a sei fattori di qualità (regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza e trasparenza, accessibilità commerciale, pulizia e comfort dei mezzi, accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico, aspetti ambientali). In merito è specificato che livelli quali-quantitativi superiori, indicatori aggiuntivi e relativi livelli minimi afferenti ai medesimi o ad altri fattori di qualità rispetto a quanto indicato dall'Ente Affidante all'interno dei capitolati dei bandi di gara possono costituire oggetto di offerta da parte dei concorrenti in base ai criteri di aggiudicazione ivi indicati.

Sono poi forniti i criteri generali per l'effettuazione del monitoraggio e della verifica delle prestazioni, per garantire l'accesso ai dati e ai documenti. È inoltre richiamata la predisposizione di un "Piano di accesso al dato" finalizzato a individuare, anche attraverso la consultazione degli *stakeholder*, la tipologia e le modalità di accesso alle informazioni da parte di soggetti terzi, promuovendo l'utilizzo delle modalità in *real-time* e *open-access*. Nel Titolo I sono altresì definiti la metodologia ed i criteri per l'individuazione, in sede di definizione del contratto di servizio da allegare al bando di gara, di un sistema di penali che tenga conto delle reali *performance* migliorative riconducibili all'Impresa di Navigazione.

L'atto non definisce uno specifico valore economico della penale unitaria ma bensì individua i criteri generali in base ai quali l'Ente Affidante stabilisce la struttura e l'ammontare del sistema di penali in maniera equilibrata e proporzionale al valore economico del contratto di servizio, con l'intento di dissuadere comportamenti non conformi. Inoltre, è previsto che elementi inerenti alla qualità percepita, derivanti dagli esiti delle indagini di *customer satisfaction* e dalla consultazione degli *stakeholder*, concorrano alla definizione del livello di gravità. Infine, sono specificati gli aspetti riguardanti le indagini sulla qualità attesa e percepita, al fine di valutare anche la domanda potenziale di mobilità e la sua distribuzione spaziale e temporale, in coerenza con i criteri di cui alla Delibera ART n. 48/2017, e garantire, pertanto, una adeguata offerta di servizi.

Il Titolo II contiene la descrizione puntuale degli indicatori e dei livelli minimi di qualità corrispondenti ai sei fattori di qualità individuati nel Titolo I. In particolare, nel Capo I sono declinati gli indicatori e i livelli minimi di regolarità del servizio e puntualità delle navi, i criteri e le modalità per individuare i tempi di partenza e arrivo delle navi, le casistiche di disservizio e le relative responsabilità tra i soggetti coinvolti, le soglie di puntualità, nonché i criteri per la redazione del Piano di intervento e la definizione dei servizi sostitutivi. Gli aspetti relativi alle informazioni all'utenza e trasparenza sono invece articolati nel Capo II che individua indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza prima del viaggio, durante il viaggio e indicatori e livelli minimi di trasparenza.

Il Capo III declina gli indicatori e i livelli minimi in merito all'accessibilità commerciale in termini di dotazione adeguata dei canali di vendita, disponibilità/funzionamento dei sistemi di biglietteria telematica e funzionamento delle biglietterie automatiche.

Il Capo IV, inerente agli aspetti di pulizia e comfort, declina gli indicatori e livelli minimi relativi all'esecuzione dei cicli di pulizia programmati, alla conformità degli interventi eseguiti, alla dotazione e al funzionamento degli impianti di climatizzazione e l'accessibilità delle toilette.

Il Capo V disciplina gli aspetti legati all'accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico. Al riguardo, oltre al monitoraggio del servizio dichiarato accessibile alle persone a mobilità ridotta, è prevista la redazione di un Piano Operativo per l'accessibilità nel quale vengono coordinate e specificate le attività in capo ai vari soggetti coinvolti e relative all'abbattimento delle barriere architettoniche nonché le attività di accoglienza. Inoltre, è previsto un indicatore descrittivo, al quale non è associata alcuna CMQ, che consente di monitorare il grado di accessibilità dei porti oggetto del servizio.

Infine, il Capo VI prevede un indicatore descrittivo per il monitoraggio del grado di sostenibilità dei servizi oggetto di contratto con riguardo agli aspetti ambientali.

Le attività di monitoraggio sull'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Delibera ART n. 96/2018 evidenziano l'assenza di nuovi contratti di servizio stipulati in seguito alla delibera in parola.

Nel Box 10 si evidenziano le prescrizioni previste dalla Delibera ART n. 96/2018 in merito agli aspetti principali di qualità erogata e percepita del servizio di trasporto marittimo, al fine di garantire trasparenza e adeguate condizioni minime di qualità all'interno dei contratti di servizio onerati da OSP, anche mediante l'utilizzo di indicatori.

Box 10. Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare: qualità erogata e percepita nella Delibera ART n. 96/2018

Prescrizioni inerenti la **"qualità percepita"** del servizio, prevede:

- Omogeneità dei contenuti dei contratti di servizio in termini di condizioni minime, modulabili in relazione alle specifiche caratteristiche territoriali e di offerta;
- Richiamo al coinvolgimento delle Associazioni dei consumatori nelle fasi di monitoraggio e verifica dell'adeguatezza delle condizioni minime;
- Maggiore condivisione dei dati attraverso il "**Piano di accesso al dato**" ai fini della messa a disposizione di informazioni e dati utili a soggetti terzi con la possibilità di stimolare anche nuovi contenuti informativi resi disponibili dalle nuove tecnologie;
- Maggiore trasparenza generata dalla messa a disposizione dei contratti di servizio, degli schemi dei questionari delle indagini di *customer satisfaction*, indagini della domanda, esiti delle consultazioni pubbliche, statistiche sui reclami;
- Maggiore attenzione nella valutazione della qualità attesa e percepita attraverso il coinvolgimento degli utenti e con una maggiore specificazione dei criteri che le imprese di navigazione devono seguire nell'effettuare le indagini di *customer satisfaction*.

Indicatori della **"qualità erogata"** del servizio, prevede specifici indicatori da inserire nel contratto di servizio:

- **Regolarità delle navi:** definito come rapporto tra il numero delle corse in nave effettuate regolarmente ed il numero delle corse programmate;
- **Puntualità navi**: definito come rapporto tra il numero delle corse in nave puntuali ed il numero delle corse effettuate;
- **Informazioni all'utenza (prima del viaggio)**: relativo alla pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche);
- **Informazioni all'utenza (durante il viaggio):** relativo alla pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per tipologia (statiche e dinamiche) anche a bordo nave;
- **Pubblicazione dell'informazione**: relativo alla pubblicazione delle informazioni, come specificate nella delibera, sui canali di informazione dell'Ente Affidante e dell'Impresa di Navigazione;
- **Dotazione adeguata di canali di vendita, a terra e telematici**: su tutta la rete oggetto del contratto di servizio, per ogni tipologia di servizio (regionale o nazionale), definito come il numero di porti dotati di adeguati canali di vendita rispetto al numero totale di porti;
- **Disponibilità/funzionamento dei sistemi di biglietteria telematica**: numero di giorni nel mese con disponibilità media giornaliera dei sistemi di bigliettazione telematica (per esempio sito internet, sito *mobile*, APP, ecc.) almeno pari al 99%, rispetto al numero totale di giorni del mese;
- **Funzionamento delle biglietterie automatiche**: definito come rapporto tra il numero di guasti alle macchine *self-service* presenti sul territorio regionale risolti con un intervento di ripristino in meno di 120 ore, e il numero di guasti totali registrati;
- **Esecuzione dei cicli di pulizia programmati sulle navi**: definito in relazione all'esecuzione, di un insieme di interventi, volti a realizzare un livello minimo di pulizia e decoro conformemente al contenuto della delibera;
- **Esecuzione conforme degli interventi di pulizia**: definito come rapporto tra gli interventi conformi sul totale degli interventi ispezionati;
- **Dotazione di impianti di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionanti**: calcolato come rapporto tra navi ispezionate risultanti con impianti funzionanti sul totale delle navi, dotate di impianto, ispezionate;
- **Accessibilità e funzionamento delle toilette**: calcolato come rapporto tra navi ispezionate risultate dotate di *toilette* accessibili e funzionanti e il totale delle navi ispezionate;
- **Piano Operativo per l'accessibilità**: da adottare entro il primo anno dalla stipula del contratto di servizio;
- **Disponibilità di servizi Persone a Mobilità Ridotta (PMR)**: definito come rapporto tra il numero di corse fruibili alle PMR e le corse totali programmate come accessibili alle PMR;
- **Porti con servizi di assistenza PMR**: indicatore di tipo descrittivo a cui non è associata alcuna CMQ. Esso è calcolato, per ogni linea, come rapporto tra i porti accessibili alle PMR e i porti totali;
- **Condizioni minime di qualità ambientale**: di tipo descrittivo, fornisce un valore indicativo della dotazione di certificazioni ambientali della flotta; ad esso non è associata alcuna CMQ.

4. I DIRITTI DEI PASSEGGERI E DEGLI UTENTI

L'articolo 37 del d.l. n. 201/2011, stabilisce, al comma 2, lett. e) che l'Autorità provveda «*a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi*».

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

Il perseguimento di sempre più elevati livelli di tutela dei diritti dei passeggeri ha costituito una priorità per l'Autorità anche nel periodo di riferimento.

Anche in Europa, la materia ha avuto una considerevole evoluzione sul piano normativo, risultando in un articolato insieme di garanzie che, per quanto diverse a seconda della modalità di trasporto, assicurano una tutela che, nella Relazione speciale del 2018 dedicata a questo tema, la Corte dei Conti europea ha definito come un "quadro normativo unico al mondo".

I Regolamenti europei consentono, infatti, ai passeggeri di godere di pari diritti in tutto il territorio dell'Unione, senza discriminazioni e a prescindere dalla loro nazionalità o da quella del vettore.

Si tratta di Regolamenti adottati in periodi diversi fra di loro e anteriori all'istituzione dell'ART, che al momento dell'adozione dei rispettivi provvedimenti di definizione della disciplina sanzionatoria è stata designata quale Organismo nazionale responsabile dell'esecuzione di tre dei quattro insiemi normativi già in vigore: il Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario; il 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, il Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus[19].

Per quanto attiene alle norme nazionali di esecuzione che hanno designato l'ART quale Organismo nazionale responsabile, si tratta di:

- decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
- decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne";
- decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

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

Come previsto da ciascuno dei citati decreti legislativi, l'Autorità ha disciplinato con propri regolamenti i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni[20].

Si evidenzia che ai sensi dei citati decreti legislativi, le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate in apposito fondo, assegnato - con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità, adottato d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni e province autonome - al finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti. In proposito, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 19 febbraio 2019, vista la proposta dell'Autorità, acquisita in data 27 febbraio 2018, ha stabilito che le somme sono assegnate a progetti a vantaggio dei consumatori, destinati a campagne di sensibilizzazione e informazione sui diritti dei passeggeri, promosse anche avvalendosi della collaborazione dei gestori dei servizi e delle infrastrutture interessati.

Nei paragrafi che seguono si ripercorrono le principali attività svolte dall'Autorità in ciascuno di tali tre ambiti.

4.1. I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Avuto riguardo al Regolamento (CE) n. 1371/2007, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel periodo di riferimento si è consolidata l'esperienza dell'Autorità nella definizione delle fattispecie oggetto di tutela e del relativo *enforcement*.

Recenti studi hanno dimostrato che la soddisfazione degli utenti del settore ferroviario è sostanzialmente più bassa in Italia rispetto alla media dei paesi europei. Nel 2018, in particolare, si registrano servizi ferroviari carenti nella gestione dei reclami, puntualità e accessibilità per i passeggeri con mobilità ridotta, sebbene nel complesso la situazione sia migliorata rispetto al 2013 (*Flash Eurobarometer* 463).

Figura 2. Distribuzione della soddisfazione degli utenti del settore ferroviario

* Malta e Cipro non sono state incluse in quanto l'indagine non è ad essi applicabile.

Fonte: Elaborazione ART su dati Commissione Europea, *Consumer Markets Scoreboard*,2018.

[20] Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, adottato con Delibera dell'Autorità n. 52/2014 del 4 luglio 2014; regolamento sul procedimento sanzionatorio per le 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, adottato con Delibera dell'Autorità n. 4/2015 del 20 gennaio 2015; regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, adottato con Delibera dell'Autorità n. 86/2015 del 15 ottobre 2015.

Il grafico che segue illustra l'andamento dei reclami e delle segnalazioni[21] pervenute nel corso dei cinque anni in cui l'Autorità ha operato in qualità di Organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Detto andamento evidenzia, da parte dei passeggeri, una crescente consapevolezza circa gli strumenti di tutela dei diritti a loro disposizione.

Si può infatti ipotizzare che l'andamento in crescita sia dovuto, presumibilmente, alla sempre più frequente domanda di tutela da parte dei passeggeri nei confronti di imprese ferroviarie e alla maggior conoscenza dell'Autorità, quale Organismo deputato all'esame dei reclami di seconda istanza.

Per quanto attiene ai canali con cui le istanze dei passeggeri pervengono all'Autorità, si evidenzia che risulta ormai diffuso - anche per il trasporto con autobus e via mare - l'utilizzo, da parte degli utenti, del sistema di presentazione dei reclami per via telematica (SiTe) adottato dal 1° gennaio 2016. Con tale sistema, che consente di guidare gli utenti nella corretta presentazione delle istanze centralizzandone la ricezione, l'Autorità risulta maggiormente in grado di identificare i disservizi in tempi più brevi nonostante il rilevante aumento delle istanze pervenute, e di adottare misure per prevenire situazioni di reiterazione di condotte non conformi da parte dei gestori dei servizi.

Figura 3. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni per anno, 2014-2019

Fonte: ART.

Il grafico che segue illustra il *trend* mensile di reclami e segnalazioni in ingresso. Il *trend* di crescita delle istanze pervenute all'Autorità appare ad oggi stabilizzato. Nonostante numerose istanze, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, riguardino utenti che si spostano quotidianamente per motivi di lavoro o di studio, si rileva comunque la tendenza a ricevere il maggior numero di reclami e segnalazioni nei mesi che seguono i periodi di vacanza, caratterizzati da una maggiore propensione agli spostamenti.

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

Figura 4. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso rispetto agli altri settori e per mensilità

Fonte: ART.

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, sono pervenuti all'Autorità 605 tra segnalazioni e reclami, nel settore ferroviario a fronte dei quali sono stati avviati 5 procedimenti sanzionatori. Nello specifico, in detto periodo, sono pervenuti all'Autorità reclami e segnalazioni che hanno evidenziato differenti criticità, come rappresentato dal grafico che segue.

Nella categoria "Informazioni ed Altro" sono ricomprese segnalazioni/reclami che attengono oltre che alle contestazioni inerenti la violazione degli obblighi informativi anche altre violazioni quali: richieste di rimborso, richieste di informazioni generiche, furti o smarrimenti bagagli, nuova programmazione degli orari, impossibilità trasporto di biciclette, accesso non consentito ad animali, condizioni contrattuali o tariffarie ritenute discriminatorie, ecc. Per quanto riguarda i diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, sebbene sia pervenuto un numero contenuto di istanze, le stesse evidenziano problematiche particolarmente significative.

Figura 5. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami, 2014-2019

Fonte: ART.

Il grafico che segue rappresenta, invece, gli esiti dei procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità nel periodo intercorrente tra il 2014 e maggio 2019.

Dalla rappresentazione emerge che la maggioranza degli avvii di procedimento sanzionatorio (66%) si conclude con il pagamento in misura ridotta della sanzione[22] da parte delle imprese ferroviarie.

Figura 6. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi 2014-2019

Fonte: ART.

Con riguardo al periodo di riferimento del presente Rapporto, le infrazioni più frequentemente contestate alle imprese ferroviarie che hanno dato luogo all'avvio di procedimenti sanzionatori hanno riguardato, oltre alle carenze informative nella fase antecedente al viaggio (articolo 8, paragrafo 1)[23] o nel momento in cui si verificano ritardi o cancellazioni (articolo 18, paragrafo 1),[24] la mancata assistenza materiale ai passeggeri consistente nell'offerta di pasti e bevande in caso di ritardo superiore a 60 minuti (articolo 18, paragrafo 2)[25], nonché la violazione dei termini per il riscontro ai reclami di cui all'articolo 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, a norma del quale i passeggeri possono presentare un reclamo a una qualsiasi impresa ferroviaria coinvolta[26].

[22] Si ricorda, infatti, che l'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, disciplina il pagamento in misura ridotta per favorire la più rapida definizione dei procedimenti amministrativi di natura sanzionatori. Più specificatamente le norme attribuiscono ai soggetti cui è contestata una violazione, la facoltà, il cui esercizio integra una fase eventuale del procedimento di irrogazione della sanzione, di non contestare la validità di quanto adottato a suo carico e arrestare il procedimento amministrativo, attraverso la corresponsione di una somma di denaro il cui importo è predeterminato dalla legge.

[23] Si vedano, al riguardo, il procedimento avviato con la Delibera n. 100/2018 delll'11 ottobre 2018, estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta, con la Delibera n. 137/2018 del 19 dicembre 2018; il procedimento avviato con la Delibera n. 48/2019, del 18 aprile 2019, tutt'ora in corso di svolgimento, e relativo alla disponibilità di posti in prima classe.

[24] In proposito, rileva il procedimento avviato con la Delibera n. 4/2019 del 17 gennaio 2019 per mancata assistenza informativa ai passeggeri sui ritardi (oltre che per non corretta gestione dei meccanismi di reclamo), conclusosi in data 23 maggio con la Delibera n. 55/2019, mediante cui è stata accertata la violazione della su richiamata norma europea e comminata una sanzione all'impresa ferroviaria per un importo complessivo di euro 7.700,00.

[25] Si vedano il procedimento avviato con la Delibera n. 138/2018, del 19 dicembre 2018, conclusosi in data 23 maggio 2019 con la Delibera n. 54/2019, a mezzo della quale si è accertata la violazione contestata e comminata all'impresa ferroviaria una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 7.500; il procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 9/2019, tuttora in corso di svolgimento.

[26] Si veda, in particolare, il procedimento avviato con la Delibera n. 19/2018 del 22 febbraio 2018, estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta, con la Delibera n. 60/2018 del 13 giugno 2018, per un importo complessivo di euro 333,33.

4.1.1. La riforma della disciplina dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Nella sua relazione del 2013 sull'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007[27], la Commissione europea ha evidenziato, in relazione ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, alcune aree problematiche, confermate da una valutazione d'impatto svolta nel 2016/2017.

Conseguentemente, il 27 settembre 2017 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione)[28], nell'ottica di rafforzare i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario nell'Unione europea, incrementando, nel contempo, l'utilizzo della modalità di trasporto in esame.

Obiettivo principale della revisione proposta dalla Commissione è affrontare i problemi riscontrati, segnatamente per quanto riguarda le situazioni di forza maggiore, il ricorso a deroghe da parte degli Stati membri, i diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta, nonché la disponibilità dei cosiddetti biglietti globali e le informazioni su tali biglietti.

In qualità di Organismo responsabile della corretta applicazione della normativa comunitaria, l'Autorità ha partecipato alle riunioni convocate dalla Commissione, nelle quali sono state talvolta sollevate questioni concernenti l'interpretazione e l'applicazione del Regolamento poste alla base della proposta di rifusione.

Inoltre, e su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità ha partecipato alla consultazione *ad hoc*, avviata dalla Commissione, d'intesa con la Rappresentanza permanente presso l'Unione europea e partecipa tuttora alle riunioni del Gruppo di lavoro Trasporti Terrestri del Consiglio (*Working Party on Land Transport*).

In tale ambito, il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile dell'esame della proposta. Durante la seduta plenaria del 15 novembre 2018 il Parlamento ha votato la relazione della commissione TRAN e l'ha adottata in qualità di posizione in prima lettura[29].

Per quanto riguarda i lavori in seno al Consiglio, l'esame dei singoli articoli della proposta della Commissione è proseguito nella prima metà del 2019. Successivamente, la presidenza ha elaborato una proposta di compromesso che è stata esaminata il 14 maggio 2019 dal citato Gruppo "*Trasporti terrestri*". In data 17 maggio 2019, è stato pubblicato un Progress report[30], nel quale si evidenzia che benché la suddetta proposta sia un importante contributo al raggiungimento di un compromesso, è necessario proseguire i lavori preparatori.

Gli aspetti più significativi della proposta di compromesso riguardano, tra l'altro:

- le disposizioni in tema di biglietto globale, che appaiono volte a favorirne la diffusione;
- la definizione delle cause di forza maggiore, la cui portata risulta significativamente ampliata rispetto alla proposta iniziale della Commissione;
- le disposizioni in tema di accesso e assistenza ai passeggeri disabili, che tengono conto della sempre maggior diffusione di stazioni e convogli privi di personale, ma appaiono limitative rispetto alla proposta iniziale della Commissione.

Il Progress Report è stato sottoposto all'attenzione dei Ministri nel Consiglio Trasporti del 6 giugno 2019.

[27] Relazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio - Applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 [COM (2013) 0587
[28] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=CELEX:52017PC0548
[29] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_14052_2018_INIT&from=EN
[30] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_9333_2019_INIT&from=EN

4.1.2. Il contenuto minimo dei diritti dei passeggeri nei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico

Nel corso del 2018 si è conclusa la consultazione indetta dall'Autorità con Delibera ART n. 43/2018 del 18 aprile 2018 sull'atto di regolazione recante "*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 consultazione ha visto la partecipazione di rappresentanti di tutte le categorie dei soggetti destinatari delle Misure dell'atto di regolazione: Enti Affidanti, imprese ferroviarie, gestore dell'infrastruttura/di stazione, associazioni di categoria, associazioni dei consumatori e utenti e comitati di utenti pendolari.

Con Delibera ART n. 106/2018 del 9 novembre 2018 l'Autorità ha approvato, a conclusione del procedimento avviato, l'atto di regolazione recante "*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*".

Le misure di cui al citato provvedimento mirano al superamento di alcune criticità, emerse in esito alle attività connesse allo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità, e segnatamente dall'analisi di reclami e segnalazioni di utenti, loro associazioni e comitati rappresentativi, relativamente all'effettivo esercizio di alcuni diritti attribuiti agli utenti dalla vigente normativa, criticità che presentano una significativa rilevanza per quanto attiene ai servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico.

Il contenuto minimo dei diritti, anche di natura risarcitoria, di cui all'appena citata delibera riguarda, in sintesi: il diritto all'informazione (prima, durante e dopo il viaggio) e le modalità con cui sono rese le informazioni, al fine di garantirne un'ampia diffusione; il diritto alla accessibilità e fruibilità di servizi e stazioni, con previsione di indennizzi a beneficio degli utenti con disabilità o a mobilità ridotta; il diritto all'indennizzo per ritardi singoli e il diritto all'indennizzo per i titolari di abbonamento, quest'ultimo da determinarsi tramite criteri di calcolo dei ritardi e dell'indennizzo specifici e che tengano conto almeno del carattere ripetuto del disservizio; le modalità di richiesta ed erogazione di rimborsi e indennizzi, che devono risultare semplici e accessibili; i diritti connessi al trattamento dei reclami, con particolare riguardo, tra l'altro, sia ai canali di presentazione che ai requisiti di motivazione della risposta.

Il contenuto minimo degli indicati diritti viene definito a beneficio di tutti gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia, nazionali, regionali e locali, operati sia su rete ferroviaria nazionale o interconnessa, sia su reti isolate, nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative stazioni.

I gestori dei servizi titolari di licenza passeggeri ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 e i gestori delle stazioni, sono tenuti ad ottemperare alle misure oggetto del provvedimento adeguando le proprie condizioni generali di trasporto e la carta dei servizi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore; i gestori dei servizi e di stazione operanti esclusivamente sulle reti di cui all'articolo 1, comma 2, lettere a) e b) del decreto legislativo n. 112/2015, sono tenuti ad ottemperare alle misure oggetto del provvedimento adeguando le proprie condizioni generali di trasporto e la carta dei servizi dalla stipula di un nuovo contratto di servizio o qualora si realizzi, ove prevista, una revisione, anche in esito a quanto disposto dall'articolo 2, comma 461, lettera c), della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

Ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera e), del d.l. n. 201/2011, sono comunque 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.

Nel corso del 2018, l'Autorità ha proseguito l'attività di monitoraggio circa il rispetto delle 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, di cui alla Delibera n. 54/2016 dell'11 maggio 2016 e, nel corso del 2019, ha dato avvio all'attività di vigilanza sul rispetto delle suddette misure di regolazione introdotte con la richiamata Delibera n. 106/2018.

4.2. I diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus

Il Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004 si applica ai servizi di trasporto regolari il cui punto di salita o discesa del passeggero è situato nel territorio di uno Stato membro e la distanza prevista per il servizio è pari o superiore a 250 Km; per i servizi la cui distanza è inferiore, come per i trasporti occasionali, invece, la portata del Regolamento è fortemente ridotta per le numerose eccezioni contemplate.

Giova evidenziare che, a partire dal 1° marzo 2018, nel rispetto dell'articolo 18 ("*Disposizioni transitorie*"), comma 2, del decreto legislativo n. 169/2014, è entrato in vigore, per i vettori, l'obbligo - previsto dall'articolo 16 ("*Formazione"*), paragrafo 1, lett. b), del Regolamento - di provvedere alla formazione anche del personale conducente.

Nello specifico, i soggetti destinatari della disposizione devono stabilire delle procedure di formazione del personale (conducenti inclusi) in materia di "*sensibilizzazione alla disabilità*" e di "*assistenza alla disabilità*".

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, come disposto dall'articolo 29 del Regolamento (UE) n. 181/2011, l'Autorità, individuata dalle norme nazionali di esecuzione, quale Organismo nazionale responsabile dell'applicazione del citato regolamento, ha provveduto a pubblicare una relazione sull'attività dei due anni civili precedenti, che contiene, in particolare, una descrizione delle azioni adottate per applicare le disposizioni del Regolamento e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni stesse.

L'Autorità, ha ricevuto dai passeggeri del trasporto con autobus, a partire dal 2014, reclami e segnalazioni, come illustrato nel grafico che segue. Nel periodo di riferimento del Rapporto, sono pervenuti all'Autorità 441 tra segnalazioni e reclami, nel settore autobus; il grafico che segue ne illustra l'andamento tra i diversi anni.

Figura 7. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità

Fonte: ART.

Anche per il trasporto con autobus, si ravvisa un *trend* in leggero aumento, sia pure con volumi, in valori assoluti, più contenuti, nonché picchi durante i periodi maggio e ottobre 2018, gennaio e aprile 2019.

Tenuto conto del numero di reclami regolari e completi, anche il numero di procedimenti sanzionatori avviati nel periodo oggetto del presente Rapporto si conferma non particolarmente elevato (3 procedimenti sanzionatori avviati).

Ciò appare riconducibile, come già evidenziato nei precedenti Rapporti annuali, all'ambito di applicazione della normativa europea, in quanto un numero considerevole delle fattispecie segnalate dagli utenti, riguarda servizi di trasporto di distanza inferiore ai 250 km.

Per tale tipologia di viaggi la normativa europea trova infatti applicazione limitatamente ad alcune fattispecie, tra cui: il diritto a condizioni contrattuali o tariffarie non discriminatorie, al trattamento non discriminatorio dei disabili e delle persone a mobilità ridotta e al risarcimento in caso di perdita o danneggiamento dei dispositivi che ne agevolano la mobilità in caso di incidente, il diritto all'informazione sul viaggio e sui diritti dei passeggeri, nonché i diritti connessi al trattamento dei reclami.

Altre significative limitazioni sono dovute all'assenza, in relazione alla peculiarità di tale tipologia di trasporto, di ipotesi di indennizzo in caso di ritardo all'arrivo.

Come si può osservare, i reclami e le segnalazioni per questo settore rappresentano una parte limitata, rispetto al complesso delle segnalazioni e reclami relativi a tutti i settori per cui l'Autorità è organismo responsabile.

Figura 8. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento dei reclami e delle segnalazioni in ingresso

Fonte: ART.

I reclami pervenuti hanno evidenziato criticità con riguardo ai seguenti aspetti, meglio dettagliati in Figura 8:

- le richieste di rimborso/indennizzo a seguito di cancellazioni o di ritardi alla partenza;
- le informazioni da fornire ai passeggeri in partenza da stazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate;
- l'assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate;
- l'offerta della scelta tra trasporto alternativo o rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate;
- l'accessibilità del sistema di presentazione dei reclami, la tempestività e la motivazione delle relative risposte e l'effettiva soluzione dei disservizi subiti dagli utenti.

Figura 9. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami, 2014-2019

Fonte: ART.

Come è possibile osservare nel grafico che segue, nel settore autobus, nel periodo tra il 2014 e il 31 maggio 2019 buona parte degli avvii di procedimenti sanzionatori si è chiusa con il pagamento dell'intera sanzione (50%), mentre il 42% si è concluso con il pagamento della stessa in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Figura 10. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2019)

Fonte: ART.

Per ciò che concerne il periodo di riferimento del presente Rapporto, le violazioni contestate con maggior frequenza, riguardano gli obblighi di risposta ai reclami (articolo 27, del Regolamento (UE) n. 181/2011) e i diritti, nascenti in capo al passeggero a fronte di cancellazione o ritardo alla partenza, alla scelta tra continuazione, reinstradamento e rimborso (articolo 19, paragrafi 1 e 2 del Regolamento (UE) n. 181/2011), nonché all'informazione sulla situazione e sul nuovo orario di partenza previsto (articolo 20, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 181/2011)[31].

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

Il 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 sancisce, a livello europeo, i diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne; la relativa normativa nazionale di esecuzione (decreto legislativo n. 129/2015), che attribuisce all'Autorità le funzioni di Organismo nazionale responsabile dell'attuazione del Regolamento, è l'ultima adottata in ordine di tempo.

Detto Regolamento, oltre a sancire i diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta propone un sistema complesso volto a disciplinare, tra l'altro i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo (informazioni, assistenza, trasporto alternativo, compensazioni in caso di ritardo all'arrivo); il trattamento dei reclami; le informazioni sul viaggio e sui diritti dei passeggeri.

Si tratta in ogni caso di misure di protezione minime e irrinunciabili (articolo 6) che non precludono al passeggero di fare ricorso agli ulteriori strumenti di tutela, anche giudiziale, messi loro a disposizione dai rispettivi ordinamenti giuridici nazionali (articolo 21).

Si segnala che entro il 1° giugno 2019, come disposto dall'articolo 26 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, l'Autorità ha provveduto a pubblicare una relazione sull'attività dei due anni civili precedenti, che contiene, in particolare, una descrizione delle azioni adottate per applicare le disposizioni del Regolamento e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni.

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, sono pervenuti all'Autorità 395 tra segnalazioni e reclami nel settore marittimo.

Il grafico a istogrammi che segue (Figura 11), permette di constatare l'andamento dei reclami e delle segnalazioni pervenute all'Autorità nell'intero periodo in cui la stessa ha svolto le proprie competenze in merito all'applicazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010, evidenziando la crescente esigenza, espressa dai passeggeri del settore in esame, di poter ricorrere ad un Organismo in grado di tutelare i loro diritti.

È evidente, infatti, che nel corso del 2018 si è registrata una crescita significativa delle istanze pervenute all'Autorità.

[31] In dettaglio, con la Delibera n. 32/2019 dell'11 aprile 2019, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione, degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, 20, paragrafo 1 e 27, del Regolamento (UE) n. 181/2011. Detto procedimento non si è ancora concluso. Inoltre, con la Delibera 57/2019, del 23 maggio 2019, è stato avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 19, paragrafo 1, 20 paragrafo 1, 21, lett. b e 27, del Regolamento (UE) n. 181/2011. Detto procedimento è in corso di svolgimento. Per completezza, è opportuno dettagliare altresì alcuni procedimenti avviati anche precedentemente al periodo di riferimento del presente Rapporto ma la cui definizione, con l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, è avvenuta successivamente. Figura a tal riguardo il procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 31/2018 del 22 marzo 2018 per la violazione dell'articolo 19, paragrafi 1 e 2 e dell'articolo 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011. Detto procedimento si è estinto col pagamento in misura ridotta, come da Delibera ART n. 69/2018 del 12 luglio 2018, per un importo complessivo di euro 800,00; il procedimento avviato con la Delibera n. 50/2018 del 3 maggio 2018, riguardante anch'esso la violazione della menzionata normativa in materia di trasmissione dei reclami e conclusosi col pagamento in misura ridotta sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, con la Delibera n. 77/2018 del 26 luglio 2018, per un importo complessivo di euro 500,00; il procedimento avviato con la Delibera n. 74/2018 del 26 luglio 2018, sempre per la violazione del succitato articolo 27, del Regolamento (UE) n. 181/2011. Il procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta, come da Delibera del 25 ottobre 2018 n. 104/2018, per un importo complessivo di euro 500,00.

Figura 11. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni

Fonte: ART.

La Figura 12 illustra l'andamento, con dettaglio mensile, delle istanze: sono ben evidenti i picchi verificatisi a ridosso dei periodi estivi, in particolare per il 2018; come prevedibile, infatti, il *trend* di reclami e segnalazioni per questa modalità di trasporto risulta fortemente stagionalizzato.

Figura 12. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e vie navigabili interne: andamento dei reclami e delle segnalazioni

Fonte: ART.

In tema di obblighi previsti dal Regolamento (UE) n. 1177/2010, le fattispecie esaminate con maggior frequenza, nel periodo di riferimento, così come durante il periodo immediatamente precedente, ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, riguardano i seguenti aspetti maggiormente problematici:

- le compensazioni connesse al prezzo del biglietto o i rimborsi a seguito di ritardi o cancellazioni e le relative modalità di erogazione;
- le informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate;
- l'assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate;
- l'offerta della scelta tra trasporto alternativo o rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate;
- l'accessibilità del sistema di presentazione dei reclami, la tempestività e la motivazione delle relative risposte e l'effettiva soluzione dei disservizi subiti dagli utenti.

I motivi di reclamo sono nel dettaglio illustrati nella Figura 13[32].

Figura 13. Motivi dei reclami per il trasporto via mare e vie navigabili interne

Fonte: ART.

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto sono stati avviati dodici procedimenti sanzionatori, aventi per la gran parte ad oggetto la mancata diffusione da parte degli operatori di informazioni tempestive e complete ai passeggeri in caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera, la mancata offerta al passeggero, sempre nell'ipotesi di cancellazione o ritardo, di un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili ovvero il rimborso del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, la mancanza di assistenza materiale, nonché violazioni connesse al trattamento dei reclami dei passeggeri.

In detto periodo il settore marittimo ha registrato il maggior numero di procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri (come in precedenza illustrato sono stati avviati cinque procedimenti sanzionatori per il trasporto ferroviario e tre per il trasporto con autobus).

[32] Si precisa che in "Informazioni e Altro" sono ricomprese segnalazioni/reclami che attengono, oltre che ai profili informativi, ad aspetti molteplici (richieste di informazioni generiche, problematiche relative al comfort/pulizia delle cabine, furti o smarrimenti bagagli, condizioni contrattuali o tariffarie discriminatorie, ecc.).

Figura 14. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati per il trasporto via mare e vie navigabili interne, 2015-2019

Fonte: ART.

In relazione agli esiti dei procedimenti sanzionatori complessivamente avviati dall'Autorità per il settore in esame il 68% si è concluso con il pagamento della sanzione in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e il 27% con sanzione pari all'intera somma prevista dal decreto legislativo di riferimento.

Tra gli interventi sanzionatori di maggior impatto, assume rilievo il procedimento avviato con la Delibera n. 123/2018 del 6 dicembre 2018 riguardo la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"), 17, paragrafo 1 ("*Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate*") e 18, paragrafo 1 ("*Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate*"). A seguito dell'istruttoria svolta è emerso che il vettore, a fronte di un ritardo del viaggio superiore ai 90 minuti, non ha adempiuto agli obblighi di assistenza materiale previsti dal richiamato articolo 17, paragrafo 1, consistenti nell'offerta gratuita ai passeggeri di generi di conforto. In ragione del consistente numero di passeggeri coinvolti dall'infrazione (n. 1063), l'Autorità, con Delibera n. 30/2019 dell'11 aprile 2019, ha irrogato al vettore una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 106.300. Limitatamente alle violazioni di cui agli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, si è invece registrato il pagamento in misura ridotta della sanzione per un importo di euro 4.000[33].

[33] Si dettagliano di seguito gli ulteriori procedimenti sanzionatori avviati e/o conclusi nel periodo di riferimento. Con la Delibera n. 75/2018 del 26 luglio 2018, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio concernente la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"), e dell'articolo 18 paragrafo 2 ("*Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate*") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: detto procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta come da Delibera del 25 ottobre 2018 n. 105/2018, per un importo complessivo di euro 4.000,00. Con la Delibera n. 80/2018 del 2 agosto 2018, è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: detto procedimento si è concluso con la Delibera 90/2018, del 28 settembre 2018 col pagamento in misura ridotta per un importo complessivo di euro 1.000,00. In data 22 novembre 2018 con la Delibera n. 114/2018 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"): detto procedimento si è concluso con Delibera n. 12/2019, del 15 febbraio 2019, col pagamento in misura ridotta per un importo complessivo di euro 1.000,00. Nella medesima data, con la Delibera n. 115/2018 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 18 paragrafo 1 ("*Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate*") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: suddetto procedimento si è estinto con Delibera n. 13/2019, del 15 febbraio 2019, per avvenuto pagamento in misura ridotta per un importo complessivo di euro 3.000,00. In data 6 dicembre 2018, con la Delibera n. 124/2018 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate"),

Con l'occasione giova anticipare, rispetto a quanto sarà trattato più specificatamente nel paragrafo che segue, che alla luce delle criticità rilevate, non solo nel periodo di riferimento del presente Rapporto bensì anche negli anni precedenti, in relazione agli obblighi stabiliti dall'articolo 24 ("*Reclami*") del Regolamento, l'Autorità ha ritenuto necessario avviare, ai sensi dell' articolo 37 del d.l. n. 201/2011, uno specifico procedimento per la definizione delle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami.

4.3.1. Il contenuto minimo dei diritti dei passeggeri nei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne con riguardo al trattamento dei reclami

Dall'analisi di reclami e segnalazioni di utenti e loro associazioni rappresentative, sono emerse alcune criticità relativamente all'effettivo esercizio dei diritti attribuiti ai suddetti utenti dalla vigente normativa, criticità che presentano una significativa rilevanza per quanto attiene al trattamento dei reclami.

Tenuto conto che uno stesso reclamo/segnalazione può evidenziare più problematiche, si può rilevare come le principali categorie alle quali appartengono le suddette istanze riguardino i ritardi e i profili correlati. Affinché detti aspetti problematici possano essere presi debitamente in considerazione, per quanto di rispettiva competenza, dai gestori dei servizi e dagli operatori dei terminali, è necessario che il sistema di trattamento dei reclami (peraltro direttamente oggetto di doglianza nel 5% dei casi esaminati) sia organizzato non soltanto ai fini della raccolta dei reclami stessi e della predisposizione della risposta motivata all'utente, ma, anche nell'ottica di un efficace monitoraggio delle criticità, favorendo l'adozione di misure atte a risolverle.

Nell'esercizio delle funzioni ad essa attribuite dall'art. 37, comma 2, lett. e), del d.l. n. 201/2011 l'Autorità ha pertanto avviato, con Delibera n. 2/2019 del 17 gennaio 2019, un procedimento per la definizione delle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami, ponendo in proposito in consultazione, con la Delibera ART n.

dell'articolo 24 paragrafi 1 e 2 ("Reclami"): il procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta, come da Delibera del 28 febbraio 2019 n. 17/2019, per un importo complessivo di euro 6.500,00. In data 20 dicembre 2018, con la Delibera n. 139/2018 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2 ("*Reclami*"): il suddetto procedimento si è concluso mediante la Delibera n. 25/2019, del 28 marzo 2019, con la comminazione di una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 900,00. In data 17 gennaio 2019, con la Delibera n. 3/2019 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2 ("*Reclami*"): il procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta, come da Delibera n. 45/2019, del 18 aprile 2019, per un importo di euro 500,00. Con Delibera n. 14/2019 del 14 febbraio 2019 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"), dell'articolo 17, paragrafo 1("Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate") e dell'articolo 18, paragrafo 1 ("*Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate*") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: detto procedimento non si è ancora concluso. In data 28 febbraio 2019, con la Delibera n. 18/2019 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"), dell'articolo 17, paragrafo 1("*Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate*") e dell'articolo 18, paragrafo 1 ("*Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate*") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: detto procedimento non si è ancora concluso. In data 28 marzo 2019, con la Delibera n. 26/2019 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 16 paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"), dell'articolo 17, paragrafo 1 ("*Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate*") e dell'articolo 18, paragrafo 1 ("*Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate*") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: detto procedimento non si è ancora concluso. Con Delibera n. 33/2019 dell'11 aprile 2019 è stato avviato un procedimento sanzionatorio riguardo la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"), dell'articolo 17, paragrafo 1 ("*Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate*") e dell'articolo 18, paragrafo 1 ("*Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate*") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: detto procedimento non si è ancora concluso. È opportuno inoltre dettagliare alcuni procedimenti avviati precedentemente al periodo di riferimento la cui definizione, con l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, è avvenuta successivamente. Si fa riferimento: al procedimento sanzionatorio avviato il 22 febbraio 2018 con la Delibera ART n. 20/2018 per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"), dell'articolo 17, paragrafo 1 ("*Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate*") e dell'articolo 18, paragrafo 1 ("*Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate*") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: il procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta come da Delibera ART n. 61/2018 del 13 giugno 2018, per un importo complessivo di euro 82.000,00; al procedimento sanzionatorio avviato il 5 aprile 2018 con la Delibera ART n. 37/2018 per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1 ("Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate") del Regolamento (UE) n. 1177/2010: il procedimento si è estinto per avvenuto pagamento in misura ridotta come da Delibera ART n. 79/2018 del 2 agosto 2018, per un importo complessivo di euro 1.000,00.

47/2019 del 18 aprile 2019, uno schema di atto di regolazione, al fine di acquisire osservazioni ed eventuali proposte da parte dei soggetti interessati[34].

Si rammenta che le funzioni di cui alla norma citata sono già state esercitate dall'Autorità nel settore ferroviario, in specifico per quanto attiene il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità (Delibera ART n. 54/2016 dell'11 maggio 2016) e 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 (Delibera ART n. 106/2018 del 25 ottobre 2018).

Le Misure di regolazione di cui all'Allegato A alla citata Delibera ART n. 47/2019 per la modalità di trasporto in esame, tengono altresì conto dell'indagine campionaria svolta dall'Autorità, volta ad ottenere alcuni dati economici e produttivi del servizio, nonché informazioni sulla gestione dei reclami.

Il campione analizzato è composto da 19 imprese, il cui fatturato è pari a oltre 620 milioni di euro.

Il rapporto tra numero di reclami ricevuti e numero di passeggeri trasportati vale lo 0,14 per mille, con una percentuale dei rimborsi/indennizzi erogati rispetto al fatturato complessivo delle imprese marittime che esercitano trasporto passeggeri internazionale e/o a media e lunga percorrenza rispondenti del campione pari allo 0,074%.

Tabella 6. Le imprese di navigazione oggetto dell'analisi campionaria

Dato relativo all'anno 2017	Valore
Fatturato complessivo [€]	620.653.667
Diritti di imbarco [€]	46.393.197
Importo totale di rimborsi/indennizzi [€]	523.705
Passeggeri trasportati	29.762.673
Autovetture trasportate	3.921.098
Reclami ricevuti	4.066
Nr. reclami ogni 10.000 pax	1,37
Valore economico medio dei reclami [€]	128,80
Tempo medio di evasione dei reclami [giorni]	9
Tempo massimo impiegato per l'evasione dei reclami [media giorni]	42
Intervallo del tempo impiegato ad evadere i reclami [giorni]	1÷219

Fonte: Elaborazione ART su dati delle imprese di navigazione.

L'indagine mostra, inoltre, che solo per il 47% del campione la procedura, resa a disposizione per l'utenza, specifica che il reclamo va presentato entro 60 giorni dalla data di inizio del servizio. Ed ancora, si registra che le imprese oggetto di analisi nel 68% dei casi possiede un modulo predefinito da compilare per il reclamo e che solo per il 47% la risposta ad un reclamo contiene informazioni su rimedi (di seconda istanza) nel caso in cui l'utente non ritenga soddisfacente la risposta ricevuta. Il richiamo nella Carta dei servizi delle modalità per i reclami avviene, infine, con una percentuale del 50% e solamente il 26% del campione è dotato di meccanismi extragiudiziali di risoluzione delle controversie.

[34] Si segnala che con delibera n. 61/2019 del 23 maggio 2019 l'Autorità ha differito al 14 giugno 2019 il termine entro il quale i soggetti interessati possono presentare osservazioni e proposte sullo schema di atto di regolazione recante "*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*" ed ha contestualmente prorogato il termine di conclusione del procedimento avviato con delibera *n. 2/2019 al 2 agosto 2019.*

Figura 15. Principali criticità emerse nella gestione del sistema reclami (servizi di navigazione)

Fonte: Elaborazione ART su dati delle imprese di navigazione.

Deve essere in particolare sottolineato che nell'ambito del trasporto via mare e per vie navigabili interne, per il quale il Regolamento (UE) n. 1177/2010 fissa al passeggero un termine (due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio) per l'effettuazione del reclamo, la rapida individuazione della corretta modalità di inoltro dello stesso risulta fondamentale per consentire il rispetto del suddetto termine, oltre che la sollecita ed efficace trattazione della pratica.

In proposito, dall'attività di analisi dei reclami sono emerse situazioni di potenziale criticità che rendono non pienamente accessibile il sistema per il trattamento dei reclami predisposto dai vettori e dagli operatori dei terminali.

Un altro profilo problematico riguarda le risposte ai reclami, che sono risultate in molti casi lacunose, riferite soltanto ad alcune doglianze sollevate dal passeggero e/o non esaustive nella rappresentazione al medesimo dei propri diritti e dei motivi per cui il reclamo è accolto o respinto.

Alla luce di quanto sopra, lo schema dell'atto di regolazione posto in consultazione contiene misure riguardanti, in particolare:

- l'accessibilità del meccanismo per il trattamento dei reclami istituito dai vettori e dagli operatori dei terminali;
- i requisiti di motivazione delle risposte ai reclami;
- gli indennizzi in caso di risposte fornite in ritardo o di omesse risposte;
- la registrazione dei reclami e la conservazione dei dati relativi agli stessi.

Il procedimento è in corso al momento della redazione del presente Rapporto.

4.4. Attività di segnalazione

L'Autorità ha esercitato le funzioni di segnalazione al Parlamento e al Governo di interventi legislativi correlati alla evoluzione del settore dei trasporti ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del d.l. n. 201/2011, nonché dell'articolo 2, commi 6 e 12, della legge n. 481/1995.

Con riferimento alla tutela dei diritti dei passeggeri di fonte europea, i decreti legislativi di esecuzione dei Regolamenti UE sopra richiamati stabiliscono che "ogni volta che lo ritenga necessario, l'Organismo di controllo può avanzare al Parlamento e al Governo proposte di modifica del presente decreto, anche con riferimento alla misura delle sanzioni irrogate".

Nell'esercizio delle sue funzioni di Organismo nazionale responsabile dell'applicazione dei Regolamenti UE per la tutela dei diritti dei passeggeri, l'Autorità ha ravvisato talune criticità della disciplina sanzionatoria nazionale nei tre ambiti attribuiti alla sua competenza (trasporto ferroviario, effettuato con autobus, e via mare e per vie navigabili interne).

Conseguentemente, nel mese di dicembre 2018, l'ART ha rivolto al Governo ed al Parlamento l'Atto di segnalazione sulla "*Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto via mare e per vie navigabili interne e nel trasporto effettuato con autobus: disciplina sanzionatoria*", contenente la proposta di alcune modifiche ai vigenti decreti legislativi n. 70/2014, n. 129/2015 e n. 169/2014 che attuano nel nostro ordinamento i Regolamenti comunitari in materia (Box 11).

Box 11. Atto di segnalazione sulla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto via mare e per vie navigabili interne e nel trasporto effettuato con autobus

L'Atto di segnalazione ha evidenziato aspetti di non coerenza delle discipline sanzionatorie negli ambiti di competenza dell'Autorità rinvenibile nei decreti legislativi di attuazione dei Regolamenti europei a tutela dei passeggeri.

Le criticità emerse e le conseguenti proposte dell'Autorità sono ricondotte a quattro aree:

1. disciplina delle sanzioni per la violazione di diritti previsti in via generale dai regolamenti europei;
2. disciplina delle sanzioni per la violazione di diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta;
3. ulteriori misure necessarie ad assicurare la corretta applicazione dei regolamenti europei;
4. misura di coordinamento e nota conclusiva.

Per quanto attiene alle aree 1 e 2 è stato rilevato che, per analoghe fattispecie, a fronte di diritti garantiti dalle norme europee, non figurano specifiche norme sanzionatorie. È il caso ad esempio del diritto a compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo nel trasporto via mare e per vie navigabili interne o della disciplina delle sanzioni per la violazione di diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. In altri casi, come per l'assistenza informativa in caso di ritardo, alcuni attori, cui i Regolamenti riservano obblighi nei confronti degli utenti, non compaiono nei decreti legislativi di attuazione come destinatari della disciplina sanzionatoria, rendendo impossibile la contestazione della violazione a loro carico. ART ha ritenuto pertanto opportuno introdurre specifiche proposte volte al completamento della disciplina sanzionatoria in parola.

Con riguardo all'area 3, ART ha rilevato la necessità che sia reso esplicito, oltre all'incompatibilità del ricorso all'istituto del pagamento in misura ridotta in caso di reiterazione delle medesime violazioni in materia di diritti degli utenti, il potere ad essa conferito in via generale dalle norme istitutive di imporre alle imprese comportamenti specifici in ordine all'esecuzione delle norme europee rilevanti e di attuare, in caso di inadempienza, poteri di censura e sanzionatori di imporre alle imprese, anche con specifiche sanzioni, di adeguarsi al rispetto delle norme sui diritti riconosciuti ai passeggeri dai regolamenti europei. Infine, per quanto riguarda l'area 4, l'Autorità ha ritenuto opportuno porre l'attenzione sull'adeguatezza dell'entità di tutte le sanzioni previste nei decreti legislativi considerati, per una valutazione complessiva circa la possibilità di un incremento delle stesse per renderle più significative al fine di assicurare un *enforcement* dei diritti dei passeggeri effettivo ed efficace, e migliorare la qualità complessiva dell'esperienza di viaggio, sia esso mono o multimodale.

5. ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ

A distanza di circa sei anni dalla sua istituzione, l'Autorità ha quasi completato l'assetto della propria pianta organica fissata, prima del recente intervento normativo, in novanta unità, espletando le procedure concorsuali approvate ai sensi dell'art. 37, comma 6, lett. b-bis del d.l. n. 201/2011 e con Delibera ART n. 74/2015. Per la copertura totale delle posizioni previste è attualmente in via di definizione una procedura di reclutamento riservata alle categorie protette di cui agli artt. 1 e 18 della legge 12 marzo 1999, n. 68 recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" (Delibera ART n. 59/2018 del 20 giugno 2018).

In considerazione delle accresciute competenze attribuite all'Autorità, come anticipato, il comma 1*bis* dell'art. 16 del decreto-legge n. 109/2018 ne ha esteso la pianta organica dell'Autorità aumentando di trenta unità il personale di ruolo. La norma consente di provvedere al reclutamento anche tramite scorrimento delle proprie graduatorie concorsuali in corso di validità, in relazione ai profili di interesse individuati dall'Autorità nell'ambito della propria autonomia organizzativa e in conformità con quanto stabilito dalla legge.

5.1. Autofinanziamento

Come prescritto dall'art. 37, comma 6, lett. b) del d.l. n. 201/2011, l'Autorità è interamente finanziata con il contributo delle imprese del settore dei trasporti determinato con cadenza annuale a mezzo di atto sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

5.1.1. Il contenzioso

Sin dalla prima applicazione della norma appena richiamata (contributo per l'anno 2014), numerose imprese avevano adito il TAR Piemonte chiedendo la declaratoria di illegittimità dei provvedimenti deliberativi dell'Autorità in materia di autofinanziamento per diversi motivi, tra i quali l'eccessiva discrezionalità dei poteri di determinazione da parte dell'Autorità, la violazione del principio di eguaglianza di cui all'art. 3 Cost., la non corretta individuazione dei soggetti sottoposti alla regolazione e, pertanto, al versamento del contributo, nonché asserite carenze procedurali.

In sintesi, la problematica centrale del contenzioso generatosi consisteva nella difficoltà di individuare i soggetti tenuti al contributo. Le imprese che originariamente avevano presentato ricorso esercitavano attività prevalentemente nell'ambito della logistica, dell'autotrasporto di merci, della spedizione e del trasporto espresso, della gestione di terminal portuali e di *handling* aeroportuale. A tale gruppo si sono, in seguito, aggiunte imprese (o loro associazioni) attive in altri ambiti di trasporto (vettori aerei, autotrasporto passeggeri, trasporto passeggeri via mare, trasporto merci via mare, concessionari autostradali, interporti). Tutti i ricorrenti sostenevano di non appartenere alla categoria dei "gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati" e, conseguentemente, di non essere tenuti al versamento del contributo.

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

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

In merito all'individuazione dei soggetti tenuti alla contribuzione, la Corte costituzionale ha, peraltro, affermato che l'art. 37 del d.l. n. 201/2011 fa riferimento ai *"«gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati», ossia a coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività (specificate al comma 3 dell'art. 37) attraverso le quali esercita le proprie competenze (enumerate dal comma 2 del medesimo articolo)*". Secondo il Collegio, pertanto, la platea degli obbligati non sarebbe individuata dal "*mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di «mercato dei trasporti» (e dei «servizi*

accessori»); al contrario, deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, (...)".

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

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

Sul tema dell'entità del contributo e del suo perimetro, poi, la Corte ha affermato che: "*Quanto alla misura delle risorse per il cui approvvigionamento l'Autorità si avvale del contributo oggetto del giudizio, essa non può ritenersi illimitata ovvero rimessa alla determinazione unilaterale dell'Autorità. La loro entità è correlata alle esigenze operative dell'ART e corrisponde al fabbisogno complessivo della medesima, risultante dai bilanci preventivi e dai rendiconti della gestione, soggetti al controllo della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale (ai sensi dell'art. 2, comma 27, della legge 14 novembre 1995, n. 481, recante «Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità»). Limiti più specifici sono poi stabiliti da singole disposizioni di legge, anch'essi soggetti a controllo, come risulta dai documenti contabili dell'ART (da ultimo, la Relazione illustrativa del bilancio di previsione per l'anno 2017 e programmatica per il triennio 2017-2019, allegata alla Delibera 24 novembre 2016, n. 138)*".

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

Successivamente alla pronuncia della Consulta, l'Autorità ha approvato la Delibera ART n. 75/2017 del 5 giugno 2017 al fine di operare una ricognizione delle proprie competenze e delle attività concretamente svolte, applicando i canoni interpretativi della sentenza n. 69/2017.

Il TAR Piemonte, ha accolto, in una serie di sentenze, i ricorsi presentati da alcune categorie di soggetti che l'Autorità ha ritenuto, sin dalle prime delibere in materia, di far rientrare nel perimetro contributivo.

Secondo il giudice amministrativo di prima istanza, in forza del principio affermato dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 69/1017, sono tenuti all'obbligo di pagamento solo i soggetti che siano già stati assoggettati all'esercizio delle funzioni regolatorie affidate all'Autorità. L'individuazione di tali soggetti dipenderebbe, quindi, da un dato concreto e non dalla circostanza (teorica) che l'Autorità possa intervenire nel settore in cui operano. Il TAR Piemonte ha poi operato una distinzione fra destinatari della regolazione e beneficiari della stessa (in astratto e potenzialmente tutti i consumatori), sostenendo che soltanto i destinatari diretti della regolazione siano tenuti al versamento del contributo.

Ad avviso dell'Autorità tuttavia, le conclusioni alle quali è pervenuto talvolta il TAR Piemonte sembravano non tenere conto dei mercati rilevanti interessati dai provvedimenti. Basti citare il caso delle funzioni dell'Autorità nell'ambito della relazione tra i vettori aerei e i gestori aeroportuali. Secondo il giudice amministrativo, anche i vettori aerei rientrerebbero nella generica categoria dei beneficiari della regolazione; al contrario, i vettori sono essi stessi destinatari della regolazione, sono chiamati a partecipare alle consultazioni attraverso le quali i gestori degli aeroporti formano le proprie tariffe e possono azionare - unici soggetti qualificati - poteri specifici di risoluzione delle controversie o, addirittura ed in ultima istanza, di esecuzione diretta da parte dell'Autorità. Appare, infatti, evidente la differenza tra la categoria degli utenti finali (i consumatori) e quella dei soggetti economici che fanno parte del mercato rilevante dei servizi aeroportuali e sono destinatari dei poteri di regolazione, vigilanza e intervento dell'Autorità anche in forza della normativa europea. Quest'ultima prevede, non a caso, la possibilità per gli Stati membri di individuare un contributo a sostegno delle spese di funzionamento dell'organismo di regolazione e vigilanza, posto a carico sia del gestore aeroportuale che del vettore aereo.

Gli effetti, hanno condotto ad escludere dall'assoggettamento al contributo un'ampia categoria di soggetti ritenuti meri beneficiari della regolazione dell'Autorità. Tale esclusione, d'altra parte, ha determinato perdurante incertezza sulle risorse di cui dispone l'Autorità per l'esercizio delle proprie funzioni istituzionali

incidendo sulla programmazione delle aree di intervento regolatorio, e inevitabilmente, sulla salvaguardia dell'autonomia finanziaria del regolatore.

Si evidenzia, peraltro, che l'Autorità non ha prestato acquiescenza alle suddette pronunce: contro tutte le sentenze, infatti, è stata proposta impugnativa dinanzi al Consiglio di Stato. L'udienza di discussione nel merito è prevista per il 17 ottobre 2019.

Box 12. Giurisprudenza in materia di autofinanziamento – I concessionari autostradali

Il quadro giurisprudenziale sopra descritto si è modificato a seguito dell'emanazione di un elenco di diciassette pronunce parallele del TAR Piemonte, dalla n. 116/2019 alla n. 132/2019 comprese. Infatti, nel vagliare congiuntamente un gruppo di ricorsi promossi da un ampio numero di concessionari autostradali avverso il contributo dovuto all'Autorità per l'anno 2016, oggetto dell'impugnata Delibera ART n. 94/2015, i giudici amministrativi oltre a chiarire come la prospettata questione di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, del decreto-legge n. 201/2011 debba considerarsi "*ad oggi pacificamente superata*", hanno avuto modo di riconoscere in primis che la regolazione si indirizza ad un intero settore di mercato, cui senza dubbio i ricorrenti appartengono, e quindi indistintamente a tutti i *players* che lo compongono anziché a soggetti individualmente considerati.

Invero, nell'ottica dell'organo giudicante, "*La peculiarità del potere attribuito all'ART in materia, non esclude affatto che l'Autorità regoli (e regolasse in precedenza) il settore di mercato nella sua generalità*" e prescindendo dal rafforzamento delle competenze effettuato con l'intervento legislativo del 2018. Ad uno sguardo di dettaglio, da un lato, "*la predisposizione dei bandi di gara e l'individuazione degli ambiti ottimali di gestione*" costituiscono "*certamente una regolazione del segmento di mercato in termini generali*"; dall'altro, i concessionari autostradali non possono atomisticamente predicarsi estranei a tale mercato. In aggiunta, anche i poteri conferiti all'Autorità in tema di fissazione delle modalità di previsione delle pertinenze di servizio nei progetti autostradali si indirizzano a tutti i gestori di tali infrastrutture e non solo a quelli futuri. Ad avviso della magistratura amministrativa, "*La complessiva disciplina dunque attribuisce, come fisiologico, alla regolazione la vocazione a regolare il "mercato", senza artificiose segmentazioni tra singoli soggetti che vi appartengono*". Il Collegio ha puntualizzato altresì che nonostante la delibera con cui l'Autorità ha esercitato le proprie competenze riguardo al settore sia successiva a quella di imposizione del contributo, poiché questa attiene al periodo oggetto di contribuzione e si pone quale esito finale di una specifica e complessiva attività di regolazione demandata all'Autorità, essa radica ugualmente il diritto dell'ente di avvalersi del contributo.

D'altronde, il TAR afferma come non sia coerente con le caratteristiche generali della regolazione invocare una distinzione tra concessionari vecchi e nuovi all'interno dello stesso settore, in quanto ciò produrrebbe una segmentazione del mercato unitario delle concessioni autostradali. Alla luce di tale ragionamento, l'Autorità può legittimamente operare, in virtù della discrezionalità tecnica conferitale, "*una distinzione di mercati*", mentre quella rappresentata nei ricorsi produrrebbe "*una distinzione tra «soggetti»*".

Il TAR Piemonte ha ritenuto, in definitiva, la sussistenza dei presupposti per sottoporre i ricorrenti al contributo contestato in quanto innegabilmente attori del complessivo mercato delle concessioni autostradali, già oggetto di regolazione ad opera dell'Autorità nell'anno in questione.

Infine, in termini generali riconosce che "…l'imposizione del contributo, seppure in linea di principio obbligatoria e certamente non discriminatoria né arbitraria, può ragionevolmente perseguire esigenze di efficienza; si intende dire che il contributo, per quanto svincolato da vincoli di corrispettività con singoli interventi di regolazione ed assimilabile ad un tributo, è comunque sempre perimetrato - in termini assoluti - dalle necessità di finanziamento dell'ART e della sua concreta attività, cui peraltro la Corte costituzionale lo ha ancorato".

Il TAR Piemonte è, altresì, intervenuto nell'ambito del trasporto di passeggeri pronunciandosi in merito ad alcuni ricorsi promossi sia da associazioni datoriali sia da società operanti nel settore del trasporto pubblico locale, nel trasporto ferroviario, nel noleggio con conducente e nel trasporto di linea interregionale. I ricorsi avevano ad oggetto l'annullamento delle delibere con cui l'Autorità disciplinava la misura e le modalità di versamento del contributo dovuto per gli anni 2016, 2017 e 2018, nonché della sopraccitata Delibera ART n. 75 del 31 maggio 2017.

Con le sentenze n. 1281/2018, n. 1282/2018, n. 1283/2018, n. 1284/2018 e n. 1290/2018 del 28 novembre 2018 il TAR, richiamando quanto statuito dalla Corte Costituzionale, ha valutato che formalmente le attività

effettuate dalle società ricorrenti ricadano nella previsione delle delibere impugnate. È stato notato, tuttavia che "*l'astratta riconducibilità delle ricorrenti all'interno delle categorie di attività astrattamente soggette a regolazione da parte dell'ART non è di per sé decisiva ai fini della effettiva sottoponibilità a contribuzione*". Pertanto, "*l'obbligo del pagamento riguarda solo i soggetti che svolgono attività che siano già state assoggettate all'esercizio delle funzioni regolatorie affidate all'autorità; l'individuazione di tali soggetti dipende dunque da un dato concreto e non dalla circostanza (….) che l'ART possa intervenire nel settore in cui operano*". Ne consegue che il contributo "*non è comunque dovuto per periodi precedenti il concreto esercizio dei poteri regolatori*".

Premesso quanto sopra, il TAR, ha espressamente ritenuto che la Delibera ART n. 49/2015 contenente le "*Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*" nonché l'attività di gestione e decisione dei reclami degli utenti del servizio di trasporto pubblico di linea su autobus, e la connessa facoltà di applicare sanzioni, attribuita all'Autorità ex lege in attuazione del Regolamento (UE) n. 181/2011 giustificassero l'assoggettamento al contributo quelle attività svolte nell'ambito "*di servizi autobus di linea e le attività di trasporto pubblico locale con oneri di TPL*".

Quanto alle sentenze più recenti del TAR Piemonte preme evidenziare che, con riferimento all'ambito del trasporto marittimo di passeggeri e merci, i giudici hanno riconosciuto che il contributo sia dovuto solo in relazione allo specifico segmento di mercato connotato da oneri di servizio pubblico. Essi hanno, invece, stigmatizzato la differenza tra attività di vigilanza e sanzione rispetto a quelle di regolazione in senso stretto e ravvisato nei vettori marittimi i beneficiari della regolazione che l'ART svolgerebbe nei confronti dei gestori delle infrastrutture portuali.

Secondo i giudici, la tutela dei passeggeri nel trasporto marittimo sarebbe assimilabile a quella garantita per il servizio autobus. Ora, mentre lo svolgimento di quest'ultima attività è stato supportato da un aumento di organico, il decreto legislativo n. 129/2015 non avrebbe previsto misure specifiche per la gestione dei reclami dei passeggeri del trasporto marittimo. Di qui deriverebbe la conclusione secondo cui la copertura delle spese di funzionamento conseguenti alle attività di vigilanza e sanzione per tutelare i passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne dovrebbe essere posta a carico di soggetti regolati appartenenti ad altri settori. Le pronunce saranno pertanto oggetto di proposizione di appello da parte dell'Autorità.

Da ultimo, il 26 marzo 2019 sono state pubblicate le sentenze n. 337/2019, n. 338/2019, n. 339/2019, n. 340/2019, n. 341/2019 e n. 342/2019 del TAR Piemonte in tema di interporti (tutte relative al contributo anno 2017). I ricorsi erano stati promossi da alcune Società affidatarie della gestione interportuale.

Il TAR ha respinto i ricorsi evidenziando l'infondatezza della tesi secondo cui solo i servizi di trasporto in senso proprio sono soggetti alla regolazione ART e dunque comportano l'obbligo di corrispondere il contributo: "*in realtà la regolazione ART si estende ad ambiti più ampi di quelli strettamente riconducibili al trasporto, ricomprendendo anche servizi accessori o comunque connessi con il trasporto, ma non identificabili con esso. La circostanza che l'interporto non effettui servizi di trasporto in proprio non basta per escludere che tale infrastruttura sia assoggettata alla regolazione ART e all'obbligo di contributo, tenuto conto che l'art. 37 comma 6 lett. b) del decreto-legge n. 201/2011 fa espresso riferimento ai «gestori delle infrastrutture». E che l'interporto sia una infrastruttura connessa con il settore dei trasporti è innegabile […]*".

Il TAR ha, inoltre osservato che con "*le delibere ART nn. 70/2014, 30/2016, 93/2016, 133/2016 l'ART ha effettivamente esercitato poteri regolatori in ambiti che, almeno in parte, investono anche l'attività svolta dagli (e negli) interporti. Ci si riferisce ai «servizi di manovra» facenti parte dei servizi «complementari» in ambito ferroviario (art. 13 comma 9 lett. e) del decreto legislativo n. 112/2015; in precedenza art. 20 del decreto legislativo. n. 188/2003), che assumono rilevanza anche per quanto riguarda gli interporti, posto che l'interporto è per definizione (art. 1 della legge n. 240/1990) un'infrastruttura «comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi», in cui conseguentemente e necessariamente vengono svolti «servizi di manovra»*.

Per le suesposte ragioni, il TAR ha ritenuto gli interporti soggetti "regolati" dell'Autorità e, pertanto, sugli stessi dovrebbe ricadere l'onere di contribuzione per il funzionamento dell'ART.

5.1.2. Le modifiche normative del 2018

Alla luce del quadro giurisprudenziale sin qui esposto e dei principi sanciti dalla Corte Costituzionale, il decreto-legge n. 109/2018, come emendato in sede di conversione in legge, ha anche modificato le norme in materia di autofinanziamento. Da un lato, ha chiarito che il contributo necessario a finanziare le attività dell'Autorità debba essere corrisposto da tutti gli operatori del mercato dei trasporti. Dall'altro, ha ricordato che, l'Autorità può esigere il contributo là dove abbia dato concreto avvio all'esercizio delle competenze previste dalla legge nel mercato in cui essi operano. La novella legislativa ha altresì contemplato espressamente "*la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato*" e disposto che il computo debba avvenire in modo da "*evitare duplicazioni di contribuzione*".

Si auspica che le modifiche normative appena menzionate, possano assicurare una deflazione del contenzioso avendo chiarito la portata e l'ambito soggettivo di applicazione dell'obbligo contributivo previsto dalle norme istitutive dell'Autorità.

5.1.3. Modalità di determinazione e versamento del contributo e individuazione dei soggetti tenuti alla contribuzione

Anche per l'anno 2019 la misura e le modalità di determinazione e versamento del contributo dovuto all'Autorità sono state individuate in esito ad un procedimento comprensivo di una fase di consultazione pubblica, conclusosi con la Delibera ART n. 141 del 19 dicembre 2018. Il contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità, è fissato nella misura dello 0,6 per mille del fatturato, risultante dall'ultimo bilancio approvato al 19 febbraio 2019, data di pubblicazione della delibera sopra citata.[35] La misura è quindi, anche per il 2019, inferiore a quella stabilita come massima dalle norme istitutive (uno per mille del fatturato riferito all'ultimo esercizio dell'impresa).

Inoltre, il versamento non è dovuto per importi contributivi pari o inferiori a 3.000 euro. L'introduzione di una soglia *de minimis* risponde all'obiettivo di semplificare gli adempimenti degli operatori di minori dimensioni e a ragione di economicità delle attività amministrative di verifica e di riscossione relative all'applicazione del prelievo del contributo. Analogamente a quanto avvenuto per l'anno precedente, anche per il 2019 alcune voci dei ricavi sono state escluse dalla determinazione del fatturato rilevante a fini contributivi[36]. Si è inoltre tenuto conto delle specifiche caratteristiche di ciascuna delle imprese regolate dall'Autorità[37]. È stata prevista la possibilità per le imprese di versare un acconto, pari a due terzi dell'importo dovuto, entro la data del 30 aprile 2019 e il saldo del residuo terzo entro il 31 ottobre 2019.

[35] Nozione che deve intendersi quale "*importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS*".

[36] Nello specifico, la Delibera ART n. 141/2018, come confermato in sede attuativa dalla determina del Segretario Generale n. 21/2019 del 26 febbraio 2019, ha escluso dal fatturato rilevante ai fini contributivi le seguenti voci: eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità come individuati nella medesima Delibera n. 141/2018; ricavi conseguiti per attività svolte all'estero; contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; contributi in conto esercizio erogati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in forza di contratti di programma – parte servizi, nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale; ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali, derivanti dall'"equivalente incremento della tariffa di competenza" applicata con l'entrata in vigore del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, come convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all'adeguamento ed al miglioramento delle strade e autostrade in gestione diretta ANAS S.p.A.; ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale. Inoltre, anche per quest'anno viene ribadita l'esclusione dei ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi che effettuino prestazioni di trasporto, dal momento che solo questi ultimi dovranno versare il contributo. Non mancano, tuttavia, novità in materia degne di menzione. Infatti, la Delibera n. 141/2018 afferma lo scomputo, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, dei ricavi derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore soggetto al contributo e dei ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto.

[37] Si ribadiscono le discipline speciali previste, in ragione della natura peculiare dei mercati regolati e della loro spiccata internazionalizzazione, per il settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci e quello del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci. In particolare, per "*i soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata alla data di pubblicazione della presente delibera, relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono: a) per il trasporto passeggeri: a1) trasporto nazionale eseguito interamente*

Tali informazioni sono state rese disponibili in un'apposita sezione del sito internet dell'Autorità dedicata al tema.

La citata Delibera ART n. 141/2018 ha confermato ed ha individuato le imprese soggette al versamento del contributo riconducendole a quelle esercenti le seguenti attività:

a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali e autostradali);

b) gestione di centri di movimentazione di merci (interporti);

c) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;

d) servizio taxi;

e) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri;

f) servizi di trasporto ferroviario di merci, ivi inclusi i servizi di manovra;

g) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;

h) servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via mare e per vie navigabili interne;

i) servizi di trasporto di passeggeri su strada;

j) servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti.

Con riferimento a quest'ultima voce (lettera j), vi sono ricomprese le imprese di trasporto merci su strada aventi nella propria disponibilità, al 31 dicembre 2018, veicoli dotati di capacità di carico con massa complessiva oltre i 26.000 chilogrammi, nonché trattori con peso rimorchiabile superiore ai 26.000 chilogrammi.

Nel caso di soggetti legati da rapporti di controllo o collegamento di cui all'art. 2359 cod. civ., ovvero sottoposti ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 cod. civ. (anche mediante rapporti commerciali all'interno del medesimo gruppo), ciascun soggetto è tenuto a versare un autonomo contributo la cui entità deve essere calcolata in relazione ai ricavi iscritti a bilancio derivanti dall'attività svolta dalla singola società. È stato altresì stabilito che non sono tenute alla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali alla data del 31 dicembre 2018. Dove le società siano state poste in liquidazione e/o assoggettate a procedure concorsuali con finalità liquidative a partire dal 1° gennaio 2019, "*il contributo è dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità liquidativa*".

Riguardo ai contributi dovuti per gli esercizi precedenti, al momento della redazione del presente Rapporto è quasi completa la fase accertativa per il recupero delle somme dovute e, anche parzialmente, non versate dai soggetti tenuti al contributo per gli anni 2016 e 2017. È stato, altresì formato un primo ruolo coattivo, relativo all'anno 2016, a cura del concessionario nazionale (Agenzia delle Entrate) con il quale nel corso del 2015 era stata sottoscritta apposita convenzione.

---

nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-novies, allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633), aliquota attualmente in vigore; a2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. 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, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 2 del D.P.R. n. 633/1972. In tal modo le società operanti nel trasporto aereo, sia aventi sede in Italia che all'estero, avranno la possibilità di corrispondere il contributo unicamente sul fatturato prodotto in Italia".

Diversamente, in relazione ai "*soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo è così determinato: a) per il trasporto passeggeri: fatturato moltiplicato per il rapporto tra il numero dei passeggeri imbarcati e/o sbarcati nel territorio italiano nell'esercizio di riferimento ed il numero totale dei passeggeri imbarcati e/o sbarcati durante il medesimo esercizio, sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità di sistema portuale; b) per il trasporto merci: fatturato moltiplicato per il rapporto tra la quantità delle merci imbarcate e/o sbarcate nel territorio italiano nell'esercizio di riferimento e la quantità totale delle merci imbarcate e/o sbarcate durante il medesimo esercizio (secondo le unità di misura comunemente utilizzate per il calcolo delle diverse tipologie di merce trasportata), sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità di sistema portuale. Restano escluse dall'applicazione dei suddetti criteri le attività svolte dalle imprese di cabotaggio per le quali il fatturato rilevante è calcolato con i criteri generali indicati per tutte le imprese di trasporto*". In merito alle attività svolte da tali imprese viene ribadita l'esclusione dal fatturato rilevante dei ricavi conseguiti da attività svolte all'estero.

5.2. Bilancio e acquisti

Nel 2018 il risultato di gestione dell'Autorità è stato pari a 4.225.005,32 euro. Tra le entrate la voce più rilevante è costituita dal contributo dovuto delle imprese del settore, prevista in sede di bilancio in 17.440.000,00 euro e rendicontata in 18.226.333,44 euro. Le spese, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, sono state consuntivate in 15.300.431,81 euro e sono previste, per l'anno 2019, per un importo complessivo pari a 24.455.000,00 euro, in ragione del programmato completamento della pianta organica del personale di ruolo e dell'assunzione di ulteriore personale a tempo determinato. L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2018, pari a 21.933.617,56 euro (di cui 4.225.005,32 euro costituiscono l'avanzo di competenza dell'anno 2018), è stato vincolato per un importo di 20.632,791,00 euro. Tale avanzo vincolato è stato determinato, prevalentemente, dal protrarsi del richiamato contenzioso in materia di contributo per il funzionamento dell'Autorità, che ha reso necessario vincolare prudenzialmente l'ammontare del "*petitum*" pari a 17.305.000,00 euro, quale fondo rischi ed oneri. L'avanzo di amministrazione disponibile risulta pertanto pari a 1.300.826,56 euro.

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

5.2.1. Le gestioni in comune con altre Autorità indipendenti

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha proseguito nell'adempimento degli obblighi finalizzati alla razionalizzazione delle Autorità indipendenti, previsti dall'art. 22 del decreto-legge 26 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

Come noto infatti il comma 7 dell'art. 22 impone alle Autorità indipendenti di gestire in forma unitaria i propri servizi strumentali mediante la stipula di convenzioni o la costituzione di uffici comuni ad almeno due organismi, indicando il termine del 31 dicembre 2014 per il relativo adempimento in relazione ad almeno tre dei seguenti servizi: affari generali, servizi finanziari e contabili, acquisti e appalti, amministrazione del personale, gestione del patrimonio, servizi tecnici e logistici, sistemi informativi ed informatici. A tale proposito, come già riferito in precedenti rapporti, in data 10 dicembre 2015 l'Autorità ha aderito alla Convenzione per la gestione unitaria dei beni strumentali stipulata a dicembre 2014 tra l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, oggi Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA), l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e il Garante per la protezione dei dati personali (Garante *Privacy*). In tale ambito l'Autorità ha specificamente aderito alla gestione unitaria dei seguenti servizi: affari generali, acquisti e appalti, amministrazione del personale e servizi finanziari e contabili.

Nel periodo di riferimento sono state, altresì, attuate le seguenti iniziative comuni: la definizione del piano sanitario 2018/2019, la cui gara era stata avviata con il Garante *Privacy* e l'ARERA, e l'accesso ai servizi assicurativi 2018-2020, avviati congiuntamente con il Garante *Privacy* e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

5.3. Personale

A seguito del completamento delle procedure concorsuali avviate nel mese di ottobre 2015, l'Autorità, alla data 31 maggio 2019, impiega, oltre al Segretario generale, 92 unità di personale in ruolo, di cui 10 con qualifica di dirigente, 65 con qualifica di funzionario e 17 con qualifica di operativo. Come già evidenziato

nell'introduzione del presente capitolo, la pianta organica dell'Autorità risulta pertanto completata in misura pari al 76,7%.

Alla data della redazione del presente Rapporto, 6 funzionari di ruolo sono collocati in posizione di comando presso altre pubbliche amministrazioni. Tale numero corrisponde a oltre il 6% del personale di ruolo: una percentuale che impatta significativamente - considerato l'organico complessivo - sulle attività istituzionali di competenza dell'Autorità. Si tratta, d'altro canto, di comandi assertivi solo in quanto "obbligatori" ex lege con esclusione dell'esercizio di poteri discrezionali da parte dell'Autorità. Occorre, peraltro, precisare che i capi relativi al personale in comando gravano, in alcuni casi, sul bilancio dell'Autorità; in tutti, l'istituto - pur contemplato dalla legge in generale - prevede che le posizioni di ruolo occupate dal personale in comando rimangano non disponibili, con evidenti ripercussioni su un organico limitato.

Alla data di redazione del presente Rapporto, al personale a tempo indeterminato, si aggiungono 7 unità di personale con contratto a tempo determinato in diretta collaborazione con il Presidente e i Componenti dell'Autorità, (tra i quali il Portavoce del Presidente) e 5 esperti anch'essi con contratto a tempo determinato.

Nell'ambito degli adempimenti previsti dalla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", negli anni precedenti l'Autorità ha assunto nei ruoli 2 unità con qualifica di operativo, ed in data 30 maggio 2018 ha indetto un concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla medesima legge, nell'ambito dell'art. 1[38] e dell'art. 18[39], per il reclutamento di 4 ulteriori unità di personale da assumere a tempo indeterminato con la qualifica di funzionario. Al momento della redazione del presente Rapporto è stata svolta la prova orale del suddetto concorso.

Si segnala inoltre che l'Autorità, in data 2 agosto 2018, ha indetto una selezione pubblica per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di 24 mesi, prorogabile per ulteriori 12 mesi, di 18 unità di personale, di cui 12 unità con qualifica di funzionario, 4 unità con qualifica di operativo e 2 unità con qualifica di operativo; queste ultime riservate alle categorie protette di cui all'art. 1 della citata legge n. 68/1999. La prova scritta della selezione è stata effettuata il 2 aprile 2019, presso la sede di Torino dell'Autorità e la prova orale è prevista per il 27 e 28 giugno 2019.

Tra le iniziative rilevanti in materia, si evidenzia che il Consiglio dell'Autorità ha provveduto ad esaminare in via preliminare una bozza di Codice Disciplinare e, ai sensi del vigente protocollo per le relazioni sindacali, è stata avviata la contrattazione collettiva con le Organizzazioni Sindacali.

5.3.1. Nuovi sviluppi ed estensione della pianta organica

Il legislatore, prendendo atto delle sfide crescenti poste dalla regolazione e ravvisando la necessità di implementare il personale dell'ente, con il comma 1-*bis* dell'art. 16 del decreto-legge n. 109/2018 ha disposto l'assegnazione di ulteriori trenta unità di personale di ruolo rispetto alle attuali novanta previste dalla pianta organica. Per realizzare detta estensione, la norma consente all'Autorità di procedere con il reclutamento del personale, anche tramite scorrimento delle proprie graduatorie concorsuali ancora in corso di validità,

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

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

avendo riguardo ai profili di interesse individuati dall'ente medesimo nell'ambito della propria autonomia organizzativa e in conformità con quanto stabilito dalla legge.

A seguito dell'ampliamento previsto dalla legge n. 130/2018 di cui si è detto, l'Autorità, sulla base dell'analisi dei fabbisogni di personale, con propria Delibera ART n. 27/2019 del 28 marzo 2019, ha approvato la nuova pianta organica prevista in n. 120 unità, di cui: i) n. 12 dirigenti; ii) n. 88 funzionari; iii) n. 20 operativi.

L'Autorità prevede di effettuare nei prossimi mesi le integrazioni in organico mediante scorrimenti di graduatorie in corso di validità sia proprie che di altre Autorità amministrative indipendenti firmatarie della Convenzione quadro in materia di procedure concorsuali per il reclutamento del personale sottoscritta in data 9 marzo 2015, ai sensi dell'articolo 2, comma 4 del decreto-legge n. 90/2014. Contestualmente, verranno anche predisposti i bandi funzionali all'indizione di nuove procedure di selezione attraverso pubblico concorso, concernenti specifici profili professionali di interesse per l'Autorità.

5.3.2. Formazione, tirocini e praticantato

A seguito dell'approvazione, in data 9 marzo 2017, del Piano formativo del personale, nel corso del 2018 è stato svolto, a cura del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione dell'Autorità, un corso di formazione generale in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, destinato a tutti i dipendenti.

Nell'ambito della formazione a livello avanzato sulla regolazione economica già attuata alla fine del 2017 e all'inizio del 2018, nel mese di marzo 2019 l'Autorità ha stipulato una Convenzione con l'Università del Piemonte Orientale per l'implementazione di modelli di *benchmarking* utili ai fini dell'esercizio delle funzioni di regolazione basate sulle metodologie della *Stochastic Frontier Analysis* e della *Data Envelopment Analysis*.

Per quanto riguarda la formazione del personale in tema di prevenzione della corruzione e di rispetto degli obblighi di trasparenza, su iniziativa del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, nel mese di dicembre 2018 si è svolto un corso di formazione in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza destinato a tutto il personale dell'Autorità assunto nel corso del 2018.

In vista della messa in esercizio, a partire dal 1° gennaio 2019, del nuovo sistema informativo gestionale integrato, si segnala infine che nel corso del 2018 sono stati svolti, a cura della società affidataria del servizio, alcuni corsi di formazione, rivolti a tutto il personale dell'Autorità, sulla classificazione, fascicolazione e gestione documentale del protocollo, nonché un seminario di approfondimento sul Codice dell'Amministrazione Digitale.

Nel periodo di riferimento è stato predisposto dal Responsabile della Protezione dei Dati un piano di formazione in materia di *privacy* per l'anno 2019, interdisciplinare e pragmatico, volto a illustrare il quadro della normativa in materia e il suo impatto nell'attività amministrativa delle Autorità indipendenti. Detto piano, articolato in 5 moduli, è stato avviato con un seminario, organizzato dal *network* dei Responsabili della protezione dei dati delle Autorità di regolazione e vigilanza e tenutosi presso la sede di Milano dell'ARERA, cui hanno partecipato i dirigenti di tutte le Autorità amministrative indipendenti. Successivamente è stato effettuato, in modalità FAD (formazione a distanza), un modulo formativo destinato a tutti i dipendenti dell'Autorità.

Alla luce dell'esperienza svolta negli anni precedenti nell'ambito dei tirocini formativi, nel mese di settembre 2017 era stata indetta una selezione pubblica per l'ammissione di otto giovani laureati (in discipline attinenti all'attività dell'Autorità) a un periodo di praticantato non retribuito della durata di sei mesi, prolungabili per un periodo massimo di ulteriori sei mesi. Con riferimento a tale selezione 6 giovani laureati hanno svolto il praticantato presso l'Autorità con esito positivo. Al momento della redazione del presente Rapporto, due giovani laureati stanno svolgendo il praticantato presso l'Autorità, nell'ambito della seconda edizione dell'istituto, avviata nel mese di ottobre 2018. A favore di questi giovani è corrisposto un contributo forfettario alle spese, differenziato in base alla residenza o meno nella regione Piemonte.

5.3.3. Il dialogo con le rappresentanze sindacali

Nel corso del periodo di riferimento è proseguito il dialogo fra l'Autorità e le proprie rappresentanze sindacali, che si è concretizzato con la sottoscrizione, in data 25 febbraio 2019, dell'accordo sull'individuazione dei parametri per l'attribuzione dei passaggi di livello stipendiale riferiti al biennio 2017/2018 e sul premio di risultato concernente il biennio 2019/2020. Nello specifico, quest'ultimo è stato determinato nella percentuale del 13,75% da applicarsi sullo stipendio lordo per tutte le qualifiche previste, come suffragato per l'anno 2019 dalla Delibera n. 19/2019 del 28 febbraio 2019.

Quanto agli istituti di conciliazione vita-lavoro a favore del personale dell'Autorità, in data 20 marzo 2018 era stato raggiunto l'accordo in materia, che prevedeva, fra l'altro, l'avvio in via sperimentale del telelavoro e del lavoro agile, l'istituzione della banca delle ore, l'introduzione dei permessi studio e l'aumento da 2 a 4 giorni dei permessi per giustificati motivi personali o familiari. Inoltre, alla fine del mese di marzo 2018, l'Autorità e le rappresentanze sindacali avevano sottoscritto l'accordo sul lavoro straordinario e sulla banca delle ore con riferimento agli anni 2018 e 2019 e l'accordo sulla disciplina dei permessi studio.

Grazie all'accordo sugli istituti di conciliazione vita – lavoro sopra citato, a partire dai mesi di maggio e giugno 2018, 3 lavoratori hanno beneficiato del telelavoro e 9 lavoratori hanno usufruito del lavoro agile fino al 31 marzo 2019, termine del periodo di sperimentazione di tali istituti.

In data 13 febbraio 2019 l'Autorità e le rappresentanze sindacali hanno sottoscritto un nuovo accordo, recante modifiche alla disciplina del telelavoro e del lavoro agile, in vigore dal 1° aprile 2019, con aumento delle posizioni di telelavoro fino a dodici e di lavoro agile fino a diciotto, nonché l'eventuale ulteriore incremento delle stesse ove le domande per una tipologia fossero inferiori alle soglie suddette e sino al raggiungimento di trenta posizioni complessive. Le modalità operative di tale accordo non potranno essere modificate prima del 1° marzo 2020. Al momento della redazione del presente Rapporto, a seguito del secondo bando attuativo degli istituti di conciliazione vita – lavoro, 7 lavoratori usufruiranno del telelavoro e 22 lavoratori beneficeranno del lavoro agile per il periodo compreso tra il 1° aprile 2019 ed il 31 marzo 2020.

5.3.4. Valutazione della *performance* e progressioni di carriera

Nel corso del secondo semestre 2018 il Nucleo di valutazione, nominato nel mese di aprile 2018 per il triennio 2018-2021, ha proposto, una revisione del sistema di misurazione e valutazione della *performance* – cd. sistema di *Performance Management* – ispirato a princìpi di meritocrazia e a un maggiore coinvolgimento del personale nelle fasi di assegnazione, monitoraggio intermedio e valutazione finale degli obiettivi, prevedendo altresì una ridefinizione del ruolo del medesimo Nucleo in qualità di garante della corretta applicazione del processo di valutazione. Il nuovo sistema di valutazione sulla cui definizione è stato sentito il Segretario Generale, è stato approvato dall'Autorità nel mese di dicembre 2018.

Al momento della redazione del presente Rapporto è stata completata la fase di assegnazione al personale degli obiettivi riferiti all'anno 2019 ed è stata conclusa la fase di rendicontazione e valutazione finale degli obiettivi assegnati ai dipendenti per l'anno 2018.

In applicazione del Regolamento sulle progressioni di carriera, approvato dall'Autorità nel mese di aprile del 2017, e del sopra citato accordo stipulato con le Organizzazioni Sindacali in data 25 febbraio 2019, l'Autorità si accinge ad approvare le progressioni di carriera del personale di ruolo riferite al biennio di valutazione 2017/2018, che avranno decorrenza, ai fini giuridici ed economici, dal 1° luglio 2019.

5.4. Organizzazione

La struttura organizzativa dell'Autorità è quella prevista dal Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento approvato il 23 maggio 2016. L'organo amministrativo di vertice è il Segretario generale, dott. Guido Improta che, a norma della legge istitutiva e del sopra citato Regolamento, sovraintende alla struttura dell'Autorità, articolata in nove Uffici (cinque di line e quattro di staff) e ne risponde al Presidente. Il

Segretario generale assicura altresì ai Componenti ogni collaborazione nello svolgimento dei loro compiti. Alla data della redazione del presente Rapporto, l'organigramma dell'Autorità è il seguente (Figura 16).

Figura 16. Organigramma dell'Autorità

5.4.1. Sede e Uffici

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha mantenuto il proprio insediamento nei termini e con le modalità di cui al DPCM del 3 dicembre 2013 che ha fissato la sede presso gli uffici situati nel palazzo Lingotto a Torino, di proprietà del Politecnico. Nel corso del 2019 sono in corso le procedure volte ad acquisire la disponibilità, in comodato d'uso gratuito, dei locali siti al V piano del Lingotto, sempre di proprietà del Politecnico. A questo

fine, tra le parti è in corso di sottoscrizione un addendum al Protocollo iniziale stipulato con il Politecnico di Torino in base al quale, a decorrere dal secondo semestre del 2019 (l'Autorità utilizzerà, oltre agli attuali locali posti al IV piano dell'edificio, anche quelli posti al piano superiore in modo da poter accrescere le postazioni di lavoro disponibili da 100 a 150).

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

5.4.2. Altri organismi

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

Il Collegio dei revisori, composto dal Presidente Raffaele Squitieri, già Presidente della Corte dei Conti, dalla dott.ssa Maria Luisa Pozone, Dirigente del Ministero dell'Economia e delle Finanze, e dal dott. Angelo Maria Quaglini, magistrato della Corte dei Conti, nella qualità di componenti, hanno svolto le attività di propria competenza tra le quali si segnala il parere reso al bilancio di previsione per l'esercizio 2019 e pluriennale 2019-2021 e sul Rendiconto finanziario 2018.

Il Nucleo di valutazione, nominato nel mese di aprile 2018 e composto dal dott. Antonio Ronza, in qualità di Presidente, dalla dott.ssa Elena Caffarena e dalla dott.ssa Giulia Zanichelli in qualità di Componenti, oltre ad aver revisionato il sistema di *Performance Management* in vigore presso l'Autorità, (v. sopra) ha svolto le attività ad esso attribuite e connesse, in particolare, all'informativa semestrale sugli obiettivi assegnati per l'anno 2018 al personale con qualifica dirigenziale, alla rendicontazione finale degli obiettivi riferiti all'anno 2018 e all'assegnazione al personale degli obiettivi per l'anno 2019.

Nel periodo di riferimento il Prof. Sabino Cassese ha rivestito il ruolo di Garante Etico dell'Autorità sino al 31 dicembre 2018. A partire dal 1° gennaio 2019 e per la durata di tre anni, l'incarico è stato assunto dal Prof. Pippo Ranci Ortigosa (Delibera ART n. 147/2018 del 28 dicembre 2018).

5.4.2.1. *L'Advisory Board*

L'*Advisory Board*, costituito in nuova composizione il 31 maggio 2017, è composto da membri scelti tra professori universitari ed esperti di formazione giuridica, economica e ingegneristica ed ha il compito di elaborare analisi e studi su temi di interesse dell'Autorità. Per i primi 18 mesi di attività, il coordinamento del Board è stato assicurato in via congiunta dalla Dott.ssa Ginevra Bruzzone e dal Prof. Chris Nash. Entrambi sono stati confermati dall'Autorità con Delibera ART n. 131/2018 del 7 dicembre 2018, sino alla scadenza triennale di questo organismo. Riguardo agli altri componenti, nel periodo di riferimento, la composizione del *Board* è rimasta invariata ad eccezione del Prof. Marco Ponti, che ha chiesto la sospensione della propria designazione per aver assunto altri incarichi presso l'Amministrazione centrale. Restano quindi in carica i professori Eddy Van de Voorde, Giovanni Fraquelli, Andrew Smith.

In particolare, nel periodo di riferimento l'*Advisory Board* ha assicurato i contributi posti a base del seminario "*L'arte di ART: misurare l'efficienza per la crescita, lo sviluppo e la migliore qualità dei trasporti*", tenutosi a Torino il 21 settembre 2018 in occasione del V anniversario della costituzione dell'Autorità, e un Report in lingua inglese dedicato al tema "*Benchmarking and regulation in the transport sector*", pubblicato sul sito dell'ART.

5.5. La digitalizzazione dell'Autorità e dei suoi processi

Per queste finalità, dall'inizio del 2018 l'Autorità ha avviato l'attività di rinnovo del proprio sistema gestionale integrato e dell'organizzazione dei processi in vista di una completa digitalizzazione della stessa.

L'obiettivo è di realizzare un piano di trasformazione informatica partendo dall'analisi dei processi gestionali, dalla reingegnerizzazione e standardizzazione dei procedimenti amministrativi, per arrivare, attraverso la digitalizzazione, ad una riduzione dei tempi di adeguamento dei processi alle sollecitazioni normative e regolamentari, e ad una gestione unitaria di dati, eventi e documenti informatici.

A questo scopo, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha implementato progetti di automazione e semplificazione degli adempimenti amministrativi al fine di migliorare, l'efficienza e l'efficacia delle proprie attività istituzionali.

5.5.1. Il nuovo sistema gestionale integrato

In linea con l'obiettivo generale di digitalizzazione dei suoi processi, l'Autorità ha scelto di dotarsi di un sistema gestionale per le principali aree tematiche (personale, contabilità, protocollo), integrato a quello di gestione documentale.

Tale ambiente consente di mettere a sistema tutti i processi di formazione, gestione, trattamento, trasmissione, circolazione, esibizione, selezione e conservazione dei documenti dell'Autorità, con una conseguente ottimizzazione delle *performance*. Infatti, il nuovo sistema gestionale integrato, realizzato alla luce di un attento esame dei processi e dell'organizzazione delle attività amministrative, non si limita ad offrire uno strumento di conservazione e valorizzazione del patrimonio di informazioni di cui ART è depositaria, ma fornisce al contempo un importante strumento di *performance management* a supporto dei processi decisionali, attraverso lo sviluppo di *workflow* gestionali che consentono l'automazione degli *iter* e la definizione di KPI (*Key Performance Indicator)* per la misurazione della *performance.*

5.6. Esecuzione delle disposizioni di legge in materia di amministrazione digitale

Il Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD), contenuto nel decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, da ultimo emendato dal decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 217, si applica anche *"… alle autorità amministrative indipendenti di garanzia, vigilanza e regolazione*", compresa dunque l'Autorità di regolazione dei trasporti. La norma portante del Codice è l'art. 2, comma 1, dal quale discende l'obbligo per le amministrazioni di "*assicurare la disponibilità, la gestione, l'accesso, la trasmissione, la conservazione e la fruibilità dell'informazione in modalità digitale*", avendo tuttavia presente che i cittadini potranno ancora inviare o consegnare documenti cartacei e che questi dovranno comunque essere gestiti secondo le regole individuate dal CAD.

In esecuzione delle disposizioni in materia di amministrazione digitale previste dal CAD, l'Autorità:

- ha fornito al proprio personale con qualifica dirigenziale la firma elettronica qualificata per firmare tutti gli atti ormai redatti esclusivamente con strumenti informatici, cd. "*documenti amministrativi informatici*";
- si è dotata del domicilio digitale (pec@pec.autorita-trasporti.it), registrato sull'Indice delle Pubbliche Amministrazioni (IPA - https://www.indicepa.gov.it/);
- ha nominato il Responsabile per la transizione digitale, il Responsabile della conservazione e il Responsabile della gestione documentale;
- ha informatizzato il procedimento amministrativo e i propri fascicoli, che raccolgono gli atti, i documenti e i dati del procedimento medesimo da chiunque formati e che sono conservati attraverso un apposito servizio attivato presso un'autorità certificata;
- ha adottato il manuale di gestione che descrive il sistema di gestione e di conservazione dei documenti informatici e fornisce le istruzioni per il corretto funzionamento del protocollo informatico, della gestione dei flussi documentali e degli archivi;
- ha elaborato un sistema di partizioni astratte gerarchicamente ordinate, individuate sulla base delle competenze dell'Autorità, al quale ricondurre la molteplicità dei documenti prodotti, per consentirne la sedimentazione secondo un ordine logico che rispecchi storicamente lo sviluppo dell'attività svolta (cd. piano di classificazione o titolario di archivio);
- ha predisposto il sistema per gestire in modo automatico tutte le transazioni provenienti da PagoPA, piattaforma attraverso la quale, dal 1° gennaio 2019, i prestatori di servizi di pagamento abilitati sono obbligati a eseguire i pagamenti a favore delle PA.

Future linee di intervento riguarderanno il Sistema Pubblico per la gestione dell'Identità Digitale di cittadini e imprese - SPID (l'Autorità metterà a disposizione per i propri servizi *web* il login con credenziali SPID), la

customer satisfaction (per i servizi *on-line* dell'Autorità gli utenti potranno esprimere il proprio livello di soddisfazione e i dati risultanti saranno pubblicati sul sito *web* istituzionale) e l'ottimizzazione dei servizi *on-line* per tutti i dispositivi mobili, in particolare *tablet* e *smartphone*, prevedendo anche l'eventuale realizzazione di un'applicazione *web* ("APP").

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

L'Autorità ha provveduto ad identificare il Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT) nella figura del dott. Vincenzo Accardo, dirigente dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale e per lo svolgimento delle attività di supporto del RPCT e, comunque, per assicurare lo svolgimento dei relativi compiti in caso di mancanza, assenza o impedimento è stato individuato, quale sostituto, il Dott. Andrea Ferroni, Funzionario dell'Autorità.

Nell'ambito degli adempimenti di legge in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione, nel corso del 2018 è stato approvato il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione riferito al triennio 2018-2020 e, in data 31 gennaio 2019, è stato approvato il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione relativo al triennio 2019-2021. Nell'ambito del Piano 2019-2021 è stata aggiornata e affinata la mappatura dei processi di competenza dell'Autorità, al fine di individuare quelli a maggior rischio di corruzione: in particolare per ciascuna attività compresa in un determinato processo è stato individuato, ai fini della valutazione del connesso rischio corruttivo, la misura della relativa probabilità e la misura del relativo impatto, secondo le indicazioni fornite dall'Autorità Nazionale Anticorruzione. Sono state altresì aggiornate e individuate nuove misure generali e specifiche di prevenzione dei rischi corruttivi.

5.8. Il nuovo portale *web* e i servizi *online*

Nel 2018, la realizzazione del nuovo portale *web* istituzionale (www.autorita-trasporti.it) ha segnato un importante punto di svolta per il rafforzamento della presenza digitale dell'Autorità.

Il portale è stato studiato avendo a mente l'esigenza di un facile utilizzo anche in viaggio e attraverso tutti i dispositivi; per questo motivo è stato sviluppato in versione *desktop* e *mobile*, così da essere automaticamente *responsive* alle diverse tipologie di dispositivo dal quale viene utilizzato. Inoltre, tutti i contenuti rivolti ai passeggeri - e non solo quelli - sono pubblicati anche in lingua inglese.

Uno degli obiettivi principali della progettazione del nuovo portale *web* dell'Autorità è stato quello di ridurre al massimo il numero di *click* necessari ad arrivare all'informazione di interesse, guidando la navigazione dell'utente attraverso percorsi intuitivi e chiari, anche grazie ad un sistema di relazioni e collegamenti tra i diversi contenuti pubblicati. La riduzione dei *click* resa possibile anche dall'ottimizzazione della funzione di ricerca, che può essere semplice o avanzata, tramite l'applicazione di filtri per tipologia di attività, ambiti di intervento e modalità di trasporto.

La dimensione *social* e la condivisione dei contenuti sono favoriti anche dall'integrazione con *Twitter* e *YouTube*, e dalla disponibilità di ricevere aggiornamenti costanti sui contenuti di interesse (*feed* RSS).

Essi sono di seguito descritti in maggior dettaglio (Box 13).

Box 13. Il nuovo portale *web*

Il nuovo portale *web* dell'Autorità costituisce lo strumento principale delle attività di informazione e comunicazione rivolte ai cittadini ed è stato progettato mettendo al centro l'esperienza degli utenti.

L'architettura del nuovo portale è stata disegnata per renderne le informazioni più facilmente raggiungibili, attraverso l'individuazione di un modello di navigazione dinamico che permette di mettere in evidenza in modo chiaro i diversi ambiti di intervento e le diverse funzioni dell'Autorità, tenendo conto di tutti gli *stakeholder* (operatori di mercato, passeggeri, cittadini, utenti, media e istituzioni tutte). Percorsi di navigazione tematici guidati sono stati impostati anche tramite lo schema "domande e risposte" (FAQ).

La riorganizzazione dei contenuti, insieme ad una veste grafica completamente rinnovata secondo le migliori pratiche *web* di *user experience design* (UX), contribuisce a rendere la navigazione intuitiva, a garanzia di accessibilità, chiarezza e trasparenza.

La *homepage*, il punto di ingresso del portale, si compone di diversi *box* concepiti per fornire una visione immediata e d'insieme dei contenuti pubblicati, con:

- le attività recenti e la relativa documentazione istituzionale in evidenza (delibere, pareri e consultazioni), completa di classificazione e collegamenti con la normativa di riferimento e altri contenuti correlati;
- un costante aggiornamento di notizie e informazioni sulle tematiche di intervento dell'Autorità (notizie, comunicati stampa, articoli in primo piano, interviste e interventi del Presidente);
- un accesso rapido ai servizi *on-line* messi a disposizione dei passeggeri (possibilità di inoltrare un reclamo, procedure di versamento per il contributo di funzionamento dell'Autorità, monitoraggi e rilevazioni dati di settore).

In aderenza agli obblighi di pubblicazione previsti per legge e individuati nelle linee guida AGID per i siti *web* delle PA, dalla *homepage* del portale *web* istituzionale si accede anche alla sezione "Amministrazione trasparente", al fine di garantire accessibilità totale ai dati e ai documenti in possesso dell'Autorità, con lo scopo di tutelare i diritti dei cittadini e di promuovere partecipazione e forme diffuse di controllo sulle attività istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche.

Inoltre, al fine di garantire non solo trasparenza, ma anche piena accessibilità, il nuovo portale *web* è stato progettato in conformità ai requisiti indicati dalla 'Legge Stanca' (legge 9 gennaio 2004, n. 4) per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici.

5.8.1. I servizi *on-line*

I servizi *on-line* messi a disposizione dall'Autorità via portale *web* sono:

- il sistema telematico di acquisizione dei reclami che possono essere presentati dai passeggeri in relazione ai diritti e agli obblighi nel trasporto ferroviario, nel trasporto effettuato con autobus, e nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne (https://www.autorita-trasporti.it/site/);
- il servizio per il versamento del contributo annuale dovuto dai gestori delle infrastrutture e dei servizi di trasporto regolati per il finanziamento dell'Autorità (https://www.autorita-trasporti.it/contributi-per-il-funzionamento/contributo-per-il-funzionamento-art-2019/);
- i sistemi di monitoraggio e rilevazione dei dati di settore (https://www.autorita-trasporti.it/altri-servizi-on-line/).

5.8.1.1. *Il sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri*

Il Sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri (SiTe) è un servizio *on-line* che consente di presentare all'Autorità reclami ai fini dell'accertamento di infrazioni - da parte delle imprese di trasporto - delle disposizioni dei Regolamenti europei sui diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con autobus e via mare e per vie navigabili interne[40].

[40] La normativa sanzionatoria in caso di violazione delle disposizioni dei Regolamenti relativi ai *i)* diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario; *ii)* diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne; e *iii)* diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, prevede che i reclami possano essere presentati dai passeggeri anche all'Autorità, avvalendosi di strumenti telematici di semplificazione, secondo modalità tecniche stabilite dalla stessa Autorità. In particolare, il passeggero, una volta presentato reclamo all'impresa di trasporto, in caso di mancato

Il servizio è reso disponibile nella sezione 'Servizi *on-line*' del sito *web* dell'Autorità, consentendo, previa registrazione, di presentare reclamo tramite una procedura guidata, evitando così errori nel caricamento dei dati e dei documenti obbligatori per la presentazione dell'istanza. L'identificazione dell'utente, tramite accreditamento, elimina la necessità di sottoscrizione autografa del reclamo e il servizio permette di visualizzare la presa in carico della propria pratica e tutto lo storico gestito.

Nel periodo di riferimento, il 69% dei reclami pervenuti all'Autorità (dato dal 1° giugno 2018 al 31 maggio 2019) è stato acquisito tramite il sistema telematico, consentendo una semplificazione dei servizi resi da parte dell'Autorità ai cittadini e agli utenti, e aumentando la capacità di ascolto, dialogo, e miglioramento qualitativo del servizio. Il SiTe permette infatti di centralizzare la ricezione delle istanze e di rispondere più rapidamente alle stesse, abbreviando i tempi di correzione dei disservizi e adottando misure di prevenzione rispetto a situazioni recidive.

5.8.1.2. *Servizio telematico per le procedure di autofinanziamento*

Il servizio telematico per le procedure di autofinanziamento è un servizio *web,* rivolto ai gestori delle infrastrutture e dei servizi di trasporto regolati, per l'attestazione del versamento del contributo annuale da essi dovuto per il finanziamento dell'Autorità.

All'interno di un'area riservata - accessibile dalla sezione 'Servizi *on-line*' del portale *web* istituzionale - le aziende interessate trovano le informazioni sulle modalità di calcolo e di dichiarazione del contributo dovuto, nonché le modalità di invio di comunicazioni relative al pagamento effettuato.

Il servizio permette un'interazione semplice e sicura, consentendo alle aziende di compilare, produrre e trasmettere tutti i documenti necessari alla finalizzazione della pratica senza richiedere l'utilizzo di sistemi terzi per la trasmissione dei documenti sottoscritti o di eventuali allegati, e con la possibilità di visualizzare lo stato di avanzamento delle pratiche in lavorazione, e dello storico di tutte le procedure.

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

5.8.1.3. *Altri servizi online. Rilevazione dati e monitoraggi*

Nell'ambito della definizione degli strumenti di analisi dei mercati regolati, si collocano i monitoraggi relativi ai dati di settore. In particolare, nel 2018, sono stati effettuati monitoraggi e rilevazioni di dati del settore autostradale, ferroviario, aeroportuale e del trasporto con taxi.

Il processo di gestione dei monitoraggi, viene effettuato via *web*. In particolare, nella sezione "Altri servizi *on-line*" sono di volta in volta esplicitate le finalità delle raccolte dati e le modalità di impiego della modulistica a supporto. A tale scopo, in collaborazione con il Politecnico di Torino, è stato realizzato e consolidato un sistema di gestione dei monitoraggi e raccolta dati, di natura volutamente *general purpose* in modo da soddisfare esigenze diverse - per natura e forma - di acquisizione dati da parte di soggetti esterni. Il sistema prevede la registrazione dell'utente attraverso la compilazione e la trasmissione via portale di uno specifico modulo anagrafico.

A seguito della registrazione l'utente riceverà nella casella *e-mail* indicata un *token* di accesso che gli consentirà di accedere alla propria area personale per la trasmissione e la gestione di specifici moduli di raccolta dati in formato *pdf*. Oltre ai moduli di raccolta dati è possibile consentire il caricamento di documentazione a supporto. Il sistema prevede inoltre un pannello di *back-office* per gli uffici, all'interno del quale monitorare i caricamenti dei file da parte dei diversi soggetti interessati, e di scaricare, in qualunque momento, un file in formato *excel* con i dati estratti dai moduli ricevuti.

---

riscontro entro trenta, sessanta e novanta giorni dalla presentazione del reclamo, rispettivamente per il trasporto ferroviario, via mare/vie navigabili interne e con autobus, può rivolgersi all'Autorità anche tramite associazioni rappresentative dei propri interessi.

PARTE TERZA - DATI ECONOMICI

1. INTRODUZIONE

In continuità con gli anni precedenti, questa sezione illustra, taluni aspetti quantitativi inerenti ad ambiti di intervento dell'Autorità di regolazione dei trasporti ed i principali indicatori della domanda e dell'offerta. I diversi sistemi di trasporto sono analizzati nei relativi segmenti merci e passeggeri attraverso l'evoluzione dei dati degli ultimi anni. Essi riguardano le infrastrutture autostradali, le infrastrutture e i servizi aeroportuali, le reti ferroviarie e i servizi ferroviari, le infrastrutture portuali e i servizi marittimi, i servizi di trasporto pubblico di linea a non di linea.

Tali ambiti sono stati analizzati dal punto di vista del contesto sia europeo sia italiano, computando alcuni indicatori economici e finanziari, anche attraverso i dati della contabilità regolatoria in possesso dell'Autorità.

La maggior parte dei dati presentati provengono da fonti pubbliche. Alcune informazioni sono state raccolte ed elaborate direttamente dall'Autorità; è il caso ad esempio di quelli relativi al settore ferroviario, che l'Autorità monitora ogni anno, in quanto membro del *network* dei regolatori europei IRG-*Rail.*

Per le finalità della regolazione, a partire dal mese di maggio 2019 l'Autorità ha avuto accesso alla banca dati SIVCA del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), contenente dati economici e tecnici delle società concessionarie autostradali, aggiornati trimestralmente.

Nel novembre 2018 l'Autorità ha formulato una richiesta di informazioni rivolta a tutti i gestori degli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale. I dati raccolti risalenti al 2013 hanno consentito di avviare la costituzione di una banca dati di contenuto tecnico-trasportistico ed economico-finanziario del settore.

2. LE INFRASTRUTTURE STRADALI

2.1. Situazione europea

Figura 17. Estensione della rete stradale nei primi 15 paesi europei, 2016

Fonte: Eurostat.

Figura 18. Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture, Paesi Europei

Fonte: ISTAT.

Tabella 7. Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei (km)

	1980	1990	2000	2016
Germania	7.538	10.854	11.712	12.996
Spagna	1.923	4.693	9.049	15.444
Francia	5.287	6.824	9.766	11.612
Italia	5.900	6.193	6.478	6.943
Paesi Bassi	1.798	2.092	2.265	2.756
Portogallo	132	316	1.482	3.065
Svezia	809	939	1.499	2.118
Regno Unito	2.694	3.181	3.600	3.764

Fonte: Eurostat.

L'intensità di utilizzo della rete, calcolata in numero di veicoli al giorno sulla rete a pedaggio, è maggiormente elevata nel Regno Unito, mentre l'Italia occupa il secondo posto tra i paesi europei considerati. La rete a minor intensità di utilizzo è quella greca.

Anche per quanto riguarda i ricavi per km di rete a pedaggio, il valore più elevato si riscontra nel Regno Unito, mentre quello più basso è relativo alla Grecia.

Figura 19. Panoramica internazionale in termini di intensità di traffico e ricavi per km, 2017

Fonte: ASECAP, *Statistical Bulletin,* 2018.

2.2. Situazione italiana

La rete autostradale italiana in esercizio nel 2017 si estende per circa 6.943 chilometri, di cui circa un settimo a gestione ANAS. Il totale dei veicoli-km percorsi sulla rete ammonta a quasi 84 miliardi, ed ha registrato un incremento pari a circa il 2% rispetto all'anno precedente. La maggior parte della rete è composta da autostrade a 2 corsie, mentre circa un quarto è a 3 corsie.

Figura 20. Il settore autostradale italiano in cifre, 2017

Rete in esercizio	6.943,2 km
- ANAS	939,8 km
- in concessione a pedaggio	6.003,4 km
3 trafori internazionali	25,4 km
750 gallerie	865,2 km
1628 ponti e viadotti	1.034,6 km
Pavimentazione drenante fono assorbente	8.609,9 km

Strutture e servizi	
Parcheggi	245
Aree picnic	41
Stazioni di esazione	525
Porte	4.452

Dipendenti	13.111,0
Tot. Km percorsi	83.832,6 mln
Incremento di traffico rispetto al 2016	2,2%
Numero di concessionari	25

Fonte: AISCAT in cifre, 2017.

Tabella 8. Rete autostradale italiana a pedaggio, 2017

Società concessionarie	Km di rete in esercizio
Autostrade per l'Italia SpA	2.854,6
Anas SpA	939,8
Autostrada del Brennero SpA	314,0
CAS – Consorzio per le Autostrade Siciliane	298,4
SATAP SpA	291,9
Strada dei Parchi SpA	281,4
SALT– Società Autostrada Ligure Toscana SpA	255,9
Autostrada dei Fiori SpA	244,2
Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova SpA	235,6
Autovie Venete SpA	210,2
Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA	179,1
ATIVA SpA	155,8
Autostrade Centro Padane SpA	88,6
SITAF – Società Traforo Autostradale del Frejus SpA	82,5
CAV – Concessioni Autostradali Venete SpA	74,1
SAV –Società Autostrade Valdostane SpA	67,4
Società di progetto Brebemi SpA	62,1
Società Autostrada Asti – Cuneo SpA	55,7
SAT – Società Autostrada Tirrenica SpA	54,6
SAM – Società Autostrade Meridionali SpA	51,6
Autostrada Pedemontana Lombarda SpA	41,5
Tangenziale Esterna SpA	33,0
RAV – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA	32,4
Tangenziale di Napoli SpA	20,2
SITRASB – Società Italiana Traforo Gran San Bernardo SpA	12,8
SITMB – Società Italiana Traforo del Monte Bianco SpA	5,8

Fonte: AISCAT in cifre, 2017.

Figura 21. Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture in Italia, 2017

Fonte: ISTAT.

Figura 22. Veicoli-km percorsi nelle autostrade a pedaggio italiane, 2004-2017

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

Figura 23. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane per tipologia di veicolo, 2004-2017

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

Figura 24. Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2017

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

Figura 25. Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2017

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

Figura 26. Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2017

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

Figura 27. Statistiche per regione del numero di morti in incidenti stradali per milione di abitanti, 2017

Fonte: ISTAT.

Figura 28. Evoluzione dell'automatizzazione dei caselli autostradali (numero di porte automatiche e di impianti telepass), 2008-2017

Fonte: AISCAT in cifre, 2017.

Figura 29. Crescita della pavimentazione drenante fonoassorbente (in km di corsie), 2008-2017

Fonte: AISCAT in cifre, 2017.

Figura 30. Introiti da pedaggio in Italia (dati in milioni di euro), 2017

(*)IVA calcolata al 22%

Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, *Settore Autostradale in concessione - Relazione sulle attività,* 2017.

Figura 31. Crescita dei ricavi netti da pedaggio in Italia (dati in milioni di euro), 2009-2017

Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, *Settore Autostradale in concessione - Relazione sulle attività,* 2017.

3. LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

A livello nazionale, il settore aeroportuale rappresenta il 3,6% del PIL, con un impatto complessivo sull'economia italiana pari a 70 miliardi di euro, ovvero 7 volte i ricavi dei vettori aerei, con un impatto diretto pari a 18 miliardi di euro. I benefici che ne derivano si ripercuotono, quindi, per l'intero settore e per l'indotto. La crescita del trasporto aereo sulle rotte internazionali, secondo quanto riportato da Cassa depositi e prestiti, attrae investimenti diretti provenienti da fonti estere, dell'ordine del 4,7% per ogni incremento di traffico del 10% (fonte: Cassa depositi e prestiti, Il sistema aeroportuale italiano, 2015).

Considerato che il turismo mondiale presenta notevoli tassi di crescita (+75 per cento negli ultimi quindici anni, +110 per cento per i Paesi emergenti), l'Italia possiede il capitale di base necessario ad intercettarne quote importanti (fonte dati: DDL n. 727 - Comunicato alla Presidenza del 30 luglio 2018).

3.1. Situazione europea

Il traffico passeggeri per i paesi europei considerati è in crescita dal 2011, con un aumento del +33% nel Regno Unito, del +23% in Germania, del +29% in Spagna e del +25% in Italia.

Figura 32. Crescita del traffico passeggeri per singoli paesi europei, 2011-2018

Fonte: AENA, ADV, CAA, *Ministère de la Transition écologique et solidaire, Assaeroporti*, 2019.

Figura 33. Classifica degli aeroporti dei principali paesi europei per numero di passeggeri trasportati, 2017-2018

Fonte: ACI Europe, 2019.

3.2. Situazione italiana

L'andamento del traffico passeggeri e merci in Italia è in crescita costante dal 2013, in linea con le tendenze europee. I dati disponibili hanno consentito l'analisi della ripartizione del traffico, evidenziando una crescita del segmento *low cost* e sulle tratte internazionali.

Dei 42 aeroporti italiani abilitati al traffico commerciale, che nel 2018 hanno movimentato 184,8 milioni di passeggeri, si segnala che i poli di Roma e Milano hanno movimentato il 44,6% dei passeggeri. Il 51,3% dei passeggeri totali è stato gestito da vettori *low-cost*, di cui il 56% sul traffico aereo nazionale.

Tabella 9. Descrizione del sistema aeroportuale italiano, 2018

42 aeroporti con traffico commerciale	
184.810.849 passeggeri	
Crescita dei volumi di traffico passeggeri in tutti i maggiori aeroporti	
+5,8 % passeggeri	(rispetto al 2017)
+3,6 % movimenti	
+0,0 % merci	
Il 44,6 % dei passeggeri e il 44,1 % dei movimenti concentrati sui poli di Roma e Milano	
Il 51,3 % dei passeggeri totali gestito da vettori low-cost (56 % sul solo traffico aereo nazionale)	

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Il sistema aeroportuale italiano risulta suddiviso in 10 aree, nel cui ambito ricadono aeroporti strategici e di interesse nazionale, facenti parte in alcuni casi della rete *core TEN-T* (es. Torino, Roma Fiumicino, Palermo, etc.) o della rete *Comprehensive TEN-T* (Bergamo, Bologna, Lamezia Terme, etc.).

Figura 34. Il sistema aeroportuale italiano

Fonte: ENAC, *Rapporto e Bilancio Sociale* 2017.

Figura 35. Andamento dei passeggeri in Italia, 2009-2018

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 36. Andamento dei movimenti (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto) in Italia, 2009-2018

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Tabella 10. Passeggeri trasportati per aeroporto, 2018

Aeroporto	Passeggeri 2018	Variazione 2018 vs 2017	Passeggeri 2018 nazionali	Passeggeri 2018 internazionali	% pax nazionali	% pax internazionali
Roma Fiumicino	42.896.831	5,03%	11.502.570	31.394.261	26,81%	73,19%
Milano Malpensa	24.561.735	11,46%	4.093.221	20.468.514	16,67%	83,33%
Bergamo	12.827.267	4,88%	3.258.746	9.568.521	25,40%	74,60%
Venezia	11.092.525	7,88%	1.551.341	9.541.184	13,99%	86,01%
Napoli	9.903.551	15,80%	3.458.616	6.444.935	34,92%	65,08%
Catania	9.815.313	8,73%	6.403.049	3.412.264	65,24%	34,76%
Milano Linate	9.187.120	-3,32%	4.841.508	4.345.612	52,70%	47,30%
Bologna	8.489.382	3,76%	1.970.905	6.518.477	23,22%	76,78%
Palermo	6.601.472	14,75%	4.926.889	1.674.583	74,63%	25,37%
Roma Ciampino	5.812.451	-0,73%	228.999	5.583.452	3,94%	96,06%
Pisa	5.449.334	4,34%	1.440.336	4.008.998	26,43%	73,57%
Bari	5.014.896	7,40%	2.875.860	2.139.036	57,35%	42,65%
Cagliari	4.355.357	4,96%	3.257.527	1.097.830	74,79%	25,21%
Torino	4.072.612	-2,24%	1.995.805	2.076.807	49,01%	50,99%
Verona	3.406.631	11,83%	1.205.989	2.200.642	35,40%	64,60%
Treviso	3.274.286	9,77%	1.073.996	2.200.290	32,80%	67,20%
Olbia	2.969.458	6,61%	1.459.574	1.509.884	49,15%	50,85%
Lamezia Terme	2.746.399	8,16%	2.049.625	696.774	74,63%	25,37%
Firenze	2.706.689	2,29%	381.721	2.324.968	14,10%	85,90%
Brindisi	2.470.255	6,72%	1.860.070	610.185	75,30%	24,70%
Genova	1.448.718	16,69%	742.319	706.399	51,24%	48,76%

Aeroporto	Passeggeri 2018	Variazione 2018 vs 2017	Passeggeri 2018 nazionali	Passeggeri 2018 internazionali	% pax nazionali	% pax internazionali
Alghero	1.354.371	2,74%	954.410	399.961	70,47%	29,53%
Trieste	769.505	-1,04%	485.095	284.410	63,04%	36,96%
Pescara	657.365	-0,16%	291.911	365.454	44,41%	55,59%
Trapani	470.150	-63,59%	366.826	103.324	78,02%	21,98%
Ancona	447.144	-6,35%	84.486	362.658	18,89%	81,11%
Comiso	423.304	-3,05%	247.869	175.435	58,56%	41,44%
Reggio Calabria	357.066	-6,05%	356.938	128	99,96%	0,04%
Rimini	304.191	1,14%	551	303.640	0,18%	99,82%
Lampedusa	268.197	5,71%	268.155	42	99,98%	0,02%
Perugia	219.861	-10,82%	50.072	169.789	22,77%	77,23%
Pantelleria	151.143	-0,51%	151.143	0	100,00%	0,00%
Cuneo	107.346	-7,73%	53.330	54.016	49,68%	50,32%
Crotone	83.797	100,00%	83.797	0	100,00%	0,00%
Parma	75.253	-52,21%	42.657	32.596	56,68%	43,32%
Bolzano	7.885	33,37%	6.050	1.835	76,73%	23,27%
Grosseto	7.650	-1,60%	0	7.650	0,00%	100,00%
Brescia	3.422	-57,53%	662	2.760	19,35%	80,65%
Marina Di Campo	718	-92,22%	0	718	0,00%	100,00%
Salerno	141	-95,34%	141	0	100,00%	0,00%
Taranto	58	100,00%	12	46	20,69%	79,31%
Foggia	0	-100,00%	0	0	n.a.	n.a.
TOTALE	**184.810.849**	**5,83%**	**64.022.771**	**120.788.078**	**34,64%**	**65,36%**

Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2018.* Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 37. Classifica aeroporti italiani con un traffico passeggeri superiore ai 3 milioni, 2018

Fonte: ENAC, D*ati di traffico 2018*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 38. Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti, 2018

Fonte: ENAC, *dati di traffico 2018*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 39. Andamento passeggeri per aeroporti tra 4 e 10 milioni di passeggeri, 2009-2018

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter.*

Figura 40. Crescita passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione negli aeroporti italiani, 2009-2018

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 41. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2018

Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2018*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 42. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito nazionale, 2018

Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2018*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 43. Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e *low cost*, 2018

Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2018*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

Figura 44. Andamento traffico merci aereo al netto del servizio postale, 2009-2018

Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2018*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter.*

Con riferimento al'andamento del traffico merci di cui al grafico precedente, si rileva che la crescita media annua nel periodo di osservazione è stata del +4,5%.

Figura 45. Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci, 2018

Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2018*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter.*

Le elaborazioni sono state effettuate sulla base dei dati di bilancio SACBO (Orio al Serio), Aeroporto di Bologna, SAC (Catania), Toscana Aeroporti (Firenze, Pisa), SEA (Milano Malpensa e Linate), GESAC (Napoli), GESAP (Palermo), ADR (Roma Fiumicino e Ciampino), SAGAT (Torino) e SAVE (Venezia).

Figura 46. Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non dei gestori aeroportuali, 2017

Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio 2017 (campione).

Figura 47. Composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali italiani, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati di bilancio d'esercizio 2017 (campione).

Figura 48. Totale del valore e costi della produzione dei gestori aeroportuali italiani, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati di bilancio d'esercizio 2017 (campione).

Figura 49. Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati di bilancio d'esercizio 2017 (campione).

Figura 50. Utili totali e per passeggero sul totale dei gestori aeroportuali italiani, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati di bilancio d'esercizio 2017 (campione). ENAC, *Dati di traffico 2018*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

4. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI FERROVIARI

4.1. Situazione europea

In Europa l'infrastruttura ferroviaria più estesa è quella della Germania (39.219 km), seguita da quella francese (28.710 km) e da quella italiana (19.982 km) (Figura 51). Leggermente inferiore a quella italiana è la rete polacca (19.251 km), mentre quella inglese e spagnola risultano decisamente meno estese con una lunghezza complessiva rispettivamente di 16.320 e 15.356 km.

Figura 51. Estensione della rete ferroviaria (km) dei principali paesi europei, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

In media, il 55% della lunghezza della linea nei paesi monitorati è elettrificata (Figura 52). La Svizzera ha la totalità della rete elettrificata, mentre la Francia e la Germania hanno rispettivamente il 58% ed il 53% di rete elettrificata; l'Italia presenta il 67% di linee elettrificate.

Figura 52. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

Figura 53. Intensità di utilizzo della rete in treni-km al giorno per km di rete, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

Il grado di utilizzo dell'infrastruttura nei paesi monitorati viene mostrato in Figura 53, dove è rappresentata l'intensità di utilizzo della rete, ottenuta dividendo il totale dei treni-km per la lunghezza della rete per il numero di giorni per ottenere il numero medio di treni-km per chilometro di rete giornalieri. L'intensità di utilizzo più alta si osserva nei Paesi Bassi con più di 140 treni al chilometro percorso al giorno.

L'Italia presenta un utilizzo di 50 treni-km giornalieri, leggermente superiore alla Francia, ma decisamente inferiore alla Germania e soprattutto al Regno Unito.

Il numero di imprese ferroviarie nei paesi europei monitorati sono riportati in Figura 54 e Figura 55. La Germania è il paese col più alto numero di imprese (319); l'Italia ha 19 imprese attive nel settore passeggeri e 24 nel settore merci, decisamente superiore alla Francia che ha fatto registrare 4 imprese passeggeri e 22 merci.

Si osservi che in molti paesi alcune imprese sono attive sia nel settore passeggeri che in quello merci e pertanto il numero totale ricavato dalla Figura 54 è maggiore rispetto al totale riportato in Figura 55.

Figura 54. Numero di imprese ferroviarie, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati *IRG-Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring,* 2019.

Figura 55. Numero di imprese ferroviarie nei settori merci e passeggeri, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

L'offerta di traffico (espressa in treni-km) è riportata in Figura 56, dove spicca la Germania con 1104 milioni, circa il doppio del Regno Unito; l'Italia riporta un'offerta pari a 366 treni-km un po' inferiore alla Francia (475 treni-km). La ripartizione dell'offerta tra settore merci e passeggeri è riportata in Figura 57.

Figura 56. Traffico totale in milioni di treni-km, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

Figura 57. Composizione del traffico tra merci e passeggeri (treni-km), 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

La domanda di traffico, nel settore merci e passeggeri, nei paesi europei monitorati viene rappresentata in Figura 58 e Figura 59; si distingue la distribuzione della domanda, ripartita percentualmente tra l'impresa storica nazionale (*domestic incumbent*), le imprese storiche straniere (*foreign incumbent*) e le altre imprese. Nel settore passeggeri l'unica nazione a non avere traffico in capo all'operatore storico è il Regno Unito mentre nel settore merci è l'Olanda. I dati in valore assoluto di traffico passeggeri e merci sono riportati in Tabella 11 e Tabella 12.

Figura 58. Ripartizione del mercato passeggeri (passeggeri-km)* tra impresa dominante nazionale, straniera ed altre, 2017

* Belgio dato non disponibile

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

Figura 59. Ripartizione del mercato merci (tonnellate-km)* tra impresa dominante nazionale, straniera ed altre, 2017

* Estonia dato non disponibile

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

Tabella 11. Traffico passeggeri in pax-km e variazione rispetto al 2016, numero passeggeri, 2017

Paese	Pax-km (miliardi) 2017	Variazione rispetto al 2016	Numero di passeggeri (milioni) 2017
Austria	12,7	1%	290,6
Bulgaria	1,4	-1%	21,2
Croazia	0,7	-11%	19,8
Repubblica Ceca	9,5	7%	183
Danimarca	6,6	0%	270,1
Estonia	0,4	23%	7,4
Finlandia	4,3	10%	85,7
Francia	92,4	7%	1.398,1
Germania	97,7	3%	2.898
Grecia	1,2	-6%	15,4
Ungheria	7,7	1%	147,1
Italia	51,6	2%	769
Kosovo	0,01	-22%	n/a
Lettonia	0,6	2%	17,5
Lituania	0,4	7%	4,7
Lussemburgo	0,4	4%	n/a
Nord Macedonia	0,1	-35%	n/a
Olanda	19,5	3%	n/a
Norvegia	3,6	-3%	73,6
Polonia	20,2	6%	295,3
Portogallo	4,4	6%	141,8
Romania	5,7	14%	n/a
Slovacchia	3,9	9%	n/a
Slovenia	0,7	-4%	13,4
Spagna	26,1	3%	487,9
Svezia	13,3	4%	n/a
Svizzera	20,9	0%	n/a
Regno Unito	68,9	1%	1.757,4

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

Tabella 12. Traffico merci in tonnellate km e variazione rispetto al 2016, 2017

Paese	Traffico Merci (miliardi ton-km) 2017	Variazione rispetto al 2016
Austria	23,5	3,0%
Belgio	7,7	5,5%
Bulgaria	3,9	14,1%
Croazia	2,3	8,2%
Repubblica Ceca	15,8	1,4%
Danimarca	0,5	-11,2%
Estonia	2,3	n/a
Finlandia	10,4	9,6%
Francia	33,4	2,7%
Germania	128,7	2,1%
Grecia	0,4	41,1%
Ungheria	12,5	15,9%
Italia	23,2	-0,9%
Kosovo	0,0	n/a
Lettonia	15,0	-5,4%
Lituania	15,4	11,8%
Lussemburgo	0,3	15,9%
Macedonia del Nord	n/a	n/a
Olanda	4,3	-5,8%
Norvegia	4,2	30,6%
Polonia	54,8	8,3%
Portogallo	2,8	-0,8%
Romania	13,6	4,7%
Slovacchia	9,6	1,4%
Slovenia	5,1	12,5%
Spagna	10,4	-3,1%
Svezia	21,8	2,0%
Svizzera	11,7	-6,3%
Regno Unito	17,2	0,7%

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-*Rail*, *Settimo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2019.

4.2. Situazione italiana

Il trasporto ferroviario passeggeri nazionale ha registrato un deciso incremento nei servizi a mercato nel quadriennio 2014-2017 (+18%) e soprattutto nei servizi ferroviari ad "alta velocità" che sono aumentati nello stesso periodo del 40%. Il traffico internazionale passeggeri ha subito invece una flessione.

La tabella che segue riporta l'andamento della domanda di traffico passeggeri e merci, indicizzata rispetto all'anno 2014 (valore 100).

Tabella 13. Andamento della domanda di traffico passeggeri e merci nel settore ferroviario (nazionale ed internazionale)

Nazionale		2015	2016	2017
Traffico merci	ton km	109	124	130
Traffico soggetto ad OSP	pax km	102	102	103
Traffico commerciale	pax km	111	114	118
Traffico alta velocità	pax km	115	125	140
Internazionale		2015	2016	2017
Traffico merci	ton km	98	109	102
Traffico soggetto ad OSP	pax km	-	-	100*
Traffico commerciale	pax km	95	83	93

* Per il Traffico internazionale soggetto ad OSP l'anno di riferimento è il 2017 (valore 100)

Fonte: Elaborazione ART su dati delle imprese ferroviarie.

L'infrastruttura italiana è gestita in gran parte da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e per la restante parte da diverse società di gestione locali. La rete RFI è di poco inferiore ai 16.800 km e presenta una lunghezza di binari complessivi di 24.502 km. RFI rappresenta circa l'81% delle linee ferroviarie italiane. Dalla Figura 60, si evince che le reti locali sono costituite per circa la metà da linee non elettrificate, mentre RFI presenta poco meno del 24% di linee non elettrificate. Nel dettaglio delle reti locali, mostrate in Figura 61, appare chiaro che le reti locali sono concentrate per la metà al sud, con prevalente alimentazione a gasolio; il 12% è situato al centro con quasi esclusiva alimentazione elettrica e la restante parte al nord, equamente distribuita tra le due differenti tipologie di alimentazione.

Figura 60. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati MIT.

Figura 61. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale per zone geografiche, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati MIT.

Tabella 14. Ripartizione della rete RFI, 2018

Rete ferroviaria RFI	16.781 km
Ripartizione per classificazione	
Linee fondamentali	38,55%
Linee complementari	55,78%
Linee di nodo	5,67%
Ripartizione per tipologia	
Linee a doppio binario	46,01%
Linee a semplice binario	53,99%
Ripartizione per alimentazione	
Linee elettrificate	71,62%
- a doppio binario	45,55%
- a semplice binario	26,07%
Linee non elettrificate (diesel)	28,38%
Lunghezza dei binari	24.502 km
linea convenzionale	94,01%
linea AV*	5,99%

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

Fonte: Elaborazione ART su dati Rete Ferroviaria Italiana, febbraio 2019.

In Figura 62, viene mostrata l'evoluzione indicizzata rispetto all'anno 2004 (valore 100) di numero passeggeri, passeggeri-km, percorso medio di un passeggero e movimenti di treni passeggeri (treni-km). Il numero totale di passeggeri ha avuto una leggera flessione negli ultimi due anni, al contrario dei passeggeri-km e dei treni-km che sono in deciso aumento. In Tabella 15 sono riportati i dati aggregati a livello nazionale mentre in Tabella 16 viene riportato il dettaglio riguardante Trenitalia.

Figura 62. Andamento indicizzato del traffico passeggeri

Fonte: Elaborazione ART su dati ISTAT.

Tabella 15. Dati di traffico passeggeri, 2011-2017

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variazione rispetto al 2011
Numero pax	847.273.126	854.836.081	854.755.657	864.122.591	872.622.910	869.199.286	864.570.077	2,0%
Pax-km (migliaia)	46.844.623	46.759.422	48.738.612	49.957.213	52.206.876	52.178.065	53.230.628	13,6%
Percorso medio pax (km)	55,3	54,7	57,0	57,8	59,8	60,0	61,6	11,4%
Movimenti treni pax (mgl treni-km)	320.559	303.259	317.906	317.362	323.422	330.690	332.642	3,8%

Fonte: ISTAT.

Tabella 16. Dati di traffico passeggeri Trenitalia, 2016-2017

	2016	2017	variazione
Passeggeri-km Servizio a mercato (Milioni)	15.649	16.303	4,2%
Passeggeri-km Servizio Universale (Milioni)	4.206	4.003	-4,8%
Passeggeri-km Regionale (Milioni)	18.561	18.704	0,8%
Movimenti di treni passeggeri Servizio a mercato (migliaia)	57.230	62.034	8,4%
Movimenti di treni passeggeri Servizio Universale (migliaia)	25.684	25.472	-0,8%
Movimenti di treni passeggeri Regionale (migliaia)	156.175	155.579	-0,4%

Fonte: Bilancio Trenitalia 2017.

In Figura 63, viene mostrata l'evoluzione indicizzata rispetto all'anno 2004 (valore 100) di tonnellate, tonnellate-km, percorso medio di merci e movimenti di treni merci (treni-km).

Figura 63. Andamento indicizzato del traffico merci

Fonte: Elaborazione ART su dati ISTAT

Il gestore della rete ferroviaria nazionale (RFI) ha registrato volumi di produzione di poco superiori a 354 milioni di treni-km, con un incremento di poco superiore al 1% rispetto al 2016. I dati di produzione e i ricavi sono riportati in Figura 65 e Figura 66, in base ai segmenti sotto riportati:

- Premium, costituito dai servizi a mercato sulla rete ad alta velocità;
- Basic, costituito dai servizi a mercato sulla rete tradizionale;
- OSP – LP, costituito da un contratto di servizio pubblico a lunga percorrenza;
- OSP – REG, costituito da un contratto di servizio pubblico a carattere regionale;
- LP Internazionali, costituito dai servizi a mercato con superamento dei confini nazionali;
- Merci, costituito dal traffico di merci;
- Tecnici, costituito da corse di prova ed invii a vuoto.

Si può notare che oltre la metà della produzione è riservata al servizio regionale. Sul fronte dei ricavi da pedaggio, appare evidente la maggiore redditività del segmento alta velocità, rispetto al regionale ed alle merci.

Figura 64. Andamento ricavi e costi operativi di RFI, 2010-2017

Fonte: Elaborazione ART su dati RFI.

Figura 65. Ripartizione produzione RFI in treni-km per segmenti di mercato, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati RFI, *PICweb*.

Figura 66. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI per segmenti di mercato, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati RFI, *PICweb*.

Nel segmento AV sono presenti Trenitalia e Italio-NTV. Entrambe le imprese hanno fatto registrare un incremento dei ricavi nel 2017; in particolare, Trenitalia ha avuto un aumento del 4,7%, mentre Italo di circa il 28% (Figura 67 e Figura 68). Ulteriori elementi informativi sui risultati economici ed i principali indici sono riportati in Tabella 17, Tabella 18 e Tabella 19.

Figura 67. Andamento ricavi e costi operativi di Trenitalia, 2010-2017

Fonte: Elaborazione ART su dati Trenitalia.

Figura 68. Andamento ricavi e costi operativi di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori, 2010-2017

Fonte: Elaborazione ART su dati Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori.

Tabella 17. Risultati economico finanziari di RFI S.p.A., 2015-2017

	2015	2016	2017
Margine Operativo Lordo (Mil €)	279	357	480
Risultato operativo (Mil €)	160	215	293
Risultato d'esercizio (Mil €)	129	181	262
ROI	0,5%	0,6%	0,9%

Fonte: RFI.

Tabella 18. Risultati economico finanziari di Trenitalia S.p.A., 2015-2017

	2015	2016	2017
Margine Operativo Lordo (Mil €)	1427,4	1394,5	1585,7
Risultato operativo (Mil €)	380,7	332,5	399,1
Risultato d'esercizio (Mil €)	230	192,2	276,2
ROI	4,2%	3,7%	4,4%

Fonte: Trenitalia.

Tabella 19. Risultati economico finanziari di Italo-NTV S.p.A., 2015-2017

	2015	2016	2017
Margine Operativo Lordo (Mil €)	53,8	95,4	142,01
Risultato operativo (Mil €)	21,2	57	112,55
Risultato d'esercizio (Mil €)	-12,6	28,2	33,75
ROI	3,2%	8,7%	17,3%

Fonte: AIDA e Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori.

5. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI PORTUALI MARITTIMI

5.1. Situazione europea

Tabella 20. Canale di Suez

Attraverso il Canale di Suez transita circa il 9% del traffico mondiale	2016: 2017: 2018:	**16.800 transiti** di navi, **820 milioni di tonn.** di merci **17.500 transiti** di navi, **910 milioni di tonn.** di merci **18.000 transiti** di navi, **983 milioni di tonn.** di merci
Transiti 2018 attraverso il Canale di Suez: - i container rappresentano il 50% delle merci transitate (5.706 portacontainer, +2,5%) - il petrolio rappresenta il 24% delle merci transitate. Egitto e Marocco sono i Paesi in cui la Cina sta investendo maggiormente.		

Fonte: SRM, 2019.

Figura 69. Traffico container nei principali porti europei (2017-2018)

Fonte: Elaborazione ART su dati ESPO.

5.2. Situazione italiana

I porti italiani, nel 2017, hanno movimentato 73,9 milioni di passeggeri, imbarcati e sbarcati (dato in aumento del +9,8% rispetto al 2016), di cui 68,5 milioni di passeggeri per il cabotaggio marittimo in ambito nazionale (in aumento del +9,2% rispetto al 2016).

Tabella 21. Volumi di traffico del trasporto marittimo di passeggeri

Periodo	2016			2017		
Paese di origine o destinazione	Mondo	Paesi esteri	Italia	Mondo	Paesi esteri	Italia
Forma di navigazione	Tutte le voci	Internazionale	Cabotaggio	Tutte le voci	Internazionale	Cabotaggio
passeggeri sbarcati (migliaia)	33.677	2.259	31.418	36.935	2.660	34.275
passeggeri imbarcati (migliaia)	33.596	2.296	31.299	36.941	2.705	34.236
passeggeri imbarcati e sbarcati (migliaia)	67.273	4.556	62.717	73.876	5.365	68.511
passeggeri (variazioni rispetto all'anno precedente)	**-4,3%**	**-14,6%**	**-3,4%**	**9,8%**	**17,8%**	**9,2%**

Fonte: ISTAT.

Tabella 22. Dati riepilogativi dell'offerta nel settore portuale marittimo nazionale, 2016-2017

	2016	2017	Variazione
Numero di porti	282	280	-0,7%
Numero di accosti	1.988	2.032	+2,2%
Lunghezza complessiva accosti [m]	496.359	501.615	+1,1%
Accosti dotati di binari:			
- collegati alla rete ferroviaria	213	199	-6,6%
- non collegati alla rete ferroviaria	648	641	-1,1%
Superfici dei piazzali per le merci [mq]	19.012.727	19.193.201	+0,9%
Capacità magazzini [mc]	4.113.331	4.201.828	+2,2%

Fonte: MIT, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti* 2016-2017.

Tabella 23. Volumi di traffico del trasporto marittimo nazionale di merci

	2015	2016	Variazione
Navi arrivate	408.260	433.815	+6,3%
	2016	2017	Variazione
Merci arrivate in navigazione internazionale [tonnellate]	202,7 mln	202,4 mln	-0,1%
Merci partite in navigazione internazionale [tonnellate]	77,0 mln	74,1 mln	-3,8%
Merci transitate in navigazione di cabotaggio [tonnellate]*	89,1 mln	97,2 mln	+9,1%
Tonnellate totali di merci movimentate	457,9 mln	470,9 mln	+2,8%

* media di partenze e arrivi

Fonte: MIT, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti* 2016-2017.

Tabella 24. Economia del mare nazionale, 2016-2017

	2016	2017	Δ
Numero di imprese	189.741	194.516	+2,5%
Numero di occupati	868.000	880.000	+1,4%
Valore aggiunto prodotto	44,4 miliardi di euro	45,3 miliardi di euro	+2,0%
Incidenza % dei diversi settori sul valore aggiunto prodotto: - Servizi di alloggio e ristorazione - Movimentazione merci e passeggeri via mare - Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale - Filiera della cantieristica - Filiera ittica - Attività sportive e ricreative - Industria delle estrazioni marine	 30,4% 18,0% 17,5% 15,4% 7,3% 5,8% 5,6%	 30,8% 17,8% 17,4% 15,6% 7,3% 5,8% 5,4%	
Valore aggiunto attivato	81,2 miliardi di euro	85,2 miliardi di euro	+4,9%
Commercio estero - Export - Import	 5,1 miliardi di euro 6,3 miliardi di euro	 5,1 miliardi di euro 6,7 miliardi di euro	 +0,4% +6,2%

Fonte: Unioncamere, *VI e VII Rapporto sull'Economia del Mare*, 2017 e 2018.

Figura 70. Traffico marittimo nei porti italiani gestiti dalle AdSP, suddiviso per tipologia

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

Figura 71. Suddivisione del totale merci transitate nei porti italiani gestiti dalle AdSP, 2018

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

Figura 72. Movimenti di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP

* Inferiore a 100 mila passeggeri

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

Figura 73. Variazione del traffico passeggeri nelle AdSP con oltre 100.000 movimenti, 2017-2018

* Dato non disponibile

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

Figura 74. Movimenti di merci nei porti gestiti dalle AdSP

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

Figura 75. Variazione del traffico merci in ciascuna AdSP, 2017-2018

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

Figura 76. Movimenti di container [TEU] nei porti gestiti dalle AdSP[41]

* Dato non disponibile

** Inferiore a 100 mila TEU

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

[41] Twenty-foot Equivalent Unit. È la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO corrispondente a 20 piedi (6,10 m).

Figura 77. Variazione del traffico di container in ciascuna AdSP, 2017-2018

* Dato non disponibile

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

Figura 78. Classifica delle AdSP per tipologia di merci movimentate

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

6. INTERPORTI E LOGISTICA DELLE MERCI

6.1. Situazione europea

Il trasporto combinato (TC) in Europa ha registrato una crescita del +5,48 % nel numero di consegne dal 2016 al 2017, con un aumento del +8,70 del TC in termini di tonn-km e del +7,48% per quanto riguarda la distanza media percorsa.

Tabella 25. Trasporto combinato in Europa

Crescita del numero di consegne dal 2016 al 2017	+5,48%
Crescita del TC complessivo in tonn-km dal 2016 al 2017, di cui:	+8,70%
- TC intercontinentale	+38%
- TC internazionale intra-UE	+5%
- TC domestico di breve distanza	+7,93%
- TC via RoLa[42]	+2,48%
Distanza media percorsa dai TC nel 2017	944 km (+7,48% rispetto al 2016)

Fonte: Rapporto UIRR, 2017-2018.

Figura 79. Confronto per numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del TC europeo

Fonte: Rapporto UIRR, 2017-2018.

Le consegne nel 2017 via RoLa sono state circa 138 mila, mentre 446 mila sono avvenute in modalità semi-trailer e 2,6 milioni con l'uso di container.

Il TC per distanze minori di 300 km è stato dell'1% e dell'11% per percorrenze comprese tra i 300 ed i 600 km. Oltre i 600 ed inferiori ai 900 km, per il trasporto combinato è stato registrato il 31%, raggiungendo la percentuale del 57% per distanze medie maggiori di 900 km.

[42] RoLa (acronimo del termine tedesco *Rollende Landstrasse*), più noto con il termine autostrada viaggiante, è una forma di trasporto combinato accompagnato (TCA) su rotaia, ossia un treno sul quale possono essere caricate unità di trasporto stradale intere (motrice+rimorchio).

Figura 80. Caratteristiche TC nel 2017: composizione delle consegne in termini di destinazione (nazionale o internazionale), tipologia e distanza media

Fonte: Rapporto UIRR, 2017-2018.

Tabella 26. Evoluzione del volume di TEU per i membri UIRR

Membri UIRR	TEU 2015 *(mgl)*	TEU 2016 *(mgl)*	TEU 2017 *(mgl)*
Adria Kombi, SI	325	290	290
Alpe Adria, IT	86	245	105
Amber Rail, SK	-	-	1,5
Ambrogio, IT	142	85	85
Baltic Rail, EE	-	-	10,3
Bohemia Kombi, CZ	26	50	18
CargoBeamer, D	-	-	10,8
Cargo Terminal Enns, AT	293	310	N.D.
Mercitalia Intermodal (ex Cemat), IT	670	585	565
Cfl Intermodal, LU	110	113	116,2
Combiberia, ES	67	64	64 (UTI)[43]
Crokombi, HR	8	9,2	22
Delta 3, F	-	-	320
Felb, AT	47	47	70
HHLA, D	-	-	1.500
Hupac, CH	1100	1100	1.370
IMS Cargo Austria GmbH, AT	62	62	62

[43] UTI: unità di trasporto intermodale.

Membri UIRR	TEU 2015 *(mgl)*	TEU 2016 *(mgl)*	TEU 2017 *(mgl)*
Lineas Intermodal (ex Interferryboats), B	450	450	550
Kombiverkehr, DE	1425	1960	1.920
Naviland Cargo, FR	290	290	300
Novatrans, FR	225	225	276,9
Polzug, DE*	116	116	§ HHLA
Rail Cargo CSKD, CZ	-	-	949
Ralpin, CH	220	206	218
Rocombi, RO	6,5	6,5	6,5
Swissterminal, CH		222	N.D.
T3M, FR	208	209	243
TC Athus, B	-	-	65,6
TEL, DE	30	42	45,7
	Unità 2015 *(mgl)*	Unità 2016 *(mgl)*	Unità 2017 *(mgl)*
Combinant, BE	125	130	138
EMT, IT	71	74	64,4 (ITU-45' equivalenti[44])
John G. Russell, UK	12	12	-
KTL, D	-	-	362,9
Lugo, IT	24	20	20 (TEU)
OBB Infra, AT	2.700	-	-
Railport ARAD, FN	50	90	90 (TEU)
Rail Cargo BILK	91	198	208,7 (TEU)
Sopron Terminal, HU	-	-	26,5 (UTI)

* Assorbita da HHLA, D

Fonte: Rapporti UIRR 2017-2018 e 2016-2017.

[44] ITU: *Intermodal Transport Unit.*

Figura 81. Indicatori delle performance della logistica in Italia, 2018

Fonte: *World Bank*.

7. I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA E NON DI LINEA

7.1. Situazione italiana

Nel 2017 gli occupati (di 15 anni e più), che escono di casa abitualmente per andare al lavoro ed utilizzano un mezzo di trasporto, hanno raggiunto la destinazione finale con il treno in 762 mila (dato in aumento del +9,6% rispetto al 2016), in 1,15 milioni hanno utilizzato il tram/bus (-1,8% rispetto al 2016) e in 744 mila la metropolitana (+4,30% rispetto al 2016). Il pullman/corriera è stato scelto da 505 mila utenti (+15,6% rispetto al 2016) ed il pullman aziendale è stato utilizzato da 100 mila occupati (+11,1% rispetto al 2016).

Tabella 27. Spostamenti per andare al lavoro con un mezzo di trasporto, 2017

Mezzo di trasporto	Dirigenti, imprenditori, liberi professionisti	Direttivo, quadro, impiegato	Operaio, apprendista	Lavoratore in proprio, coadiuvante familiare, co.co.co.	Totale	Variazione rispetto al 2016
treno	104	386	207	64	762	**9,6%**
tram, bus	118	525	395	108	1147	**-1,8%**
metropolitana	90	394	199	61	744	**4,3%**
pullman, corriera	30	199	244	32	505	**15,6%**
pullman aziendale	6	22	67	5	100	**11,1%**

Fonte: Elaborazione ART su dati ISTAT.

Figura 82. Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro

Fonte: Elaborazione ART su dati ISTAT.

Figura 83. Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro, 2017

Fonte: Elaborazione ART su dati ISTAT.

Figura 84. Ripartizione modale degli spostamenti, in funzione della grandezza dei Comuni, 2017

Fonte: ISFORT, *15° Rapporto sulla mobilità degli italiani,* 2018.

Figura 85. Evoluzione del tasso di mobilità "sostenibile" in ambito comunale, 2017

Fonte: ISFORT, *15° Rapporto sulla mobilità degli italiani*, 2018.

Tabella 28. Ripartizione degli spostamenti intermodali

Intermodalità	2001	2008	2016	2017
Tra soli mezzi privati	2,9%	1,9%	5,0%	1,9%
Tra mezzi pubblici e mezzi privati	68,9%	72,8%	75,2%	71,1%
di cui: Combinazioni tra passeggero del mezzo privato (non conducente) e mezzo pubblico	50,0%	50,0%	50,0%	50,0%
Combinazioni tra mezzi pubblici	28,2%	25,4%	19,8%	21,1%
Totale	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Fonte: ISFORT, *15° Rapporto sulla mobilità degli italiani*, 2018.

Figura 86. Ripartizione territoriale di produzione servizi di TPL, 2016

Fonte: Elaborazione ART su dati ISTAT.

Figura 87. Presenza di servizi internet dedicati al TPL nei Comuni capoluogo di provincia e città metropolitane, 2017

Fonte: ISFORT, *15° Rapporto sulla mobilità degli italiani*, 2018.

Figura 88. Evoluzione costi e proventi della produzione dei servizi di TPL Autolinee

Fonte: MIT, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti* 2016-2017.

Tabella 29. Importo delle erogazioni del fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario

Regione	Fondo TPL 2016	Fondo TPL 2017	Fondo TPL 2018*	Variazione rispetto al 2016
Abruzzo	124.496.853	128.792.622	129.368.736	3,9%
Basilicata	71.736.105	74.211.362	74.543.324	3,9%
Calabria	210.727.835	204.919.117	205.835.759	-2,3%
Campania	512.334.634	530.012.763	532.383.613	3,9%
Emilia-Romagna	363.357.809	353.341.842	354.922.408	-2,3%
Lazio	574.577.999	558.739.742	561.239.092	-2,3%
Liguria	200.880.740	195.343.457	196.217.266	-2,3%
Lombardia	854.727.854	831.167.260	834.885.231	-2,3%
Marche	103.635.764	103.895.907	104.360.654	0,7%
Molise	31.811.052	33.993.591	34.145.651	7,3%
Piemonte	483.984.724	470.643.673	472.748.953	-2,3%
Puglia	374.416.187	387.335.434	389.068.060	3,9%
Toscana	434.749.248	422.765.374	424.656.486	-2,3%
Umbria	99.948.015	97.192.927	97.627.708	-2,3%
Veneto	407.177.382	395.953.527	397.724.702	-2,3%
Totale	4.848.562.207	4.788.308.605	4.809.727.650	-0,8%

* stima, perché il saldo 2018 non è stato ancora erogato

Fonte: MIT.

7.2. Taxi e NCC

Tabella 30. Numero di licenze taxi attive al 31 dicembre nei principali Comuni italiani

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ancona	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Bari	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Bergamo	35	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Bologna	665	665	706	706	706	706	706	706	706	706	706	706
Bolzano	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51	51
Brescia	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
Cagliari	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
Campobasso	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	3
Catania	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188
Catanzaro	11	9	9	10	9	9	8	7	14	13	13	13
Firenze	594	654	654	654	654	654	654	654	654	654	724	724
Foggia	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	16	17
Genova	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869	868	868
L'Aquila	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	n.d.
La Spezia	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Livorno	61	61	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
Messina	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	102
Milano	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.852	4.852
Modena	75	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Napoli	2.372	2.372	2.372	2.371	2.371	2.370	2.370	2.369	2.365	2.365	2.365	2365
Padova	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Palermo	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	319	319
Parma	78	78	78	78	77	77	77	77	77	78	78	n.d.
Perugia	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Pisa	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
Potenza	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4	4	4	n.d.
Prato	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Ravenna	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Reggio Calabria	74	74	64	64	64	64	64	75	70	65	64	63
Reggio Emilia	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	51	59
Rimini	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71
Roma Capitale	n.d.	7.710	7.710	7.710	7.710	7.707	7.705	7.705	7.705	7.705	7.700	7.703
Taranto	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Torino	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.502	1.501
Trento	34	34	37	37	37	40	40	40	40	40	40	40
Trieste	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Varese	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Venezia	92	92	92	106	120	120	120	120	120	120	120	120
Verona	163	163	165	176	177	177	177	177	177	177	177	177

Fonte: ART.

Il campione è costituito da: capoluoghi di regione e provincie autonome, centri di città metropolitane, capoluoghi di provincia con popolazione residente superiore a 150.000 abitanti, città nel cui territorio sono ubicati importanti porti/aeroporti.

Tabella 31. Numero di autorizzazioni NCC attive al 31 dicembre nei principali Comuni italiani

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ancona	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Bari	26	26	25	25	25	25	25	25	19	19	14	14
Bergamo	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	47	47	47	47	47	47
Bologna	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245
Bolzano	20	20	20	20	19	24	24	24	23	21	21	20
Brescia	27	27	27	27	27	27	27	27	27	26	26	26
Cagliari	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
Campobasso	8	7	7	7	6	6	6	5	5	5	5	5
Catania	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Catanzaro	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13	13	14	14
Firenze	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
Foggia	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Genova	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	188	188
L'Aquila	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	n.d.
La Spezia	36	36	36	36	36	36	36	36	46	46	46	46
Livorno	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Messina	19	19	19	19	19	19	19	18	18	18	18	18
Milano	205	204	204	204	204	204	204	204	204	203	203	203
Modena	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Napoli	160	160	160	155	154	154	154	154	154	154	154	154
Padova	n.d.	n.d.	n.d.	10	9	9	9	9	9	9	8	8
Palermo	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	160
Parma	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	n.d.
Perugia	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	62	62
Pisa	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Potenza	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	20	25	n.d.
Prato	29	29	29	29	28	28	28	28	28	28	27	27
Ravenna	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
Reggio Calabria	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	28	22	26	30	25	25	25
Reggio Emilia	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Rimini	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Roma Capitale	n.d.	1025	1025	1025	1025	1025	1025	993	993	993	993	993
Taranto	39	39	39	39	39	39	39	39	39	29	29	29
Torino	176	176	176	176	176	176	176	176	176	173	169	169
Trento	26	26	34	34	34	34	34	34	34	35	33	32
Trieste	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	38	34
Varese	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Venezia	108	108	108	115	114	102	102	102	110	116	116	116
Verona	87	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94

Fonte: ART.

Il campione è costituito da: capoluoghi di regione e provincie autonome, centri di città metropolitane, capoluoghi di provincia con popolazione residente superiore a 150.000 abitanti, città nel cui territorio sono ubicati importanti porti/aeroporti.

Tabella 32. Numero di autopubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente superiore a 50.000 abitanti

	Taxi, 2018	NNC, 2018
Brindisi	21	8
Civitavecchia	20	6
Como	45	55
Crotone	30	20
Cuneo	23	18
Ferrara	59	55
Fiumicino	34	60
Forlì	28	22
Grosseto	16	9
Lamezia Terme	36	12
Latina	18	22
Lucca	25	17
Matera	7	35

	Taxi, 2018	NCC, 2018
Monza	23	29
Novara	23	28
Olbia	45	89
Pescara	40	13
Piacenza	31	14
Salerno	40	15
Sassari	35	38
Siena	55	18
Siracusa	48	20
Terni	12	2
Trapani	25	38
Treviso	34	19
Vicenza	42	37

Fonte: ART.

Tabella 33. Numero di auto pubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente inferiore a 50.000 abitanti

	Taxi, 2018	NNC, 2018
Abano Terme	13	19
Albenga	12	0
Alghero	30	30
Assisi	28	7
Bardolino	2	4
Bellaria-Igea Marina	6	2
Biella	12	20
Caorle	2	7
Cattolica	22	2
Cavallino-Treporti	3	4
Cervia	14	4
Cesenatico	8	3
Comiso	6	22
Corbetta	1	5
Desenzano del Garda	12	5
Grado	1	4
Imperia	16	4

	Taxi, 2018	NNC, 2018
Jesolo	12	12
Lazise	1	5
Lignano Sabbiadoro	11	4
Merano	31	9
Montecatini-Terme	34	6
Montepulciano	0	10
Oristano	9	5
Peschiera del Garda	9	8
Portoferraio	10	2
Riccione	28	2
Riva del Garda	9	21
San Michele al Tagl.to	0	6
Sirmione	7	7
Somma Lombardo	30	4
Sorrento	40	163
Taormina	41	13
Tortolì	2	9

Fonte: ART.

Figura 89. Totale taxi e NCC nel campione di comuni esaminato, 2018

Fonte: ART.

Figura 90. Comuni del campione esaminato nei quali gli NCC sono in numero superiore ai taxi, 2018

Fonte: ART.

8. I SERVIZI DI TRASPORTO DI LINEA DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

8.1. Situazione italiana

Figura 91. Le principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza

Fonte: P. Beria e S. Tolentino, *Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza in Italia Anno 2018*, TRASPOL Report n. 1/19 & Checkmybus, Milano, 2019.

Nel secondo semestre 2018, i dati disponibili mostrano che le principali rotte cercate per le autolinee a media e lunga percorrenza (escludendo gli spostamenti che hanno origine/destinazione un aeroporto) interessano essenzialmente i collegamenti Lazio/Calabria (più del 5%), Lombardia/Calabria (4-5%) e Lombardia/Puglia (2-3%).

Le rotte aeroportuali più richieste riguardano i sistemi aeroportuali del nord Italia, con collegamenti Piemonte/Lombardia e Lombardia/Emilia Romagna superiori al 5%. Nel sistema aeroportuale Romano è stato registrato un dato superiore al 5% esclusivamente per i collegamenti Lazio/Marche.

Tabella 34. Evoluzione della classifica delle origini dei viaggi con autobus a media e lunga percorrenza

	2016 – II semestre	2017 – I semestre	2017 – II semestre	2018 – I semestre
1	Milano	Roma	Roma	Roma
2	Roma	Milano	Milano	Milano
3	Napoli	Napoli	Napoli	Napoli
4	Bologna	Torino	Bologna	Bologna
5	Torino	Bari	Bari	Bari
6	Firenze	Firenze	Lamezia Terme (CZ)	Torino
7	Pescara	Bologna	Firenze	Taranto
8	Bari	Fisciano (SA)	Torino	Catania
9	Bergamo	Pescara	Pescara	Firenze
10	Genova	Taranto	Catania	Lecce

Fonte: *Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza in Italia*. TRASPOL Report nn. 1/17, 2/17, 1/18 e 2/18 & Checkmybus, Milano, 2017 e 2018.

Figura 92. I prezzi al km delle principali rotte per le autolinee a media e lunga percorrenza

Fonte: P. Beria e S. Tolentino, *Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza in Italia Anno 2018*, TRASPOL Report n. 1/19 & Checkmybus, Milano, 2019.

Figura 93. Prezzo medio pesato (€/km) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2017-2018

Fonte: P. Beria e S. Tolentino, *Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2018*, TRASPOL Report n. 1/19 & Checkmybus, Milano, 2019.

Figura 94. Set informativo dei servizi disponibili per passeggeri relativo alle autostazioni, 2018

Fonte: Elaborazione ART su dati autostazioni.

PARTE QUARTA - ATTI E PROVVEDIMENTI

1. QUADRO D'INSIEME

I paragrafi seguenti forniscono un elenco dei principali provvedimenti (delibere e pareri) adottati dall'Autorità nel periodo 2013-2019.

Per le delibere, l'elencazione è preceduta da alcune rappresentazioni grafiche, relative agli anni dal 2014 al 2019 (periodo gennaio-maggio), nelle quali atti e provvedimenti adottati nell'anno di riferimento sono messi a confronto con i precedenti.

Figura 95. Delibere adottate dell'Autorità, 2014-2019

*periodo di riferimento 1° gennaio – 31 maggio 2019

Fonte: ART

A partire dagli anni 2016-2017, di consolidamento della struttura e dell'organizzazione dell'Autorità, il numero delle delibere attinenti alle attività di organizzazione e funzionamento ha assunto un andamento meno significativo rispetto a quelle aventi ad oggetto la regolazione e la vigilanza (Figura 96).

Figura 96. Oggetto delle delibere dell'Autorità, 2014-2019

*periodo di riferimento 1° gennaio – 31 maggio 2019

Fonte: ART

Le figure che seguono presentano le delibere articolate sulla base delle funzioni di regolazione e vigilanza esercitate dall'Autorità, e per ambito di attività, ad esclusione di quelle attinenti all'organizzazione e funzionamento.

Figura 97. Delibere per ambito di attività, 2014-2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Accesso alle infrastrutture di trasporto	10	26	48	36	27	14
Regolazione dei servizi	2	4	11	13	17	2
Diritti degli utenti e dei passeggeri	1	10	22	22	22	13
Procedimenti sanzionatori e prescrittivi	2	18	31	27	29	11

*periodo di riferimento 1° gennaio-31 maggio 2019

Fonte: ART

Come si evince dalla figura 97, e nel dettaglio nella figura 98, nel periodo 2016-2019 si assiste ad un progressivo bilanciamento delle attività correlate alla regolazione dell'accesso alle infrastrutture rispetto a quelle relative alla regolazione dei servizi di trasporto.

Figura 98. Andamento dell'attività di regolazione, 2014-2019

*periodo di riferimento 1° gennaio-31 maggio 2019

Fonte: ART

Figura 99. Delibere dell'Autorità per ambito di attività, 2018-2019

Per l'anno 2019 il periodo di riferimento è 1° gennaio-31 maggio 2019

Fonte: ART

2. ELENCO DELLE DELIBERE

Nei paragrafi seguenti le delibere adottate dall'Autorità nel periodo di riferimento sono presentate in tre sezioni aventi ad oggetto, rispettivamente, l'attività di regolazione, i procedimenti sanzionatori e prescrittivi e l'organizzazione e funzionamento dell'Autorità.

Inoltre, nella sezione relativa ai procedimenti sanzionatori e prescrittivi le delibere sono articolate in due sottosezioni rispettivamente dedicate a provvedimenti correlati alla funzione di regolazione e a provvedimenti correlati alla tutela dei diritti dei passeggeri.

Ciascuna sezione è suddivisa per anno e riporta la selezione di atti e provvedimenti in ordine numerico cronologicamente inverso.

Il contenuto integrale dei testi richiamati, ove pubblicato, può essere consultato sul sito web dell'Autorità (www.autorita-trasporti.it).

2.1. Attività di regolazione

Anno 2019

Delibera n. 61/2019 - Procedimento avviato con Delibera n. 2/2019 per la definizione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami". Differimento del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con Delibera n. 47/2019 e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera 53/2019 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017.

Delibera n. 52/2019 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017.

Delibera n. 50/2019 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa – periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017.

Delibera n. 47/2019 - Procedimento avviato con Delibera n. 2/2019 – Indizione della consultazione pubblica sulle "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami".

Delibera n. 44/2019 - Procedimento per la revisione della Delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 avviato con la Delibera n. 129/2017 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 43/2019 - Chiusura del procedimento avviato con Delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017. Conformità alle prescrizioni di cui alle delibere n. 11/2019 del 14 febbraio 2019 e n. 23/2019 del 28 marzo 2019 del sistema tariffario aggiornato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021.

Delibera n. 42/2019 - Procedimento avviato con Delibera n. 98/2018 – Indizione della consultazione pubblica sulle "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari" e proroga termini di conclusione del procedimento.

Delibera n. 29/2019 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019 – 2022. Chiusura del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione avviato con Delibera n. 135/2018 e revoca della Delibera n. 24/2019.

Delibera n. 28/2019 - Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2018.

Delibera n. 24/2019 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017.

Delibera n. 23/2019 - Procedimento avviato con Delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017. Verifica di conformità alle prescrizioni di cui alla Delibera n. 11/2019 del 14 febbraio 2019 del sistema tariffario aggiornato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021.

Delibera n. 22/2019 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 4/2016 e ampliato nell'oggetto dalla Delibera n. 124/2017. Approvazione dell'atto di regolazione recante Misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni".

Delibera n. 21/2019 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017.

Delibera n. 16/2019 - Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Avvio del procedimento.

Delibera n. 11/2019 - Procedimento avviato con Delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell'Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Esiti della verifica della rispondenza dei piani tariffari ai criteri del costo e proroga dei termini di conclusione del procedimento.

Delibera n. 6/2019 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Parma – anno 2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017 e prescrizione.

Delibera n. 2/2019 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami. Avvio del procedimento.

Delibera n. 1/2019 - Definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi all'affidamento delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona. Avvio del procedimento.

Anno 2018

Delibera n. 143/2018 - Procedimento per la revisione della Delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 avviato con la Delibera n. 129/2017 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica. Indizione di consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 142/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell'Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 136/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 91/2018 – Determinazione dei diritti aeroportuali da parte di Aeroporto di Treviso S.p.A.

Delibera n. 135/2018 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Firenze – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017.

Delibera n. 134/2018 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Pisa– periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017.

Delibera n. 133/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 3/2018 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia.

Delibera n. 122/2018 - Procedimento volto all'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, avviato con la Delibera n. 4/2016 come ampliato nell'oggetto dalla Delibera n. 124/2017. Estensione della durata della consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 121/2018 - Accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale umbra e determinazione dei relativi canoni di accesso.

Delibera n. 120/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 69/2017. Approvazione dell'atto di regolazione recante "Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale".

Delibera n. 119/2018 - Rimodulazione del sistema tariffario attinente al servizio di sosta, ricovero e deposito del materiale rotabile offerto da RFI. Verifica di conformità ai sensi della Delibera n. 80/2016, punto 1, lettera b).

Delibera n. 118/2018 - Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2020", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al "Prospetto informativo della rete 2019", nonché relative alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2021".

Delibera n. 110/2018 - Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell'Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Verifica della rispondenza dei piani tariffari ai criteri del costo.

Delibera n. 109/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 3/2018 – Consultazione pubblica sul sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia. Proroga del termine di conclusione della consultazione e differimento della data di audizione.

Delibera n. 106/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 43/2018. Approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie".

Delibera n. 103/2018 - Procedimento volto all'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, avviato con la Delibera n. 4/2016 come ampliato nell'oggetto dalla Delibera n. 124/2017. Proroga del termine di conclusione della consultazione pubblica.

Delibera n. 102/2018 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Parma – anno 2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 92/2017.

Delibera n. 99/2018 - Delibera n. 18/2017 recante "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria". Applicazione della misura 3.2.

Delibera n. 98/2018 - Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari. Avvio del procedimento.

Delibera n. 91/2018 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con Delibera n. 37/2016. Conclusione del procedimento.

Delibera n. 91/2018 - Determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Treviso S.p.A. Avvio di procedimento.

Delibera n. 89/2018 - Procedimento volto all'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, avviato con la Delibera n. 4/2016 come ampliato nell'oggetto dalla Delibera n. 124/2017. Indizione di consultazione pubblica.

Delibera n. 88/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 3/2018 – Indizione della consultazione pubblica sul sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia e proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 84/2018 - Revisione Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017. Avvio del procedimento.

Delibera n. 83/2018 - Procedimento volto all'adozione di un atto regolatorio avente a oggetto metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, avviato con Delibera n. 69/2017 – Differimento del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con Delibera n. 66/2018 e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 73/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 2/2018 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house della tratta autostradale A22 Brennero-Modena.

Delibera n. 67/2018 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – Riapertura termini della consultazione pubblica.

Delibera n. 66/2018 - Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio consultazione.

Delibera n. 64/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell'Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Proroga dei termini.

Delibera n. 63/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 2/2018. Definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house della tratta autostradale A22 Brennero – Modena. Proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 57/2018 - Conclusione procedimento avviato con Delibera n. 40/2017. Approvazione di "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione".

Delibera n. 56/2018 - Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Conclusione del procedimento.

Delibera n. 55/2018 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio di una nuova fase di consultazione e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 43/2018 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie. Avvio del procedimento e consultazione pubblica.

Delibera n. 35/2018 - Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2017.

Delibera n. 34/2018 - Procedimento per l'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, avviato con la Delibera n. 4/2016 come ampliato nell'oggetto dalla Delibera n. 124/2017.

Delibera n. 33/2018 - Applicazione principi e criteri di regolazione dell'accesso al sistema ferroviario nazionale di cui Delibera n. 152/2017: approvazione con prescrizioni dei formati delle informazioni pubblicate da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ai sensi della disposizione 1 di cui all'Allegato A; conformità con prescrizioni del nuovo sistema tariffario elaborato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Delibera n. 29/2018 - Procedimento volto all'adozione di un atto regolatorio avente ad oggetto metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, avviato con Delibera n. 69/2017.

Delibera n. 28/2018 - Segnalazioni di Trenitalia S.p.A. e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675. Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Delibera n. 23/2018 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – Ulteriore riapertura termini della consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 18/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 151/2017 – Attivazione della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali nella determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A.

Delibera n. 17/2018 - Misura n. 4.3.6 di cui alla Delibera n. 140/2017. Accertamento e verifica sulla proposta di catalogo di tracce correlate all'applicazione delle tariffe PROMO-PIR 2019.

Delibera n. 16/2018 - Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con Delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento.

Delibera n. 11/2018 - Procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)". Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 10/2018 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2017-2020. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 8/2018 - Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con Delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 03/2018 - Definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia. Avvio del procedimento.

Delibera n. 2/2018 - Definizione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* della tratta autostradale A22 Brennero-Modena. Avvio del procedimento.

Anno 2017

Delibera n. 156/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 40/2017 – Indizione consultazione pubblica su "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione" e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 152/2017 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla Delibera n. 127/2016.

Delibera n. 147/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge

22 dicembre 2011, n. 214 – Riapertura termini della consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 146/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con Delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 141/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla Delibera n. 127/2016. Proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 140/2017 - Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2019", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al "Prospetto informativo della rete 2018", nonché relative alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2020".

Delibera n. 139/2017 - Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Proroga del termine di conclusione.

Delibera n. 138/2017 - Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell'Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Avvio procedimento con prescrizioni.

Delibera n. 134/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – Avvio consultazione pubblica.

Delibera n. 132/2017 - Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Genova, avviato con Delibera n. 39/2017 del 16/03/2017.

Delibera n. 131/2017 - Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Civitavecchia avviato con Delibera n. 38/2017 del 16 marzo 2017.

Delibera n. 130/2017 - Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Livorno, avviato con Delibera n. 37/2017 del 16/03/2017.

Delibera n. 129/2017 - Revisione della Delibera n. 49/2015. Avvio del procedimento.

Delibera n. 128/2017 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2017-2020. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera 127/2017- Procedimento avviato con Delibera n. 77/2017 – Indizione consultazione pubblica sulle integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione dell'accesso al sistema ferroviario nazionale.

Delibera n. 124/2017 - Procedimento per la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, avviato con la Delibera n. 4/2016.

Delibera n. 121/2017 - Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Indizione consultazione pubblica.

Delibera n. 119/2017 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 83/2017. Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A5 (Torino-Ivrea-Quincinetto), A4/5 (Ivrea-Santhià), Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21 (Torino-Alessandria-Piacenza).

Delibera n. 114/2017 - Pedaggio relativo alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle.

Delibera n. 105/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 83/2017 – Proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 101/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, avviato con Delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con Delibera n. 88/2017.

Delibera n. 92/2017 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 106/2016 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 91/2017 - Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Avvio.

Delibera n. 88/2017 - Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico. Avvio consultazione pubblica.

Delibera n. 87/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 106/2016 – Proroga dei termini di conclusione.

Delibera n. 86/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 83/2017 – Indizione consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A5, A4/A5, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21, e sul relativo sistema di pedaggio.

Delibera n. 85/2017 - Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2016.

Delibera n. 84/2017 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2017-2020. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 83/2017 - Definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l'affidamento delle tratte autostradali A5, A4/5, Sistema Tangenziale di Torino, diramazione Torino-Pinerolo, e A21, e del relativo sistema tariffario di pedaggio. Avvio del procedimento.

Delibera n. 82/2017 - Delibera n. 142/2016 per la definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l'affidamento delle tratte autostradali A5, A4/5, Sistema Tangenziale di Torino, diramazione Torino-Pinerolo. Chiusura del procedimento.

Delibera n. 77/2017 - Avvio di un procedimento regolatorio riguardante la verifica ed eventuali integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla Delibera n. 127/2016.

Delibera n. 73/2017 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo-Orio al Serio periodo tariffario 2017-2020. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 69/2017 - Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio del procedimento.

Delibera n. 62/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 106/2016 – Indizione consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 49/2017 - Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Adozione.

Delibera n. 48/2017 - Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012.

Delibera n. 42/2017 - Revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla Delibera n. 102/2016.

Delibera n. 41/2017 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio – periodo tariffario 2017-2020. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 40/2017 - Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Avvio del procedimento.

Delibera n. 39/2017 - Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Genova. Segnalazione dell'impresa Nuovo Borgo Terminal Container S.r.l.

Delibera n. 38/2017 - Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Civitavecchia. Segnalazione dell'impresa MEDOV Civitavecchia S.r.l.

Delibera n. 37/2017 - Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Livorno. Segnalazione dell'impresa Neri S.r.l. (già Scotto & C. S.r.l.u.).

Delibera n. 31/2017 - Revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alle Delibere n. 99/2016 e n. 100/2016.

Delibera n. 18/2017 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 30/2016 – "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria".

Anno 2016

Delibera n. 152/2016 - Imprese ferroviarie InRail S.p.A., Captrain S.r.l. e C.F.I. S.p.A. – Chiusura del procedimento avviato con Delibera n. 121/2016 per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n. 112/2015.

Delibera n. 151/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione avviato con Delibera n. 60/2016.

Delibera n. 150/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 149/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio – periodo tariffario 2017-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 144/2016 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 142/2016 - Articolo 37, comma 2, lett. g, del d.l. 201/2011. Avvio del procedimento per la definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l'affidamento della gestione delle tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià, Sistema Tangenziale di Torino e diramazione Torino-Pinerolo.

Delibera n. 140/2016 - Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto Informativo della Rete 2018", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al "Prospetto Informativo della Rete 2017" vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del "Prospetto Informativo della Rete 2019".

Delibera n. 136/2016 - Metodi di analisi di impatto della regolamentazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Ronchi dei Legionari periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 134/2016 - Avvio del procedimento per l'adozione di linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti e indizione di consultazione pubblica.

Delibera n. 133/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 30/2016 – Indizione consultazione pubblica sulle "Misure di regolazione volte a stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria".

Delibera n. 130/2016 - Avvio di un'indagine conoscitiva avente ad oggetto l'analisi dei profili regolatori inerenti il mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga distanza.

Delibera n. 128/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2016/2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 127/2016 - Avvio di una indagine conoscitiva finalizzata ad analizzare l'impatto dell'introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato retail dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. "*Open Access Premium*".

Delibera n. 121/2016 - Imprese ferroviarie InRail S.r.l., Captrail S.r.l. e CFI S.p.A. – Avvio del procedimento per l'adozione di decisioni ex art. 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015.

Delibera n. 117/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo – periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 113/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 112/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Istanza di definizione della controversia presentata da Ryanair Ltd. Decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 111/2016 - Procedimento di verifica della conformità, rispetto ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 64/2014, della proposta di revisione dei diritti presentata dal gestore aeroportuale Società Aeroporti di Puglia S.p.A. per il periodo tariffario 2016- 2019. Archiviazione.

Delibera n. 110/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto civile "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2016- 2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 106/2016 - Revisione Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 64/2014. Avvio del procedimento.

Delibera n. 102/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Avvio del procedimento.

Delibera n. 101/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona – periodo tariffario 2016/2019. Archiviazione del ricorso presentato da *Ryanair* Ltd per inammissibilità.

Delibera n. 100/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Istanza di definizione della controversia presentata da *Ryanair*. Avvio del procedimento e riunione della relativa trattazione nell'ambito del procedimento avviato con Delibera n. 99/2016. Decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 99/2016 - Proposta di revisione dei Diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Istanze di definizione della controversia presentate da Assaereo, IATA e IBAR per mancato accordo. Avvio del procedimento.

Delibera n. 93/2016 - Call for input sulle modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria. Procedimento avviato con Delibera n. 30/2016.

Delibera n. 84/2016 - Attuazione Delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive modifiche e integrazioni. Modalità applicative per gli operatori di impianto che esercitano i servizi di cui all'art. 13, comma 2, lettera a) del decreto legislaivo n. 112/2015.

Delibera n. 83/2016 - Procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento avviato con la Delibera n. 49/2015. Avvio consultazione e differimento termine.

Delibera n. 80/2016 - Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con Delibera n. 96/2015.

Delibera n. 75/2016 - Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con Delibera n. 96/2015 e successive integrazioni.

Delibera n. 73/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 71/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 70/2016 - Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Delibera n. 69/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 66/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo - periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 63/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova per il periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 62/2016 - Differimento dei termini di attuazione delle Misure 41 e 58 di cui all'Allegato 1 alla Delibera n. 96/2015.

Delibera n. 60/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 54/2016 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità.

Delibera n. 46/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014.

Delibera n. 43/2016 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: conformità definitiva ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014.

Delibera n. 36/2016 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 31/2016 - Attuazione Delibera n. 96/2015 - Precisazioni.

Delibera n. 30/2016 - Servizi di manovra ferroviaria. Misura 11.6.2 di cui all'allegato alla Delibera n. 70/2014. Ambito di applicabilità ed avvio di un procedimento per stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria.

Delibera n. 29/2016 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali della rete aeroportuale di Puglia – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 23/2016 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 17/2016 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 13/2016 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone Borsellino" di Palermo Punta Raisi per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 1/2016 - Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali. Avvio della consultazione.

Anno 2015

Delibera n. 106/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 104/2015 - Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall'11-12-2016", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente.

Delibera n. 103/2015 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che i passeggeri in possesso di titoli di viaggio prepagati per spostamenti ripetuti tra determinate città e con validità temporalmente definita, ivi compresi gli abbonamenti, possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità – Avvio del procedimento.

Delibera n. 98/2015 - Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 96/2015 - Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Delibera n. 88/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 87/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 84/2015 - Prescrizione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativamente ad alcune modifiche da essa apportate, nel corso del 2015, al Prospetto informativo della rete 2014 e 2015.

Delibera n. 68/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Costa Smeralda di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 65/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 61/2015 - Avvio della consultazione sullo schema di atto di regolazione recante "Princìpi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014).

Delibera n. 60/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: archiviazione dei ricorsi presentati dalle associazioni ASSAEREO, IATA ed IBAR.

Delibera n. 56/2015 - Pubblicazione dell'Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anni 2013 e 2014.

Delibera n. 55/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffario 2015-2018. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 53/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Ugo Niutta– Capodichino" di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 49/2015 - Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento.

Delibera n. 45/2015 - Schema di concessione da inserire nel bando di gara relativo alla costruzione e gestione dell'autostrada Modena – Brennero A22.

Delibera n. 44/2015 - Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici alla mobilità.

Delibera n. 40/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 39/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con il Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 35/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze per il periodo tariffario 2015- 2018: conformità ai Modelli di regolazione approvati con il Delibera n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con Delibera n. 31 del 2015.

Delibera n. 32/2015 - Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Delibera n. 26/2015 - Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.

Delibera n. 22/2015 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffari 2015-2018. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 19/2015 - Richiesta di autorizzazione avanzata dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l. allo svolgimento del servizio di cabotaggio nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla tratta Parigi – Milano.

Delibera n. 4/2015 - Adozione del Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) 2006/2004.

Anno 2014

Delibera n. 86/2014 - Definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014) "*Call for Input*".

Delibera n. 79/2014 - Consultazione concernente l'esecuzione delle sanzioni per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) 2006/2004.

Delibera n. 76/2014 - Indicazioni e prescrizioni relative al prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.

Delibera n. 70/2014 - Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Delibera n. 65/2014 - Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in merito al procedimento avviato nei confronti della Società Trenitalia S.p.A. e Rete Ferroviaria S.p.A. (PS 4848).

Delibera n. 64/2014 - Approvazione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 52/2014 - Adozione del Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

2.2. Procedimenti sanzionatori e prescrittivi

2.2.1 Provvedimenti correlati alle funzioni di regolazione

Anno 2019

Delibera n. 56/2019 - Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

Delibera n. 46/2019 - Reclamo di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. sul procedimento di integrazione e aggiornamento di accordo quadro – Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Delibera n. 31/2019 - Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

Anno 2018

Delibera n. 78/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 126/2017 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)", per la violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015, con riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h. Archiviazione della contestazione relativa all'esercizio dei treni in doppia composizione

Delibera n. 76/2018 - Segnalazioni di Trenitalia S.p.A. e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675. Conclusione del procedimento avviato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con Delibera n. 28/2018 ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112

Delibera n. 68/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 125/2017 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)", per la violazione dell'articolo 26, commi 1 e 3, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015

Delibera n. 49/2018 - Stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia – Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 15/2018 per garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 10.6.1 della Delibera n. 70/2014.

Delibera n. 28/2018 - Segnalazioni di Trenitalia S.p.A. e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675. Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Delibera n. 26/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 78/2017 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

Delibera n. 18/2018 - Conclusione del procedimento avviato con Delibera n. 151/2017 – Attivazione della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali nella determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A.

Delibera n. 15/2018 - Stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia – Avvio del procedimento per garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 10.6.1 della Delibera n. 70/2014.

Delibera n.11/2018 - Procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)". Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Anno 2017

Delibera n. 151/2017 - Determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A. Avvio di procedimento.

Delibera n. 126/2017 - Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

Delibera n. 125/2017 - Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

Delibera n. 79/2017 - Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera l), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Delibera n. 78/2017 - Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

Delibera n. 49/2017 - Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Adozione.

Anno 2016

Delibera n. 152/2016 - Imprese ferroviarie *InRail S.p.A.*, *Captrain* S.r.l. e C.F.I. S.p.A. – Chiusura del procedimento avviato con Delibera n. 121/2016 per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n. 112/2015.

Delibera n. 129/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 64/2015 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Archiviazione della contestazione concernente l'inottemperanza alla misura 7.6.1, lettera f), della Delibera n. 70/2014.

Delibera n. 121/2016 - Imprese ferroviarie *InRail* S.r.l., *Captrail* S.r.l. e CFI S.p.A. – Avvio del procedimento per l'adozione di decisioni ex art. 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015.

Delibera n. 94/2016 - Stazioni di Verona Porta Nuova e Bologna Centrale. Chiusura del procedimento avviato con Delibera n. 14/2016 per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n.112/2015.

Delibera n. 33/2016 - Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 64/2015 relativo alle inottemperanze alla Delibera n. 70/2014, contestate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 2015, per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione delle contestazioni relative alle misure 4.6.1, lett. d, 5.6.1 lett. c e 7.6.1, lett. e. Irrogazione di sanzioni per la violazione delle misure 5.6.1, lett. b e lett. d.

Delibera n. 24/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015. Approvazione degli impegni presentati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e chiusura del relativo procedimento sanzionatorio con riferimento alle misure 1.6.4, lett. g, 3.6.1, 11.6.1, lett. c, e 11.6.3 di cui alla Delibera n. 70/2014.

Delibera n. 14/2016 - Stazioni di Verona P.N. e Bologna Centrale – Avvio del procedimento per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n. 112/2015.

Delibera n. 11/2016 - Archiviazione, con riferimento all'inottemperanza alla misura 5.6.1, lett. a, della Delibera n. 70/2014, del procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 64/2015 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Anno 2015

Delibera n. 92/2015 – Ottemperanza agli impegni, relativi alla misura 10.6.1 della Delibera n. 70/2014, resi vincolanti con la Delibera n. 66/2015 del 6 agosto 2015.

Delibera n. 91/2015 – Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con la Delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015.

Delibera n. 90/2015 – Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 25/2015, relativo alle inottemperanze alla Delibera n. 76/2014, contestate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione.

Delibera n. 89/2015 – Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 24/2015 relativo alle inottemperanze alla Delibera n. 70/2014, contestate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 2015, per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione.

Delibera n. 80/2015 – Accettazione della proposta di impegni avanzata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in relazione alle misure 9.6.1. e 9.6.2. di cui al procedimento avviato con Delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015. Chiusura del procedimento sanzionatorio.

Delibera n. 67/2015 – Approvazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativa al procedimento avviato con Delibera n. 25/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarati ammissibili con Delibera n. 38/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure3.2.6, 3.2.8, 3.2.11, 5.2. e 6.2.8 della Delibera n. 76/2014, nonché all' Indicazione relativa all'inserimento, nella sottosezione 5.2.6 del PIR, delle misure 10.6.1. e 10.6.3 della Delibera 70/2014.

Delibera n. 66/2015 - Approvazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con Delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarato ammissibile con

Delibera n. 37/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 8.6.1, 10.6.1 e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014.

Delibera n. 64/2015 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori riguardanti inottemperanze alle misure di regolazione 1.6.4, 3.6.1., 4.6.1, 5.6.1, 7.6.1, 11.6.1 e 11.6.3, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, concernente l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Delibera n. 38/2015 - Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativa al procedimento avviato con Delibera n. 25/2015 del 12 marzo 2015.

Delibera n. 37/2015 - Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con Delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015.

Delibera n. 25/2015 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.

Delibera n. 24/2015 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014.

2.2.2 Provvedimenti correlati alla tutela dei diritti dei passeggeri

Anno 2019

Delibera n. 57/2019 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 55/2019 - Procedimento avviato con Delibera n. 4/2019 nei confronti di Ente Autonomo Volturno S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 18, paragrafo 1, e 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 54/2019 - Procedimento avviato con Delibera n. 138/2018 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 48/201 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 45/2019 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 3/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del 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". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 33/2019 Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 32/2019 Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 30/2019 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 123/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera n. 26/2019 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 25/2019 - Procedimento avviato con Delibera n. 139/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera n. 18/2019 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 124/2018 nei confronti di Minoan Lines S.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del 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". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 17/2019 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 14/2019 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 13/2019 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 115/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 12/2019 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 114/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del 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". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 9/2019 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 4/2019 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 3/2019 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Anno 2018

Delibera n. 139/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 138/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 137/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 100/2018 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 124/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 123/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 115/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 114/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 105/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 75/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 104/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 74/2018 nei confronti di Flixbus Italia S.r.l., ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 100/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 90/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 80/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 80/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 79/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 37/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle

violazioni delle disposizioni del 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. 77/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 50/2018 nei confronti di Bus Center S.r.l. e di Servizi Informazioni S.r.l. ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 75/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 74/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 69/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 31/2018 nei confronti di Bus Center S.r.l e di Servizi Informazioni S.r.l. ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 62/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera 25/2018 nei confronti di Busitalia Veneto S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004.

Delibera n. 61/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 20/2018 nei confronti di SNAV S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 60/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 19/2018 nei confronti di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera 58/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 13/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera 52/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 4/2018 nei confronti di Trenitalia S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'art. 17, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Delibera 51/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 153/2017 nei confronti di Minoan Lines S.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera 50/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera 48/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 5/2018 nei confronti di Trenitalia S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera 42/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 9/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. Archiviazione della contestazione concernente la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004.

Delibera n. 37/2018 – Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 36/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 1/2018 nei confronti di Trenord S.r.l., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 31/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n.30/2018 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 148/2017 nei confronti di Trenord S.r.l., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 25/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 24/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 136/2017 nei confronti di Caremar S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera n. 20/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 19/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 13/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 12/2018 - Procedimento avviato con Delibera n. 117/2017 nei confronti di Trenitalia S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 10, comma 4, del decreto legislativo n. 70/2014 recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario" e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per le violazioni degli articoli 9, paragrafo 5, e 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Delibera n. 9/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 5/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 4/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 1/2018 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Anno 2017

Delibera n. 153/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 148/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 142/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 116/2017 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 136/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 135/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 79/2017 nei confronti di Alto Adige Bus S.r.l. – Archiviazione delle contestazioni concernenti la mancata ottemperanza alle richieste di informazioni dell'Autorità, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera l), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Delibera n. 122/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 68/2017 nei confronti di Alto Adige Bus S.r.l. – Archiviazione delle contestazioni concernenti la violazione degli articoli 25, paragrafo 1, e 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004.

Delibera n. 117/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 116/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 115/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 99/2017 nei confronti di Trenord S.r.l., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 111/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 95/2017 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 110/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 94/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 109/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 80/2017 nei confronti di Moby S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 108/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 81/2017 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 107/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con delibera 67/2017 nei confronti di Romano Autolinee Regionali S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

Delibera n. 106/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 64/2017 nei confronti di Grandi Navi Veloci S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta con riferimento alla violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera n. 99/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 98/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 51/2017 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. – Archiviazione delle contestazioni relative alla violazione dell'articolo 18, paragrafi 1 e 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 97/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 45/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Delibera n. 95/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 94/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 93/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 32/2017 nei confronti di Flixbus Italia S.r.l. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

Delibera n. 89/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 61/2017 nei confronti di Interbus S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del Regolamento (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 81/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 80/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 27/2017 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 71/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 44/2017 nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 70/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 27/2017 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 68/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 67/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 64/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 61/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 60/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 19/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 59/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 9/2017 nei confronti di Moby S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 51/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 50/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 10/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 per violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 45/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n.44/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 43/2017 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 153/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n.32/2017- Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 27/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 26/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 137/2016 nei confronti di Baltour S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 25, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

Delibera n. 25/2017 - Procedimento avviato con Delibera n. 123/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 10, comma 4, del decreto legislativo n. 70/2014 recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 19/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 10/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Delibera n. 9/2017 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

Anno 2016

Delibera n. 153/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 137/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 126/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 95/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Archiviazione della contestazione relativa alla violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, primo comma, del Regolamento (CE) n. 1371/2007 e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta con riferimento alla violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Delibera n. 125/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 96/2016 nei confronti di COAS Consorzio Astigiano ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'art. 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011 e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'art. 25, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 181/2011.

Delibera n. 124/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 82/2016 nei confronti di Ferrovie del Sud est e servizi automobilistici s.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014 per violazioni del Regolamento (CE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 123/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria" per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviari.

Delibera n. 116/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 79/2016 nei confronti di Trenord S.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 108/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 58/2016, nei confronti di Trenord S.r.l. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 107/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 49/2016, nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 96/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 95/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 82/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 78/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 2/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 76/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 41/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 67/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 27/2016 nei confronti di Trenord S.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 58/2016 - Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 57/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 26/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 56/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 7/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 53/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 10/2016 nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014. Archiviazione.

Delibera n. 52/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 8/2016 nei confronti di Ferrovie Udine Cividale S.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 49/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 47/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 6/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 44/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 119/2015 nei confronti di Consorzio Trasporti Prontobus. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 41/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 38/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 5/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 35/2016 - Procedimento avviato con Delibera n. 110/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 34/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 9/2016 nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014. Archiviazione.

Delibera n. 27/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 26/2016 - Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 25/2016 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 109/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 16/2016 - Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 111/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 15/2016 - Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 108/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 10/2016 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 9/2016 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 8/2016 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 7/2016 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 6/2016 - Avvio del procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 5/2016 - Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 2/2016 - Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Anno 2015

Delibera n. 119/2015 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2011, n. 169, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus".

Delibera n. 114/2015 - Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 70/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Adozione del provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 112/2015 - Chiusura per avvenuto pagamento in forma ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 71/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 111/2015 - Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 110/2015 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 109/2015 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 108/2015 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 71/2015 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori di cui al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 70/2015 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori di cui al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

2.3. Organizzazione e funzionamento

Anno 2019

Delibera n. 60/2019 - Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con Delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette di cui all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"). Integrazione della Commissione per la selezione nominata con Delibera n. 117/2018 con un membro esterno esperto in lingua inglese.

Delibera n. 59/2019 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella seduta del 5 aprile 2018, in esito alla procedura concorsuale indetta con bando

emanato a seguito di Delibera dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato del 14 giugno 2017 – Avviso di Concorso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica IV^ Serie speciale – Concorsi ed esami, n. 50 del 04/07/2017, relativa al profilo F6TC – Funzionario – Area Tutela del Consumatore.

Delibera n. 58/2019 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella seduta del 27 giugno 2018 e dall'Autorità Nazionale Anticorruzione nella seduta del 27 giugno 2018 in esito alla procedura concorsuale indetta con bando emanato a seguito di Delibera dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato del 19 luglio 2017 e Delibera dell'Autorità Nazionale Anticorruzione del 19 luglio 2017, n. 757 – Avviso di Concorso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica IV^ Serie speciale – Concorsi ed esami, n. 56 del 25/07/2017 , relativa al profilo F6ITA – Funzionario per lo svolgimento di attività di indagine, progettazione, sviluppo e di reverse engineering di software, algoritmi e data base.

Delibera n. 51/2019 - Regolamenti sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità e sulle progressioni di carriera del personale. Modifica.

Delibera n. 49/2019 - Rendiconto finanziario 2018 – Approvazione.

Delibera n. 41/2019 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 operativi, livello di Assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con Delibera n. 91/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP02 – Operativo Affari istituzionali e comunicazione. Assunzione in prova.

Delibera n. 40/2019 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 operativo, livello di Assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con Delibera n. 90/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con Delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP01 – Operativo Trasporti e logistica. Assunzione in prova.

Delibera n. 39/2019 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con Delibera n. 6/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con Delibera n. 74/2015, relativa al profilo F11 – Funzionario Ingegnere esperto in materia di logistica e sistemi di trasporto marittimo. Assunzione in prova.

Delibera n. 38/2019 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 funzionari, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con Delibera n. 15/2017, come rettificata dalla Delibera n. 113/2018, in esito alla procedura concorsuale indetta con Delibera n. 74/2015, relativa al profilo F07 – Funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto. Assunzione in prova.

Delibera n. 37/2019 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con Delibera n. 14/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con Delibera n. 74/2015, relativa al profilo F06 – Funzionario Analista dell'offerta del servizio di trasporto esperto in pricing e revenue management. Assunzione in prova.

Delibera n. 36/2019 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con Delibera n. 1/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con Delibera n. 74/2015, relativa al profilo F01 – Funzionario Giurista esperto in regolazione dei trasporti. Assunzione in prova.

Delibera n. 35/2019 - Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con Delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di Funzionario – Livello Funzionario III, cod. FIII7. Integrazione della Commissione esaminatrice nominata con Delibera n. 86/2018 con un membro esterno esperto in lingua inglese.

Delibera n. 34/2019 - Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016. Esecuzione della sentenza TAR Piemonte n. 344/2019, depositata il 26.3.2019.

Delibera n. 27/2019 - Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione.

Delibera n. 20/2019 - Concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015. Nomina in ruolo.

Delibera n. 19/2019 – Premio di risultato anno 2019.

Delibera n. 15/2019 - Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche.

Delibera n. 10/2019 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2019-2021. Approvazione definitiva**.**

Delibera n. 8/2019 - Conferimento dell'incarico di Capo di Gabinetto.

Delibera n. 7/2019 - Conferimento dell'incarico di responsabile dell'Ufficio Affari Istituzionali ed Internazionali dell'Autorità.

Delibera n. 5/2019 - Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori.

Anno 2018

Delibera n. 147/2018 - Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 146/2018 - Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica.

Delibera n. 145/2018 - Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Costituzione della Commissione per la valutazione comparativa delle candidature pervenute.

Delibera n. 144/2018 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2019-2021. Approvazione in via preliminare dello schema di piano e avvio della consultazione pubblica.

Delibera n. 140/2018 - Bilancio di previsione 2019 e Pluriennale 2019-2021 – Approvazione.

Delibera n. 131/2018 - Incarico di coordinamento dell'*Advisory Board* dell'Autorità.

Delibera n. 130/2018 - Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 129/2018 - Elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.

Delibera n. 128/2018 - Performance Management. Approvazione.

Delibera n. 127/2018 - Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica.

Delibera n. 126/2018 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifiche.

Delibera n. 125/2018 - Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica.

Delibera n. 117/2018 - Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con Delibera n. 82/2018 per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici

mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette protette di cui all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"). Nomina della Commissione per la selezione.

Delibera n. 116/2018 - Determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019. Riapertura della consultazione pubblica avviata con la Delibera n. 92/2018.

Delibera n. 113/2018 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla Delibera n. 74/2015. Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3641/2018, pubblicata il 13 giugno 2018.

Delibera n. 112/2018 - Bilancio di previsione 2018 – Variazione di bilancio.

Delibera n. 111/2018 - Procedura di selezione di personale proveniente da pubbliche amministrazioni indetta con Delibera n. 9/2013 relativamente all'Area Dirigenti – Affari giuridici e contenzioso (A2). Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3056/2017.

Delibera n. 108/2018 - Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con Delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di Funzionario – Livello Funzionario III, cod. FIII7. Nomina del Segretario della Commissione esaminatrice.

Delibera n. 107/2018 - Proroga dell'incarico di Garante etico.

Delibera n. 101/2018 - Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 97/2018 - Procedura di selezione di personale proveniente da pubbliche amministrazioni indetta con Delibera n. 9/2013 relativamente all'Area Dirigenti – Affari giuridici e contenzioso (A2). Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3056/2017.

Delibera n. 95/2018 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 operativi, livello di Assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la Delibera n. 91/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con Delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP02.

Delibera n. 94/2018 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la Delibera n. 103/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con Delibera n. 74/2015, relativa al profilo F13.

Delibera n. 93/2018 - Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la Delibera n. 1/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con Delibera n. 74/2015, relativa al profilo F01.

Delibera n. 92/2018 - Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019.

Delibera n. 87/2018 - Avvio della procedura di formazione dell'elenco degli esperti ad alto livello di specializzazione ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale.

Delibera n. 86/2018 - Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con Delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da

assumere a tempo indeterminato nella qualifica di Funzionario – Livello Funzionario III, cod. FIII7. Nomina della Commissione esaminatrice.

Delibera n. 85/2018 - Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 82/2018 - Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette.

Delibera n. 81/2018 - Concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015.

Delibera n. 72/2018 - Aggiornamento dei valori stipendiali contenuti nelle la Sezione II – Parte economica del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità a decorrere dal 1° gennaio 2018, in adeguamento al contenuto dell'accordo sindacale del 14 giugno 2018.

Delibera n. 71/2018 - Regolamento delle trasferte e missioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifiche.

Delibera n. 70/2018 - Bilancio di previsione 2018 – Assestamento.

Delibera n. 65/2018 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2018-2020. Approvazione definitiva.

Delibera n. 59/2018 - Procedura per il reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di Funzionario – Livello Funzionario III, cod. FIII7.

Delibera n. 54/2018 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2018-2020. Approvazione in via preliminare dello schema di piano e avvio della consultazione pubblica.

Delibera n. 53/2018 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015.

Delibera n. 46/2018 – Nomina del Nucleo di valutazione.

Delibera n. 45/2018 – Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015.

Delibera n. 44/2018 – Rendiconto finanziario 2017 – Approvazione.

Delibera n. 41/2018 – Regolamento recante la disciplina dei permessi studio. Adozione.

Delibera n. 40/2018 – Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 39/2018 – Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Adozione.

Delibera n. 38/2018 - Performance Organizzativa.

Delibera n. 32/2018 - Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 22/2018 - Premio di risultato anno 2018.

Delibera n. 21/2018 - Proroga del Nucleo di valutazione.

Delibera n. 14/2018 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2016-2018. Aggiornamento anno 2018. Approvazione in via preliminare e avvio della consultazione pubblica.

Delibera n. 07/2018 - Rinnovo dell'incarico di responsabile all'Ufficio Accesso alle infrastrutture, di responsabile dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale, di responsabile dell'Ufficio Affari legali e contenzioso e di responsabile dell'Ufficio ICT.

Delibera n. 06/2018 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015.

Anno 2017

Delibera n. 155/2017 - Procedura di selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione graduatorie finali e nomina vincitori.

Delibera n. 154/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla Delibera n. 74/2015.

Delibera n. 150/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015.

Delibera n. 149/2017 - Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 144/2017 - Bilancio di previsione 2018 e Pluriennale 2018 – 2020 – Approvazione.

Delibera n. 143/2017 - Reclutamento di n. 2 funzionari, livello di Funzionario III – Cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata, in esito alla procedura concorsuale relativa al profilo di concorso F12 – Funzionario Ingegnere esperto in materia di sistemi per il trasporto pubblico locale, con la Delibera n. 7/2017.

Delibera n. 137/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015.

Delibera n. 133/2017 - Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione.

Delibera n. 123/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015.

Delibera n. 113/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F07 – Funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, approvata con Delibera n. 15/2017 e dichiarazione vincitore.

Delibera n. 112/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla Delibera n. 74/2015. Parziale rettifica della graduatoria finale approvata con Delibera n. 89/2016.

Delibera n. 104/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F10.

Delibera n. 103/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 funzionari nel profilo F13 – Funzionario – Affari istituzionali.

Delibera n. 102/2017 - Bilancio di previsione 2017 – Assestamento.

Delibera n. 100/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015. Reclutamento di n. 2 operativi nel profilo OP01.

Delibera n. 96/2017 - Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla Delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F07 – Funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, approvata con Delibera n. 15/2017 e dichiarazione vincitore.

Delibera n. 90/2017 - Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016.

Delibera n. 75/2017 - Contributo al finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricognizione delle competenze dell'Autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere.

Delibera n. 74/2017 - Designazione dell'Advisory Board dell'Autorità.

Delibera n. 55/2017 - Premio di risultato anni 2016 e 2017.

Delibera n. 54/2017 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 53/2017 - Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità. Adozione.

Delibera n. 52/2017 - Performance Management.

Delibera n. 33/2017 - Piano formativo per il personale dell'Autorità - Anno 2017.

Delibera n. 29/2017 - Conferimento dell'incarico di Responsabile dei rapporti con le organizzazioni sindacali.

Delibera n. 28/2017 - Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori.

Anno 2016

Delibera n. 145/2016 - Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula e la scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento.

Delibera n. 139/2016 - Misura e modalità di versamento dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017.

Delibera n. 138/2016 - Bilancio di previsione 2017 e Pluriennale 2017-2019. Approvazione.

Delibera n. 135/2016 - Nomina del Collegio dei revisori.

Delibera n. 131/2016 - Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Modifica.

Delibera n. 120/2016 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Aggiornamento 2016-2018. Approvazione definitiva.

Delibera n. 118/2016 - Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017.

Delibera n. 115/2016 - Integrazione dell'elenco di esperti, di cui all'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, approvato con Delibera n. 74/2016 e integrato con Delibera n. 98/2016.

Delibera n. 98/2016 - Integrazione dell'elenco di esperti, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, approvato con Delibera n. 74/2016. Approvazione.

Delibera n. 97/2016 - Adempimento degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" sulla base della Convenzione con la Città Metropolitana di Torino sottoscritta in data 27 marzo 2015.

Delibera n. 85/2016 - Bilancio di previsione 2016 – Assestamento.

Delibera n. 81/2016 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti – Aggiornamento 2016-2018 – Approvazione in via preliminare e avvio della consultazione pubblica.

Delibera n. 74/2016 - Approvazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.

Delibera n. 68/2016 - Premio di Risultato anno 2015.

Delibera n. 61/2016 - Nuovo "Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità".

Delibera n. 48/2016 - Rendiconto finanziario 2015. Approvazione.

Delibera n. 21/2016 - Regolamento per l'acquisizione in economia di beni e servizi. Modifica.

Delibera n. 20/2016 - Avvio della procedura di formazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'art. 17 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.

Delibera n. 18/2016 - Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari e extracurriculari formativi e di orientamento. Scorrimento graduatoria tirocini extracurriculari.

Delibera n. 12/2016 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015-2017. Approvazione definitiva.

Anno 2015

Delibera n. 115/2015 - Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari e extracurriculari formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali.

Delibera n. 100/2015 - Bilancio di previsione 2015. Seconda variazione.

Delibera n. 95/2015 - Protocollo per le relazioni sindacali nell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ratifica.

Delibera n. 94/2015 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2016.

Delibera n. 93/2015 - Bilancio di previsione 2016 e Pluriennale 2016-2018 – Approvazione.

Delibera n. 82/2015 - Regolamento per l'acquisizione di beni e servizi. Approvazione.

Delibera n. 74/2015 - Procedure per il reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità).

Delibera n. 59/2015 - Definizione del trattamento economico delle ore di lavoro straordinario prestate dal personale dell'Autorità nel 2015, ai sensi dell'art. 26, comma 2, del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.

Delibera n. 58 bis/2015 - Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 58/2015 - Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione.

Delibera n. 51/2015 - Bilancio di previsione 2015 – Assestamento.

Delibera n. 35/2015 - Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015-2017. Approvazione preliminare.

Delibera n. 33 bis/2015 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale. Modifica.

Delibera n. 33/2015 - Rendiconto finanziario 2014. Approvazione.

Delibera n. 30/2015 - Performance Management.

Delibera n. 27/2015 - Pubblicazione sul sito internet dell'Autorità di regolazione dei trasporti dell'avviso di attivazione di tirocini formativi e di orientamento curriculari ed extracurriculari.

Delibera n. 21/2015 - Adempimento da parte dell'Autorità degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999 n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili". Convenzione con la città metropolitana di Torino.

Delibera n. 15/2015 - Nomina del Nucleo di valutazione.

Delibera n. 14/2015 - Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica.

Delibera n. 13/2015 - Assegnazione delle funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Anno 2014

Delibera n. 82/2014 - Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione.

Delibera n. 78/2014 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2015.

Delibera n. 77/2014 - Bilancio di previsione 2015. Pluriennale 2015-2017 - Approvazione.

Delibera n. 74/2014 - Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa.

Delibera n. 66/2014 - Bilancio di previsione 2014. Pluriennale 2014-2016. Quinta variazione.

Anno 2013

Delibera n. 13 /2013 - Entrata in operatività.

Delibera n. 12/2013 - Determinazione in prima attuazione dell'aliquota del contributo dovuto per anno 2014 dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, modalità di riscossione e comunicazione all'Autorità dei dati relativi.

Delibera n. 11/2013 - Bilancio di previsione 2014 e bilancio pluriennale 2014-2016.

Delibera n. 9/2013 - Avvisi di selezione di personale dipendente da pubbliche amministrazioni.

Delibera n. 8/2013 - Uffici nella città di Roma.

Delibera n. 7/2013 - Adozione di una procedura di selezione di esperti.

Delibera n. 6/2013 - Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità.

Delibera n. 5/2013 - Nomina del collegio dei revisori.

Delibera n. 4/2013 - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 3/2013 - Bilancio preventivo dell'Autorità per il 2013.

Delibera n. 2/2013 - Pianta organica del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 1/2013 - Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento.

3. ELENCO DEI PARERI

Anno 2019

Parere n. 4/2019 - Parere reso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.

Parere n. 3/2019 - Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.

Parere n. 2/2019 - Parere al Comune di Albenga sullo schema di regolamento per l'esercizio 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, a seguito della verifica dell'ottemperanza al Parere n. 8/2018.

Parere n. 1/2019 - Parere al Comune di Imperia sullo schema di regolamento per il trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea, 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.

Anno 2018

Parere n. 10/2018 - Parere reso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.

Parere n. 9/2018 - Parere al Comune di Napoli in materia di adeguamento 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. 8/2018 - Parere al Comune di Albenga sullo schema di regolamento per l'esercizio 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. 7/2018 - Parere al Comune di Lucca in materia di adeguamento 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. 6/2018 - Parere reso al Comune di Perugia in materia di adeguamento del servizio taxi e sullo schema di regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico non di linea, 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. 5/2018 - Parere reso al Comune di Montepulciano in merito all'istituzione di un nuovo autoservizio pubblico non di linea mediante programmazione di n. 5 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. 4/2018 - Parere reso al Comune di Civitavecchia sullo schema di regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico non di linea, 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. 3/2018 - Parere al Comune di Grado sullo schema di regolamento comunale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea esercitati con veicoli e natanti, 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. 2/2018 - Parere sullo schema di decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti recante approvazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi, reso dall'Autorità ai sensi dell'articolo 8, comma 14, del decreto legislativo del 15 luglio 2015, n. 112.

Parere n. 1/2018 - Parere reso al Comune di Bologna in materia di adeguamento 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.

Anno 2017

Parere n. 13/2017 - Parere reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato sui servizi di prenotazione del trasporto taxi di Roma e Milano oggetto dei procedimenti n. I801A e I801B del 18/1/2017 avviati per presunta violazione dell'art. 101 del TFUE o dell'art. 2 della legge n. 287/1990.

Parere n. 12/2017 - Parere reso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sullo schema di decreto interministeriale, di cui all'art. 2, comma 3, del d.l. 40/2010, convertito, con modificazioni, dalla l. 73/2010. (parere adottato nella riunione del 15 dicembre 2017, comunicato all'amministrazione richiedente in data 18 dicembre 2017).

Parere n. 11/2017 - Parere reso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sullo schema del nuovo Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 112/2015.

Parere n. 9/2017 - Parere reso alla Città metropolitana di Roma Capitale in merito al "Protocollo di intesa servizio taxi-NCC del bacino di traffico comprensoriale di porti ed aeroporti della Città metropolitana di Roma Capitale", 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. 8/2017 - Parere al Comune di Matera in materia di adeguamento 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. 7/2017 - Parere reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

Parere n. 6/2017 - Parere reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

Parere n. 5/2017 - Parere reso al Comune di Pisa in materia di adeguamento 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. 3/2017 - Parere reso al Comune di Corbetta (MI) sull'istituzione di un nuovo autoservizio pubblico non di linea mediante programmazione di n. 1 licenza taxi.

Parere n. 2/2017 - Parere reso al MIT sul riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale.

Parere n. 1/2017 - Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - parte investimenti 2012-2016 (CdP-I) tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., reso dell'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Anno 2016

Parere n. 1/2016 - Parere reso al Comune di Firenze su incremento licenze servizio taxi.

Anno 2015

Parere n. 1/2015 - Parere reso al Ministero dell'Interno su trasporto pubblico non di linea.

Anno 2014

Parere n. 1/2014 - Linee guida concernenti l'erogazione di contributi, sussidi, o ogni altra forma di emolumenti ai vettori aerei da parte dei gestori aeroportuali.

Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it

stampa:

Berchet Ingegneria di Stampa

www.ccberchet.it