

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. CCXVI
n. 3

RELAZIONE

SULL'ATTIVITA' SVOLTA DALL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

(Aggiornata al 31 maggio 2016)

(Articolo 37, comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214)

Presentata dal Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti

(CAMANZI)

—————
Comunicata alla Presidenza il 10 giugno 2016
—————



ART

Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Camera dei Deputati
14 giugno 2016

ART

Sommario

Indice	2
Indice delle abbreviazioni	5
Premessa	6
Parte prima - Dati economici	7
Parte seconda - Attività dell’Autorità	80
Parte terza - Atti e provvedimenti	134

Indice

Indice delle abbreviazioni	4
Premessa	5
Parte prima - Dati economici	6
1. <i>Introduzione</i>	6
2. <i>Quadro di insieme</i>	6
2.1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto	8
2.2 Intermodalità.....	9
2.3 Offerta tecnologica e innovazione.....	11
3. <i>Infrastrutture e servizi di trasporto per merci e persone</i>	13
3.1 Il settore aeroportuale	13
3.1.1 Quadro europeo	13
3.1.2 Situazione italiana	15
3.2 Il settore autostradale	27
3.2.1 Quadro europeo	27
3.2.2 Situazione italiana	27
3.3 Il settore ferroviario	36
3.3.1 Struttura del mercato	39
3.3.2 Situazione italiana.....	45
3.4 Il settore portuale.....	52
3.4.1 Quadro europeo	53
3.4.2 Situazione italiana.....	54
3.4.3 Dati economici delle Autorità Portuali Italiane	59
4. <i>Infrastrutture di trasporto per merci</i>	62
4.1 Il settore interportuale e logistico	62
5. <i>Servizi di trasporto per persone</i>	64
5.1 Il trasporto pubblico locale e regionale di linea e non di linea	64
5.1.1 Quadro europeo	64
5.1.2 Situazione italiana	66
Parte seconda - Attività dell’Autorità.....	80
1. <i>Introduzione</i>	80
2. <i>Organizzazione, funzionamento, finanza e personale</i>	80
2.1 Organizzazione e funzionamento	80
2.1.1 L’ esecuzione delle misure di razionalizzazione delle Autorità indipendenti	81
2.2 Personale e Reclutamento	82
2.3 Gestione finanziaria.....	83
2.3.1 Finanziamento dell’Autorità	84
2.3.2 Il contenzioso e la questione di legittimità costituzionale	85
3. <i>ICT</i>	85
4. <i>Comunicazione</i>	86
5. <i>Attività e procedimenti</i>	87
5.1 Il settore aeroportuale	87
5.1.1 L’indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali	87
5.1.2 Diritti aeroportuali dell’aeroporto di Pisa: conformità definitiva.....	87
5.1.3 Diritti aeroportuali dell’aeroporto di Firenze: conformità definitiva.....	88
5.1.4 La revisione dei diritti aeroportuali dell’aeroporto di Bologna	88
5.1.5 La revisione dei diritti aeroportuali dell’aeroporto di Olbia.....	89
5.1.6 La revisione dei diritti aeroportuali dell’aeroporto di Napoli	90
5.1.7 La revisione dei diritti aeroportuali dell’aeroporto di Torino	91
5.1.8 La revisione dei diritti aeroportuali dell’aeroporto di Palermo	93

5.1.9	La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Genova	93
5.1.10	La revisione dei diritti aeroportuali degli aeroporti di Bari, Brindisi, Lecce, Foggia (Aeroporti di Puglia)	94
5.1.11	La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Trieste-Ronchi dei Legionari	95
5.1.12	La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Cagliari	95
5.1.13	La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Catania	95
5.2	Il settore ferroviario	96
5.2.1	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete	96
5.2.2	Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie	97
5.2.3	Altre attività in ambito ferroviario	101
5.2.4	Procedimenti sanzionatori	102
5.2.5	Contenzioso	106
5.3	Il settore autostradale	107
5.3.1	Affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero A22	107
5.3.2	Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali	107
5.3.3	Aggiornamenti quinquennali e revisioni dei piani economico-finanziari delle convenzioni di concessione autostradali	108
5.4	Il trasporto pubblico locale di linea	108
5.4.1	Attività conseguenti alla Delibera n. 49 nel trasporto pubblico locale di linea terrestre e marittimo	108
5.4.2	La individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento	109
5.5	Il trasporto pubblico locale non di linea	110
5.6	I settori portuale e marittimo	111
6.	<i>Qualità dei servizi e tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri</i>	113
6.1	Le condizioni minime di qualità dei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico	113
6.1.1	Il settore del trasporto pubblico di passeggeri via ferrovia	113
6.1.2	Il settore del trasporto pubblico di passeggeri via mare	113
6.2	Il contenuto minimo dei diritti dei passeggeri titolari di abbonamenti nel trasporto via ferrovia ad Alta Velocità	113
6.3	La tutela dei diritti dei passeggeri	115
6.3.1	Il trasporto via ferrovia	120
6.3.2	Il trasporto con autobus	125
6.3.3	Il trasporto via mare e per vie navigabili interne	127
7.	<i>Rapporti istituzionali</i>	128
7.1	Il livello nazionale	129
7.1.1	Il Parlamento e il Governo	129
7.1.2	Le amministrazioni centrali, regionali, locali e decentrate	129
7.2	Livello europeo e internazionale	130
7.2.1	Le attività nelle sedi europee	130
7.2.2	I corridoi ferroviari	131
7.2.3	L'Independent Regulators' Group - Rail (IRG-Rail)	132
7.2.4	I lavori in sede OCSE	132
7.2.5	Rapporti bilaterali	132
8.	<i>Convegni e seminari</i>	133
Parte terza - Atti e provvedimenti		134
1.	<i>Attività di regolazione</i>	134
1.1	Anno 2014	134
1.2	Anno 2015	134
1.3	Anno 2016	136
2.	<i>Procedimenti sanzionatori</i>	137
2.1	Anno 2015	137
2.2	Anno 2016	138
3.	<i>Organizzazione e funzionamento</i>	140
3.1	Anno 2014	140
3.2	Anno 2015	140
3.3	Anno 2016	141

Indice delle abbreviazioni

AAMS	<i>Azienda Autonoma Monopoli di Stato</i>
ADF	<i>Aeroporto di Firenze</i>
AEEGSI	<i>Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas ed il Sistema Idrico</i>
AISCAT	<i>Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori</i>
ARAFER	<i>Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (Autorità francese di regolazione nei settori ferroviario e stradale)</i>
AV/AC	<i>Alta Velocità/Alta Capacità</i>
CE	<i>Comunità Europea</i>
CSR	<i>Conferenza Stato Regioni</i>
DPE	<i>Dipartimento Politiche Europee</i>
ENRRB	<i>European Network of Rail Regulatory Bodies</i>
ENAC	<i>Ente Nazionale Aviazione Civile</i>
ENAV	<i>Ente Nazionale di Assistenza al Volo</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
IBAR	<i>Italian Board Airline Representatives</i>
ICT	<i>Ufficio Information and Communication Technology</i>
IRG-Rail	<i>Independent Regulators' Group – Rail</i>
ISA	<i>Independent Supervisory Authority</i>
MEF	<i>Ministero dell'Economia e delle Finanze</i>
MISE	<i>Ministero dello Sviluppo Economico</i>
MIT	<i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>
MAE	<i>Ministero degli Affari Esteri</i>
NCC	<i>Noleggio auto con conducente</i>
NEB	<i>National Enforcement Bodies</i>
NTV	<i>Nuovo Trasporto Viaggiatori</i>
OCSE	<i>Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico</i>
ORR	<i>Office of Rail and Road (Autorità inglese di regolazione ferroviaria e stradale)</i>
PCM	<i>Presidenza del Consiglio dei Ministri</i>
PIR	<i>Prospetto Informativo della Rete</i>
PNR	<i>Piano Nazionale di Riforma</i>
RFC	<i>Rail Freight Corridor</i>
RFI	<i>Rete Ferroviaria Italiana</i>
RMMS	<i>Railways Market Monitoring Scheme</i>
ROLA	<i>Rollende Landstraße (strade viaggianti)</i>
RoRo	<i>Roll-on/Roll-off</i>
RCS	<i>Raccomandazioni Specifiche della Commissione europea</i>
SAB	<i>Società Aeroporto di Bologna</i>
SAT	<i>Società Aeroporto Toscano</i>
SCNF	<i>Société Nationale des Chemins de fer Français</i>
SERA	<i>Single European Railway Area (Spazio ferroviario unico europeo)</i>
SERAC	<i>Single European Railway Area Committee</i>
SLA	<i>Service Level Agreement</i>
TEN-T	<i>Rete Transeuropea dei Trasporti</i>
TGV	<i>Train à Grande Vitesse</i>
UE	<i>Unione Europea</i>
WLU	<i>Work Load Unit</i>
WACC	<i>Weighted average cost of capital (costo medio ponderato del capitale)</i>

Premessa

Il terzo Rapporto dell'Autorità di regolazione dei trasporti è presentato al Parlamento a poco più di due anni dalla sua entrata in operatività, avvenuta il 15 gennaio 2014, e a distanza di un anno dal precedente, che conteneva informazioni aggiornate al 30 giugno 2015.

Il Rapporto è presentato ai sensi dell'art. 37 comma 5 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo della Autorità. Esso è presentato, inoltre, ai sensi delle disposizioni di esecuzione della disciplina europea in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, effettuato con autobus, 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 della esecuzione dei diritti dei passeggeri che utilizzano le relative modalità di trasporto e prescrivono che essa riferisca annualmente al Parlamento sulle attività svolte nell'ambito del presente Rapporto. Il Rapporto illustra, altresì, le attività dell'Autorità 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.

Il Rapporto si articola in tre sezioni aventi ad oggetto: la prima, i dati economici inerenti alle diverse modalità di trasporto e relativi servizi ed infrastrutture, la seconda, le attività svolte dall'Autorità, la terza un elenco dei principali provvedimenti adottati.

I dati economici sono in parte elaborati dall'Autorità su fonti proprie. Ne consegue, fra l'altro, che i periodi di riferimento variano a seconda della disponibilità delle relative fonti e non sono sempre confrontabili. In ogni caso, i dati riportati sono relativi ad anni solari e, ove possibile, si estendono al 31 dicembre 2015. La sezione del Rapporto relativa alle attività svolte dall'Autorità riguarda il periodo 1 luglio 2015 - 31 maggio 2016, mentre la terza propone un elenco delle principali decisioni adottate dall'Autorità dalla data di entrata in operatività.

31 maggio 2016

Parte prima - Dati economici

1. Introduzione

Questa sezione del Rapporto Annuale dell’Autorità di regolazione dei trasporti si propone di fornire un quadro di insieme dei dati economici relativi al sistema italiano dei trasporti nei segmenti merci e passeggeri, mostrandone inoltre l’evoluzione negli ultimi anni. A questo scopo viene innanzitutto presentata una panoramica generale del settore, attraverso la descrizione delle sue quote modali e dello stato dell’intermodalità.

Successivamente, viene presentata l’analisi dei singoli sotto-settori dei trasporti suddivisi come segue: infrastrutture e servizi, destinati sia al trasporto di merci che di passeggeri (aeroporti, autostrade, ferrovie, porti), infrastrutture e servizi dedicati al trasporto di merci (interporti e logistica) e servizi dedicati al trasporto di passeggeri (trasporto pubblico locale, di linea e non di linea).

Per ciascun comparto viene, dapprima, fornito un inquadramento a livello europeo, in modo da contestualizzare la situazione italiana. In seguito, l’analisi si concentra sulle caratteristiche infrastrutturali del comparto italiano (attraverso gli indicatori disponibili dell’offerta), sui relativi livelli di traffico merci e passeggeri e, qualora disponibili, su aspetti di tipo economico-finanziario.

I dati presentati provengono principalmente da fonti terze pubblicamente disponibili o da elaborazioni di dati interni dell’Autorità. Questi ultimi si sono arricchiti, nel corso del periodo di riferimento, di importanti nuove fonti dirette; maggiori anche le professionalità che l’Autorità ha potuto destinare alla relativa analisi.

La base di dati è nella maggior parte dei casi riferita all’anno 2014. Per alcuni settori sono altresì disponibili dati relativi all’anno 2015.

2. Quadro di insieme

Un adeguato sistema di infrastrutture e servizi di trasporto costituisce un elemento chiave per l’economia e la sua crescita. In generale, l’accessibilità dei territori costituisce una variabile di contesto che contribuisce positivamente all’aumento della produttività totale dei fattori e quindi del prodotto lordo e dei redditi. A livello europeo, l’industria dei trasporti rappresenta un segmento molto importante dell’economia, contribuendo al 5% del PIL.

In questo contesto appare fondamentale la costituzione di uno spazio unico europeo dei trasporti. Per realizzarlo, la Commissione Europea ha individuato nel Libro Bianco del 2011, una serie di obiettivi da perseguire entro il 2050, prevedendo, tra l’altro, anche la realizzazione di uno spazio europeo unico nel settore ferroviario.

Tra gli obiettivi vi sono il graduale trasferimento del trasporto di merci dalla modalità su gomma ad altri modi (entro il 2030 il 30% delle merci che percorre più di 300 km dovrà viaggiare su ferrovia o sulle vie navigabili ed entro il 2050 si dovrà arrivare al 50%) e la creazione entro il 2050 di una rete ferroviaria europea ad alta velocità.

In Italia, d’altra parte, come evidenziato nelle Figure 1 e 2, persiste un sistema in larga misura ancora basato sul trasporto su gomma (80% nel traffico di passeggeri e 87% in quello delle merci).

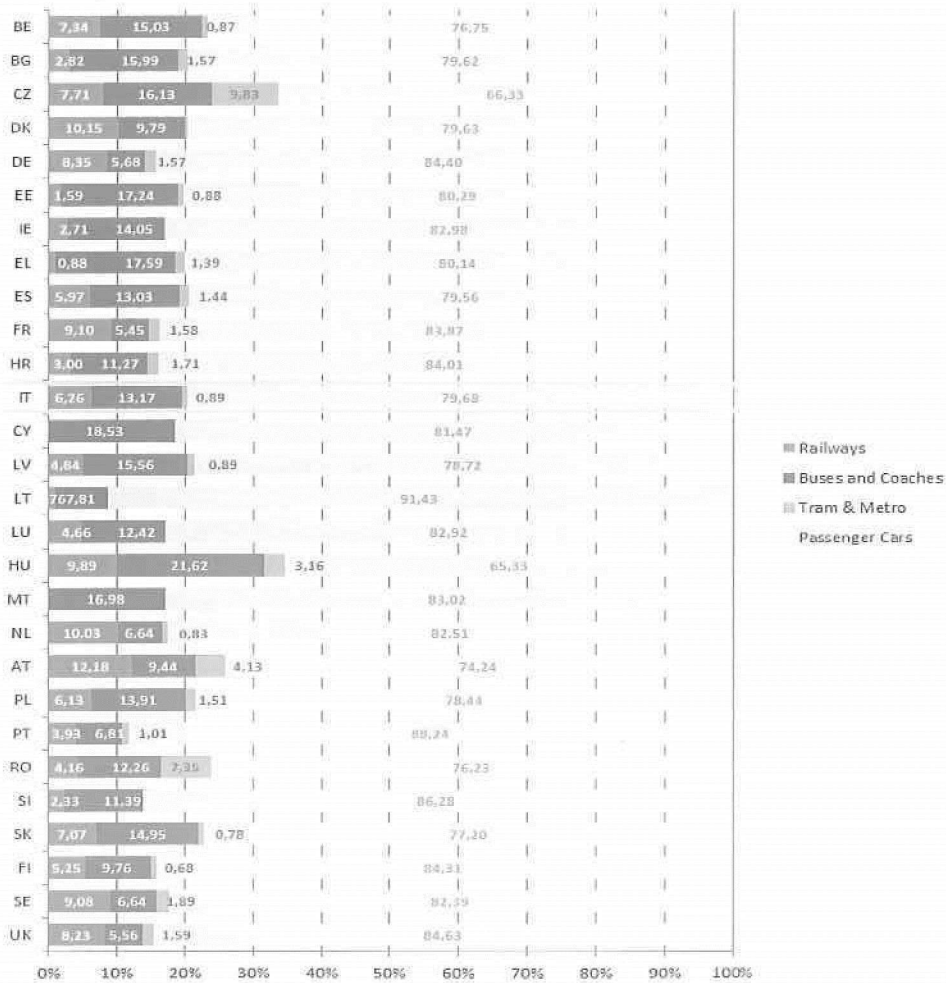


Figura 1. Ripartizione del traffico passeggeri 2013 in passeggeri km. Fonte dati Eurostat

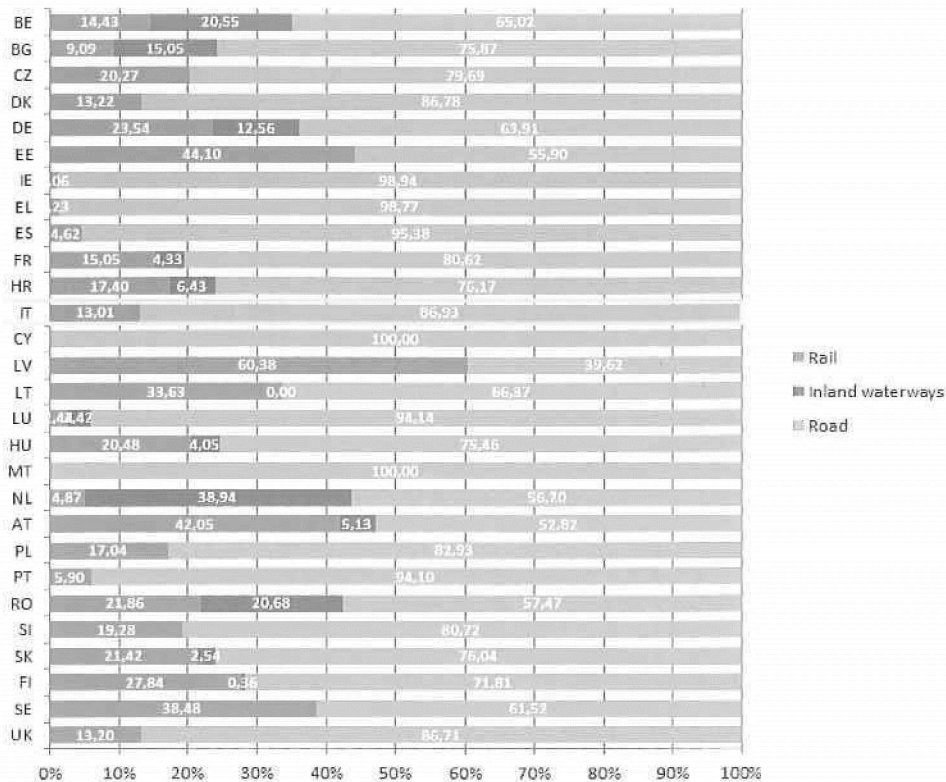


Figura 2. Ripartizione del traffico merci 2013 in ton km. Fonte dati Eurostat

Il settore dei trasporti italiano (aereo, marittimo, terrestre, tramite condotte e vie d'acqua) ha prodotto nel 2014 un valore aggiunto di 45.014 milioni di Euro, con un peso del 3% del PIL¹, un dato in debolissima ripresa (+0,05%) rispetto al 2013 (44.990 milioni di euro), che non recupera la contrazione degli anni precedenti. Le cause di questa sostanziale stabilità, in linea peraltro con l'andamento del PIL, sono da ricercare in due andamenti contrapposti, ovvero la crescita del comparto passeggeri (+2,1%), e la contrazione del settore merci (-2,6%). In particolare, il settore passeggeri registra un dato in crescita per il secondo anno consecutivo, dopo la forte contrazione del 2012 e in controtendenza rispetto all'andamento del PIL e dell'analogo indicatore relativo al trasporto merci. Per contro, l'andamento del comparto merci non mostra ancora segni di ripresa e si allinea con l'indicatore del Prodotto Interno Lordo.

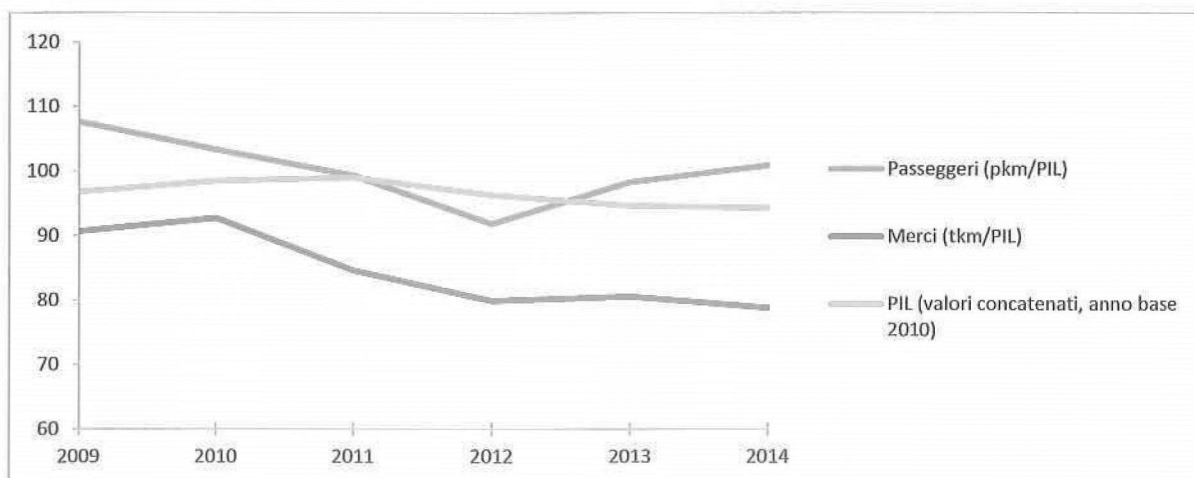


Figura 3. Evoluzione della domanda di trasporto in rapporto al PIL in Italia. 2005=100. Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2014

L'andamento positivo del traffico italiano delle merci rilevato nel primo semestre 2015 conferma i dati già registrati nel secondo semestre 2014, mostrando una crescita sia in termini di traffico sia di fatturato in quasi tutti i settori, ad eccezione del transhipment e del trasporto marittimo di rinfuse solide. Va comunque rilevato come solo il cargo aereo sia già stato in grado di recuperare i valori pre-crisi, mentre essi rimangono ancora lontani per tutte le altre modalità di trasporto. L'andamento positivo del traffico merci trova conferma sia nel rapporto traffico/fatturato, che è ora sostanzialmente in equilibrio, sia nella riduzione dei tempi di incasso (81 giorni contro gli 86 del primo semestre 2014) e delle insolvenze rispetto al fatturato (1% contro il 2,1% del primo semestre 2014), sia infine nel miglioramento degli indici di fiducia di imprese e famiglie e delle aspettative di traffico per il secondo semestre 2015 (solo il 2% lo considera in calo, contro il 7% della precedente rilevazione)².

2.1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto

Sulla base di quanto riportato dallo *Statistical Pocketbook* dell'Unione Europea, per quanto riguarda il trasporto passeggeri in Europa, il 2013 presenta una situazione di sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente. Rimangono dominanti nell'EU-28 i veicoli privati (con una quota modale del 72,3%), seguiti a distanza dal trasporto aereo (9%) e pubblico su gomma (8,1%). Si collocano poi treni (6,6%) e infine trasporto pubblico su ferro (1,5%) e marittimo (0,6%)³.

Nel trasporto merci, nel 2013 è ancora dominante il trasporto su gomma (con una quota modale del 49,4%), seguito da quello via mare (31,3%), per ferrovia (11,7%), mentre il trasporto aereo detiene una quota marginale (0,1%)⁴.

Secondo i dati diffusi dal MIT per il mercato italiano, nel 2014 il trasporto interno di passeggeri in Italia evidenzia oltre 865 miliardi di passeggeri-km (+3,1% rispetto al 2013). La modalità stradale prevale sulle altre in maniera netta, con circa il 90% del traffico rilevato. Le percentuali delle altre modalità di trasporto rimangono pressoché costanti.

¹ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture*, 2013-2014.

² Centro Studi Confetra, *Nota Congiunturale sul Trasporto Merci*, gennaio-giugno 2015, agosto 2015.

³ European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2015.

⁴ European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2015.

Modalità di trasporto	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Impianti fissi	50.463	49.892	48.514	47.574	47.247	47.159	49.128	50.338
Trasporti ferroviari ⁽²⁾	50.088	49.524	48.124	47.172	46.845	46.759	48.738	49.848
- di cui grandi Imprese	46.144	45.767	44.404	43.349	45.944	45.753	47.707	48.794
- di cui piccole e medie Imprese	3.944	3.757	3.720	3.823	901	1.006	1.031	1.054
Altri (tramvie extraurbane e funivie)	375	368	390	401	402	400	390	490
- di cui tranvie extraurbane	50	52	61	72	76	76	77	80
- di cui funivie	325	316	329	329	327	323	313	410
Trasporti collettivi extraurbani	89.329	90.693	89.797	90.134	90.903	90.546	90.746	91.309
Autolinee e filovie	17.865	17.028	16.632	16.825	17.389	16.993	17.125	17.613
Autolinee comp. statale, noleggio e privati	71.464	73.665	73.165	73.309	73.514	73.553	73.621	73.696
Trasporti collettivi urbani	17.678	18.651	18.878	19.188	18.652	17.527	17.612	18.246
Filovie e autobus	11.625	11.745	11.909	12.085	11.537	10.970	11.022	11.468
Altri modi	6.053	6.905	6.969	7.103	7.114	6.557	6.590	6.778
- di cui tranvie urbane	1.053	1.107	1.108	1.135	1.246	1.243	1.228	1.206
- di cui metropolitane	4.982	5.777	5.840	5.948	5.849	5.295	5.343	5.553
- di cui funicolari	19	21	21	20	19	20	19	19
Navigaz. marittima di cabotaggio	3.237	3.734	3.812	3.561	3.364	3.202	3.080	3.104
Navigazione interna	488	452	509	527	540	529	548	537
Navigazione aerea	12.813	15.064	14.700	15.726	16.765	16.545	16.260	16.985
Autotrasporti privati	726.534	721.830	762.320	739.870	708.251	620.683	661.097	684.581
- di cui autovetture	677.014	676.359	719.912	698.390	665.328	578.668	620.368	642.920
- di cui motocicli e ciclomotori	49.521	45.471	42.408	41.480	42.923	42.015	40.729	41.661
Totale	900.541	900.315	938.530	916.581	885.722	796.191	838.471	865.100

In corsivo i dati stimati - Le somme possono non coincidere con i totali a causa degli arrotondamenti.

Tabella 1. Traffico interno di passeggeri (in milioni di passeggeri-km). Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto nazionale delle infrastrutture 2013-2014

Relativamente ai trasporti collettivi extraurbani, la strada (91,3 miliardi di passeggeri-km per il 2014, pari al 10,6%) prevale ancora sulle ferrovie (5,8%). Infine la domanda di mobilità collettiva urbana rimane sempre a livelli molto bassi (il 2,1% dell'intero traffico interno di passeggeri in Italia).

Per quanto invece attiene al traffico interno merci, in Italia nel 2014 sono state trasportate 176 miliardi di tonnellate-km, un dato in costante decrescita dal 2008 (-2,6% rispetto al solo 2013). In termini percentuali, risulta ancora dominante il peso dell'autotrasporto, seguito dalla navigazione marittima di cabotaggio e dal trasporto ferroviario.

Modalità di trasporto	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Trasporti ferroviari⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	22.761	23.831	17.791	18.616	19.787	20.244	19.037	18.404
- di cui grandi Imprese	20.130	19.918	16.232	15.139	17.279	16.849	17.594	17.009
- di cui piccole e medie Imprese	2.631	3.914	1.559	3.477	2.508	3.396	1.443	1.395
Navigazione marittima di cabotaggio	46.839	47.017	49.173	53.156	53.708	50.287	49.112	48.009
Navigazione interna	89	64	76	135	144	81	89	91
Navigazione aerea	982	999	864	1.013	1.026	976	991	1.040
Autotrasporto (> 50 Km)	155.872	136.952	130.847	134.261	114.736	101.380	102.320	99.649
Oleodotti (> 50 Km)	10.907	10.455	9.714	9.606	9.476	9.636	9.593	9.152
Totale	237.450	219.318	208.465	216.787	198.877	182.604	181.142	176.345

In corsivo i dati stimati - Le somme possono non coincidere con i totali a causa degli arrotondamenti.

Tabella 2. Traffico totale interno di merci, milioni di tonnellate-km. Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto nazionale delle infrastrutture 2013-2014.

2.2 Intermodalità

Sul fronte dell'intermodalità nel settore passeggeri, il 2014 registra una ripresa rispetto all'anno precedente.

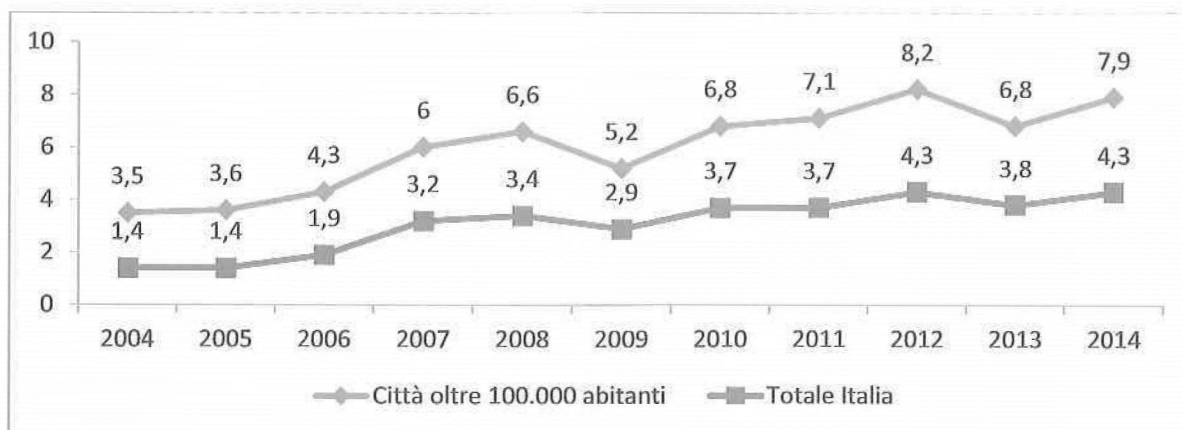


Figura 4. Percentuale spostamenti intermodali urbani (sul totale degli spostamenti motorizzati). Fonte: Isfort 2015, 12° Rapporto sulla Mobilità in Italia

In ambito urbano, la combinazione di più mezzi di trasporto per gli spostamenti è salita dal 3,8% del 2013 al 4,3% del 2014. L'utilizzo dell'intermodalità è ancora più pronunciato nelle città con popolazione superiore ai centomila abitanti, dove la percentuale sale nel 2014 a 7,9%, anche in questo caso con una ripresa rispetto al 2013. Il dato del 2014 conferma una dinamica che nel complesso della serie storica presenta un segno positivo. Infatti, il peso dell'intermodalità nel 2014 in Italia appare triplicato rispetto a quello nel 2004.

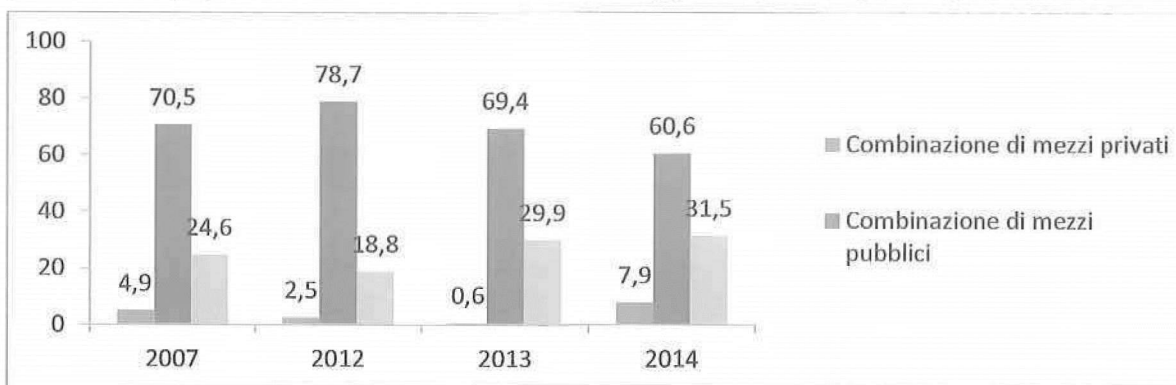


Figura 5. Percentuale spostamenti urbani combinati, sul totale Italia. Fonte: Isfort 2015, 12° Rapporto sulla Mobilità in Italia

Sul totale degli spostamenti intermodali, nel 2014 si conferma la dominanza della combinazione "mezzo pubblico con mezzo pubblico", con circa il 60% di tutte le scelte integrate di viaggio. Tuttavia questa percentuale si è nuovamente ridotta di quasi dieci punti percentuali rispetto al 2013, e di diciotto rispetto al 2012. La contrazione della combinazione di mezzi pubblici è stata compensata dalla forte crescita della combinazione di mezzi privati, che nel 2014 presenta un peso del 7,9% (essendo quasi assente nel 2013). Anche la componente mista "pubblico-privato" appare in crescita, anche se in misura minore, e presenta nel 2014 un peso del 31,5%.

Nel 2014 la quota complessiva di viaggi intermodali extra-urbani è aumentata al 7,7% sul totale di tutti gli spostamenti: un valore che ritorna a essere allineato ai livelli del 2010-2011, dopo la caduta nel biennio 2012-2013. Il dato positivo del 2014 potrebbe tuttavia essere collegato al taglio dei servizi di collegamento diretto con le aree urbane, che di fatto rende obbligatorio il ricorso all'intermodalità per gli utenti del trasporto collettivo.

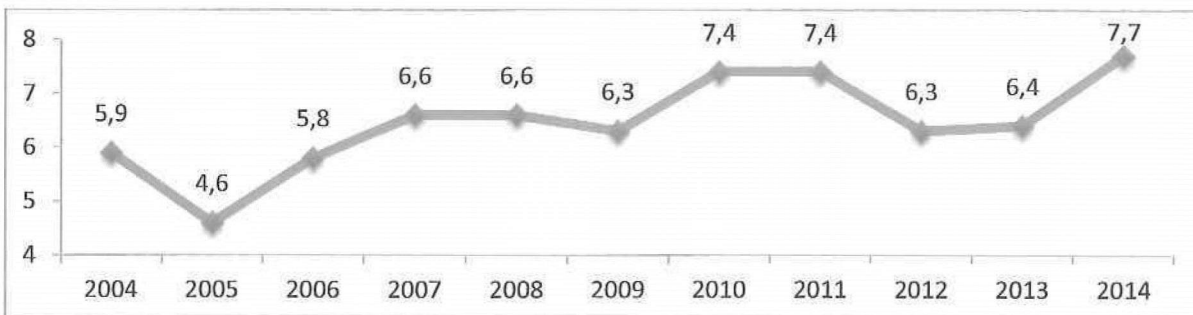


Figura 6. Percentuale spostamenti intermodali extraurbani (sul totale degli spostamenti motorizzati). Fonte: Isfort 2015, 12° Rapporto sulla Mobilità in Italia

Sul totale degli spostamenti extraurbani effettuati con l'uso di più mezzi, a differenza di quanto si registra in ambito urbano, prevale l'integrazione pubblico-privato (49% degli spostamenti intermodali), mentre le combinazioni pubblico-pubblico si attestano al 44,5%, e quelle tra soli mezzi privati al 6,4%. Tuttavia, rispetto al 2013 si è notevolmente ridotta la distanza tra combinazioni di mezzi pubblici e combinazioni di mezzi privati.

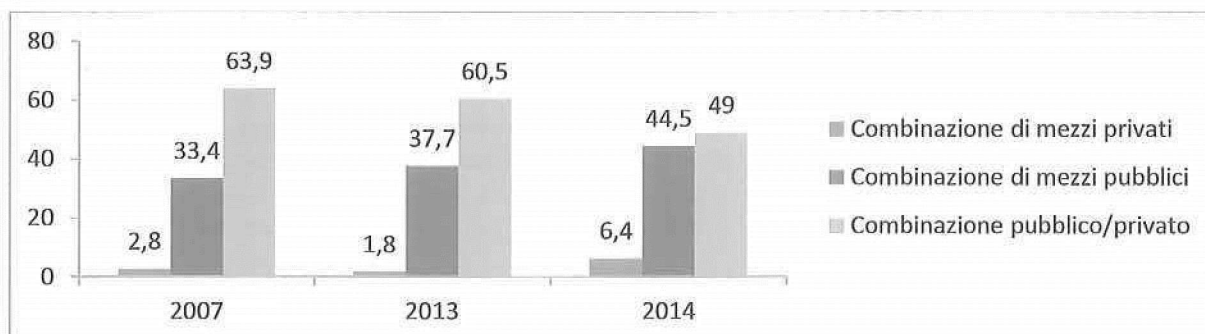


Figura 7. Percentuale spostamenti extraurbani combinati, sul totale Italia. Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia

Per quanto attiene al settore merci, il trasporto intermodale in Italia è tipicamente terrestre (gomma – ferro) e si concilia con difficoltà con il traffico marittimo. Il trasporto intermodale italiano ha rappresentato nel 2013 circa il 54% del traffico totale di merce transitata sulla rete ferroviaria⁵. In particolare, guardando al traffico gestito, sono state movimentate nel 2013 (ultimo dato disponibile) quasi 48,0 mln di tonnellate di merci, di cui il 77% in forma di container e di casse mobili, il 10% di veicoli stradali accompagnati e il 12% di rimorchi non accompagnati.

	2012		2013	
	ton	ton.km	ton	ton.km
Container e casse mobili	33.985.150	7.173.075	36.951.390	8.381.149
Semirimorchi non accompagnati	9.554.085	1.826.115	5.751.711	882.382
Veicoli stradali accompagnati	5.468.473	682.771	5.154.034	607.708
Sconosciuto	8.148	552	9.783	581
Totale	49.015.856	9.682.513	47.866.918	9.871.820

Tabella 3. Il trasporto intermodale merci in Italia. Fonte: Rapporto finale Isfort, "Sviluppo dell'intermodalità, autostrade del mare 2.0 e combinato marittimo", 21 luglio 2015 su dati Istat, Trasporto ferroviario, 2014

L'intermodalità assume un ruolo importante soprattutto all'interno dei traffici portuali. Il traffico Ro-Ro rappresenta infatti la principale modalità all'interno del segmento di merci varie. Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero. Tale percentuale si avvicina al 100% nei porti della sponda adriatica dove il traffico di cabotaggio è residuale. Tuttavia, la scarsità di infrastrutture e di servizi adeguati (in particolare raccordi ferroviari e gestione dei servizi dell'ultimo miglio - *handling* e manovra) costituiscono elementi di criticità, generando tempi e costi tali da minare il vantaggio competitivo che l'offerta di trasporto intermodale potrebbe assegnare allo scalo portuale.⁶

2.3 Offerta tecnologica e innovazione

Di fondamentale importanza per lo sviluppo di politiche infrastrutturali è l'obiettivo di efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture. A tal fine, il DEF 2016 individua tra le linee di azione sia interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, sia iniziative per la *digital transformation* delle infrastrutture.

⁵ Rapporto finale Isfort, Sviluppo dell'intermodalità, autostrade del mare 2.0 e combinato marittimo, 21 luglio 2015 su dati Istat, Trasporto ferroviario, 2014.

⁶ Rapporto finale Isfort, Sviluppo dell'intermodalità, autostrade del mare 2.0 e combinato marittimo, 21 luglio 2015 su dati Istat, Trasporto ferroviario, 2014.

Inoltre, nel DEF 2016 sono considerati incentivi allo sviluppo di Sistemi di Trasporto Intelligenti (*Intelligent Transport Systems-ITS*). Essi sono volti a promuovere ed applicare tecnologie intelligenti per la sicurezza stradale (sistemi di assistenza alla guida, limitatori di velocità, interfacce veicolo-infrastruttura), a migliorare la gestione del traffico per un uso migliore dell'infrastruttura, a promuovere ed implementare sistemi di monitoraggio del traffico navale e fluviale e a garantire la sicurezza del trasporto merci attraverso tecnologie per la tracciatura delle merci.

Gli ITS sono in effetti stati oggetto di attenzione da parte del regolatore europeo, che nella direttiva 2010/40/UE considera l'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione al settore del trasporto stradale e alle interfacce con altri modi di trasporto uno strumento fondamentale ai fini del miglioramento delle prestazioni ambientali, dell'efficienza, della sicurezza del trasporto stradale, della sicurezza pubblica e della mobilità dei passeggeri e delle merci. La direttiva mira infatti ad assicurare la diffusione coordinata e coerente di sistemi di trasporto intelligenti interoperabili nell'Unione.

In linea con la normativa europea, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 12 febbraio 2014, n. 44, adotta il *Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)*, recante l'identificazione delle priorità in materia, l'individuazione delle tempistiche e degli strumenti di attuazione nonché dei benefici attesi per il Paese.

Dati della Commissione Europea rivelano che in diverse applicazioni realizzate in paesi dell'Unione europea gli ITS hanno permesso riduzioni dei tempi di spostamento nell'ordine del 20%, aumenti della capacità della rete del 5-10% e miglioramenti in sicurezza (in termini di riduzione del numero di incidenti) del 10-15%, grazie alle strategie coordinate di informazione e controllo rese possibili dall'utilizzo delle tecnologie telematiche per i trasporti. Ulteriori vantaggi sono legati alla diminuzione delle congestioni (stimata del 15%), alla riduzione delle emissioni inquinanti (10%) ed alla riduzione dei consumi energetici (12%).⁷

In ambito portuale e logistico, il sistema dell'offerta tecnologica e informatica (utilizzo delle tecnologie informatiche, condivisioni di reti, piattaforme uniche per la gestione di adempimenti amministrativi nei porti e nei sistemi logistici) ha fatto negli ultimi anni considerevoli passi in avanti ed offre ancora un grande potenziale di miglioramento. Pur trattandosi spesso di interventi dal costo molto contenuto, almeno rispetto agli investimenti in infrastrutture, essi possono tuttavia accrescere notevolmente la capacità produttiva degli scali, velocizzando - nel breve-medio periodo - i cicli operativi e accelerando lo svuotamento dei piazzali. La diffusione delle tecnologie informatiche è limitata da alcune criticità, tra cui le inerzie delle burocrazie locali, la limitata interoperabilità delle amministrazioni coinvolte, la disomogeneità sul territorio nazionale dei sistemi presenti e del loro grado di maturità⁸.

Nell'ambito del trasporto pubblico locale non di linea, la diffusione crescente di tecnologie mobili, quali smartphone e tablet, ha determinato la nascita di una nuova domanda di mobilità, che può essere soddisfatta dall'offerta di servizi on-line di trasporto tramite applicazioni informatiche che interconnettono passeggeri, conducenti e mezzi di trasporto attraverso la geo-localizzazione degli stessi. A questo riguardo vanno distinte le piattaforme che offrono condivisione di servizi di trasporto da quelle che offrono intermediazione per servizi di trasporto con finalità commerciale.

Di particolare rilevanza nel settore del trasporto pubblico di linea è l'*Automatic Vehicle Monitoring (AVM)*, una tecnologia che permette l'acquisizione automatica e la gestione dei principali dati d'esercizio. Attraverso l'acquisizione di tali dati è possibile assicurare il telecontrollo e il monitoraggio dei veicoli, la raccolta dei dati consuntivi del servizio, l'erogazione di informazioni ai passeggeri, il supporto alla pianificazione, alla programmazione, alla manutenzione e all'esercizio, nonché al controllo del servizio reso, avendo come obiettivo l'efficientamento e il miglioramento della qualità. In taluni casi l'utilizzo del sistema AVM ha in aggiunta consentito di migliorare la sicurezza del viaggio (tramite il videocontrollo), anche a tutela del personale stesso impiegato (ad esempio, come strumento di prevenzione o contrasto nei confronti di aggressioni e altri atti violenti indirizzati alle persone e/o al mezzo), etc.

⁷ Piano di azione nazionale sui Sistemi di Trasporto Intelligenti, MIT 2014.

⁸ Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, MIT 2015.

3. Infrastrutture e servizi di trasporto per merci e persone

3.1 Il settore aeroportuale

Il settore del trasporto aereo è strettamente correlato all'andamento economico, sia internazionale che di singole aree geografiche. La presenza di una rete di scali aeroportuali efficienti rappresenta un fattore cruciale per il sistema economico nazionale, non soltanto in ragione della domanda di mobilità soddisfatta, ma soprattutto per l'elevato impatto economico connesso alla presenza di infrastrutture aeroportuali e per il ruolo che il vettore aereo svolge nel garantire un adeguato livello di connettività tra i territori.

Il contributo complessivo del sistema aeroportuale all'economia italiana è stimato pari al 3,6% del PIL⁹, includendo sia l'impatto diretto, indiretto e indotto degli scali, sia il cosiddetto impatto catalitico, che fa riferimento agli effetti sul turismo e sul terziario.

3.1.1 Quadro europeo

Secondo i dati diffusi da ACI Europe, rappresentante quasi 500 aeroporti in 45 diversi Paesi europei per oltre il 90% del traffico commerciale, il 2014 ha visto transitare in Europa più di 1,8 miliardi di passeggeri, 18,4 milioni di tonnellate di merci e 21,2 milioni di movimenti. Tale rete aeroportuale contribuisce all'occupazione di 12,3 milioni di persone e genera un valore aggiunto di 675 miliardi di euro l'anno, con un peso del 4,1% del PIL europeo.

Sempre secondo stime ACI¹⁰, nel 2015 il traffico passeggeri nei Paesi europei è in media aumentato del 5,2%, nonostante la crescita ridotta (+3,9%) del traffico aereo di alcuni paesi non-EU, principalmente Russia e Ucraina, l'impatto dei ripetuti scioperi che hanno interessato le linee aeree tedesche e gli attacchi terroristici a Parigi. Le stime 2015 si aggirano attorno ai 1,95 miliardi di passeggeri, anche grazie alla continua crescita delle linee *low-cost*.

La crescita del traffico merci è stata invece di solo +0,7% e i movimenti hanno conosciuto un aumento del +2,2%.

Considerando il traffico nei maggiori aeroporti dei principali paesi europei (Regno Unito, Germania, Francia, Italia, Spagna, Grecia, Svizzera, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia, Turchia), il 2015 presenta un leggero calo dopo la forte crescita del 2014.

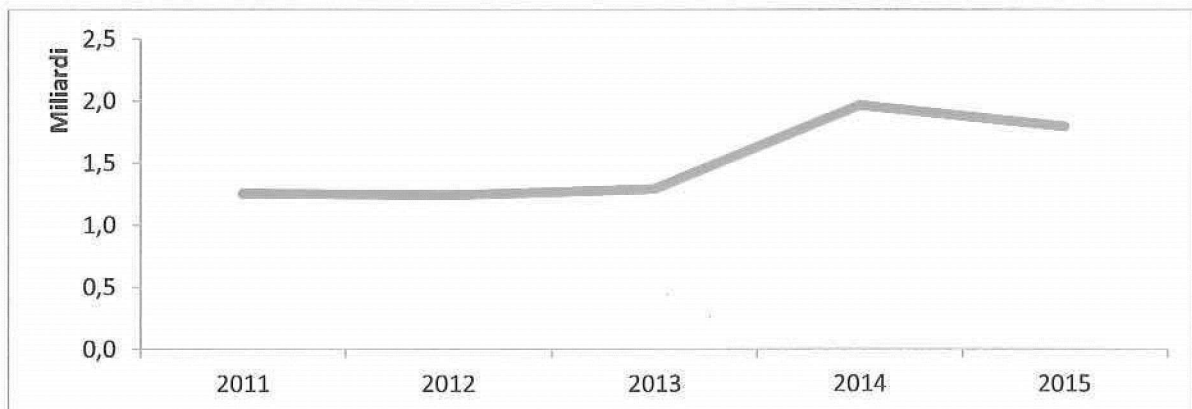


Figura 8. Volume passeggeri nei principali paesi europei. Fonte: Anna Aero.

Di seguito si riporta una classifica dei primi venti aeroporti europei per numero di passeggeri nel 2015, riportando anche i valori per l'anno 2010 come riferimento. La classifica 2014 si è mantenuta immutata nel 2015 per quanto riguarda le prime dodici posizioni. Al primo posto, con oltre 74 milioni di passeggeri, vi è lo scalo londinese di Heathrow, che dopo l'aumento di traffico dell'11% del 2014, conosce nel 2015 un ulteriore aumento del 2,16%. Un simile tasso di crescita si riscontra per i principali aeroporti francesi (CDG, 3,06%) e tedeschi (Francoforte, 2,46%). Nella seconda metà della classifica si nota la forte rimonta dell'aeroporto di

⁹ Documento di Economia e Finanza 2016, Allegato Infrastrutture.

¹⁰ ACI Europe, 5 febbraio 2016.

Dublino, che passa dal 20° posto del 2014 al 13° nel 2015, a causa di una crescita del traffico passeggeri del 15,37%. Per quanto riguarda gli aeroporti italiani, Roma Fiumicino – unico aeroporto italiano tra i primi venti – mantiene il settimo posto con oltre 40 milioni di passeggeri.

Stato	Aeroporto	Passeggeri 2010	Passeggeri 2015	Rank 2010	Rank 2015
Regno Unito	Londra Heathrow	65747199	74 958 031	1°	1°
Francia	Parigi CDG	58164612	65 766 986	2°	2°
Germania	Francoforte	53009221	61 032 022	3°	3°
Olanda	Amsterdam	45211749	58 285 118	5°	4°
Spagna	Madrid	49863504	46 828 279	4°	5°
Germania	Monaco	34721605	40 982 384	7°	6°
Italia	Roma Fiumicino	36337050	40 422 156	6°	7°
Regno Unito	Londra Gatwick	31347444	40 275 430	8°	8°
Spagna	Barcellona	29209595	39 711 276	9°	9°
Francia	Parigi Orly	25203969	29 664 993	10°	10°
Danimarca	Copenaghen	21501750	26 610 332	12°	11°
Svizzera	Zurigo	22878251	26 281 228	11°	12°
Irlanda	Dublino	18431625	25 049 335	19°	13°
Norvegia	Oslo	19091036	24 672 531	15°	14°
Spagna	Palma de Maiorca	21117270	23 745 131	13°	15°
Belgio	Bruxelles	17181000	23 460 018	21°	16°
Svezia	Stoccolma Arlanda	16964396	23 142 536	22°	17°
Regno Unito	Manchester	17666531	23 103 950	20°	18°
Austria	Vienna	19691206	22 775 054	14°	19°
Regno Unito	Londra Stantsed	18573592	22 515 500	26°	20°

Tabella 4. Aeroporti europei: ranking per volume di passeggeri. Fonte: Anna Aero

In ambito europeo, il paese con maggiori volumi di traffico passeggeri è il Regno Unito, che nel 2015 ha presentato una crescita del 5,5%. Seguono, sia per traffici sia per tassi di crescita, Germania, Spagna, Italia e Francia. In particolare, l'Italia ha presentato nel 2015 una crescita del 4% rispetto all'anno precedente.

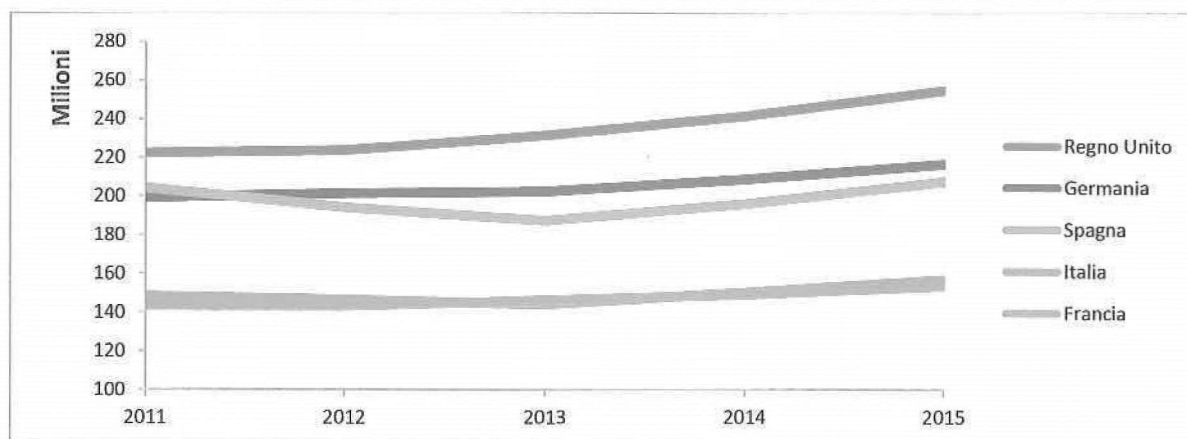


Figura 9. Volumi di traffico aereo passeggeri per paese europeo. Fonte: Anna Aero

3.1.2 Situazione italiana

3.1.2.1 Caratteristiche infrastrutturali e traffico

In Italia sono presenti 46 aeroporti aperti al traffico commerciale, comprendente il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi. Con il Decreto DPR 17 settembre 2015, n. 201 è stato approvato il Piano Nazionale degli Aeroporti divisi in 10 bacini di traffico.



Figura 10. Mappa aeroporti commerciali italiani. Fonte: Assaeroporti

Il numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza su ciascun aeroporto è denominato "movimento". Nel 2008 i movimenti dei principali 38 aeroporti nazionali ammontavano a 1,65 milioni. Dal 2009 interviene un brusco ribasso che ne riduce il numero a 1,42 milioni del 2013. Il 2015 mantiene l'andamento positivo già riscontrato nel 2014, con un ulteriore leggero rialzo e oltre 1,4 milioni di movimenti.

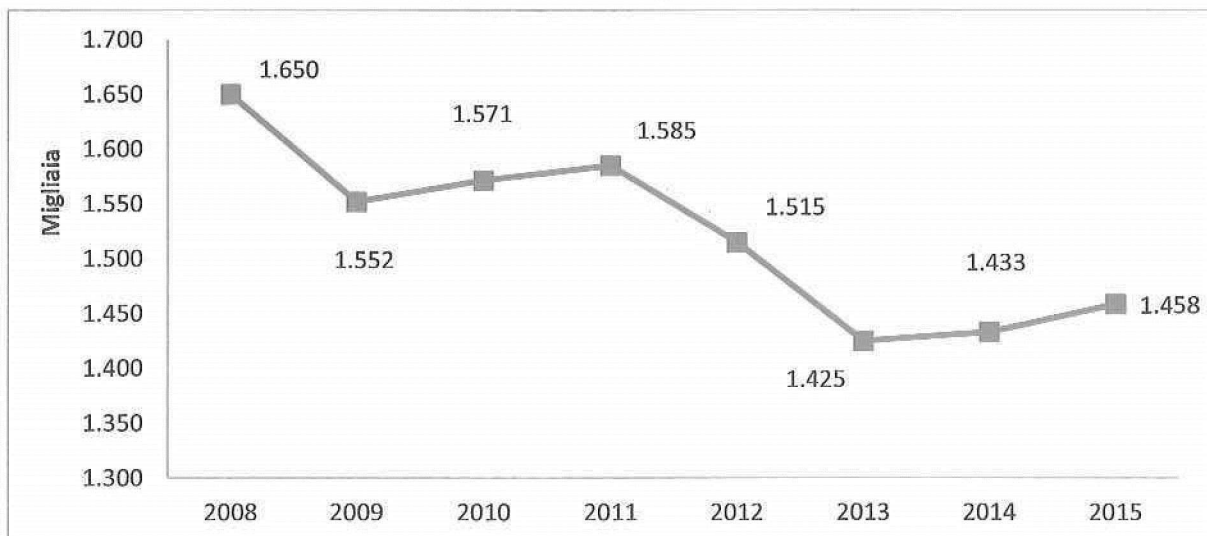


Figura 11. Quantità di movimenti in Italia. Fonte: Assaeroporti

AEROPORTO		MOVIMENTI
1	Roma Fiumicino	315.217
2	Milano Malpensa	160.484
3	Milano Linate	118.650
4	Venezia	81.946
5	Bergamo	76.078
6	Bologna	64.571
7	Napoli	60.261
8	Catania	54.988
9	Roma Ciampino	53.153
10	Torino	44.214
11	Palermo	42.407
12	Pisa	39.515
13	Bari	36.886
14	Firenze	34.269
15	Olbia	28.272

Tabella 5. Aeroporti Italiani in base al numero di movimenti aerei commerciali nel 2015. Fonte: Assaeroporti

Passeggeri

Per quanto riguarda il traffico passeggeri¹¹ dell'anno 2015, si sono considerati i principali aeroporti italiani, accorpando quelli delle città di Roma e Milano, che insieme costituiscono il 44,4% del traffico passeggeri in Italia. In Italia, i passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti sono stati, nel corso del 2015, 157,2 milioni: 7,2 milioni in più rispetto al 2014. Nel complesso, dal 2008 (133,8 milioni di passeggeri), si registra un aumento del traffico complessivo del 17,5%.

AEROPORTO	QUOTA PASSEGGERI 2015
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	29,5%
MILANO (MALPENSA + LINATE)	18,0%
VENEZIA+TREVISO	7,1%
BERGAMO	6,6%
FIRENZE+PISA	4,6%
CATANIA	4,5%
BOLOGNA	4,4%
NAPOLI	3,9%
PALERMO	3,1%
BARI	2,5%
CAGLIARI	2,4%
TORINO	2,3%
VERONA	1,6%

Tabella 6. Percentuale passeggeri gestita dai principali aeroporti italiani nel 2015. Fonte: Assaeroporti

In termini di dispersione del traffico passeggeri, valutato tramite l'indice di Herfindal, l'Italia risulta essere il paese europeo con la più bassa concentrazione del traffico passeggeri negli aeroporti, anche a causa di una più forte presenza di scali con traffico compreso tra i 3 e i 5 milioni di passeggeri rispetto ad altri Paesi¹².

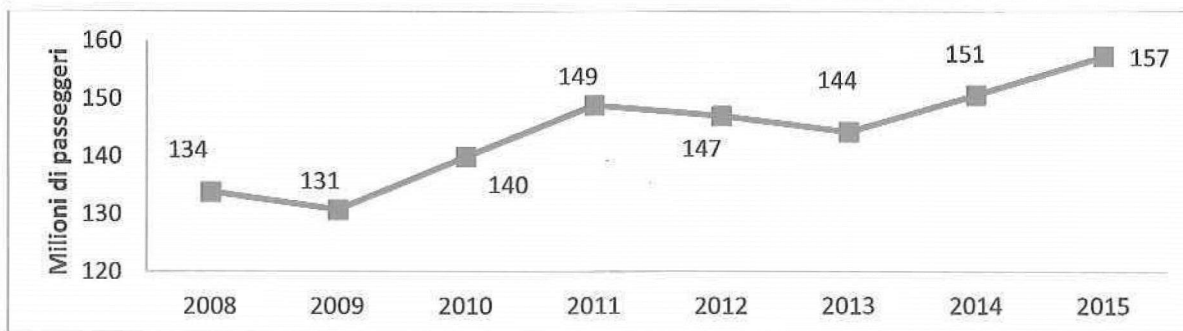


Figura 12. Andamento volume passeggeri in Italia. Fonte: Assaeroporti

¹¹ Per 'Passeggeri' si considera il numero totale dei viaggiatori in arrivo/partenza (comprende i transiti e l'Aviazione Generale). Un passeggero che usufruisce di un collegamento dà luogo ad una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e ad una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione.

¹² Documento di Economia e Finanza 2016, Allegato Infrastrutture.

Il 2015 si configura pertanto come secondo anno consecutivo di crescita dopo la contrazione del 2012 e 2013.

RANK	AEROPORTO	PASSEGGERI 2015
1	Roma Fiumicino	40.463.208
2	Milano Malpensa	18.582.043
3	Bergamo	10.404.625
4	Milano Linate	9.689.635
5	Venezia	8.751.028
6	Catania	7.105.487
7	Bologna	6.889.742
8	Napoli	6.163.188
9	Roma Ciampino	5.834.201
10	Palermo	4.910.791
11	Pisa	4.804.774
12	Bari	3.972.105
13	Cagliari	3.719.289
14	Torino	3.666.582
15	Verona	2.591.255

Tabella 7. Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al numero di passeggeri trasportati nel 2015. Fonte: Assaeroporti

Come nel 2013 e 2014, anche nel 2015 gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia si confermano come i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri e movimenti. Inoltre, per i primi quattro aeroporti transita il 50% dei passeggeri in Italia.

Nel 2015 si confermano le osservazioni degli anni precedenti: la maggior parte degli scali movimentava un volume passeggeri compreso tra i 2 e gli 8 milioni, e il primo scalo per volume passeggeri, Roma (Fiumicino e Ciampino) distanzia nettamente la seconda classificata, Milano (Malpensa e Linate), con un divario che continua ad aumentare anche nel 2015. Roma, in particolare, dal 2008 al 2015 è cresciuta del 15% (da 40 milioni del 2008 ai 46,2 del 2015).

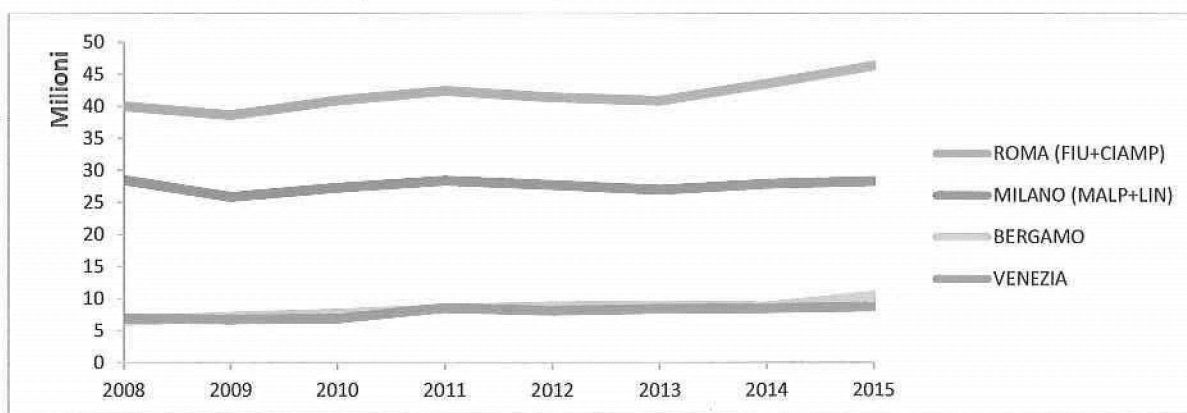


Figura 13. Variazione volume passeggeri nei primi 4 sistemi aeroportuali italiani. Fonte: Assaeroporti 2015

Sul risultato complessivo del 2015 ha inciso positivamente la forte crescita del traffico internazionale, +6,8%, e, in particolar modo, del traffico europeo (+8,3% rispetto al 2014). Positivo anche l'andamento del traffico domestico che si attesta ad un +1,2% rispetto al 2014¹³.

Per quanto riguarda i risultati dei singoli aeroporti, durante il 2015 il sistema aeroportuale romano (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) ha visto transitare oltre 46,2 milioni di passeggeri, registrando (per il secondo anno consecutivo) una crescita del 6,3% rispetto all'anno precedente.

Si confermano i volumi di traffico di Venezia e Milano Malpensa. Bergamo Orio al Serio, con 10.404.625 di passeggeri nel 2015, registra una netta crescita rispetto agli anni precedenti, in cui i volumi erano stati inferiori ai 9 milioni di passeggeri.

¹³ Assaeroporti, comunicato stampa 21 gennaio 2016, Roma.

Il grafico seguente riporta un dettaglio degli aeroporti con traffico compreso tra 2 milioni e 8 milioni di passeggeri/anno. Quasi tutti gli scali della categoria (ad eccezione di Catania, -2,7%) hanno registrato una crescita del volume passeggeri, con incrementi che vanno dal 2% di Cagliari all'8% di Bari. Anche l'aeroporto di Palermo, con una crescita del 7,4%, è riuscito a tornare ai livelli del 2011.

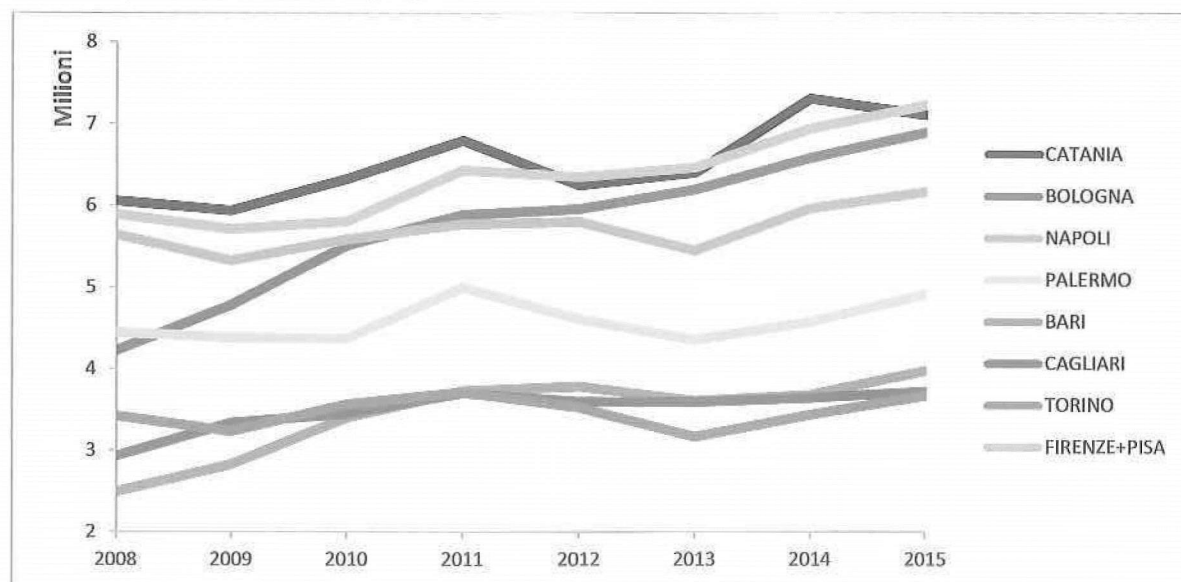


Figura 14. Variazione volume passeggeri in dettaglio. Fonte: Assaeroporti

Gli aeroporti italiani che gestiscono il traffico internazionale sono 34. Come si può osservare dalla figura che segue, il 2015 ha portato una crescita in Italia dei passeggeri diretti verso destinazioni internazionali, soprattutto europee. Queste ultime, in particolare, hanno avuto un incremento nell'ultimo anno del 19%. La figura mostra anche come nell'ultimo anno sia aumentata in modo significativo la quota di passeggeri verso destinazioni europee sul totale dei passeggeri internazionali: dal 70% del 2014 al 79% del 2015.

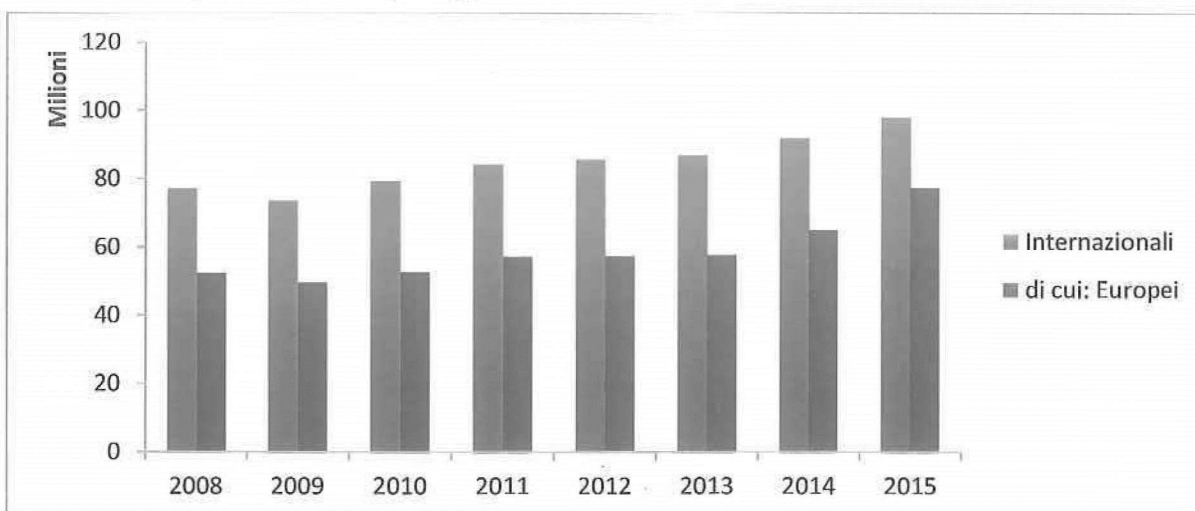


Figura 15. Andamento traffico passeggeri internazionale ed europeo. Fonte: Assaeroporti

Nel 2015 il traffico di passeggeri internazionali commerciali da/per l'Italia ha superato i 97 milioni di passeggeri (considerando arrivi e partenze), di cui l'82% nei confronti di Paesi europei. In particolare, gli oltre 80 milioni di passeggeri da/per l'Europa sono costituiti per il 90,8% da Paesi UE e il rimanente 9,2% da Paesi extra-UE.

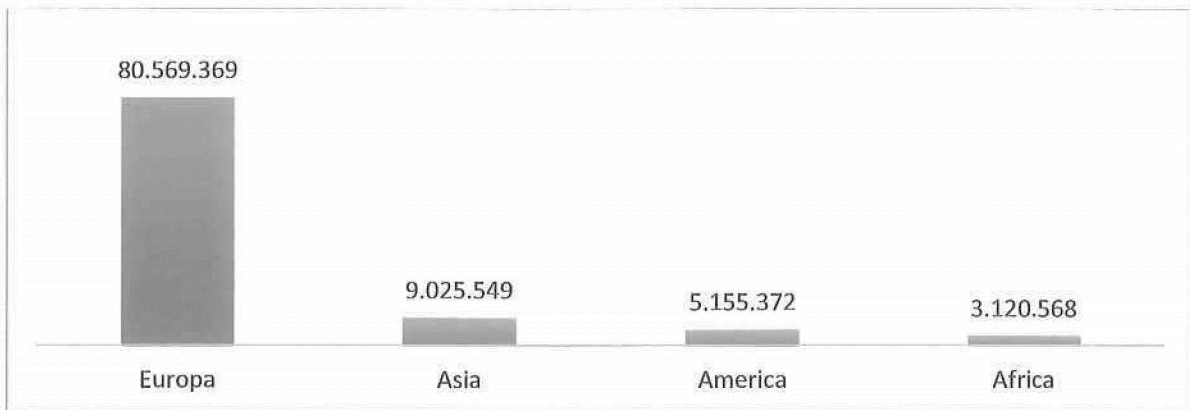


Figura 16. Traffico da/per l'Italia dei passeggeri internazionali commerciali, anno 2015. Fonte: ENAC

La figura seguente riporta un quadro del traffico passeggeri internazionale per singoli aeroporti, focalizzandosi sui 15 di maggior afflusso.

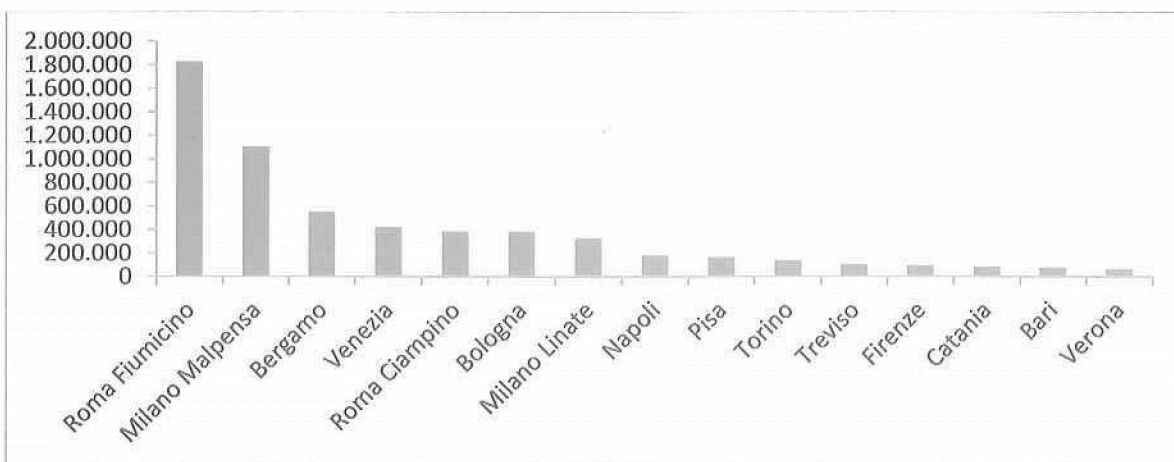


Figura 17. Primi 15 aeroporti nel 2015 ordinati in base al numero di passeggeri in transito internazionale. Fonte: Assoaeroporti

Emerge un netto distacco dei primi due aeroporti (Roma e Milano) per quanto riguarda il transito internazionale di passeggeri. Su Roma Fiumicino e Milano Malpensa si concentra infatti il 47,6% dei transiti internazionali di passeggeri del territorio italiano.

In relazione ai transiti con altri Paesi dell'Unione Europea, lo scalo principale di riferimento è Roma Fiumicino, che raccoglie il 24,5% del traffico.

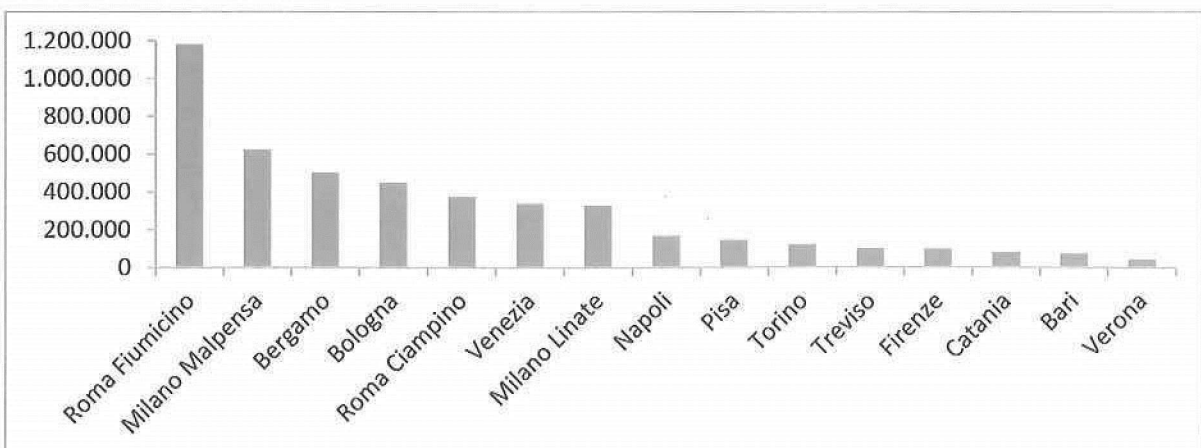


Figura 18. Primi 15 aeroporti italiani nel 2015 ordinati in base al traffico passeggeri verso paesi dell'Unione Europea. Fonte: Assoaeroporti

All'interno dei collegamenti nazionali, si riportano le dieci tratte con il maggior numero di passeggeri nel 2015.

	Origine	Destinazione	Passeggeri
1	Catania	Roma Fiumicino	998.852
2	Roma Fiumicino	Catania	980.769
3	Roma Fiumicino	Palermo	741.378
4	Palermo	Roma Fiumicino	739.796
5	Roma Fiumicino	Milano Linate	686.152
6	Milano Linate	Roma Fiumicino	680.298
7	Cagliari	Roma Fiumicino	418.137
8	Roma Fiumicino	Cagliari	411.471
9	Catania	Milano Linate	359.160
10	Milano Linate	Catania	349.934

Tabella 8. Graduatoria passeggeri commerciali, collegamenti nazionali nel 2015. Fonte: ENAC

Per quanto riguarda la ripartizione del traffico tra vettori tradizionali e *low cost*, considerando il traffico complessivo (nazionale e internazionale), la quota di mercato dei vettori *low cost* è pari al 48% dei passeggeri (arrivi + partenze). Decomponendo però le componenti di traffico nazionale e internazionale, è possibile osservare come i vettori *low cost* abbiano un peso maggiore (51%) di quelli tradizionali solo nel traffico nazionale.



Figura 19. Quota di mercato traffico tradizionale/low cost, anno 2015. Fonte: ENAC

Merci

In Italia il trasporto aereo ha un peso limitato nel traffico merci interno (ovvero con origine e destinazione interne al territorio italiano). Nel 2014, tale peso risulta essere dello 0,59% (era dello 0,55% nel 2013)¹⁴.

I risultati del 2015 in relazione al settore cargo confermano l'andamento positivo riscontrato negli ultimi anni, presentando una crescita rispetto al 2014 del 4,1% e un volume di traffico di oltre 931 mila tonnellate¹⁵.

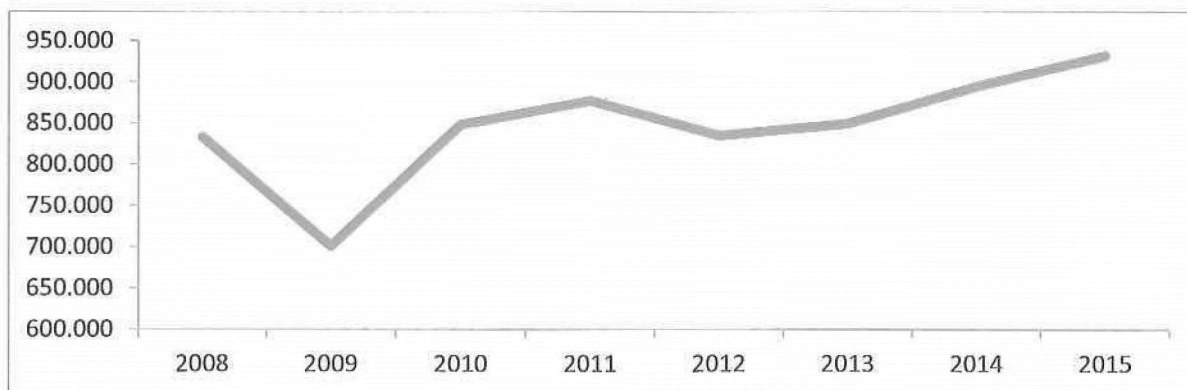


Figura 20. Andamento traffico merci (in tonnellate) al netto della posta. Fonte: Assaeroporti

¹⁴ Conto Nazionale delle Infrastrutture 2015.

¹⁵ Assaeroporti 2015.

La maggior parte del traffico merci in Italia (84,5%) è concentrata nei tre poli di Milano, Roma e Bergamo, con Milano in posizione dominante (55%). Al quarto e quinto posto per traffico merci si collocano gli scali di Venezia e Bologna, seguite da un elevato numero di altri aeroporti, con quote di mercato collocate in una fascia compresa tra 0,2% e 1% (Napoli, Pisa, Brescia, Torino, Ancona, Verona, Catania, Genova, Cagliari), che complessivamente ammontano a 5,43%.

AEROPORTO	% IN TONNELLATE
MILANO (MALPENSA + Linate)	55,00%
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	16,51%
BERGAMO	12,99%
VENEZIA	5,46%
BOLOGNA	4,40%
ALTRI (Napoli, Pisa, Brescia, Torino, Ancona, Verona, Catania, Genova, Cagliari)	5,43%

Tabella 9. Quota di mercato del traffico merci gestito dai principali aeroporti italiani nel 2015. Fonte: Assaeroporti

Rispetto al 2014, nel 2015 la quota di mercato di Milano è cresciuta (dal 52,8% al 55%), a scapito di Bergamo (13,7% nel 2014), degli aeroporti minori per traffico merci e, in misura minore, di Roma (dal 16,8% del 2014 al 16,5% del 2015).

Sulla base dei dati Assoaeroporti, nel 2015 sono state trasportate 931.841 tonnellate di merce, a cui si sono aggiunte 53.691 tonnellate di posta. La crescita del traffico merci rispetto al 2014 è stata del 4%, a conferma della dinamica positiva iniziata nel 2013.

RANK	AEROPORTO	Merci [Tonn]
1	Milano Malpensa	500.054
2	Roma Fiumicino	138.235
3	Bergamo	121.045
4	Venezia	50.853
5	Bologna	40.997
6	Roma Ciampino	15.648
7	Milano Linate	12.434
8	Napoli	8.744
9	Pisa	8.605
10	Brescia	7.603
11	Torino	6.047
12	Ancona	5.931
13	Verona	4.953
14	Catania	4.214
15	Genova	2.617

Tabella 10. Primi 15 aeroporti italiani in base a tonnellate di merci nel 2015. Fonte: Assaeroporti

3.1.2.2 Principali aspetti economico-finanziari

Ricavi

Nell'analisi dei ricavi, si distingue tra attività *aviation* (diritti aeroportuali, corrispettivi per l'uso delle infrastrutture e per la sicurezza, tariffe per l'uso di spazi da parte dei vettori) e *non-aviation* (attività *retail*, gestione dei parcheggi e degli spazi cargo, e altre attività).

La seguente figura riporta la composizione percentuale dei ricavi tra attività *aviation* e attività *non-aviation*, calcolato su un insieme di 12 gestori del settore aeroportuale italiano¹⁶, rappresentanti l'85% dei passeggeri transitati negli scali italiani. Nel 2014 la quota dei ricavi *aviation* rispetto ai ricavi totali si mantiene sul 70%, confermando il dato 2013.

¹⁶ ADR Roma, SEA Milano, SAVE Venezia e Treviso, SACBO Bergamo, AdP Bari-Brindisi, SAC Catania, Guglielmo Marconi Bologna, GESAC Napoli, GESAP Palermo, SAT Pisa, SAGAT Torino, AdF Firenze.

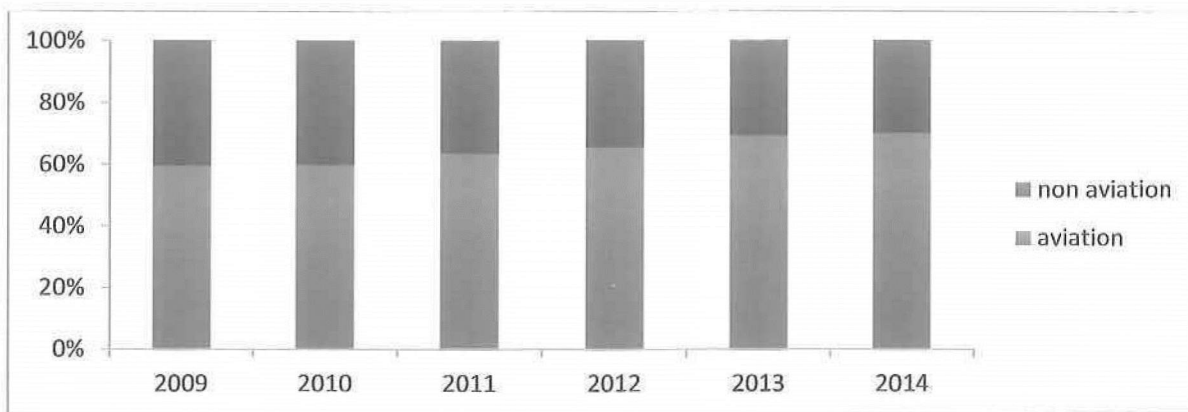


Figura 21. Peso dell'attività *aviation* e *non-aviation* sul totale dei ricavi. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Nel 2014, il valore della produzione totale sull'insieme dei 12 sistemi aeroportuali considerati ammonta a 2,2 miliardi di euro, in crescita del 7,4% rispetto al 2013. La distribuzione è però molto disomogenea, con due aeroporti che superano i 650 milioni di euro e tutti gli altri al di sotto dei 130 milioni.

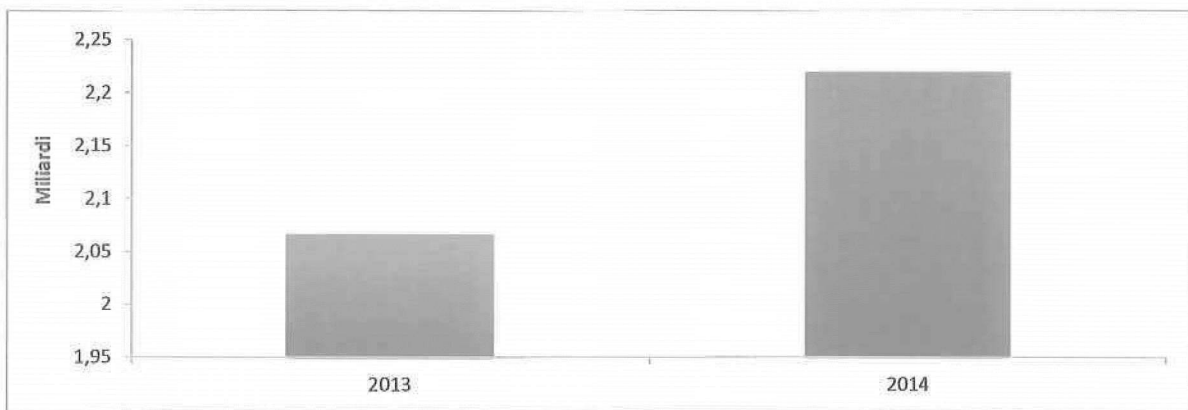


Figura 22. Valore della produzione complessiva per le 12 società di gestione selezionate. Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio

Considerando l'andamento dei ricavi *aviation* e *non-aviation* in rapporto al numero di passeggeri transitati, si osserva una tendenza alla riduzione per i ricavi *non-aviation* per passeggero e, al contrario, all'aumento per quelli *aviation* per passeggero. Il 2014 non presenta significativi mutamenti rispetto al 2013, soprattutto per i ricavi *non aviation*, mentre quelli *aviation* mostrano un ulteriore incremento rispetto al 2013.

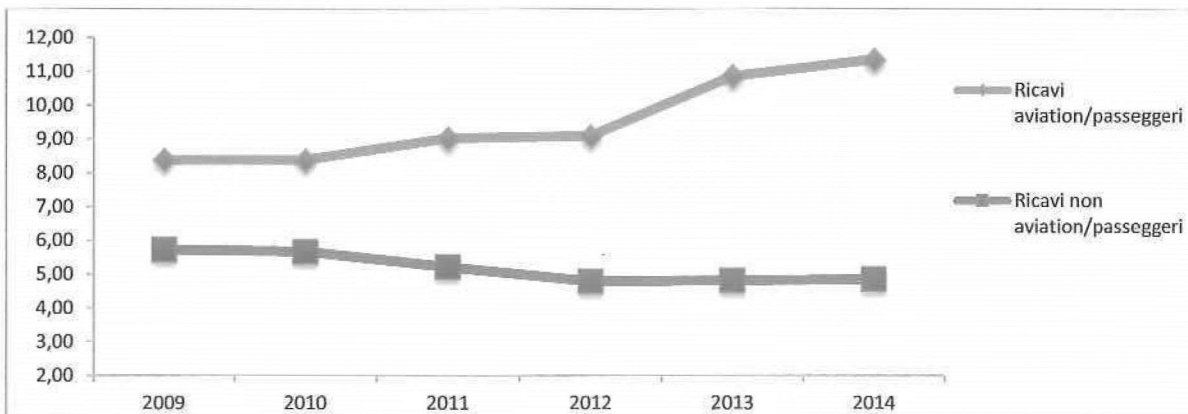


Figura 23. Andamento ricavi *aviation* e *non aviation* /passeggeri aggregato sui 12 aeroporti selezionati (euro/passeggero). Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Nella seguente tabella è riportata una sintesi delle tariffe aeroportuali applicate nel 2015 da un sottoinsieme di aeroporti con traffico superiore ad 1 mln pax/anno.

Costi della produzione

Il costo della produzione nel 2014 sull'insieme di 12 sistemi aeroportuali è pari a 1,6 miliardi di euro, in aumento del 5% rispetto al 2013.

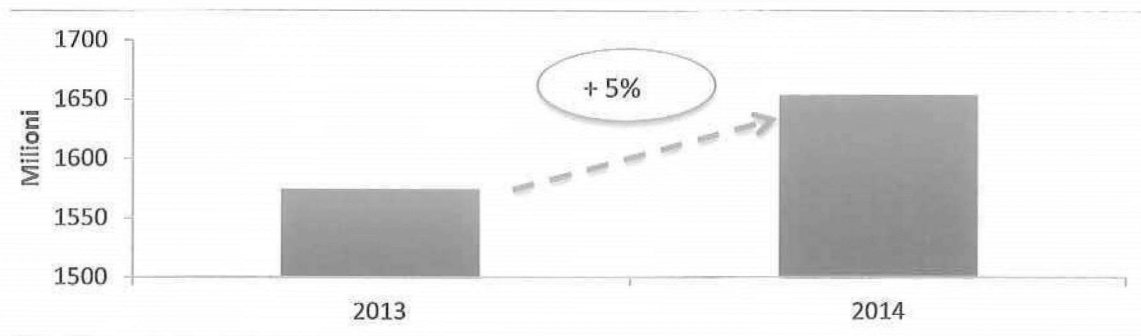


Figura 25. Costi della produzione sui 12 sistemi aeroportuali. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

A livello di singoli aeroporti, un gestore ha visto incrementare i propri costi della produzione del 13% rispetto al 2012, mentre all'altro estremo è stato osservato un decremento del 19%.

In rapporto al numero di passeggeri, nel 2014 i costi operativi dell'insieme di aeroporti considerati ammontano in media a 12,8€/passeggero e oscillano tra un minimo di 7€/passeggero e un massimo di 19€/passeggero.

Utile

Il 2014 gli utili complessivi del sistema di 12 gestori considerati ammontano a 270 milioni di euro e hanno registrato un aumento rispetto al 2013 del 30%.

Il risultato migliore nel 2014 in valori assoluti è quello registrato da AdR Roma, con oltre 131 milioni di euro utile netto, in crescita rispetto al 2013 del 51%.¹⁷ Il dato peggiore è invece quello di Sacbo Bergamo, che nel 2014 ha registrato una flessione rispetto al 2013 di un 63%.

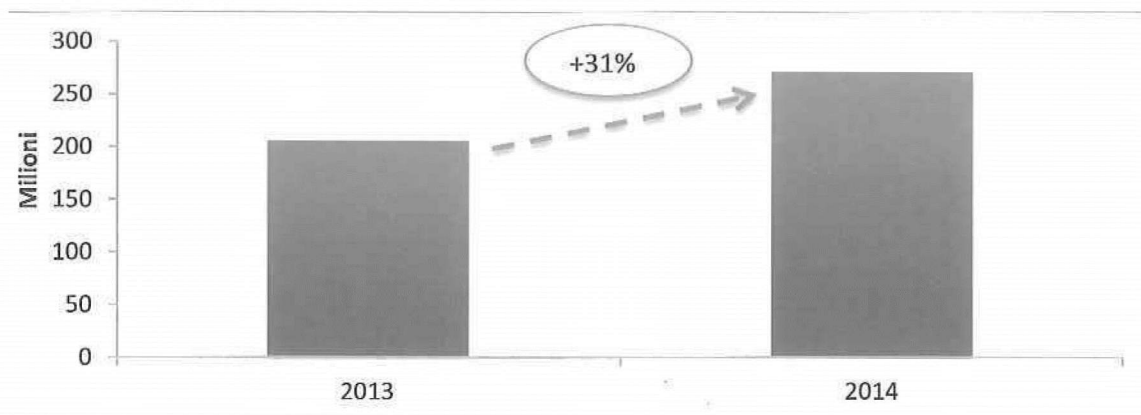


Figura 26. Risultato netto complessivo su un insieme di 12 gestori aeroportuali. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

In relazione al numero di passeggeri, gli utili ammontano nel 2014 a 1,48€/passeggero, in crescita rispetto al 2013 (1,16€/passeggero).

In rapporto al valore della produzione, in media gli utili nel 2014 ammontano al 9,7%, in crescita rispetto al 2013 (che presentava un rapporto utile/valore produzione di 7,6%).

¹⁷ Questa variazione è dovuta principalmente ad un aumento dei ricavi complessivi del 14,6% (con un aumento dei ricavi *aviation* del 3,6%), in parte bilanciata dall'aumento dei costi del personale (10,6%) e da minori accantonamenti (-5%) e oneri finanziari netti (-20%).

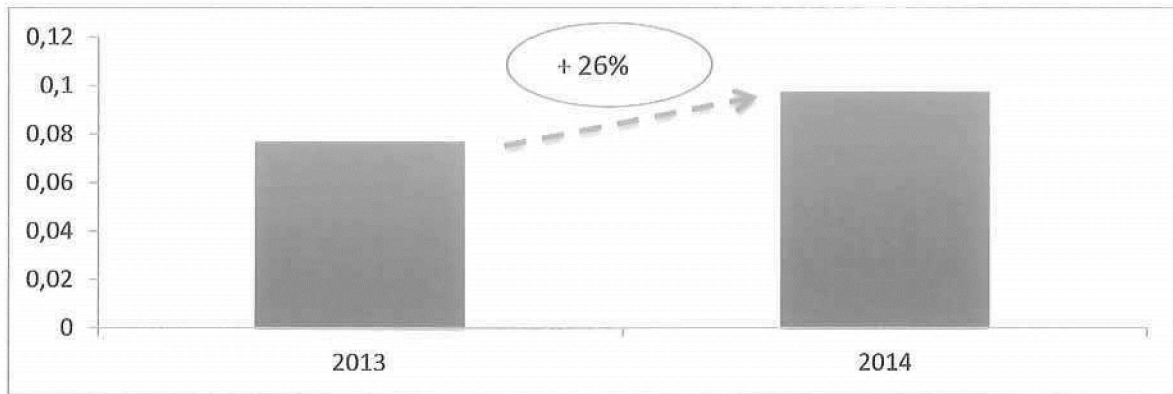


Figura 27. Utili/valore della produzione. Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio

A livello di singoli aeroporti, il risultato migliore in termini di utile/valore della produzione è, anche nel 2014, ottenuto da SAVE-Venezia (29%). Inoltre, cinque aeroporti presentano un rapporto utile/valore della produzione superiore al 9%, quattro nella fascia 2%-9% e altri tre un rapporto inferiore al 2%.

Indicatori di qualità

Il valore degli indicatori di qualità dipende dal livello di qualità dei servizi forniti e può variare in relazione a fattori esogeni quali, ad esempio, l'aumento del traffico passeggeri, lavori di adeguamento infrastrutture, nuove misure di security o rafforzamento delle misure già in atto. L'analisi che segue presenta una serie di indicatori di qualità tratti dal rapporto ENAC "Rapporto e Bilancio Sociale 2014".

L'indicatore relativo ai ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale è definito dal rapporto tra il numero di ritardi dei voli in partenza da attribuire alla responsabilità del gestore e il numero totale dei voli in partenza. Sulla base di questo indicatore, la classifica degli aeroporti è presentata nella figura seguente.

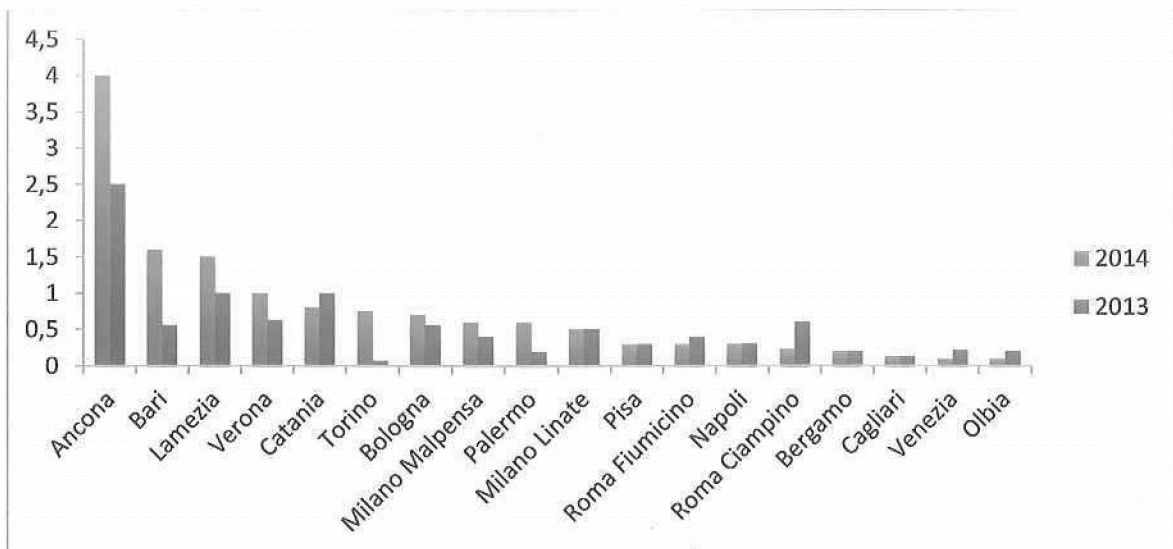


Figura 28. Classifica degli aeroporti in base ai ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale. Fonte: Elaborazione su dati ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale, 2014

Per numero di ritardi in rapporto al numero di voli in partenza, lo scalo che ha registrato nel 2014 il risultato migliore è quello di Olbia, che presenta anche un miglioramento rispetto al 2013. Di contro, Ancona peggiora il dato 2013 e si conferma lo scalo dove la problematica è più pronunciata.

In relazione ai *bagagli disguidati complessivi*, definiti come numero di bagagli che non vengono imbarcati sul volo di destinazione ogni 1.000 bagagli transitati, sembra emergere la correlazione con il volume di passeggeri gestiti dallo scalo. I peggiori aeroporti per bagagli disguidati risultano, infatti, quelli interessati da elevati volumi di traffico passeggeri: Fiumicino, Malpensa, Linate. Unica eccezione è lo scalo di Bari che, nonostante volumi di traffico relativamente ridotti, compare come terzo in classifica per bagagli disguidati.

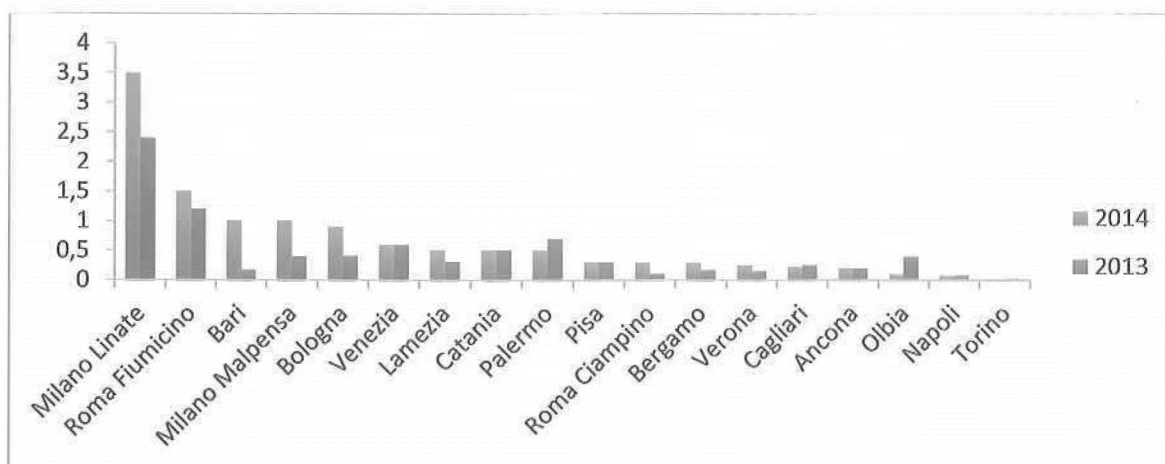


Figura 29. Classifica degli aeroporti in base al numero di bagagli disguidati ogni 1000 bagagli transitati. Fonte: Elaborazione su dati ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale, 2014

L'indicatore *attesa in coda al check-in* è definito come il tempo di attesa (in minuti) di un passeggero dal posizionamento in coda al suo arrivo davanti al banco di registrazione. I tempi di attesa rilevati variano da un minimo di 5 minuti di Cagliari a un massimo di 22 di Lamezia.

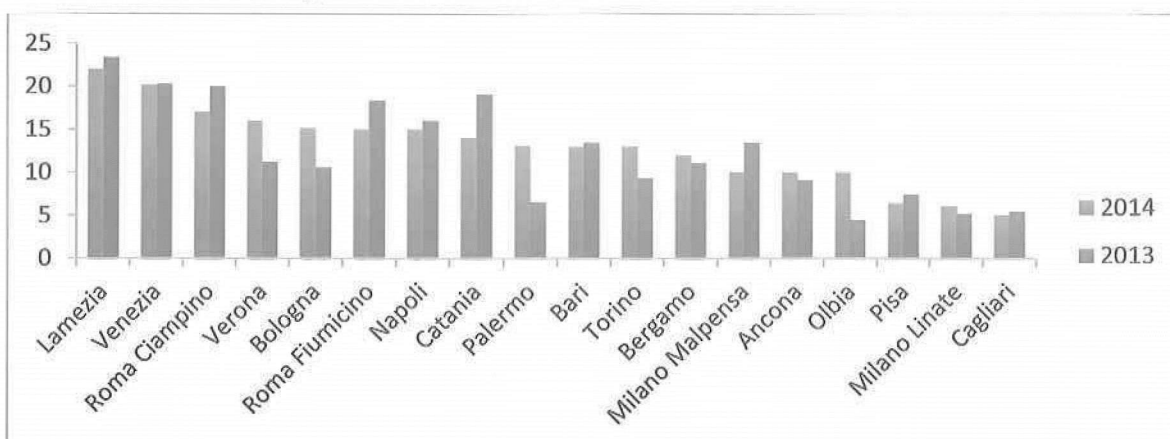


Figura 30. Classifica degli aeroporti in base ai minuti di attesa in coda al check-in. Fonte: Elaborazione su dati ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale, 2014

Il *tempo di attesa al controllo radiogeno bagagli* è definito come il tempo di attesa (in minuti) di un passeggero dall'inserimento in coda al posizionamento del suo bagaglio a mano sul nastro della macchina per il controllo radiogeno posto all'accesso dell'area imbarchi. Sulla base di questo indicatore, nel 2014 gli scali peggiori sono stati quelli di Venezia e Torino, nettamente peggiorati rispetto al 2013. L'aeroporto di Napoli, che nel 2013 aveva il primato negativo in questa classifica, nel 2014 scende in settima posizione, sorpassato da Bergamo, Malpensa, Ciampino e Catania oltre che da Venezia e Torino. In fondo alla classifica si colloca Cagliari che, nonostante un lieve peggioramento rispetto al 2013, ha il primato di presentare tempi di attesa al controllo bagagli nell'intorno dei 3 minuti.

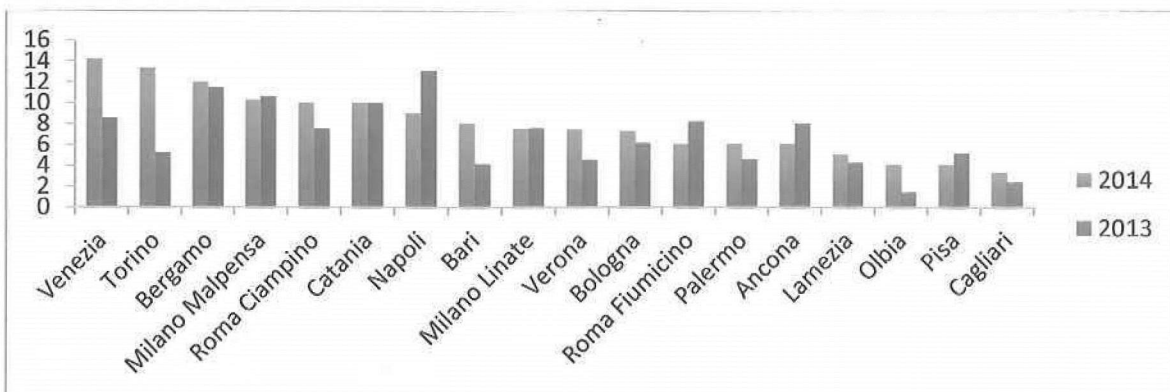


Figura 31. Classifica degli aeroporti in base al tempo di attesa al controllo bagagli. Dati in minuti. Fonte: Elaborazione su dati ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale, 2014

3.2 Il settore autostradale

Secondo dati europei¹⁸, nel 2013 in Italia si è mosso su strada il 79,7% del traffico passeggeri e l'81,3% del traffico merci nazionale e internazionale, dati da confrontare con la media europea di 80% per il traffico passeggeri e 71,9% per il traffico merci. Nel 2014 la rete autostradale italiana in esercizio si estende per oltre 6800 Km, di cui circa 5900 Km sono affidati in gestione a società concessionarie, mentre la parte rimanente è gestita direttamente da ANAS.

3.2.1 Quadro europeo

Nel 2014 per la rete autostradale italiana a pedaggio sono transitati oltre 36000 veicoli al giorno. Il traffico giornaliero nei vari paesi europei è riportato nella seguente tabella.

Paesi	2014 (numero di veicoli/giorno)
Austria	36500
Danimarca	50092
Spagna	16828
Francia	27144
Grecia	13635
Ungheria	21382
Irlanda	381383
Italia	36729
Norvegia	1383562
Paesi Bassi	16717
Polonia	28384
Portogallo	14092
Regno Unito	42275

Tabella 11. Traffico giornaliero sulla rete a pedaggio (numero di veicoli leggeri e pesanti), anno 2014. Fonte: ASECAP 2015

Nel 2014 i ricavi da pedaggio totali nei Paesi ASECAP ammontano a 27.764,08 milioni di €, a cui vanno sommati 29.030.630€ da abbonamenti telepass; i ricavi da pedaggio per ciascun paese sono presentati nella seguente tabella. In valore assoluto, la Francia si conferma anche nel 2014 come il paese con i maggiori ricavi da pedaggio, seguita da Italia e Germania.

In rapporto all'estensione totale di rete di ciascun paese, i ricavi da pedaggio sono riportati nella tabella seguente.

Paesi	km di rete a pedaggio	milioni di euro	di milioni di €/km	Paesi	km di rete a pedaggio	milioni di euro	di milioni di €/km
Austria	2183,9	1826,00	0,84				
Croazia	1289,4	297,05	0,23	Italia	5906,5	5176,94	0,88
Danimarca	34	537,00	15,79	Norvegia	911	940,63	1,03
Spagna	3404,01	1608,60	0,47	Paesi Bassi	20	27,67	1,38
Francia	9053,1	9222,40	1,02	Polonia	468	185,86	0,40
Grecia	1558,2	469,00	0,30	Portogallo	2942,9	55,37	0,02
Ungheria	1157	677,60	0,59	Regno Unito	42	83,30	1,98
Irlanda	337	217,00	0,64	Germania	14136	4460,00	0,32

Tabella 12. Ricavi netti da pedaggio (in valore assoluto e per km di rete a pedaggio) nel 2014. Fonte: ASECAP 2015

3.2.2 Situazione italiana

L'estensione della rete stradale primaria italiana (autostrade, altre strade di interesse nazionale, strade regionali e provinciali) a dicembre 2013 è pari a 181.619 km, rappresentati per l'85% da strade regionali e provinciali e per la restante parte da autostrade (6750 km) e altre strade di interesse nazionale (19.920

¹⁸ EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2015.

km)¹⁹. Ad oggi le società concessionarie italiane operanti in Italia sono 27 e fanno riferimento a tre grandi insiemi.

Gruppo Atlantia	Gruppo Gavio	Altri
Autostrade per l'Italia S.p.A. (2854,6 km)	Torino- Savona (116,31 km)	Autostrada del Brennero S.p.A. (314,00 km)
Soc. Italiana Traforo Monte Bianco (5,8 km)	Satap A4 S.p.A. (119,59 km)	Autostrada Brescia- Verona- Vicenza- Padova S.p.A. (182,5 km)
Tangenziale Napoli S.p.A. (19,6 km)	Satap A21 S.p.A. (164,94 km)	Autovie Venete S.p.A. (182,53 km)
Autostrade Meridionali S.p.A. (57,3 km)	Autostrada dei Fiori S.p.A. (113,4 km)	Concessioni Autostradali Venete S.p.a (32,4 km)
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (27,1 km)	Asti - Cuneo S.p.A. (90,2 km)	
Autostrada Tirrenica S.p.A (36,6 km)	Autocamionale della CISA S.p.A. (101 km)	Pedemontana Lombarda S.p.A. (67 km)
	SALT S.p.A. (131,06 km)	Milano Serravalle- Milano Tangenziali S.p.A. (183,98 km)
	Società Autostrade Valdostane S.p.A. (67,4 km)	Consorzio per le Autostrade Siciliane (285,14 km)
	ATIVA S.p.A. (155,8 km)	Strada dei Parchi S.p.A. (Gruppo Toto) (281,4 km)
	BRE.BE.MI SpA (62,1 Km)	SITAF S.p.A. (75,7 km)
	Tangenziale Esterna Milano SpA (33 Km)	
	Società Italiana Traforo San Bernardo S.p.A. (11,6 km)	
	Autostrade Centro Padane S.p.A. (85,6 km)	

Tabella 13. Concessionari e gruppi gestori della rete a pedaggio italiana

Inoltre, la rete italiana conta ulteriori 937,748 Km non pedaggiati, suddivisi su 10 tratte, e gestiti direttamente da ANAS per tratti che variano da pochi chilometri (es. Catania-Siracusa) fino a 442,9 Km (A3 Salerno-Reggio Calabria).

	Km
Autostrade in gestione diretta ANAS non pedaggiate	
A90 Grande Raccordo Anulare di Roma	68,22
A91 Roma-Fiumicino	17,36
A3 Salerno-Reggio Calabria	442,92
A29 Palermo-Mazara del Vallo e Diramazione Punta Raisi	114,80
A29 Dir. Alcamo-Trapani e Diramazione per Birgi	50,00
A19 Palermo-Catania	192,80
A19 Diramazione Via Giafar	5,20
A29 Racc. Bis-Raccordo per Via Belgio	5,60
A18 Dir-Catania Nord-Catania Centro	3,70
Catania-Siracusa	25,14
Sistiana-Rabuiese	8,00

Tabella 14. Rete gestita da ANAS

Le metodologie di regolazione che si sono susseguite nel tempo hanno portato all'applicazione di sei modelli tariffari differenti²⁰. Nella tabella che segue, i modelli tariffari sono identificati con numeri da 1 a 6. Si osservi, tra l'altro, che società concessionarie appartenenti al medesimo gruppo applicano modelli tariffari diversi.

¹⁹ Documento di Economia e Finanza 2016, Allegato Infrastrutture. Si osserva che i 6750 km comprendono rete a pedaggio e non.

²⁰ Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regolamentazione delle tariffe autostradali e meccanismi di adeguamento, 2013.

Società Concessionaria	Km gestiti	Sottoscrizione convenzione unica	1° Atto Aggiuntivo	2° Atto Aggiuntivo	Atto Integrativo	Scadenza concessione gestione	Modello tariffario	
Società Italiana Traforo Monte Bianco							Internazionale	
Gruppo Atlantia	Tangenziale Napoli S.p.A.	19,60	28/07/09			31/12/37	3	
	RAV SpA	27,10	30/12/09			31/12/32	3	
	SAT - Autostrada Tirrenica S.p.A.	36,60	11/03/09			31/12/46	3	
	SAM - Autostrade Meridionali S.p.A.	57,30	29/07/09			31/12/12	3	
	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2.854,60	12/10/07			31/12/38	2	
Società Italiana Traforo San Bernardo							Internazionale	
	Tangenziale Esterna di Milano S.p.A	33,00	24/07/09	12/12/11		50 anni da fine lavori		
	BreBeMi SpA	62,10	01/08/07	07/09/09	22/12/10	19 anni e 6 mesi dall'esercizio		
Gruppo SIAS	SAV - Autostrade Valdostane S.p.A.	67,40	02/09/09			31/12/32	5	
	Autostrade Centropadane S.p.A.	85,60	07/11/07	01/08/12		30/09/11	1	
	Asti Cuneo S.p.A.	90,20	01/08/07			11/08/35	3	
	Autocamionale della Cisa S.p.A.	101,00	03/03/10			31/12/31	5	
	Autostrada dei Fiori S.p.A.	113,40	02/09/09			30/11/21	6	
	Torino - Savona S.p.A.	116,31	18/11/09			31/12/38	6	
	SATAP A4 S.p.a.	119,59	10/10/07			31/12/26	3	
	SALT S.p.A.	131,06	02/09/09			31/07/19	6	
	ATIVA S.p.A.	155,80	07/11/07			31/08/16	4	
	SATAP A21 S.p.A.	164,94	10/10/07			30/06/17	3	
	CAV S.p.A.	32,40	30/01/09	23/03/10		31/12/32	5	
	Pedemontana Lombarda S.p.A	67,00	01/08/07	21/04/10	02/03/11	30 anni dall'esercizio (31/12/2045)		
Altri	SITAF S.p.A.	75,70	22/12/09			31/12/50	6	
	Aut. Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA	182,50	09/07/07			31/12/26	3	
	Autovie Venete S.p.A.	182,53	07/11/07	18/11/09		04/11/11	31/03/17	3
	Milano Serravalle Milano Tang. SpA	183,98	07/11/07			31/10/28	4	
	Strada Dei Parchi S.p.a.	281,40	18/11/09			31/12/30	3	
	Consorzio Autostrade Siciliane	285,14	27/11/00				1	
	Autostrada del Brennero S.p.A.	314,00	29/07/99	06/05/04	16/12/04	18/10/05	30/04/14	1

Tabella 15. Scadenza concessioni e modelli tariffari applicati. Fonte: dati forniti dai concessionari

In data 14 gennaio 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottoscritto con le società concessionarie Autostrada del Brennero S.p.A. e Autovie Venete S.p.A. un Protocollo d'Intesa propedeutico all'affidamento della nuova concessione (la prima scaduta in data 30 aprile 2014, la seconda in scadenza al 31 marzo 2017) mediante ricorso all'*inhouse*, sulla base delle disposizioni contenute nella direttiva "Concessioni" 2014/23/UE. Inoltre, nel corso del 2015 Atlantia, attraverso la controllata Autostrade per l'Italia, raggiunge l'accordo per salire al 99,93% del capitale di SAT, l'Autostrada Tirrenica, di cui precedentemente deteneva una quota del 24,98%. Sempre nel corso del 2015, il gruppo Gavio si è aggiudicato la gara per la concessione dell'autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia. L'aggiudicatario è il raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalla controllata Satap (con una quota del 70% del raggruppamento) e dalla collegata Itinera (con una quota del 30%).

La gara per l'affidamento della nuova concessione relativa all'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, assentita alla società Autostrade Meridionali e scaduta il 31 dicembre 2012, non è stata invece aggiudicata a causa dell'esclusione delle offerte pervenute.

3.2.2.1 Caratteristiche infrastrutturali e di traffico

Nel 2014, la rete autostradale italiana a pedaggio in esercizio si estende per 5906,5 km. Essa comprende 3 trafori internazionali (per 25,4 km), 663 gallerie (per 808,4 km) e 1590 ponti e viadotti (996,3 km). Il 69% della rete è dotato di due corsie per senso di marcia, il 29,5% ha tre corsie e l'1,3% ha quattro corsie.

	Rete in esercizio (km)		
	2012	2013	2014
4 corsie per senso di marcia	78	78	79,5
3 corsie per senso di marcia	1646,6	1679	1747,8
2 corsie per senso di marcia	3753,4	3729	4079,2
TOTALE	5478	5485	5906,5

Tabella 16. Numero di corsie della rete in esercizio nelle autostrade italiane, con esclusione di Consorzio Autostrade Siciliane e Autostrada del Brennero. Fonte: dati forniti dai concessionari e dati Aiscat, Aiscat in cifre 2014

La rete si caratterizza per una notevole eterogeneità, sia a livello di estensione di rete, sia per caratteristiche morfologiche del territorio attraversato dalle varie tratte. La dimensione della rete gestita dalle singole concessionarie varia da poche decine di Km ai quasi 3000 Km del principale concessionario. La seguente tabella riporta le caratteristiche della rete gestita dai vari concessionari alla fine del 2014. Per opere maggiori si intende il numero di gallerie, ponti, viadotti e trafori internazionali.

		Km di rete in montagna / Km di rete	Numero di opere maggiori	Km di opere maggiori/Km di rete	% rete a 3 o 4 corsie
Gruppo Atlantia	Autostrade per l'Italia S.p.A.	23%	961	23%	41%
	Soc. Italiana Traforo Monte Bianco	100%	1	100%	0%
	Raccordo autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	100%	44	100%	0%
	Tangenziale Napoli S.p.A.	0%	12	79%	96%
	SAT S.p.A.	100%	13	51%	0%
	Autostrade Meridionali S.p.A.	0%	42	17%	83%
Gruppo SIAS	Torino – Savona S.p.A.	100%	149	46%	0%
	SATAP A4 S.p.A.	0%	13	4%	98%
	SATAP A21 S.p.A.	25%	22	6%	5%
	Autostrada dei Fiori S.p.A.	100%	149	54%	3%
	Asti – Cuneo S.p.A.	100%	12	Nd	0%
	Autocamionale della CISA S.p.A.	100%	69	Nd	0%
	SALT S.p.A.	49%	100	Nd	0%
	Soc. Autostrade Valdostane S.p.A.	100%	34	29%	0%
	ATIVA S.p.A.	0%	20	7%	32%
	Autostrade Centro Padane S.p.A.	0%	3	2%	16%
Soc. Italiana Traforo San Bernardo	nd	nd	nd	Nd	
Altri	Aut. Brescia–Verona–Vicenza–Padova S.p.A.	0%	244	4%	72%
	Autovie Venete S.p.A.	0%	21	4%	0%
	SITAF S.p.A.	100%	64	nd	0%
	Autostrada del Brennero S.p.A.	66%	101	23%	0%
	Milano Serravalle – Mi. Tang. S.p.A.	0%	0	0%	67%
	Strada dei Parchi S.p.A.	100%	207	68%	2%
	Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	0%	71	10%	69%
	Consorzio Autostrade Siciliane	nd	nd	nd	nd

Tabella 17. Caratteristiche della rete gestita dai concessionari (2014). Fonte: Dati forniti dai concessionari

Rispetto al 2013, il 2014 non presenta significative variazioni in termini di traffico, sia di veicoli leggeri che pesanti.

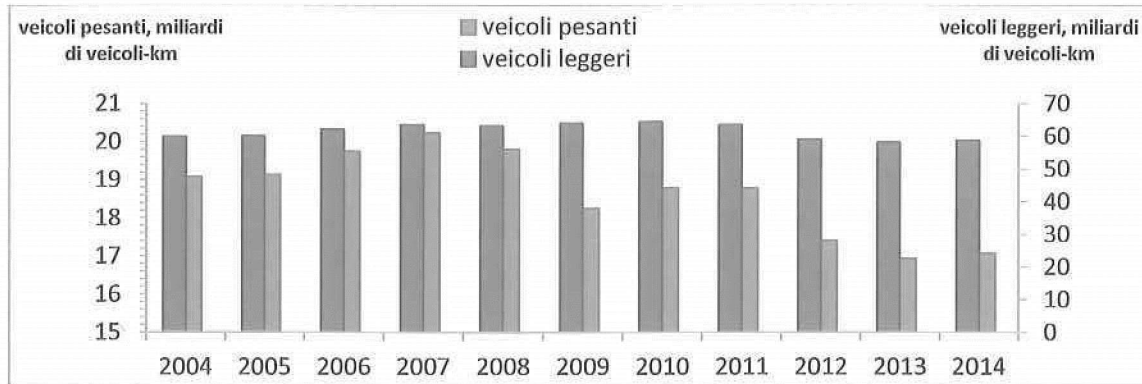


Figura 32. Volumi di traffico per tipologia di veicolo. Fonte: AISCAT 2015

Per quanto riguarda la quota modale del settore autostradale, il 2014 presenta valori allineati a quelli 2012 e 2013, soprattutto nel confronto con la ferrovia, sia per quanto riguarda il settore passeggeri che quello merci²¹.

3.2.2.2 Principali aspetti economico-finanziari

Ricavi

I ricavi da pedaggio nel 2014 ammontano a 7035 milioni di euro. Di questi, il 91% proviene dalle concessionarie, l'8% è canone aggiuntivo Anas, e la rimanente quota del 18% è Iva.

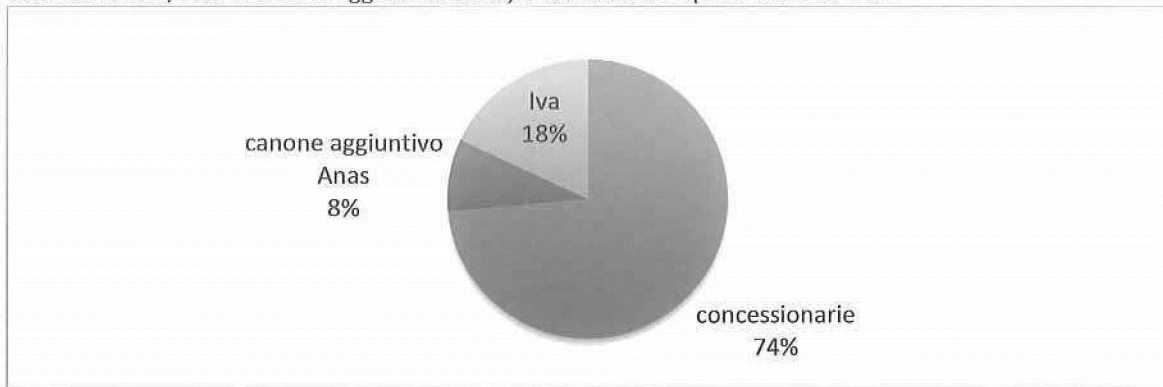


Figura 33. Composizione ricavi da pedaggio totali. Fonte: AISCAT in cifre 2014

Nel 2015 il ricavo medio, in rapporto ai km percorsi paganti, è pari a 0,075 €/Km percorso, in crescita dello 0,81% rispetto al 2014²².

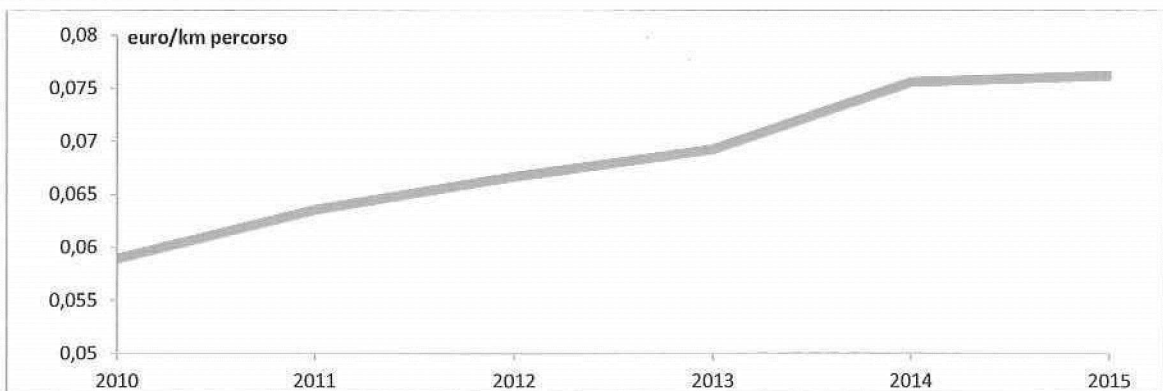


Figura 34. Evoluzione ricavi medi da pedaggio su km percorso. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

²¹ AISCAT in cifre 2014.

²² Non sono disponibili i valori di ricavi/km percorso per Milano Serravalle-Milano Tang., SITMB e, nel 2015, RAV e Strada dei Parchi.

Rispetto al 2015, in generale nel 2016 non sono stati autorizzati incrementi tariffari dei pedaggi autostradali tranne che per alcune concessionarie, ovvero ATIVA, Autostrade per l'Italia, Satap A4, Strada dei Parchi, TEEM e Pedemontana Lombarda. Le variazioni percentuali di aggiornamento tariffario sono riportate in tabella.

	Variazione % 2014	Variazione %2015	Variazione %2016
ATIVA	0,82	1,5	0,03
Autostrade per l'Italia	4,43	1,46	1,09
Brennero	1,63	0	0
Brescia-Padova	1,44	1,5	0
Centropadane	8,01	0	0
Cisa	6,26	1,5	0
Autostrada dei Fiori	2,78	1,5	0
Autovie Venete	7,17	1,5	0
Milano Serravalle – Mi. Tangenziali	4,47	1,5	0
Tangenziale di Napoli	1,89	1,5	0
RAV	5,00	1,5	0
SALT	3,07	1,5	0
SAT	5,00	1,5	0
Autostrade Meridionali	0,00	0	0
SATAP A4	5,27	1,5	6,5
SATAP A21	1,66	1,5	0
SAV	5,00	1,5	0
SITAF – Barriera di Bruere	4,23	1,5	0
SITAF – Barriera di Avigliana	4,31	1,5	0
SITAF – Barriera di Salbertrand	3,81	1,5	0
Torino-Savona	1,60	1,5	0
CAV	6,26	1,5	0
Strada dei Parchi	8,28	1,5	3,45
Asti-Cuneo	0,00	0	0
Consorzio Autostrade Siciliane			0
Bre.Be.Mi			0
TEEM			2,10
Pedemontana Lombarda			1,00

Tabella 18. Variazioni percentuali di aggiornamento tariffario riconosciute dai Ministeri, 2016. Fonte: MIT, Allegato 2, Regolamentazione delle tariffe autostradali e meccanismi di adeguamento

Misure di redditività

In media, i concessionari italiani hanno presentato nel 2015 un valore di debito/(debito+equity) del 45%, in leggera riduzione rispetto all'anno precedente. Il rapporto utili/ricavi da pedaggio nel 2015 è pari a 13% e gli utili netti di esercizio hanno registrato un incremento del 47% rispetto al 2014.

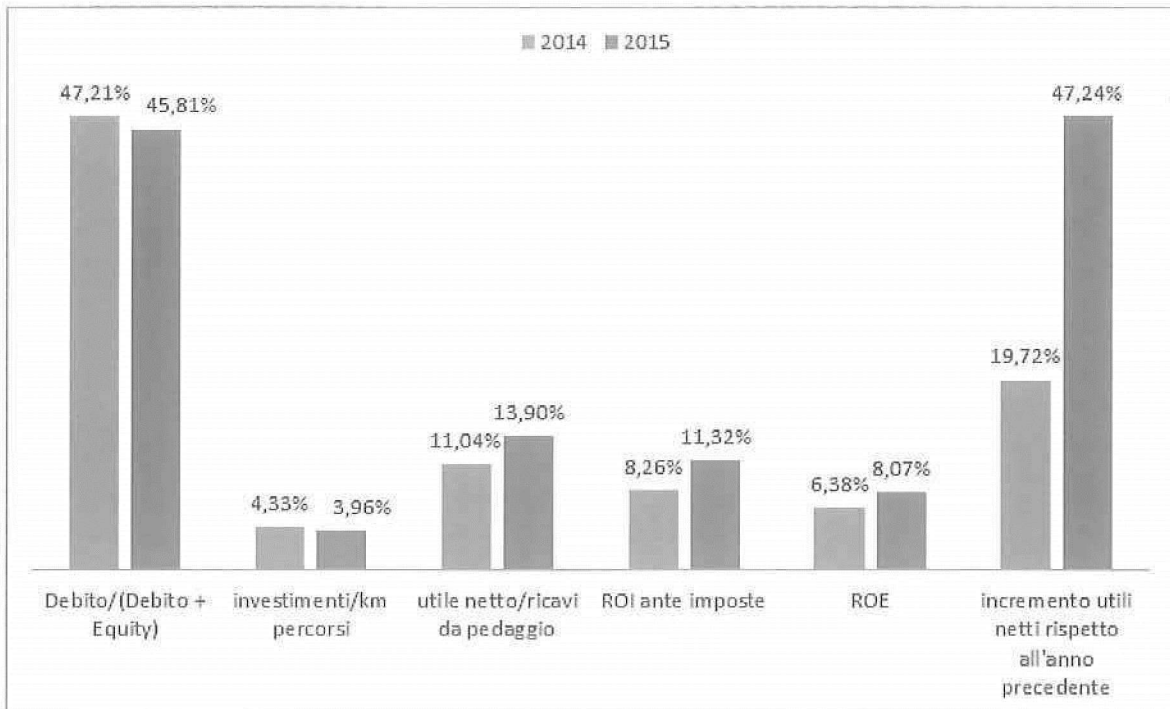


Figura 35. Misure di redditività 2014 e 2015. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

Il ROI ante imposte nel 2015 è in media pari a 11%. Il ROE medio è invece dell'8%. Dal punto di vista della struttura debitoria, il panorama delle concessionarie italiane è fortemente eterogeneo, con una leva finanziaria che oscilla in un intervallo compreso tra 5 e 97% e 3 concessionarie che presentano un rapporto debito/(debito+equity) superiore all'80%.

Investimenti

Nel 2015, gli investimenti realizzati per km di rete si sono attestati a circa 278 mila€/km, un dato in sostanziale stabilità rispetto al 2014 (va rilevato, tuttavia, come la statistica del 2015 riguardi solo 20 concessionarie, invece delle 22 del 2014). Sul totale degli investimenti realizzati (1461 milioni di euro nel 2015 sulle 20 concessionarie considerate) la gran parte è di tipo immateriale (ad esempio: monitoraggio, usura strade) (62%) e relativa a materiale devolvibile (36%) (ossia, da consegnarsi al concedente in perfetta efficienza al termine della concessione), mentre gli investimenti materiali non devolvibili pesano solo per il 2%.

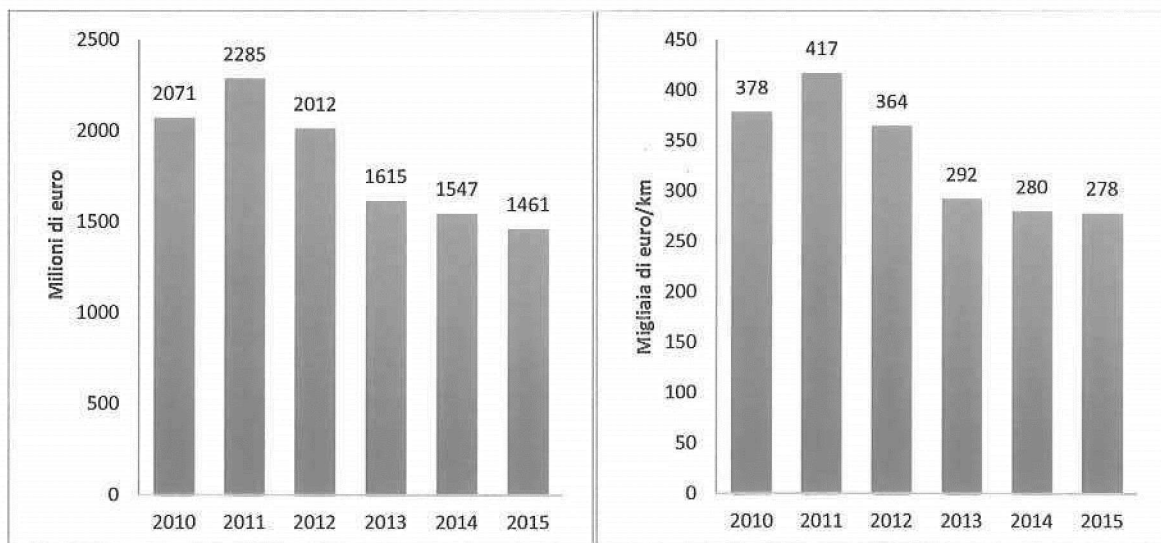


Figura 36. Evoluzione investimenti realizzati, in valore assoluto e in rapporto ai Km di rete. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

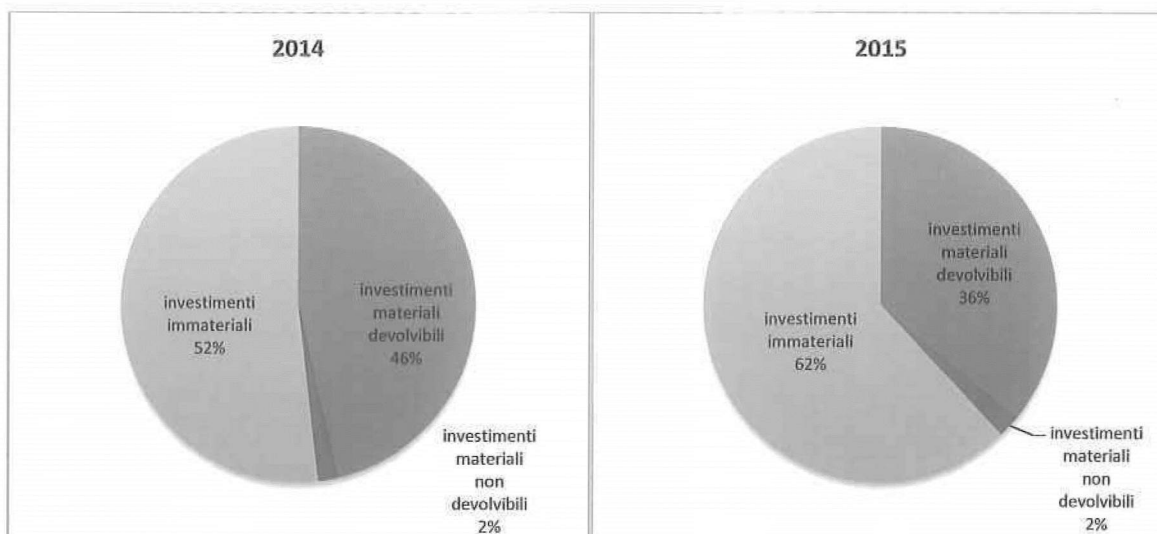


Figura 37. Composizione investimenti totali realizzati (€). Fonte: Elaborazione propria su dati concessionarie

Qualità

Secondo dati Aiscat, nel 2014 la rete gestita dall'insieme dei concessionari conta un totale di 426 aree di servizio, 7335 colonnine SOS, 207 rilevatori di nebbia, 378 rilevatori di ghiaccio e 36 centri di controllo traffico (sale radio). Per quanto riguarda la sicurezza, il tasso di incidentalità è rappresentato nella seguente figura.

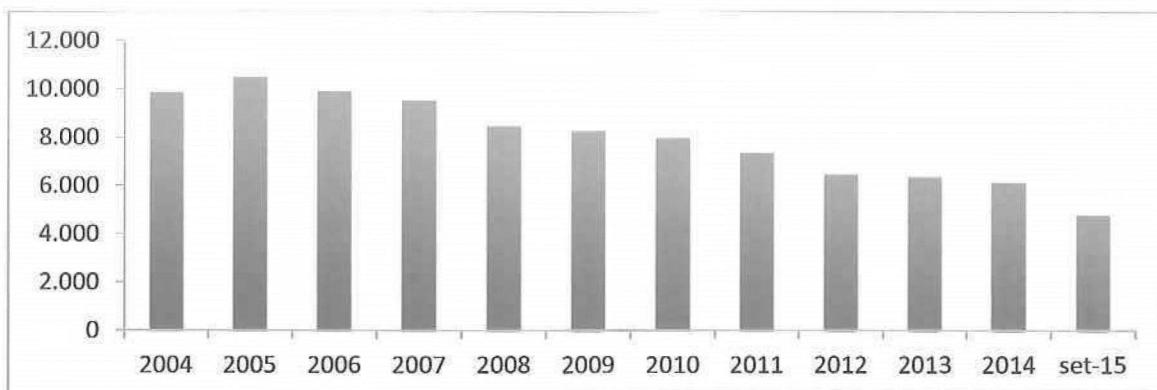


Figura 38. Numero di incidenti. Fonte: AISCAT, dati mensili a settembre 2015

Il 2015, rispetto allo stesso periodo 2014, presenta un aumento dell'incidentalità dello 0,2%. Il tasso di incidentalità si è tuttavia ridotto: considerando il periodo da gennaio a settembre, il numero di incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km è sceso da 8,12 del 2014 a 7,88 del 2015. Per numero di morti, il dato registrato a settembre 2015 sul periodo gennaio-settembre segna un aumento rispetto allo stesso periodo 2014 del 10,8%. Il tasso di mortalità (numero di morti ogni 100 milioni di veicoli-km) è passato da 0,27 nel 2014 a 0,29 nel 2015.

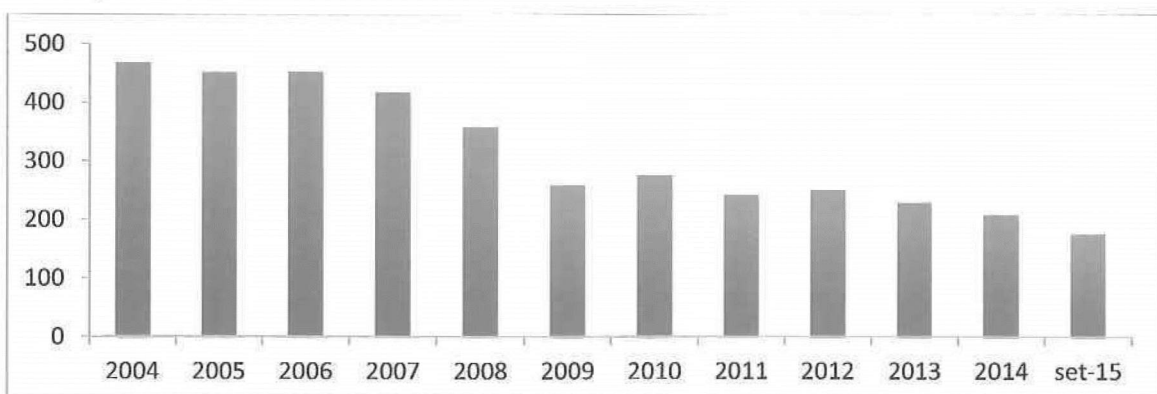


Figura 39. Numero di morti. Fonte: AISCAT, dati mensili a settembre 2015

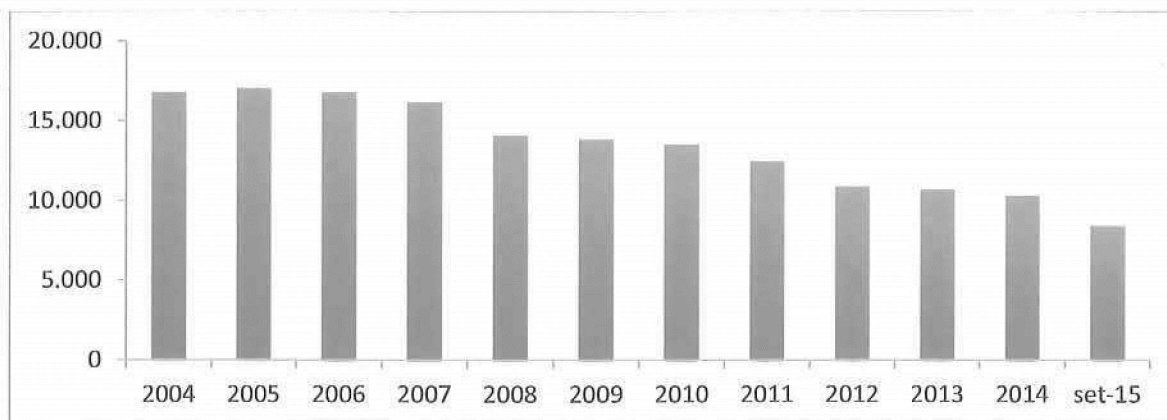


Figura 40. Numero di feriti. Fonte: AISCAT, dati mensili a settembre 2015

Per quanto riguarda il numero di feriti, nel periodo gennaio-settembre 2015 è aumentato del 3,2% rispetto allo stesso periodo 2014. Il tasso è però rimasto invariato a 13,91 ogni 100 milioni di veicoli-km.

Sempre in tema di sicurezza, in media nel 2015 l'indice IS²³ per la rete a pedaggio presenta un valore di 88, in calo rispetto al dato 2014 (91).

L'indice IPAV²⁴ invece presenta nel 2015 un valore medio di 72%, in leggero miglioramento rispetto al dato 2014.

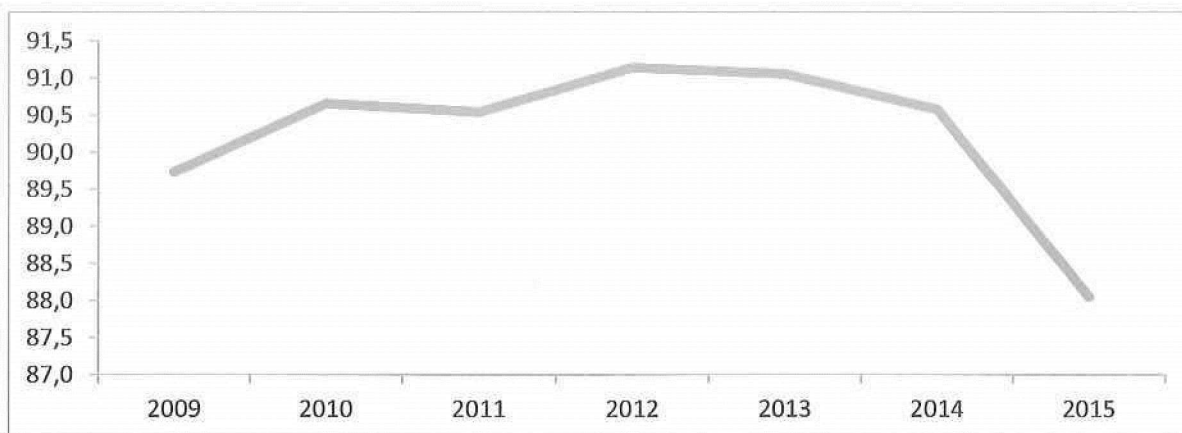


Figura 41. Andamento indice IS. Elaborazione propria su dati dei concessionari

A livello di singoli concessionari, il valore dell'IPAV nel 2015 è compreso tra 50 e 100 e 14 concessionari (sui 22 per cui sono disponibili i dati IPAV) presentano un valore superiore a 70.

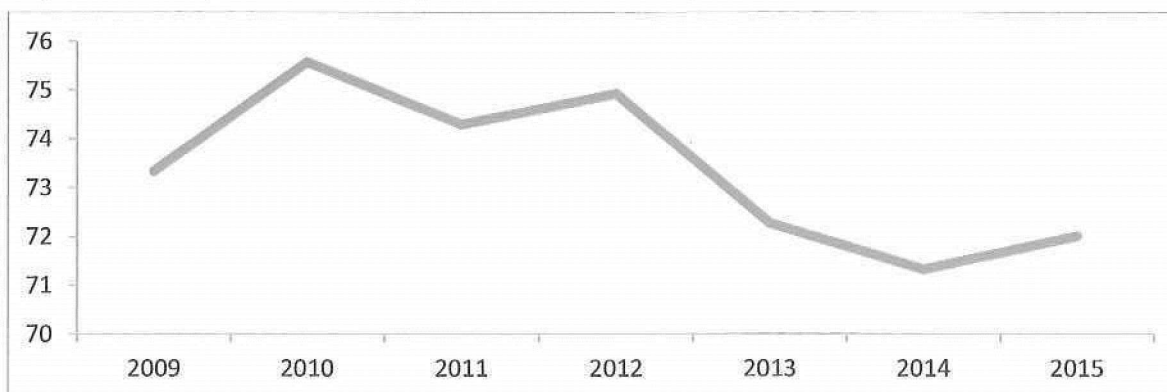


Figura 42. Andamento indice IPAV, media sui concessionari. Fonte: Elaborazione propria su dati forniti dai concessionari

²³ Indicatore di incidentalità (0-100) misura il rapporto tra numero di incidenti e volume di traffico, tenendo conto del tipo di tratta (in pianura o in montagna).

²⁴ Indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni (0-100), tiene conto del loro livello di rugosità e regolarità superficiale.

Per quanto riguarda la percentuale di rete coperta da asfalto drenante, la maggior parte dei concessionari presenta un valore nettamente superiore al 50%, ma i dati di alcuni singoli concessionari (2,6% e 3,1%) abbassano sensibilmente la media. Nel 2015, il 77% della rete appare coperta da asfalto drenante.

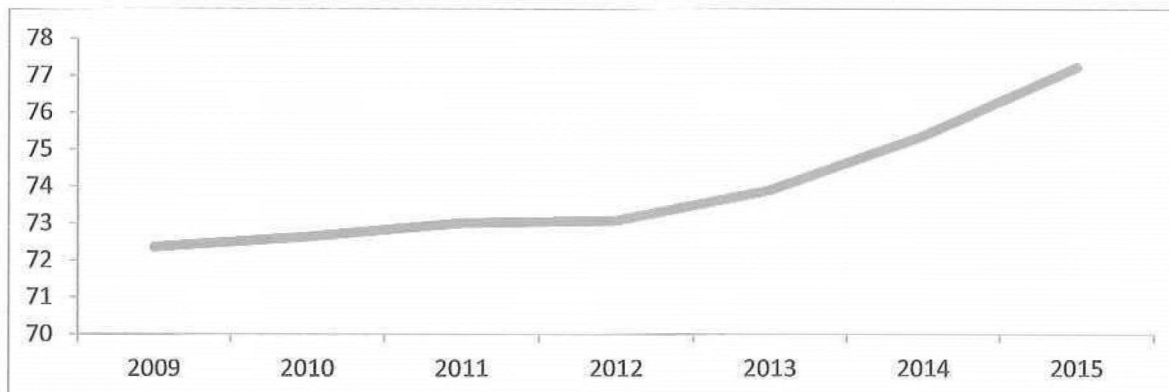


Figura 43. Percentuale della rete coperta da asfalto drenante, media sui concessionari. Fonte: Elaborazione propria su dati forniti dai concessionari

3.3 Il settore ferroviario

Nel sistema ferroviario europeo, l'infrastruttura ferroviaria più estesa d'Europa è quella della Germania, con un'estensione di 38.836 km, seguita da quella della Francia con 30.905 km e da quella italiana con 19.918 km (Figura 44). Leggermente inferiore a quella italiana è la rete polacca (19.293 km), mentre quella inglese e spagnola risultano decisamente meno estesi con una lunghezza complessiva rispettivamente di 16.209 e 15.332 km. In questo scenario, in circa la metà dei paesi la rete è posseduta da un unico gestore di infrastruttura (come, ad esempio, Francia e Spagna), mentre altri paesi hanno comunque una diversa ripartizione tra il gestore principale (*incumbent*) ed altri, con il caso limite del Kosovo nel quale il 76% è posseduto dal gestore principale; in Italia l'84% è posseduto dall'*incumbent* (RFI), mentre il resto della rete è gestito da diverse imprese a carattere locale.

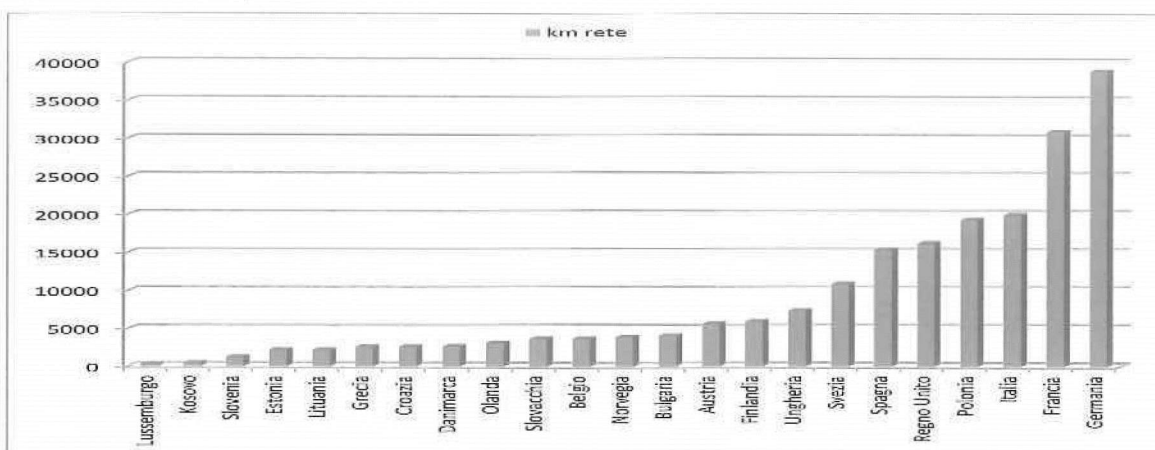


Figura 44. Ripartizione dell'estensione della rete ferroviaria: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

Nel sistema ferroviario, un'importante distinzione è rappresentata dalle linee elettrificate e non. Le ferrovie elettrificate sono di norma più veloci ed affidabili ed hanno il vantaggio di proporre un minore impatto ambientale rispetto alle ferrovie non elettrificate. Pertanto, la percentuale della lunghezza del percorso che è elettrificata rappresenta un importante indicatore delle caratteristiche della rete in ogni paese. In media, il 54% della lunghezza della linea nei paesi monitorati è elettrificata (Figura 45). Tra i paesi con un'elevata estensione di rete, la Francia e la Germania hanno una divisione praticamente quasi uguale al 50% tra rete elettrificata e non; l'Italia ha una percentuale del 66% di linee elettrificate, mentre il Regno Unito solo il 33%.

Un importante focus sull'infrastruttura è costituito dalla rete ad alta velocità (AV), che ha registrato negli ultimi anni un importante sviluppo anche se con andamenti altalenanti. Infatti, l'Italia e la Francia, che per prime iniziarono lo sviluppo di reti AV, mostrano percorsi differenti. L'Italia, che per prima ha inaugurato una linea AV in Europa, è rimasta ferma sino al 2006 per poi espandersi sino al 2009. Attualmente possiede la quarta rete per estensione, ma con un *gap* difficile da colmare rispetto a Francia, Germania e Spagna.

Proprio quest'ultima è stata autrice di una progressione notevole, che l'ha portata ad avere la rete AV più estesa d'Europa, pesando per oltre un terzo della rete totale. Una massiccia campagna di investimenti negli ultimi anni ha permesso alla rete spagnola di sopravanzare quella francese, che da più di trent'anni deteneva il primato (Tabella 19).

	BE	DE	ES	FR	IT	NL	AT	UK	EU
1985	-	-	-	419	224	-	-	-	643
1990	-	90	-	710	224	-	-	-	1 024
1995	-	447	471	1 281	248	-	-	-	2 447
2000	72	636	471	1 281	248	-	-	-	2 708
2003	137	875	1 069	1 540	248	-	-	74	3 943
2004	137	1 196	1 069	1 540	248	-	-	74	4 264
2005	137	1 196	1 090	1 540	248	-	-	74	4 285
2006	137	1 285	1 272	1 540	562	-	-	74	5 184
2007	137	1 285	1 511	1 872	562	-	-	113	5 480
2008	137	1 285	1 599	1 872	744	-	-	113	5 750
2009	209	1 285	1 604	1 872	923	120	-	113	6 126
2010	209	1 285	2 056	1 896	923	120	-	113	6 602
2011	209	1 285	2 144	2 036	923	120	-	113	6 830
2012	209	1 334	2 144	2 036	923	120	-	113	6 879
2013	209	1 334	2 515	2 036	923	120	93	113	7 343

Tabella 19. Sviluppo reti in km ad alta velocità (> di 250 km/h): Fonte UIC

Dopo aver analizzato l'estensione della rete e le sue tipologie principali, è interessante analizzare il grado di utilizzo dell'infrastruttura. In Figura 46 viene mostrata l'intensità di utilizzo della rete in ciascuno dei paesi monitorati. Questa misura è ottenuta dividendo il totale dei treni-km con la lunghezza del percorso e il numero di giorni per ottenere il numero medio di treni per chilometri di rete giornalieri. L'intensità di utilizzo più alta si osserva nei Paesi Bassi con 138 treni al chilometro percorso al giorno. Questo dato è quasi 50 volte maggiore rispetto al Kosovo, che ha la più bassa intensità di utilizzo della rete. L'Italia presenta un utilizzo di 45 treni-km giornalieri, leggermente superiore alla Francia, ma decisamente inferiore alla Germania e soprattutto al Regno Unito. Dall'analisi delle serie temporali relativamente all'utilizzo della rete, vengono riportati i dati dei principali Paesi UE, sia in forma aggregata che separata nei settori passeggeri e merci, indicizzati a partire dal 2010 (Tabella 20, 21, 22).

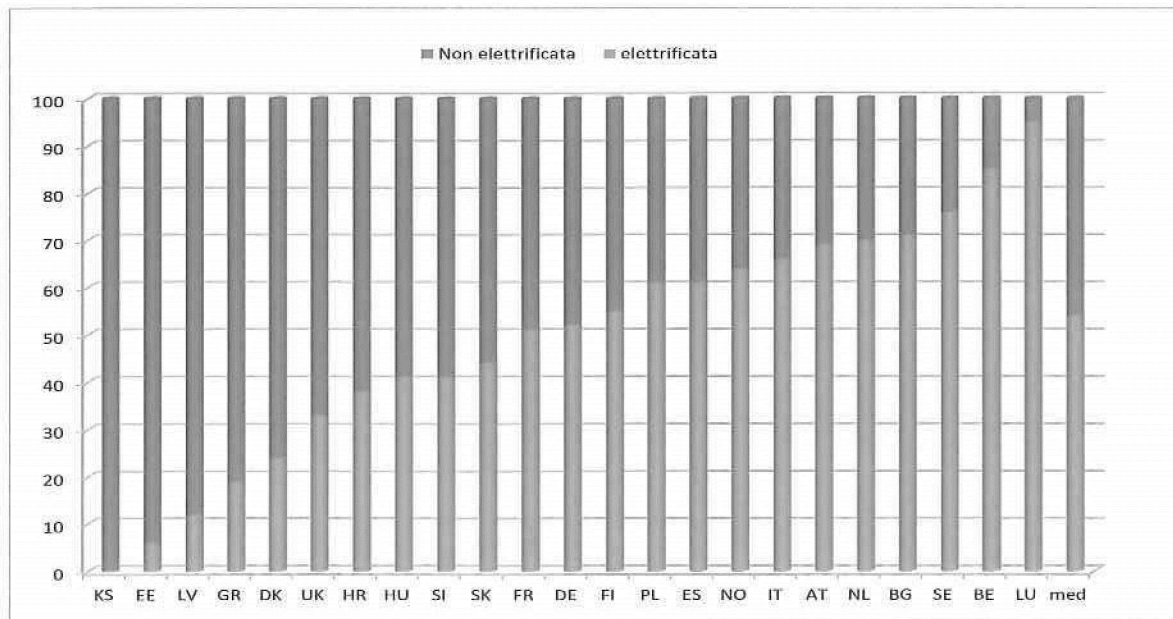


Figura 45. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

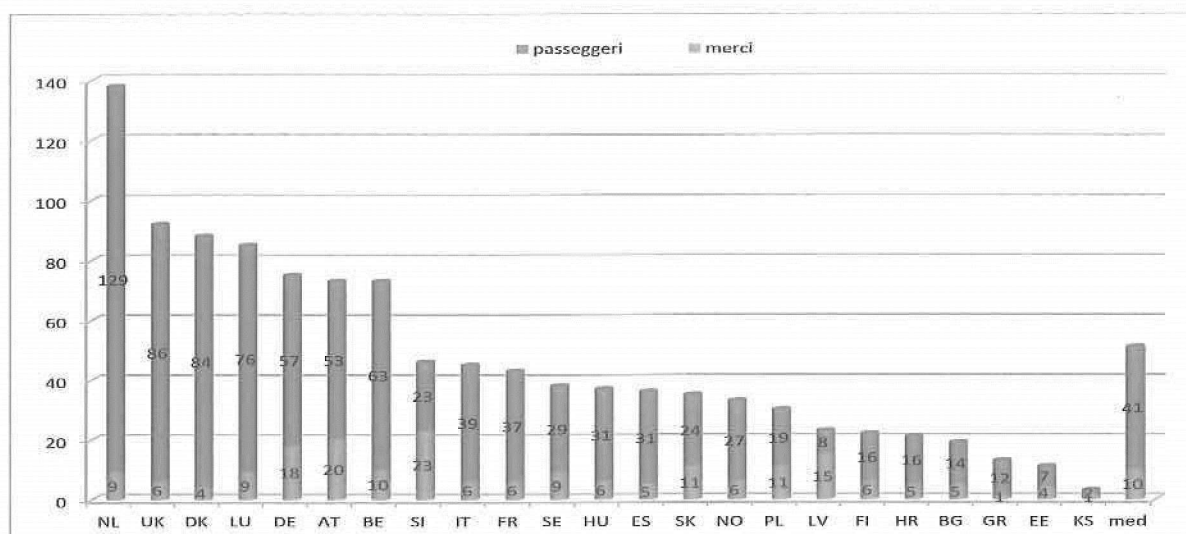


Figura 46. Intensità di utilizzo della rete; treni-km al giorno: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

Country	2010	2011	2012	2013	2014
LV	100,0	112,7	123,3	120,1	114,3
SE	100,0	104,3	103,9	109,3	111,6
NO	100,0	101,5	100,9	109,3	109,6
FR	100,0	110,5	110,6	109,0	107,8
SI	100,0	101,8	100,0	102,3	107,0
UK	100,0	102,8	103,4	103,8	104,3
NL	100,0	100,9	103,2	103,9	104,3
Total	100,0	102,4	101,8	102,8	103,2
DK	100,0	102,8	101,2	103,1	102,4
IT	100,0	97,9	97,5	102,2	102,1
DE	100,0	101,6	100,6	100,5	101,9
SK	100,0	97,8	97,2	98,3	99,6
PL	100,0	101,5	99,8	100,6	99,3
HU	100,0	100,9	96,7	97,1	99,1
AT	100,0	100,9	98,6	97,8	98,3
FI	100,0	99,7	99,4	98,5	97,0
BG	100,0	102,6	91,3	93,5	95,7
HR	100,0	96,0	98,2	89,4	86,3
GR	100,0	73,8	72,2	78,4	71,0

Tabella 20. Serie temporale per utilizzo della rete; totale treni-km per rete giornaliera, (indice 2010=100): Fonte IRG-Rail

Country	2010	2011	2012	2013	2014
SI	100,0	104,0	101,4	118,8	128,1
LV	100,0	119,5	135,2	131,0	121,9
BG	100,0	112,1	109,7	100,9	110,6
UK	100,0	108,3	109,3	112,7	110,5
PL	100,0	108,1	104,1	106,6	106,1
HU	100,0	90,7	95,8	105,5	102,7
IT	100,0	101,7	101,2	101,3	102,7
DE	100,0	106,3	99,9	100,5	101,4
Total	100,0	103,3	99,6	100,2	100,3
FR	100,0	95,5	100,5	98,0	97,8
SK	100,0	98,1	93,4	96,9	97,8
NO	100,0	97,7	88,8	97,1	95,5
DK	100,0	120,0	101,4	99,3	94,0
GR	100,0	88,7	78,4	72,8	93,5
AT	100,0	101,7	90,6	88,3	90,8
SE	100,0	101,7	93,8	91,5	89,6
HR	100,0	89,7	98,4	87,4	88,7
FI	100,0	96,7	92,5	89,7	87,4
NL	100,0	90,1	87,4	87,4	84,8

Tabella 21. Serie temporale per utilizzo della rete; settore merci treni- km per rete giornaliera, (indice 2010=100): Fonte IRG-Rail

Country	2010	2011	2012	2013	2014
SE	100,0	105,4	108,3	117,3	121,1
NO	100,0	102,4	103,9	112,4	113,1
FR	100,0	113,5	112,7	111,2	109,8
NL	100,0	101,8	103,8	105,3	106,0
UK	100,0	102,4	103,0	103,1	103,9
Total	100,0	102,2	102,3	103,5	103,6
DK	100,0	102,0	101,2	103,2	102,8
LV	100,0	101,6	104,1	102,6	102,0
IT	100,0	97,3	97,0	102,3	102,0
AT	100,0	100,5	101,9	101,8	101,5
FI	100,0	101,1	102,5	102,6	101,4
DE	100,0	100,2	100,9	100,5	101,0
SK	100,0	97,6	99,0	98,9	100,4
HU	100,0	102,8	96,9	95,4	98,4
PL	100,0	98,2	97,7	97,6	95,9
SI	100,0	100,2	99,0	90,4	91,7
BG	100,0	99,8	85,9	91,3	91,3
HR	100,0	98,1	98,1	90,1	85,6
GR	100,0	72,9	71,8	78,7	69,6

Tabella 22. Serie temporale per utilizzo della rete; settore passeggeri treni- km per rete giornaliera, (Indice 2010=100): Fonte IRG-Rail

Nei paesi riportati in tabella, si è riscontrato un tasso di crescita dal 2010 al 2014 pari a 3,2%. L'intensità di utilizzo della rete per il traffico merci è aumentata dello 0,3% nel quinquennio, mentre per i servizi passeggeri l'intensità di utilizzo è aumentato del 3,6%, confermando un aumento complessivo del traffico passeggeri nel periodo rispetto al settore merci. Al di là del rilevante aumento registrato dalla Lettonia (+14%) trainato dal settore merci, l'Italia presenta un andamento leggermente inferiore alla media, molto simile alla Germania, ma inferiore al dato britannico e, soprattutto, a quello francese. In generale, la maggior parte dei paesi presenta una variazione complessiva di intensità di utilizzo della rete in linea con la variazione di intensità relativa ai passeggeri. Rispetto al 2010 gli incrementi maggiori di treni merci per chilometro percorso al giorno sono stati riscontrati in Slovenia e Lettonia con aumenti del 28,1% e del 21,9%, rispettivamente. Entrambi questi paesi forniscono percorsi importanti per il trasporto di merci ed è probabile che il forte aumento di utilizzo della rete sia dovuto ad una ripresa delle attività a seguito della recessione. Nel settore passeggeri il più grande aumento di intensità di utilizzo della rete è stato riscontrato in Svezia, dove si è registrato un aumento del 21,1% tra il 2010 e il 2014. Nello stesso periodo la Norvegia ha registrato un incremento del 13,1%; questo è il risultato dell'introduzione di un nuovo modello di linee ferroviarie vicino Oslo (dicembre 2012), oltretutto un nuovo e più ampio contratto per la fornitura di servizi pubblici (*public service obligation*, PSO) per l'operatore ferroviario principale. Solo sei paesi hanno registrato un calo di intensità di utilizzo della rete per i treni passeggeri, con la riduzione maggiore in Grecia pari a circa il 30,4%. La Croazia ha registrato un calo del 14,4%, mentre la Slovenia, il paese con il maggiore aumento di intensità di utilizzo della rete per il traffico merci, ha visto ridursi l'intensità di utilizzo della rete del traffico passeggeri dell'8,3% tra il 2010 e il 2014.

3.3.1 Struttura del mercato

In questa sezione si forniscono alcune informazioni sull'attuale traffico ferroviario nei Paesi UE, sia in forma aggregata che in forma separata tra merci e passeggeri. La Figura 47 mostra la dimensione relativa del mercato ferroviario aggregato in termini di treni-km. La Germania presenta il mercato più ampio con oltre un miliardo di treni-km, mentre il totale dei treni-km in Kosovo è inferiore a mezzo milione. L'Italia si colloca al quarto posto con 330 milioni (treni-km), seguita dalla Svizzera che presenta una produzione di 222 milioni. Se si considera il dato disaggregato tra merci e passeggeri, per quest'ultimo la Germania rappresenta il mercato più vasto con 803 milioni treni-km, seguita da Regno Unito, Francia ed Italia (286 milioni treni-km).

Anche nel settore merci la Germania è nettamente il mercato più vasto, seguita da Polonia e Francia; l'Italia è quarta (44 milioni treni-km), seguita da vicino dall'Austria ferma a quota 41 milioni. In Figura 48 è possibile confrontare la ripartizione percentuale dei due mercati negli Stati monitorati dove appare evidente che, nella maggior parte dei casi, la rete è riservata per lo più al traffico passeggeri con l'81% di traffico in media. L'unica eccezione è rappresentata dalla Lituania, che presenta il 66% del traffico nel settore merci; al contrario, la Danimarca ha la quota più alta nel traffico passeggeri (96%). L'Italia presenta una ripartizione tra i due mercati pari allo 87% nel traffico passeggeri, sostanzialmente in linea con Spagna e

Francia, ma decisamente superiore alla Germania (75% passeggeri) e inferiore al Regno Unito (93% passeggeri); ad ogni modo, l'Italia con il 13% del traffico merci si posiziona decisamente al di sotto della media dei paesi monitorati, segno che vi sono ampi margini di incremento del traffico merci su rotaia.

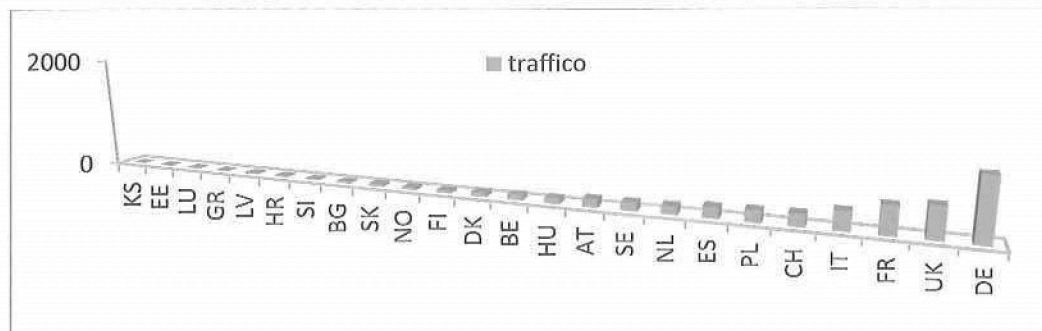


Figura 47. Traffico totale in milioni di treni-km: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

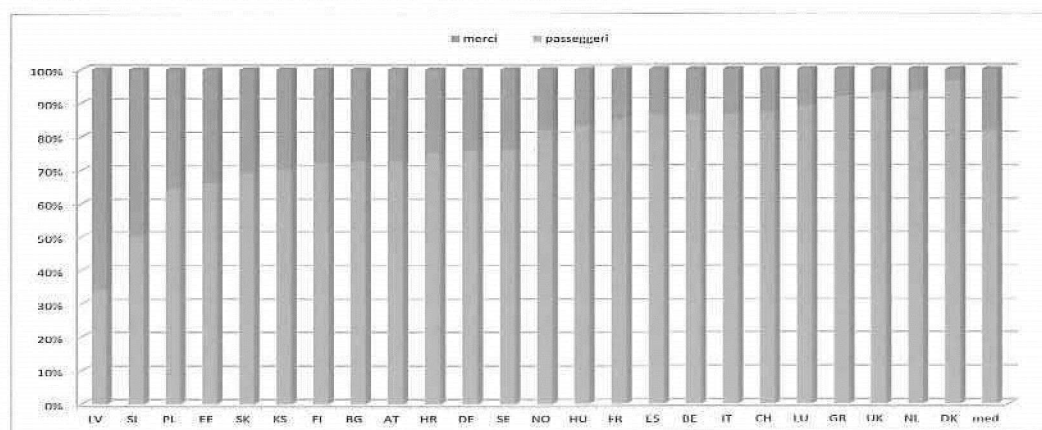


Figura 48. Utilizzo percentuale della rete tra merci e passeggeri: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

Dal 2010 al 2014, il mercato ferroviario ha registrato un aumento del 2,2% nei Paesi UE, forte dell'effetto traino dovuto al settore passeggeri, con un incremento del 2,6%, contro una leggera riduzione del settore merci pari a 0,6% (Tabelle 23, 24, 25). A livello aggregato l'incremento più rilevante è stato registrato in Lituania, dove in quattro anni si è riscontrato un aumento di quasi il 12%. Il risultato peggiore è quello della Grecia con una riduzione complessiva di quasi il 30%. L'Italia ha avuto un andamento perfettamente in linea con la media, leggermente superiore alla Germania (+1,6%), ma decisamente inferiore alla Gran Bretagna (+4,2%) e soprattutto alla Francia (+6,9%).

Country	2010	2011	2012	2013	2014
LV	100,0	112,7	120,7	117,6	111,9
SE	100,0	104,7	103,7	107,3	108,8
NO	100,0	101,5	100,9	107,7	107,3
SI	100,0	101,8	100,0	102,3	107,0
FR	100,0	110,5	110,4	108,4	106,9
NL	100,0	101,6	103,1	105,3	105,7
CH	100,0	100,8	101,6	103,7	105,7
UK	100,0	102,6	103,3	103,6	104,2
Total	100,0	102,1	101,5	101,8	102,2
IT	100,0	98,0	97,7	102,4	102,2
DE	100,0	101,5	100,4	100,0	101,6
DK	100,0	102,2	100,5	101,9	101,2
HU	100,0	100,9	97,8	98,1	100,2
SK	100,0	97,8	97,2	98,4	99,7
FI	100,0	100,1	99,8	98,9	97,4
BE	100,0	100,8	98,9	96,9	96,6
PL	100,0	101,6	99,5	96,7	95,4
AT	100,0	96,5	95,4	94,1	94,6
BG	100,0	102,0	90,7	92,0	94,0
HR	100,0	96,0	98,2	89,4	82,6
GR	100,0	73,9	72,2	69,5	71,7

Tabella 23. Andamento indicizzato del traffico ferroviario (indice 2010=100): Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

Nel settore passeggeri, la Svezia ha registrato l'aumento percentuale maggiore con +18,1% nel periodo, seguita dalla Norvegia e dalla Francia con +8,9%. La Grecia ha mostrato il maggiore decremento con quasi -30%; l'Italia si è posizionata leggermente al di sotto della media del campione con un incremento nel quadriennio pari a +2,1%.

Per il settore merci, dall'analisi del quadriennio si evince che nessuno dei paesi monitorati ha avuto *trend* con crescita costante. La Slovenia ha mostrato un importante aumento (+28%), anche in considerazione delle cattive condizioni meteorologiche che hanno colpito il paese nel 2014 e che hanno costretto il governo a privilegiare il trasporto merci su rotaia. La Grecia, dopo una forte contrazione, ha registrato un significativo aumento annuo nel 2014. L'Italia presenta un andamento sostanzialmente costante con un leggero incremento del 2,8%, superiore alla media dei paesi (-0,6%) e soprattutto superiore alla Germania (+1,2%) ed alla Francia, che registra una diminuzione del 3%. Spicca, viceversa, l'elevato incremento del Regno Unito (10,4%).

Country	2010	2011	2012	2013	2014
SE	100,0	105,8	108,0	115,2	118,1
NO	100,0	102,4	103,9	110,7	110,7
FR	100,0	113,4	112,5	110,6	108,9
NL	100,0	102,5	103,6	106,8	107,4
CH	100,0	100,9	102,3	103,9	105,8
UK	100,0	102,2	102,8	103,0	103,8
Total	100,0	101,9	102,0	102,4	102,6
IT	100,0	97,4	97,2	102,5	102,1
FI	100,0	101,5	102,9	103,0	101,8
DK	100,0	101,4	100,5	102,0	101,6
DE	100,0	100,1	100,6	100,0	100,8
SK	100,0	97,6	99,0	99,0	100,6
LV	100,0	101,6	102,0	100,5	99,9
HU	100,0	102,8	97,9	96,4	99,5
AT	100,0	96,2	98,7	97,9	97,7
BE	100,0	100,1	99,4	98,0	97,6
PL	100,0	98,3	97,3	93,9	92,2
SI	100,0	100,2	99,0	90,4	91,7
BG	100,0	99,2	85,3	89,8	89,7
HR	100,0	98,1	98,1	90,1	81,9
GR	100,0	73,0	71,8	69,8	70,3

Tabella 24. Andamento indicizzato del traffico ferroviario passeggeri (indice 2010=100): Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

Country	2010	2011	2012	2013	2014
SI	100,0	104,0	101,4	118,8	128,1
LV	100,0	119,5	132,4	128,3	119,4
UK	100,0	108,1	109,1	112,5	110,4
BG	100,0	111,5	108,9	99,3	108,6
CH	100,0	100,4	97,0	102,2	105,2
HU	100,0	90,7	96,9	106,6	103,8
IT	100,0	101,8	101,4	101,5	102,8
PL	100,0	108,2	103,7	102,5	101,9
DE	100,0	106,2	99,6	100,0	101,2
Total	100,0	103,1	99,2	99,1	99,4
SK	100,0	98,1	93,4	96,9	97,9
FR	100,0	95,5	100,3	97,4	97,0
GR	100,0	88,8	78,5	64,6	94,4
NO	100,0	97,7	88,8	95,7	93,4
DK	100,0	119,2	100,7	98,1	92,9
BE	100,0	105,0	95,8	90,0	90,1
FI	100,0	97,1	92,8	90,0	87,7
SE	100,0	102,2	93,6	89,9	87,4
AT	100,0	97,4	87,8	85,0	87,4
NL	100,0	90,7	87,3	88,6	85,9
HR	100,0	89,7	98,4	87,4	84,9

Tabella 25. Andamento indicizzato del traffico ferroviario merci (indice 2010=100): Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

La Figura 49 mostra il numero delle imprese ferroviarie attive in ogni paese monitorato con riferimento al 2014. La Germania ha di gran lunga il maggior numero di imprese di trasporto, mentre la Finlandia ed il Kosovo sono gli unici mercati con una sola impresa ferroviaria. Il numero delle imprese ferroviarie attive nel 2014 è cresciuto in otto paesi, non è cambiato in altri otto ed è diminuito in sei (Belgio, Bulgaria, Regno

Unito, Olanda, Slovacchia, Svizzera). La Polonia è l'unico paese che ha visto un aumento del numero delle imprese ferroviarie sia per il mercato passeggeri che per quello merci tra il 2013 e il 2014.

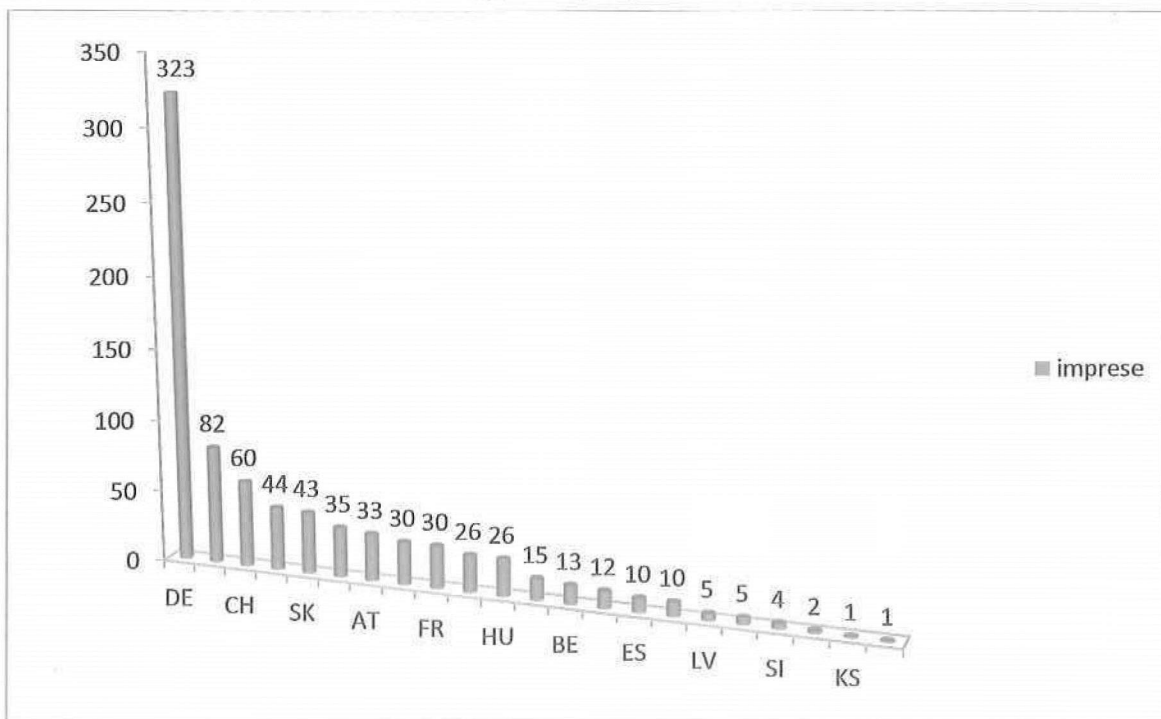


Figura 49. Numero di imprese ferroviarie: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

Nel dettaglio della Figura 49, si osserva la distribuzione delle imprese ferroviarie nei due settori di riferimento, merci e passeggeri. Solo 5 paesi presentano un maggior numero di imprese nel settore passeggeri, segno di una maggiore concorrenza del settore, segnatamente Regno Unito, Svezia, Danimarca, Svizzera e Grecia. 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 50 è maggiore rispetto al totale riportato in Figura 49. L'Italia presenta una suddivisione percentuale tra passeggeri e merci sostanzialmente allineata con quella di Francia e Germania, ma decisamente differente dal Regno Unito. Un importante indicatore di apertura del mercato è dato dalla ripartizione dei treni-km prodotti tra l'impresa dominante (*incumbent*) e le altre imprese. Nel settore passeggeri, la maggior parte dei paesi presenta un'impresa dominante, con l'eccezione di Regno Unito e Polonia. Nel settore merci la situazione è maggiormente distribuita, anche se solo il Regno Unito presenta l'ex monopolista ad una posizione inferiore al 50%.

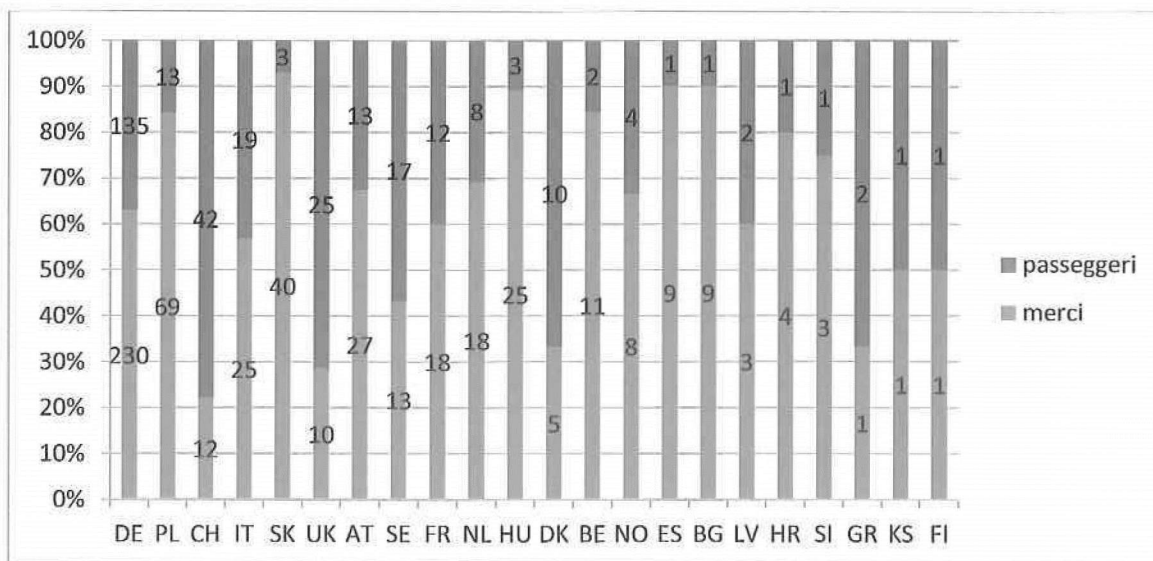


Figura 50. Numero di imprese ferroviarie nel settore merci e passeggeri: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

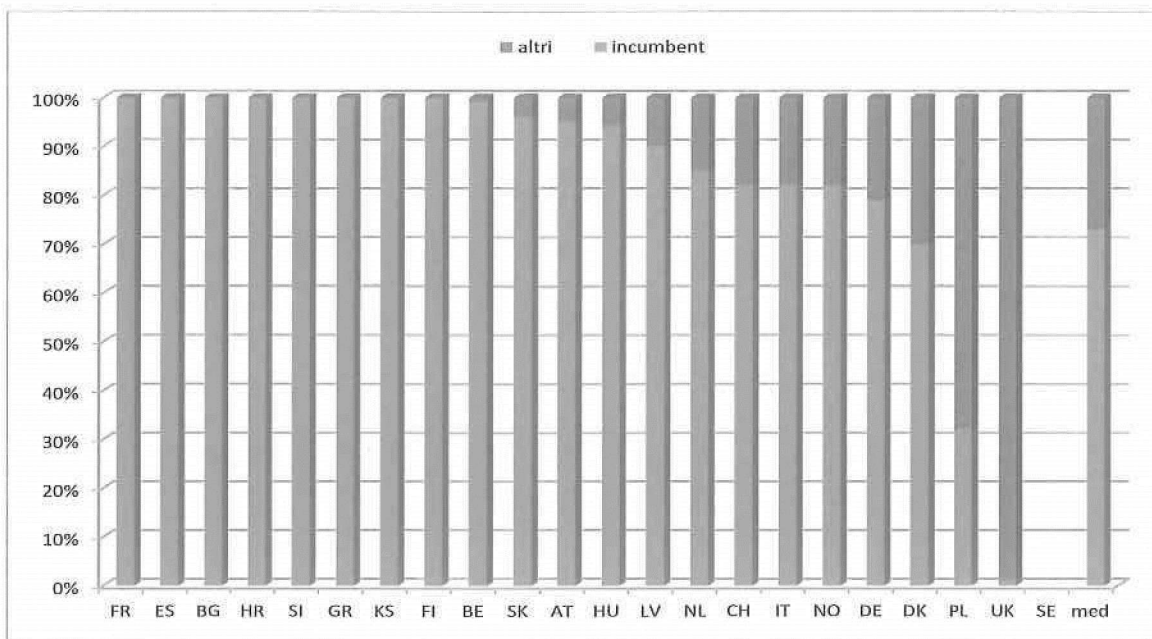


Figura 51. Ripartizione del mercato passeggeri in treni km tra impresa dominante ed altre: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

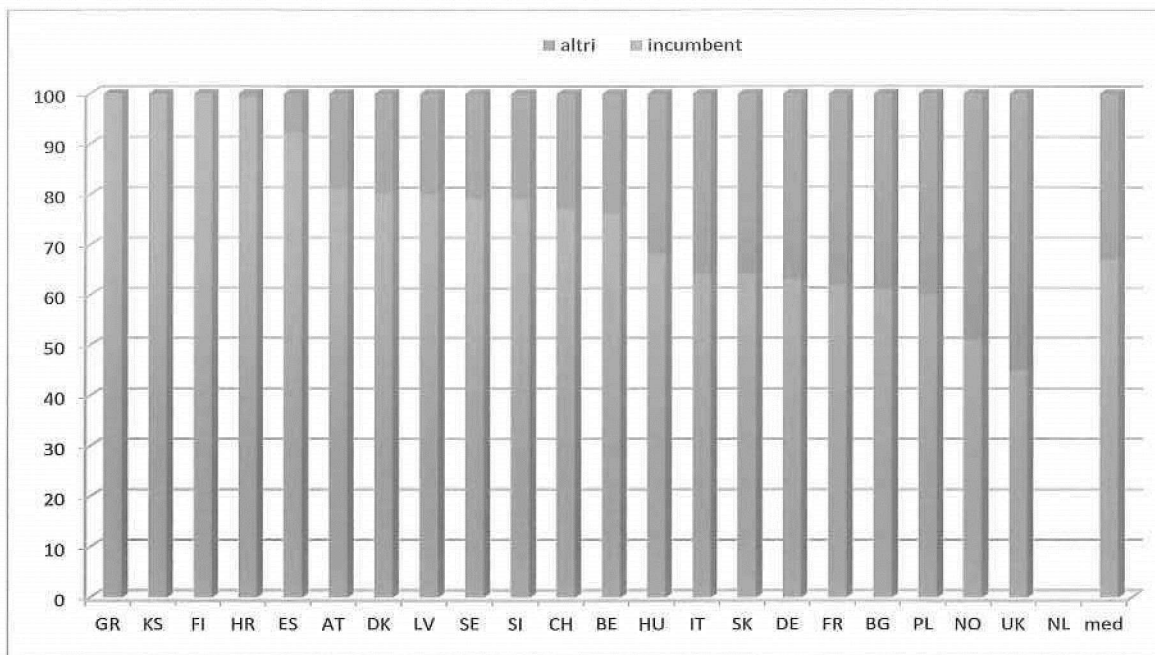


Figura 52. Ripartizione del mercato merci in treni km tra impresa dominante ed altre: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

Dopo l'analisi dei dati di traffico, è utile confrontare la distribuzione della domanda nei due mercati. La Figura 53 illustra la ripartizione del mercato passeggeri tra impresa dominante ed altre imprese. Il Regno Unito conferma la ripartizione già evidenziata nel traffico passeggeri come mercato completamente aperto, a seguito della privatizzazione del settore compiuta dalla metà degli anni 90. Si segnala, inoltre, la Polonia come altro paese dove l'*incumbent* non presenta la maggior percentuale di passeggeri, dato già confermato nell'analisi di traffico. Per il resto dei paesi monitorati, la maggior parte dei passeggeri utilizza l'impresa dominante ed in otto paesi (tra cui Francia e Spagna) non vi è alcuna concorrenza nel mercato. L'Italia presenta una quota di mercato passeggeri per le altre imprese relativamente alta; ciò trova parziale spiegazione con l'ingresso di una nuova compagnia nel mercato dell'alta velocità. Per quanto riguarda la ripartizione del mercato merci espresso in tonnellate-km, la quota ad appannaggio delle imprese *non-incumbent* è generalmente più alta che nel caso del mercato passeggeri. Anche in questo caso la Gran Bretagna presenta la quota più alta di mercato per le imprese *non incumbent*, mentre in quattro paesi figura solo l'impresa dominante (Figura 54).

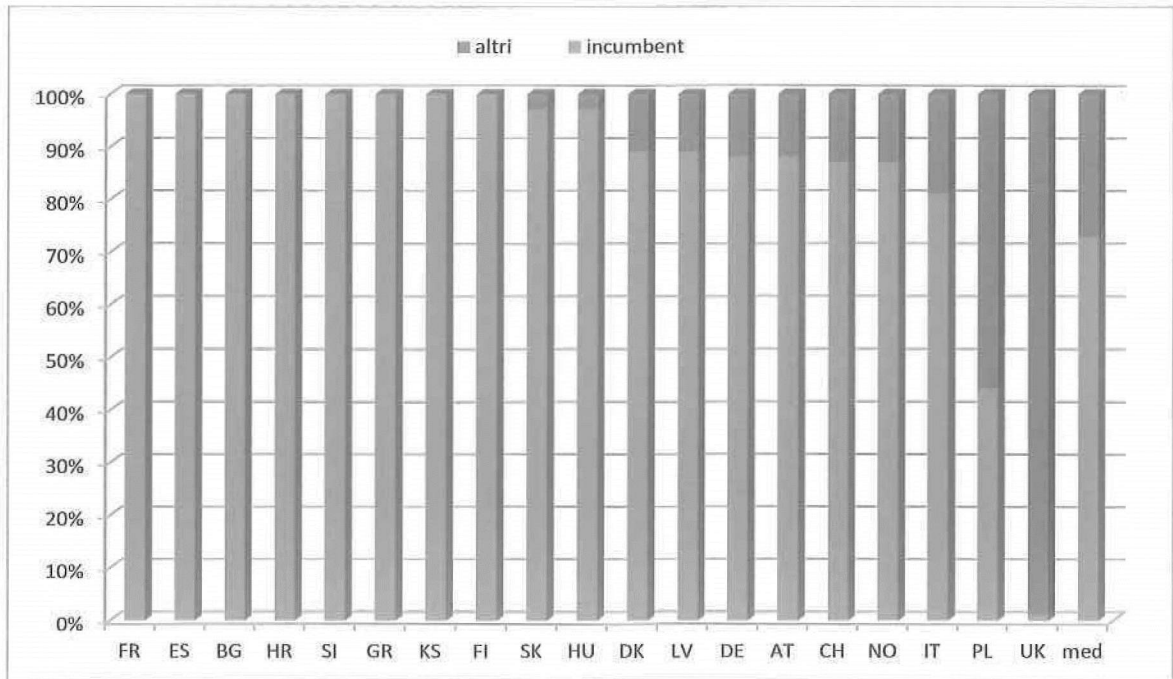


Figura 53. Ripartizione del mercato passeggeri in passeggeri km tra impresa dominante ed altre: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

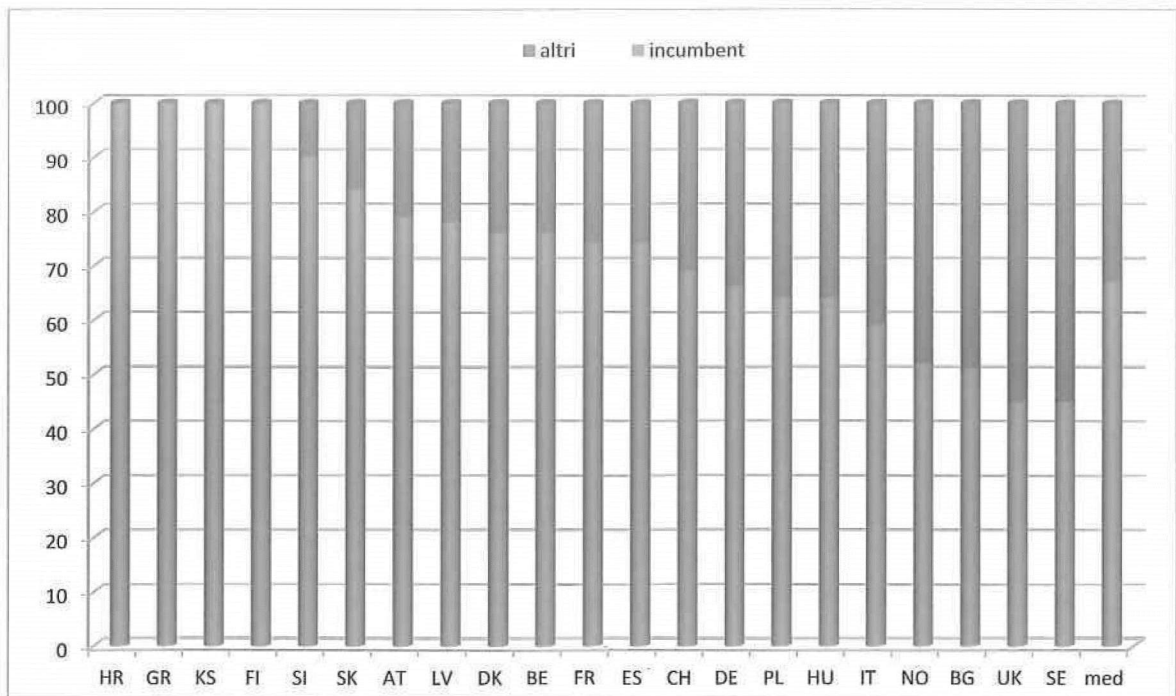


Figura 54. Ripartizione del mercato merci in tonnellate km tra impresa dominante ed altre: Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

In Tabella 26 e 27 vengono riportati gli andamenti indicizzati nel quadriennio rispettivamente del traffico passeggeri e del traffico merci. Nel primo caso, espresso in passeggeri km, si osserva una crescita media del 4,6%, trainata dall'aumento nel Regno Unito del 15,9% e da quello tedesco del 6,2%. Al di là dei crolli di traffico di Grecia e Ungheria, anche altri paesi hanno mostrato una certa flessione nei passeggeri km. L'Italia si mantiene più o meno in linea con la Francia, con andamenti con trend altalenanti, con lieve tendenza al rialzo. Nel settore merci, facendo riferimento alle tonnellate km, ancora una volta il Regno Unito mostra il più elevato aumento con 19,2%. Sono molti i paesi (8) che mostrano una flessione del traffico con il picco negativo rappresentato dalla Grecia (circa -45%) mentre 12 hanno registrato un aumento di traffico. L'Italia si posiziona sopra la media dei paesi monitorati (7,8%) anche se con un *trend* non sempre positivo. La Francia, sebbene posizionata come l'Italia, ha mostrato un *trend* molto altalenante.

Country	2010	2011	2012	2013	2014
UK	100,0	104,7	108,9	111,0	115,9
AT	100,0	101,6	104,8	112,4	113,0
SK	100,0	105,3	107,3	108,5	112,4
NO	100,0	96,3	101,7	105,0	109,6
SE	100,0	102,0	105,7	106,3	108,7
DK	100,0	104,8	106,7	107,6	107,9
DE	100,0	101,2	105,8	106,7	106,2
Total	100,0	101,9	103,7	104,4	104,6
CH	100,0	101,5	100,4	101,4	104,3
IT	100,0	99,3	99,1	103,3	102,1
FR	100,0	103,4	104,0	102,6	101,5
HU	100,0	101,6	101,6	102,0	100,6
FI	100,0	98,1	101,9	102,4	97,9
PL	100,0	101,4	99,7	93,7	89,7
LV	100,0	98,9	96,8	97,3	86,7
SI	100,0	95,1	91,2	93,5	85,7
BG	100,0	98,0	89,1	86,8	80,9
GR	100,0	69,3	61,6	56,0	56,2
HR	100,0	85,3	63,3	54,4	53,2

Tabella 26. Andamento del traffico passeggeri in passeggeri-km (indice 2010=100). Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

Country	2010	2011	2012	2013	2014
UK	100,0	112,9	115,6	120,6	119,2
LV	100,0	124,9	127,4	113,7	113,2
HU	100,0	105,7	107,7	106,7	111,7
CH	100,0	103,7	99,4	104,8	109,6
DK	100,0	116,7	101,7	109,3	109,5
SI	100,0	105,5	98,7	109,7	109,2
BG	100,0	112,9	101,8	102,6	109,2
IT	100,0	106,3	108,7	102,3	107,8
FR	100,0	114,1	108,6	106,8	107,5
DE	100,0	105,8	102,6	104,4	105,3
NL	100,0	107,6	103,7	102,6	104,1
Total	100,0	107,2	101,9	101,8	103,0
AT	100,0	98,7	95,9	94,3	100,1
SK	100,0	98,8	95,0	96,7	98,6
FI	100,0	96,4	95,1	97,1	98,4
NO	100,0	102,9	97,0	96,9	94,9
PL	100,0	111,7	92,0	95,4	93,9
BE	100,0	107,0	95,6	90,0	91,8
SE	100,0	97,4	93,9	88,5	90,4
HR	100,0	92,3	85,4	76,4	77,6
GR	100,0	57,2	45,9	38,5	55,7

Tabella 27. Andamento del traffico merci in tonnellate-km (indice 2010=100). Fonte IRG-Rail, elaborazione ART

3.3.2 Situazione italiana

3.3.2.1 L'infrastruttura

L'infrastruttura italiana è gestita in gran parte da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e per la restante parte da diverse società di gestione delle infrastrutture, tutte a carattere locale. La rete RFI è di poco inferiore ai 16.800 km e ai 24.200 km di binari complessivi, mentre le reti locali misurano poco meno di 3.200 km di linee e a 3.600 km di binari. RFI rappresenta pertanto l'84% delle linee ferroviarie italiane e l'87% dei binari totali. Dalla Figura 55, si evince che le reti locali sono costituite per la maggior parte da alimentazione diesel, ma anche RFI presenta poco meno del 30% di linee non elettrificate. Nel dettaglio delle reti locali, appare evidente un maggiore sviluppo al sud con oltre il 50% nazionale anche se fortemente caratterizzata da alimentazione a gasolio, contrariamente al nord ed al centro dove si è decisamente privilegiata l'alimentazione ad energia elettrica (Figura 56).

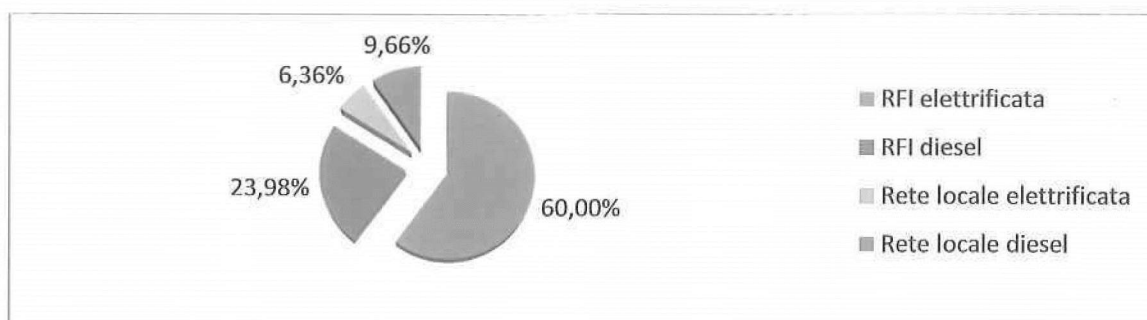


Figura 55. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana, 2013. Fonte MIT, elaborazione ART

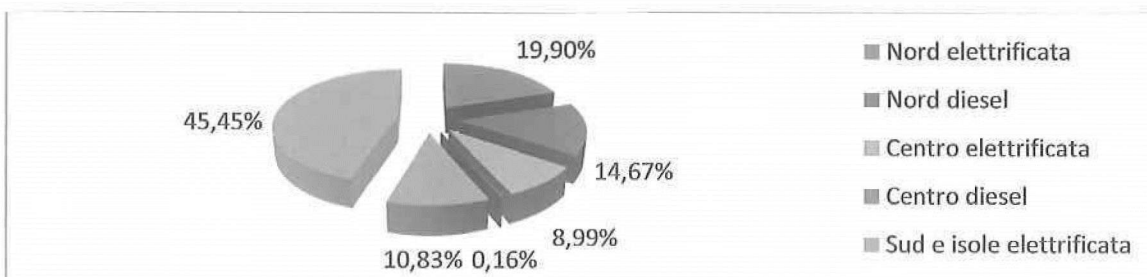


Figura 56. Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana locale in macrozone, 2013. Fonte MIT, elaborazione ART

Analizzando nel dettaglio la linea italiana gestita da RFI, dai dati pubblicati sul sito internet riferiti al 31 dicembre 2015, risulta un'estensione di 16.724 km di cui 67,2 km all'estero. Dalla Tabella 28 viene evidenziata la ripartizione della linea a seconda della classificazione, della tipologia e del tipo di alimentazione. La classificazione più rilevante è quella effettuata in base alle loro caratteristiche:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico e da un'elevata qualità dell'infrastruttura, comprendono le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane
- linee complementari, con minori livelli di densità di traffico, costituiscono la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali e connettono fittamente tra loro le direttrici principali
- linee di nodo, che si sviluppano all'interno di grandi zone di scambio e collegamento tra linee fondamentali e complementari situate nell'ambito di aree metropolitane.

Linea ferroviaria RFI		16.724 km
Ripartizione per classificazione		
Linee fondamentali		38,52%
Linee complementari		55,84%
Linee di nodo		5,64%
Ripartizione per Tipologia		
Linee a doppio binario		45,2%
Linee a semplice binario		54,8%
Ripartizione per Alimentazione		
Linee elettrificate		71,4%
	- a doppio binario	44,8%
	- a semplice binario	26,6%
Linee non elettrificate (diesel)		28,6%
Lunghezza dei binari		24.286 km
Linea convenzionale		94,4%
Linea AV		5,6%

Tabella 28. Ripartizione linea RFI, 2015. Fonte RFI, elaborazione ART

Esiste anche la suddivisione tra la linea convenzionale e la linea Alta Velocità (AV), la cui differenza è costituita dalla velocità di esercizio di quest'ultima, superiore a 250 km/h. Da notare anche la lunghezza complessiva dei binari, che corrisponde alla somma tra i km di linee, convenzionali e AV, a doppio binario moltiplicati per il numero dei binari (due) e i km di linee convenzionali a singolo binario. Risulta che il 5,5%, pari a 1.350 km, sono ad Alta Velocità.

3.3.2.2 Traffico passeggeri

L'andamento del traffico passeggeri nel decennio viene riportato in figura 57, dove appare che nel 2014 vi è stato un leggero aumento rispetto al 2013 del traffico passeggeri (1%) e dei passeggeri-km (2,5%). Ma mentre il primo dato ha avuto un trend in crescita nel decennio, raggiungendo il massimo assoluto a oltre 864 milioni di passeggeri (Tabella 29), il secondo dato ha presentato un andamento altalenante, non riuscendo a superare i massimi del 2005/2006 che erano ben oltre i 50 miliardi di passeggeri-km. Il percorso medio per passeggero ha ripreso ad aumentare, facendo registrare +1,6% rispetto al 2013 e soprattutto +5,6% rispetto al 2012, anche se è decisamente lontano dal massimo del 2004 a 67,6 km. La produzione di treni passeggeri ha sostanzialmente confermato il dato 2013 a poco oltre 317 milioni di treni-km.

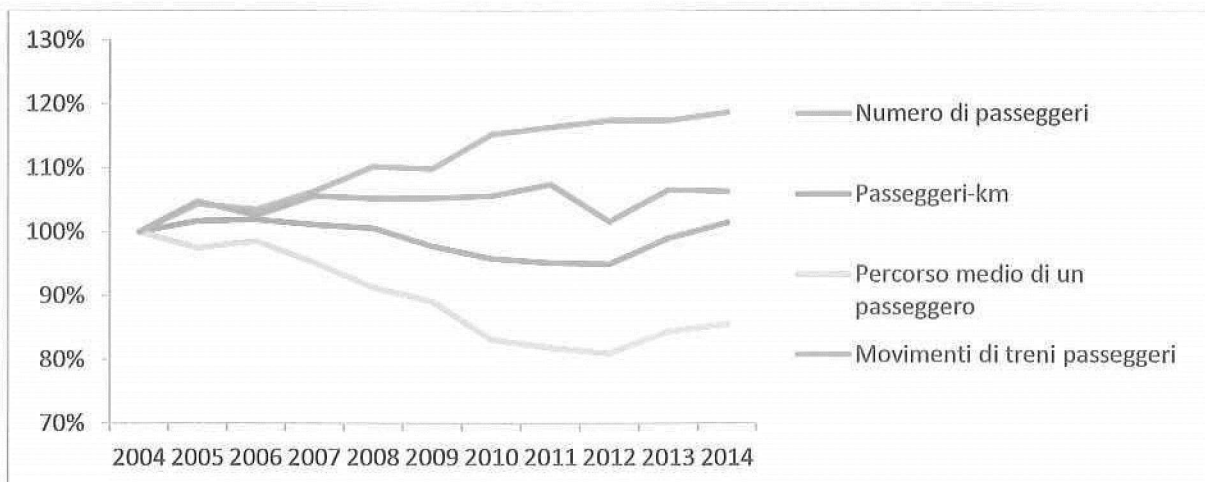


Figura 57. Andamento indicizzato traffico passeggeri (indice 2004=100): Fonte Istat, elaborazione ART

	2010	2011	2012	2013	2014
Numero di passeggeri	838.891.577	847.273.126	854.836.081	854.755.657	864.122.591
Passeggeri-km (migliaia)	47.172.074	46.844.623	46.759.422	48.738.612	49.957.213
Percorso medio di un passeggero (km)	56,2	55,3	54,7	57,02	57,8
Movimenti di treni passeggeri (migliaia treni-km)	315.188	320.559	303.259	317.906	317.362

Tabella 29. Dati di traffico passeggeri, 2010-2014: Fonte Istat

L'impresa ferroviaria dominante presenta una quota di mercato di circa il 77% del traffico passeggeri, in leggera diminuzione rispetto al 2013 (-0,2%), divisa nei settori *Long Haul* (mercato ed universale) e Regionale come mostrato in Tabella 30. I servizi a mercato, che riguardano in gran parte i prodotti "freccia", che includono le tratte ad Alta Velocità, hanno avuto un incremento dei passeggeri-km del 7,7%, facendo registrare ben oltre i 15 miliardi di passeggeri-km soprattutto se raffrontato al piccolo incremento di produzione (1,1%). Gli altri settori hanno fatto registrare una lieve flessione nell'intorno del punto percentuale seguita da una produzione in diminuzione, frutto probabilmente di minori servizi richiesti da Regioni e altri Enti interessati. La società NTV, che è concorrente di Trenitalia nel settore Alta Velocità, ha trasportato nel 2014 più di sei milioni e mezzo di passeggeri, con un aumento del 5,7% rispetto al 2013 ed ha dichiarato che per il 2015 l'aumento è di circa il 39,5% (raggiungendo valori intorno ai 9 milioni di passeggeri), probabilmente dovuto in gran parte all'effetto EXPO.

	2013	2014	variazione
Passeggeri-km Servizio a mercato (M)	14.550	15.665	7,7%
Passeggeri-km Servizio Universale (M)	4.312	4.255	-1,3%
Passeggeri-km Regionale (M)	18.890	18.691	-1,1%
Movimenti di treni passeggeri Servizio a mercato (m)	53.888	54.498	1,1%
Movimenti di treni passeggeri Servizio Universale (m)	23.642	23.478	-0,7%
Movimenti di treni passeggeri Regionale (m)	154.531	151.905	-1,7%

Tabella 30. Dati di traffico passeggeri, 2014: Fonte Bilancio Trenitalia

3.3.2.3 Traffico merci

In Italia il trasporto delle merci viene effettuato tramite ferrovia per il 13%, mentre l'87% è su strada (Eurostat 2013). La quota del movimento treni merci rispetto al totale movimentato (treni-km) è circa il 12%. In Figura 58 viene riportato l'andamento nel decennio del traffico merci. Gli andamenti delle merci trasportate in valore assoluto segnano un incremento nell'ultimo anno (3,3%) con quasi 91 milioni di tonnellate, confermato anche dall'andamento delle tonnellate-km (5,4%) a poco più di 20 miliardi, anche se i massimi del 2007 sono molto lontani. La produzione di treni merci (in treni-km) si è attestata a più di 41 milioni, sostanzialmente in linea con gli ultimi cinque anni.

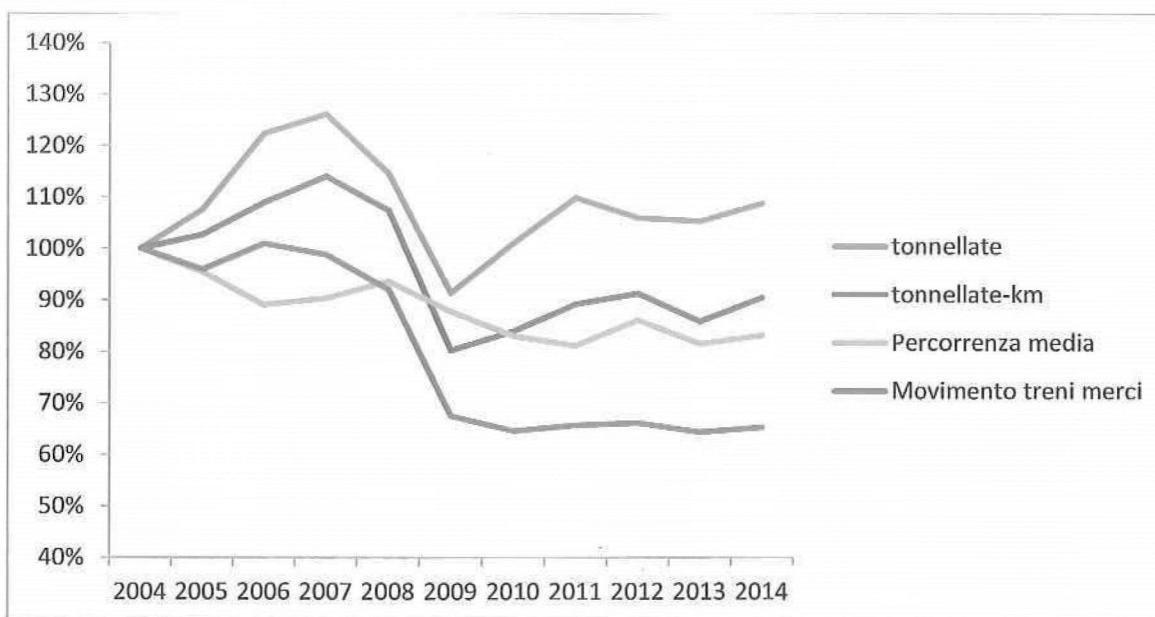


Figura 58. Andamento indicizzato traffico merci (indice 2004=100): Fonte Istat, elaborazione ART

In Figura 59 e 60, è possibile analizzare gli andamenti nel decennio del traffico merci, suddiviso in nazionale, internazionale in entrata, internazionale in uscita ed in transito. Il traffico internazionale in entrata ed uscita negli ultimi anni è risultato sostanzialmente costante, anche se il primo rispetto al 2013 ha fatto segnare un incremento del 8%. Il traffico nazionale ha fatto segnare un aumento di oltre 5%, con un traffico di oltre 9 miliardi e 600 milioni di ton-km. Le merci in solo transito presentano andamenti molto altalenanti, ma costituiscono una piccola parte dell'intero traffico (0,02% nel 2014). In Tabella 31 è possibile osservare i dati di dettaglio del traffico merci ferroviario nell'ultimo quinquennio; data la trascurabilità del traffico in transito, si osserva che in Italia si esporta il 60% se ci si riferisce alle tonnellate-km e il 64% se ci si riferisce alle tonnellate rispetto a quello che si importa (al 2014). Sempre osservando il dato 2014, sorprende il fatto che importiamo più di 36 milioni di tonnellate tramite circa 6 miliardi e mezzo di tonnellate-km contro un traffico nazionale di poco più di 31 milioni di tonnellate, ma trasportate con poco più di 6 miliardi e 600

milioni di tonnellate-km; ciò presenta una percorrenza media di 308 km per il traffico nazionale contro circa 170 km per l'internazionale in ingresso ed in uscita.

Il principale attore è sempre Trenitalia, che in termini di tonnellate-km ha diminuito di 1,7% rispetto al 2013, contro un aumento di produzione dell'1,8% (dati bilancio Trenitalia 2014, elaborazione ART). La quota di mercato riferita ai treni-km è di poco superiore al 63% (inclusa la controllata al 100% Serfer) in leggera diminuzione rispetto al 2013.

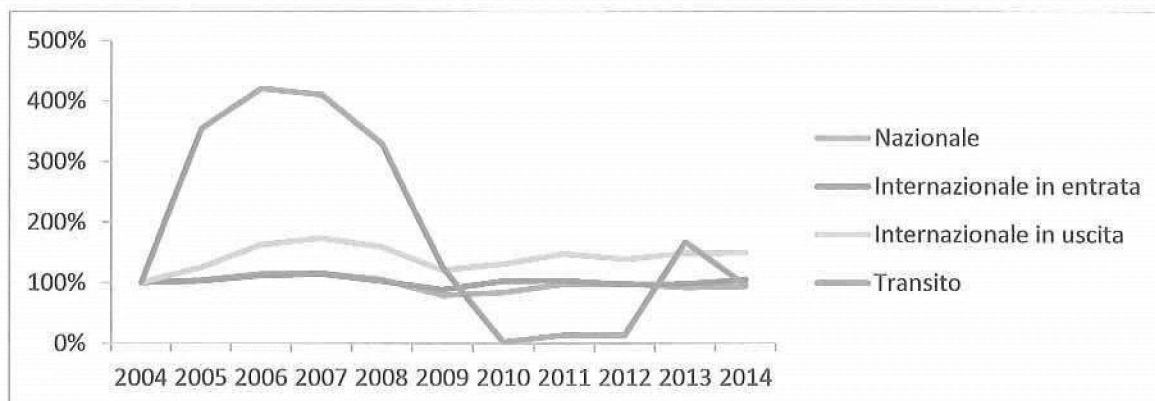


Figura 59. Andamento indicizzato traffico merci tonnellate (indice 2004=100). Fonte Istat, elaborazione ART

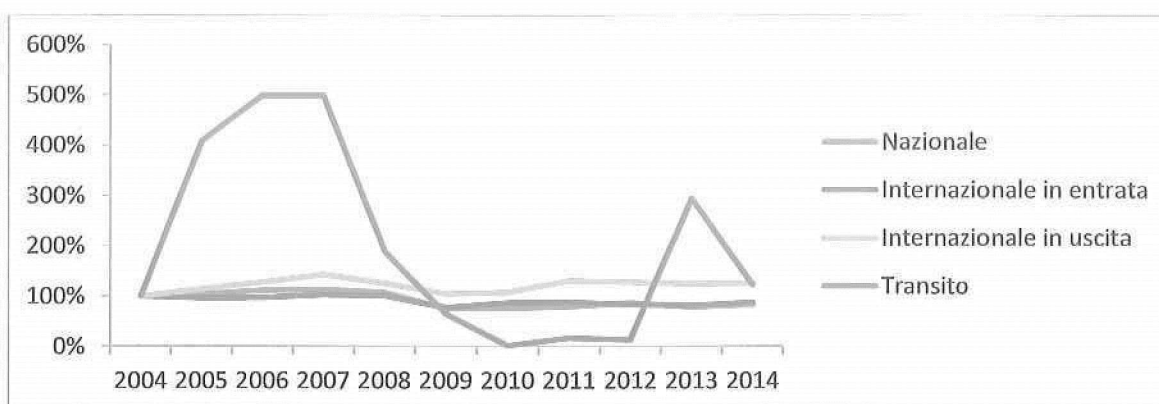


Figura 60. Andamento indicizzato traffico merci tonnellate-km (indice 2004=100). Fonte Istat, elaborazione ART

	2010		2011		2012		2013		2014	
	Tonnellate	Ton-km	Tonnellate	Ton-km	Tonnellate	Ton-km	Tonnellate	Ton-km	Tonnellate	Ton-km
Nazionale	28.184.213	8.790.553	32.641.576	9.146.056	33.048.282	10.056.064	30.832.483	9.122.197	31.284.482	9.635.679
Internazionale in entrata	35.692.134	6.443.654	35.975.208	6.532.824	33.686.950	6.171.818	33.849.136	5.990.254	36.190.257	6.496.722
Internazionale in uscita	20.558.170	3.381.880	23.192.996	4.107.807	21.769.289	4.016.106	23.267.273	3.915.028	23.380.848	3.935.136
Transito	149	44	902	580	848	434	10.825	10.014	6.219	4.158
Totale	84.434.666	18.616.131	91.810.682	19.787.267	88.505.369	20.244.422	87.959.717	19.037.493	90.861.806	20.071.695

Tabella 31. Dati di dettaglio sul traffico merci, 2010-2014 (ton-km in migliaia). Fonte Istat

3.3.2.4 Ricavi e costi operativi

Il gestore della rete ferroviaria nazionale (RFI) ha avuto volumi di produzione di poco superiore a 330 milioni di treni-km in linea con quelli 2013, ripartiti tra i 21,7 milioni di treni-km delle reti AV/AC (+1,83%) e 308,4 milioni di treni-km sulla rete tradizionale (-0,46%) (dati bilancio RFI). Dall'andamento dei ricavi e dei costi operativi si può evidenziare una riduzione di questi ultimi negli ultimi due anni (Figura 61); i ricavi, invece, dopo un trend in crescita hanno subito una riduzione di poco oltre il 7%, anche in considerazione di interventi normativi come la Delibera n. 70/2014, con cui si è ridotto il pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da 12,81 €/km a 8,2 €/km. Infatti, il ricavo da pedaggio è passato da 1.103,2 milioni di euro del 2013 a 1.051,2 milioni di euro nel 2014. Il gestore di rete ha sei diversi segmenti di divisione della produzione e dei ricavi da pedaggio. I segmenti sono costituiti da:

- Open Access - AV, costituita dai servizi a mercato sulla rete ad alta velocità;
- Open Access-non AV, costituita dai servizi a mercato sulla rete tradizionale;
- OSP – LP, costituiti da un contratto di servizio pubblico a lunga percorrenza;
- OSP – REG, costituiti da un contratto di servizio pubblico a carattere regionale;
- Mercì, costituiti dal traffico di mercì;
- Tecnici, costituiti da corse di prova ed invii a vuoto.

In Figura 62 viene rappresentata la distribuzione della produzione per il 2014 per i segmenti sopra citati; si può notare che oltre la metà della produzione è riservata al servizio regionale, ma del resto del traffico passeggeri, il 21% è Open Access con il 14% riservato alla alta velocità. Sul fronte dei ricavi da pedaggio, appare evidente la maggiore redditività del segmento alta velocità, rispetto al regionale ed al mercì.

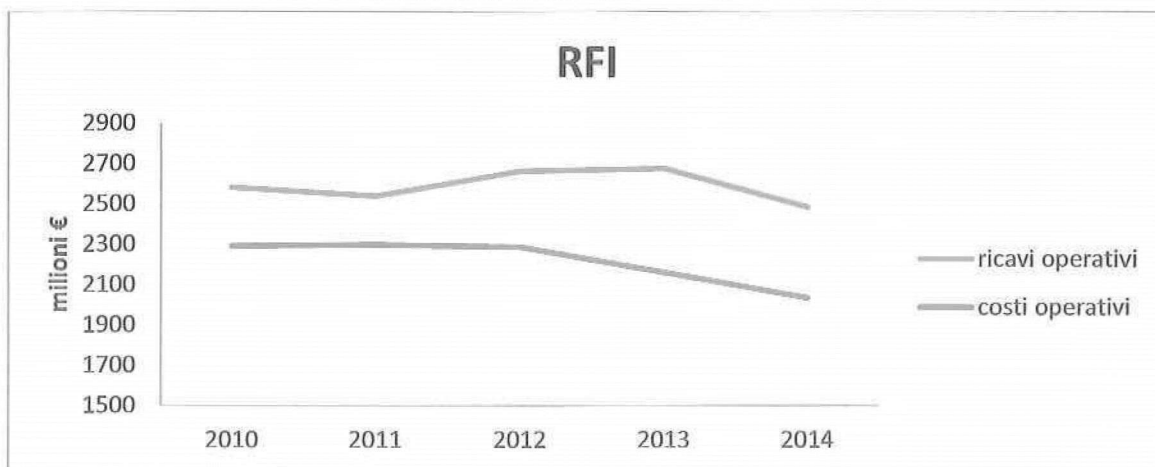


Figura 61. Andamento ricavi e costi operativi RFI: Bilancio RFI, elaborazione ART

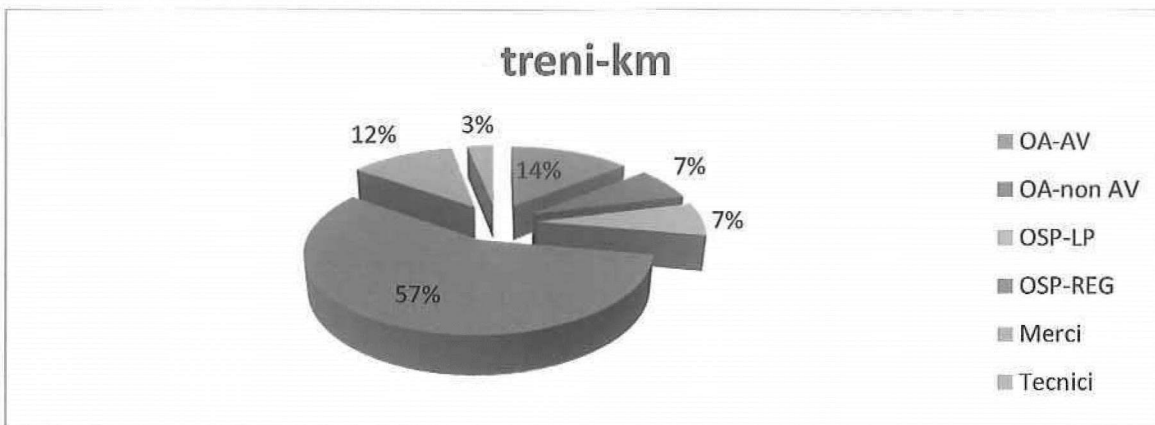


Figura 62. Ripartizione produzione RFI in treni-km: Fonte RFI, elaborazione ART

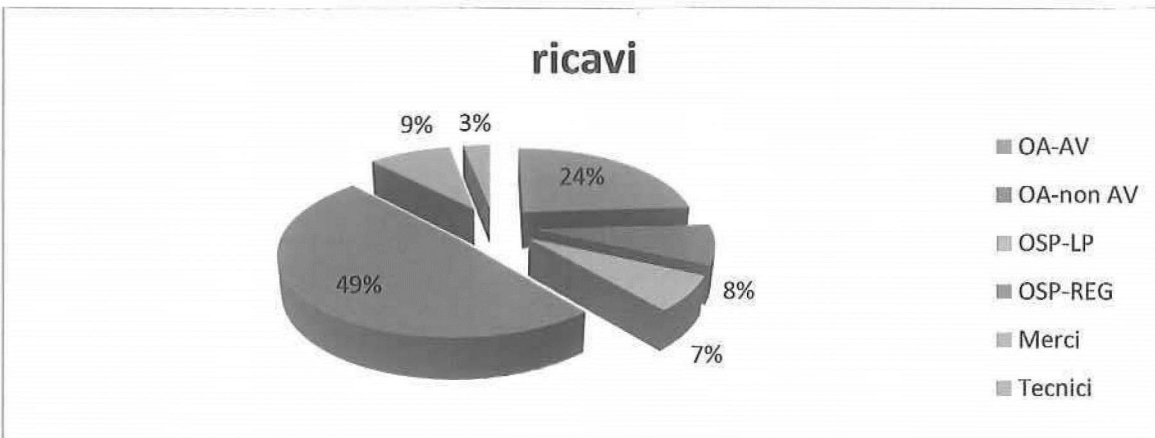


Figura 63. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI: Fonte RFI, elaborazione ART

Per quanto riguarda le imprese ferroviarie, si è posta l'attenzione sugli andamenti dei ricavi e dei costi operativi di Trenitalia e di NTV. Trenitalia presenta una certa stabilità nei ricavi (1,4% sul 2013) ed una tendenza al contenimento dei costi, che negli ultimi due anni sono stati costanti (Figura 64). NTV deve scontare la fase di start-up dei primi anni, avendo iniziato il servizio circa a metà 2012. In quest'ottica deve essere visto l'incremento dei ricavi negli ultimi due anni e soprattutto il contenimento dei costi, sostanzialmente invariati dal 2014 al 2013; nel 2014 i ricavi si sono attestati a 280,6 milioni di euro quasi uguali ai 283 milioni di euro rappresentati dai costi (Figura 65). Per il 2015, da informazioni reperite a mezzo stampa, i ricavi si dovrebbero attestare sui 308 milioni, assicurando ad NTV per la prima volta una gestione in utile. Entrambe le imprese hanno potuto comunque beneficiare della riduzione del pedaggio AV: per Trenitalia si stima un importo pari a circa 33 milioni di euro, mentre per NTV la riduzione stimata è pari a circa 10 milioni di euro.

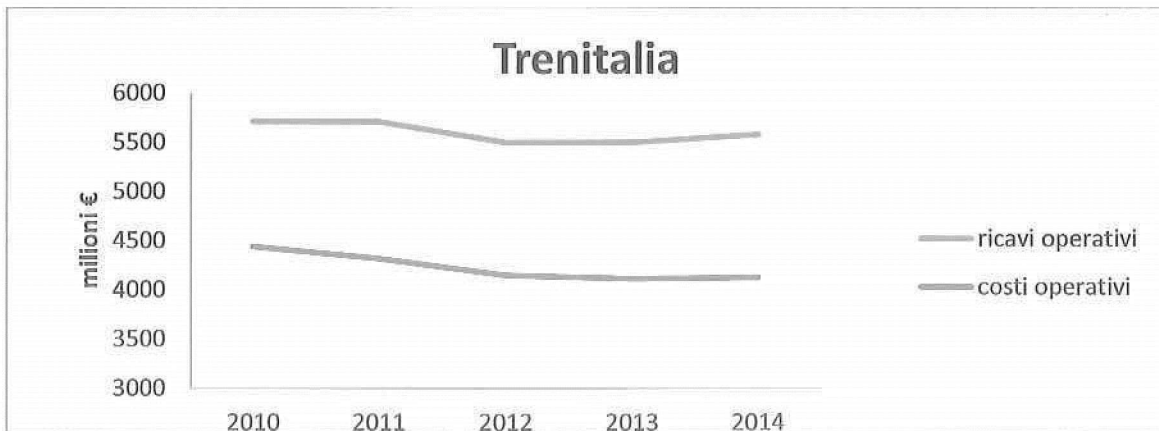


Figura 64. Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia: Fonte: Bilanci Trenitalia, elaborazione ART

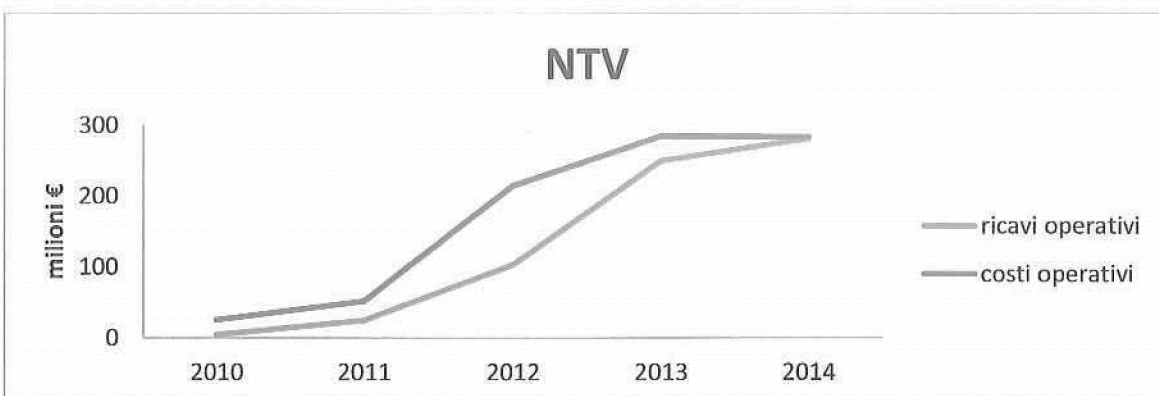


Figura 65. Andamento ricavi e costi operativi NTV: Fonte Bilanci NTV, elaborazione ART

3.3.2.5 Principali risultati economici del settore

Si riportano nelle seguente tabella alcuni indicatori economico-finanziari e di redditività di RFI.

	2010	2011	2012	2013	2014
ROE	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%	0,42%
ROI	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%	1,06%
EBITDA	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%	18,16%
EBIT	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%	14,10%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	291	240	377	520	451
Risultato operativo (Mil €)	135	113	246	391	350
Risultato d'esercizio (Mil €)	92	98	160	270	140

Tabella 32. Indicatori economico-finanziari e di redditività di RFI. Fonte: Bilanci di esercizio RFI

Il risultato d'esercizio del 2014 è in netta controtendenza rispetto agli ultimi anni, avendo raggiunto i 140 milioni di euro, con una diminuzione di 130 milioni di euro rispetto al 2013 e quindi quasi dimezzato.

Parimenti si osserva una diminuzione del ROE rispetto al dato 2013, passando da 0,82% del 2013 allo 0,42% del 2014.

Il ROI registra una sostanziale stazionarietà attorno all'1%. Gli indicatori di redditività sono tutti in lieve diminuzione con riferimento al 2013; l'EBIT pur essendo aumentato notevolmente dal 2010 al 2013, ha fatto registrare una lieve flessione passando da 14,47% del 2013 a 14,10% del 2014, in considerazione della diminuzione del risultato operativo che dai 391 milioni di euro del 2013 è passato ai 350 milioni di euro del 2014. Anche l'EBITDA è diminuito dal 2013 al 2014, passando dal 19,30% del 2013 al 18,16% del 2014, grazie in particolare ad una diminuzione sostanziale del margine operativo lordo che dai 520 milioni di euro del 2013 ha raggiunto i 451 milioni di euro nel 2014.

Per quanto riguarda gli andamenti dei principali indicatori di Trenitalia si può osservare la seguente tabella.

	2010	2011	2012	2013	2014
ROS	6,0%	8,7%	7,6%	7,9%	5,2%
ROI	4,3%	6,5%	5,1%	5,2%	3,6%
EBITDA margin	21,9%	24,4%	24,6%	25,2%	26,1%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	1249	1391	1350	1385	1456
Risultato operativo (Mil €)	342	496	418	432	288
Risultato d'esercizio (Mil €)	73	156	207	182	60

Tabella 33. Risultati economico-finanziari e di redditività di Trenitalia. Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia

Il ROS è in costante flessione dal 2012, grazie ad una diminuzione del risultato operativo, che soprattutto nell'ultimo anno (2014) è sceso da 432 milioni di euro a 288 milioni di euro, questo dovuto in gran parte ad una svalutazione degli *asset* della divisione cargo, mentre i ricavi operativi sono aumentati dell'1,4%. Il ROI presenta un andamento simile al ROS, con un trend ribassista dal 2012; anche in questo caso risente del forte decremento del EBIT 2014. Per quanto riguarda, invece, gli indicatori di redditività, l'EBITDA presenta un andamento crescente dal 2009 al 2014, di un punto percentuale nell'ultimo esercizio. Questo conferma che la redditività è in crescita, essendo l'EBITDA esente dagli effetti delle svalutazioni, costituendo partite di natura non ricorrente; anzi presenta un aumento significativo di oltre il 5%. Il risultato d'esercizio presenta un andamento crescente fino al 2012, anno in cui raggiunge i 207 milioni di euro, mentre nel 2013 diminuisce del 12% arrivando a 182 milioni di euro per poi dimezzarsi di un terzo ed arrivare a poco meno di 60 milioni, anche per le considerazioni svolte sopra.

Infine, si analizza la società NTV, attiva nel comparto alta velocità, i cui risultati sono riportati nella seguente tabella. Non sono stati riportati gli indici tradizionali (ROI, ROS e ROE) in quanto non significativi stante i risultati negativi della gestione.

NTV	2010	2011	2012	2013	2014
Margine Operativo Lordo (Mil €)	-20,6	-27,1	-111,3	-34,5	-2,3
Risultato operativo (Mil €)	-21,7	-41,5	-137,2	-77,5	-50,3
Risultato netto (Mil €)	-20,7	-39,3	-77,1	-77,6	-53,6

Tabella 34. Risultati economico-finanziari di NTV. Fonte: Bilanci di esercizio NTV

L'EBITDA, ha avuto un trend altalenante, raggiungendo il picco negativo nel 2012, anno di avvio del servizio ferroviario; nei successivi due anni si è registrato un costante deciso miglioramento, che ha portato al quasi pareggio del 2014 e ad ottenere un risultato positivo nel 2015. Il margine operativo lordo registrato nel 2014 è pari a -2,3 milioni di euro, il risultato operativo è pari a -50,3 milioni di euro ed il risultato netto a -53,6 milioni di euro, potendo scontare le imposte anticipate. Tutti i dati fanno segnare un netto miglioramento rispetto al 2013.

Relativamente agli indicatori di redditività nel 2014, l'EBIT è passata da -31% nel 2013 a -0,18% nel 2014, grazie al notevole aumento del risultato operativo, mentre l'EBITDA è passata da -14% nel 2013 a -0,8% nel 2014, dal momento che sia il margine operativo lordo che i ricavi operativi presentano valori superiori rispetto a quelli dell'anno precedente.

Infine, per quanto riguarda la situazione debitoria della società, la posizione finanziaria netta a breve è decisamente peggiorata, passando da 42 milioni di euro del 2013 a -99,3 milioni nel 2014 in conseguenza di una ristrutturazione del debito che ha fatto passare i debiti finanziari a breve da 9 a 138 milioni di euro. Per contro la posizione finanziaria netta a medio e lungo termine è passata da -609 a -631 milioni di euro.

3.4 Il settore portuale

Nel 2014 i volumi di traffico all'interno del sistema portuale italiano si sono mantenuti stabili rispetto all'anno precedente. Il comparto TEU presenta infatti una crescita dell'1,3%, mentre quello merci dello 0,3% e quello passeggeri una contrazione dello 0,6%. Nonostante questo, alcuni porti italiani si sono distinti per risultati particolarmente positivi, soprattutto nel comparto merci. Genova, in particolare modo, ha presentato un tasso di crescita del 5% per traffico merci e 9% per TEU.

3.4.1 Quadro europeo

In Figura 66 sono rappresentate le classifiche dei maggiori porti europei per quantità di merci e numero di container movimentati nel 2014. Per traffico di container, Gioia Tauro si conferma il settimo porto europeo, nonostante la riduzione del traffico a 2,97 milioni di TEU (da oltre 3 nel 2013). Anche Genova mantiene la nona posizione e presenta nel 2014 una crescita del 9,2% (2,17 milioni di TEU, da 1,988 nel 2013).

La classifica dei porti nel 2014 si presenta immutata anche per il comparto merci. I principali porti italiani per traffico merci, Trieste e Genova, si confermano in decima e undicesima posizione a livello europeo, con rispettivamente 57 e 50 milioni di tonnellate.

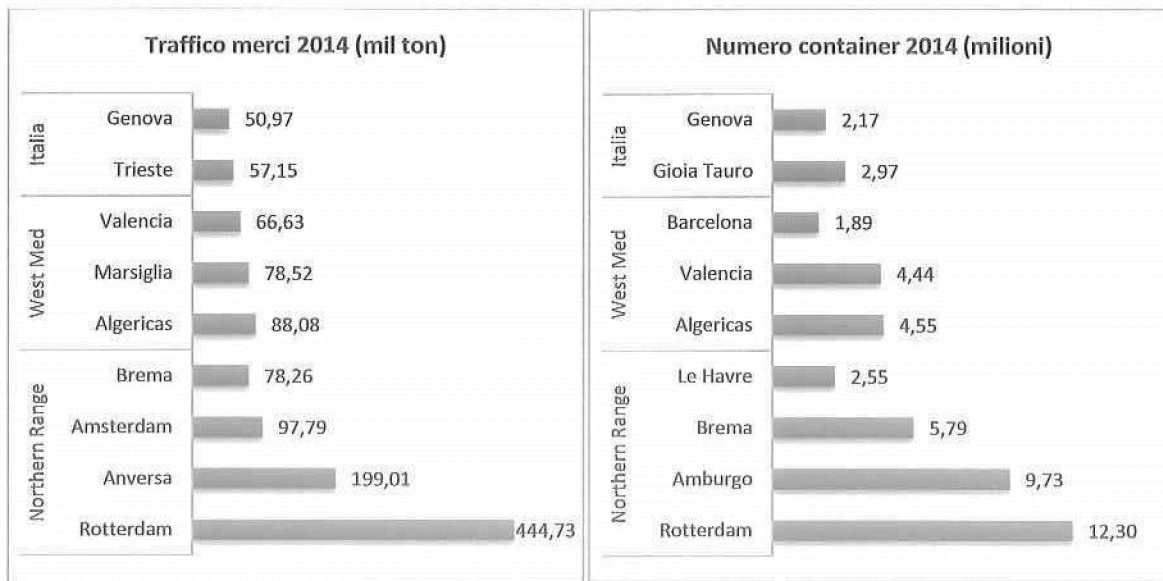


Figura 66. Principali porti europei per traffico merci e container (2014). Fonte: elaborazione propria su dati Assoporti 2014

Anche nel 2014, la distanza in termini di traffico con i porti del nord Europa, e in particolar modo con il porto di Rotterdam, è marcata. Rotterdam, in particolare, con 12,3 milioni di TEU, movimenta più container da solo che l'intero sistema italiano nel 2014 (10,2 milioni). Anche rispetto ai più vicini concorrenti, i porti del West Med, l'Italia presenta una certa disparità, soprattutto nel comparto container.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, nel sistema dei porti italiani nel 2014 sono transitati 43,9 milioni di passeggeri. Cinque porti italiani (Messina, Napoli, Piombino, Civitavecchia, Olbia) si classificano nelle prime dieci posizioni in Europa per trasporto passeggeri (Figura 67).

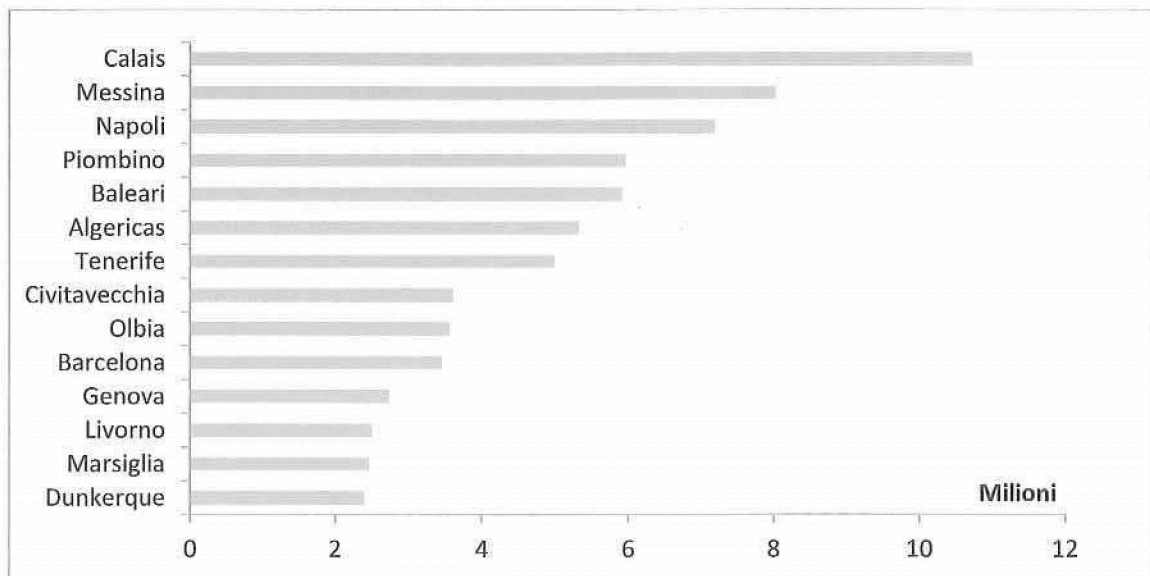


Figura 67. Classifica porti europei per trasporto passeggeri. Fonte: Elaborazione propria su dati Assoporti 2014

3.4.2 Situazione italiana

3.4.2.1 Caratteristiche infrastrutturali e di traffico

Il settore italiano nel 2014 si compone di quasi 280 porti e circa 1900 accosti, 15 porti in più del 2013, la maggior parte concentrati nell'Italia meridionale e insulare.

2014	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e insulare
Numero di porti	278	-	-	64	35	179
Numero di accosti	1.899	-	6,83	601	333	965
Lunghezza complessiva accosti (metri)	452.172	238,11	1.626,52	159.359	79.897	212.916

Tabella 35. Dati riepilogativi settore portuale marittimo nazionale (2014). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2013-2014

Il sistema portuale italiano nel 2014 presenta una situazione stabile rispetto al 2013. In termini di traffico merci, si è ancora lontani dai livelli del 2011, anche se il lieve incremento rispetto al 2013 sembra confermare il rallentamento della fase negativa.

Passeggeri

Il settore aveva subito una perdita di circa 7 milioni di unità nel biennio 2011-2012. Nel 2013 si era osservata una inversione di tendenza, ma il dato del 2014 fa registrare un (seppure lieve) peggioramento: -0,6% rispetto al 2013, per un totale di 43.937.653 passeggeri. Di seguito vengono riportati i dati di transito nei porti italiani in cui esso è superiore ad un milione di passeggeri l'anno e il totale dell'intero settore.

Autorità Portuali	Passeggeri 2014	% sul totale passeggeri in Italia	Variazione sul 2013
Messina-Milazzo	8.025.529	18,3%	-1,84%
Napoli	7.191.385	16,4%	3,74%
Piombino	5.968.816	13,6%	-0,94%
Civitavecchia	3.613.308	8,2%	-10,42%
Olbia- Golfo Aranci-P.Torres	3.562.230	8,1%	3,13%
Genova	2.744.968	6,2%	-5,32%
Livorno	2.504.413	5,7%	-2,09%
Venezia	1.945.322	4,4%	-6,14%
Palermo-Termini Imerese	1.816.806	4,1%	11,30%
Bari	1.686.403	3,8%	-0,83%
Savona-Vado	1.389.915	3,2%	8,05%
Ancona	1.080.116	2,5%	-8,00%
TOTALE (intero settore)	43.937.653	-	-0,68%

Tabella 36. Principali porti italiani per trasporto passeggeri (con traffico superiore al milione di passeggeri annui) (2014). Fonte: Assoport 2014

Per numero di passeggeri, la classifica 2014 dei porti italiani con oltre un milione di passeggeri rimane in larga misura stabile. Unica eccezione è rappresentata dal porto di Palermo che, con un tasso di crescita a due cifre, riesce a passare dalla decima posizione del 2013 alla nona del 2014, sorpassando lo scalo di Bari.

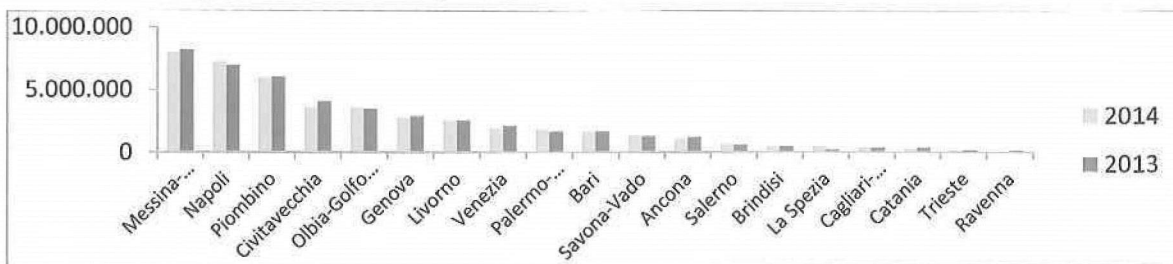


Figura 68. Passeggeri trasportati, confronto biennio 2013-2014. Fonte: Assoport 2014

Per quanto riguarda il settore crociere, i dati dei porti con più di 50.000 passeggeri nel 2014 sono riportati in Tabella 37. Si nota come la maggior parte del traffico passeggeri per crociere si concentri in quattro porti

principali: Civitavecchia, Venezia, Napoli e Savona, con un forte calo dei passeggeri trasportati a Civitavecchia, Livorno e Genova nel 2014 (-15% nei primi due casi e -21% circa nel terzo).

	Passeggeri 2014	% sul totale passeggeri in Italia	Variazione sul 2013
Civitavecchia	2.140.039	21,33%	-15,69%
Venezia	1.750.698	17,45%	-4,93%
Napoli	1.113.762	11,10%	-5,21%
Savona	1.018.794	10,16%	8,37%
Genova	824.109	8,22%	-21,52%
Livorno	626.356	6,24%	-14,96%
Bari	561.273	5,60%	-7,19%
Palermo	531.712	5,30%	29,37%
La Spezia	483.564	4,82%	126,11%
Messina-Milazzo	319.750	3,19%	-36,22%
Olbia-Golfo Aranci	164.995	1,64%	-19,96%
Salerno	143.346	1,43%	17,57%
Catania	90.987	0,91%	-60,89%
Cagliari	81.844	0,82%	-43,94%
TOTALE (intero settore)	10.030.937		-8,96%

Tabella 37. Principali porti italiani per traffico crociere (sbarchi + imbarchi + transiti con traffico superiore ai 50000 passeggeri annui) (2014). Fonte: Assoport 2014

Merci

Il 2014 non presenta significative variazioni in termini di merci trasportate e registra un totale di 460,88 milioni di tonnellate.

Autorità Portuali	Tonnellate (000)	%	variazione % sul 2013
Trieste	57.153,93	12,40%	1,00%
Genova	50.967,57	11,06%	5,04%
Cagliari-Sarroch	33.432,42	7,25%	-3,93%
Gioia Tauro	32.278,72	7,00%	-4,37%
Livorno	28.335,16	6,15%	1,37%
Taranto	27.855,07	6,04%	-2,21%
Augusta	25.208,18	5,47%	-6,45%
Ravenna	24.460,15	5,31%	8,78%
Messina-Milazzo	22.092,15	4,79%	-4,93%
Venezia	21.779,06	4,73%	-10,56%
Napoli	20.124,55	4,37%	3,04%
La Spezia	15.747,23	3,42%	1,29%
Salerno	12.211,66	2,65%	11,34%
Savona-Vado	12.086,99	2,62%	-10,08%
Brindisi	10.873,20	2,36%	4,47%
Civitavecchia	10.870,22	2,36%	0,89%
Ancona	8.568,96	1,86%	22,86%
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	8.094,27	1,76%	7,47%
Catania	6.791,19	1,47%	16,13%
Palermo-Termini Imerese	6.530,14	1,42%	0,36%
Piombino	6.213,10	1,35%	6,32%
Bari	4.677,12	1,01%	10,80%
Monfalcone	4.286,38	0,93%	7,95%
Totale	460.883,54	100%	+0,3%

Tabella 38. Principali porti italiani per merci trasportate (2014) - Fonte: Assoport 2014

Trieste si conferma lo scalo con maggior quantità di merci trasportate, con oltre 57 milioni di tonnellate e un aumento dell'1% rispetto al 2013. In seconda posizione si trova Genova che, rispetto al 2014, presenta un consistente aumento del 5% che recupera la flessione degli anni precedenti. Gioia Tauro mantiene il quarto posto nonostante una contrazione dei traffici del 4%.

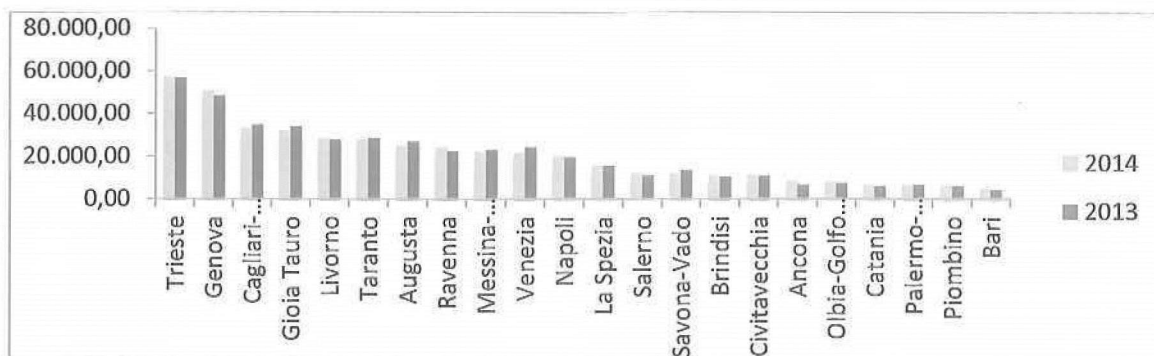


Figura 69. Merci movimentate, confronto biennio 2013-2014, in migliaia di tonnellate - Fonte: Assoporti 2014

All'interno del comparto merci, la categoria con maggior peso nel 2014 è quella delle rinfuse liquide, che costituiscono il 37% del totale delle merci trasportate dal sistema portuale italiano. Seguono i contenitori (24%), i RoRo²⁵ (18%) e le rinfuse solide (16%). Rispetto al 2013, si nota un aumento del peso dei RoRo di due punti percentuali a scapito delle rinfuse liquide che, infatti, nell'anno precedente costituivano il 40% delle merci. È, invece, rimasto immutato il peso di contenitori e rinfuse solide.

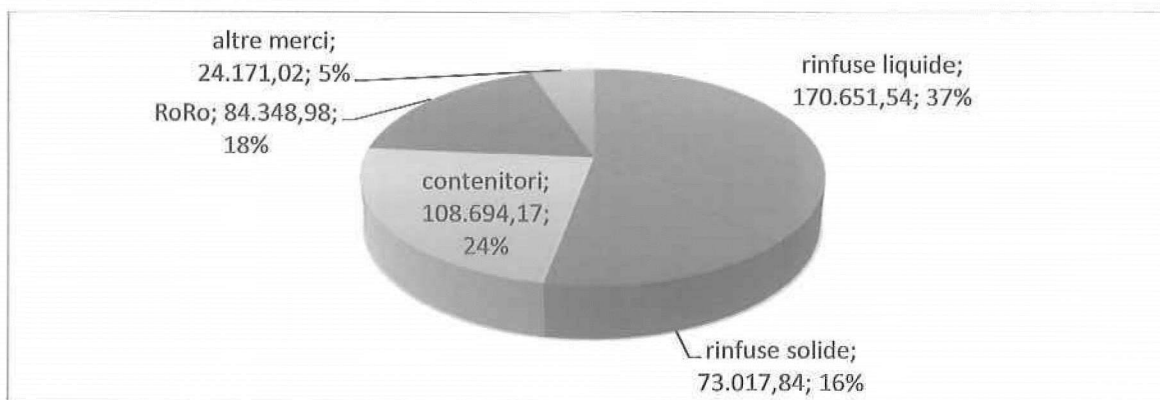


Figura 70. Merci movimentate nel settore portuale italiano distinte per tipologia (2014) (tonn./1000) - Fonte: Assoporti 2014

Andando a esaminare più nel dettaglio le varie componenti della categoria merci, le rinfuse liquide, che nel 2014 ammontano a 170.651 migliaia di tonnellate, hanno conosciuto un calo rispetto al 2013 del 4,1%. Il calo del traffico, anche se più contenuto, interessa anche le rinfuse solide, che nel 2014 si riducono dell'1,2%. Per contro le altre merci (in cui si comprendono contenitori, RoRo e altro) aumentano del 4,6%.

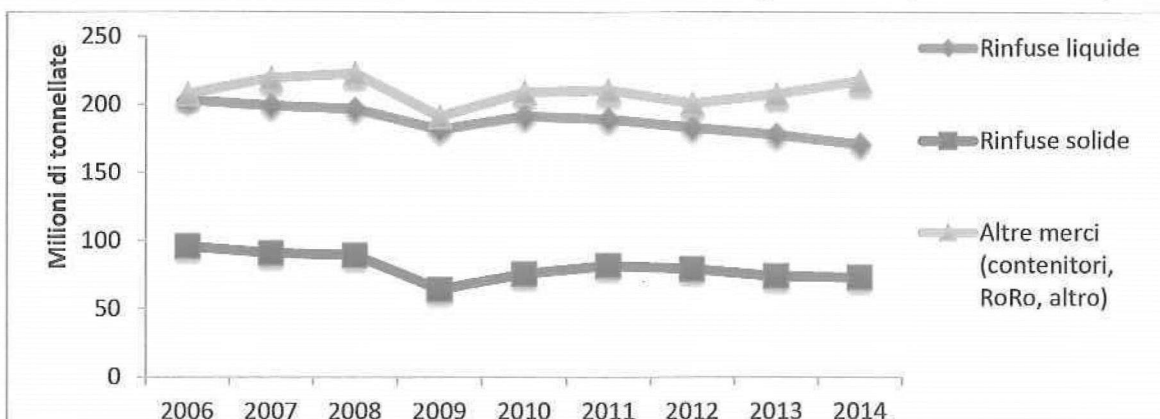


Figura 71. Andamento settore portuale italiano per rinfuse solide, liquide e altre merci - Fonte: Assoporti 2014

Segnali incoraggianti, invece, provengono dal settore dei container che segna per il terzo anno consecutivo un andamento in crescita. Rispetto al 2013, il 2014 presenta un incremento dell'1,38% per un totale di movimentazioni di 10.221.127 TEU.

²⁵ Roll-on/roll-off, navi progettate per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote).

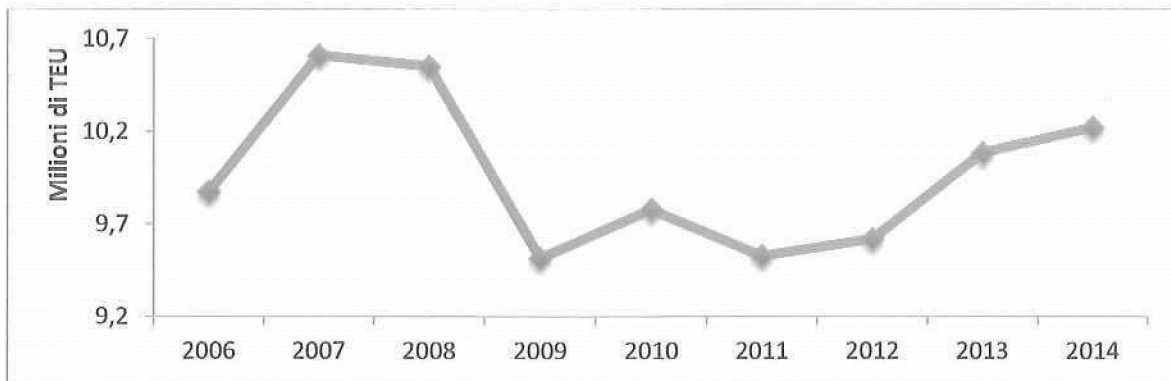


Figura 72. Andamento settore portuale italiano per TEU movimentati. Fonte: Assoportri 2013

A livello di singoli porti, i volumi trasportati nel 2014 per tipologia di merce sono riportati in tabella.

	rinfuse liquide		rinfuse solide		Altre merci (contenitori, RoRo, altro)		TEU	
	1000 ton	Peso	1000 ton	Peso	1000 ton	Peso		Peso
Trieste	42401	24,8%	790	1,1%	57154	12,4%	506011	5,0%
Genova	16945	9,9%	3787	5,2%	50968	11,1%	2172944	21,3%
Cagliari	21210	12,4%	864	1,2%	33432	7,3%	717016	7,0%
Gioia Tauro	630	0,4%	65	0,1%	32279	7,0%	2969802	29,1%
Livorno	7850	4,6%	858	1,2%	28335	6,1%	577470	5,6%
Taranto	4138	2,4%	16040	22,0%	27855	6,0%	148519	1,5%
Augusta	24156	14,2%	1052	1,4%	25208	5,5%	-	-
Ravenna	4426	2,6%	10120	13,9%	24460	5,3%	222548	2,2%
Messina-Milazzo	16324	9,6%	170	0,2%	22092	4,8%	-	-
Venezia	6890	4,0%	7002	9,6%	21779	4,7%	456068	4,5%
Napoli	4672	2,7%	5341	7,3%	20125	4,4%	431682	4,2%
La Spezia	842	0,5%	1406	1,9%	15747	3,4%	1303017	12,7%
Salerno	-	-	131	0,2%	12212	2,6%	320044	3,1%
Savona	5905	3,5%	2209	3,0%	12087	2,6%	81755	0,8%
Brindisi	2583	1,5%	5564	7,6%	10873	2,4%	407	0,0%
Civitavecchia	964	0,6%	5375	7,4%	10870	2,4%	64387	0,6%
Ancona	4779	2,8%	638	0,9%	8569	1,9%	164882	1,6%
Olbia	549	0,3%	1685	2,3%	8094	1,8%	-	-
Catania	41	0,0%	139	0,2%	6791	1,5%	33162	0,3%
Palermo	746	0,4%	318	0,4%	6530	1,4%	14344	0,1%
Piombino	77	0,0%	2257	3,1%	6213	1,3%	-	-
Bari	-	-	1959	2,7%	4677	1,0%	35932	0,4%
Fiumicino	2825	1,7%	-	-	2825	0,6%	-	-
Gaeta	1179	0,7%	579	0,8%	1893	0,4%	-	-
Marina di Carrara	-	-	276	0,4%	1668	0,4%	384	0,0%
TOTALE	170652		73018		460884		1022112	7

Tabella 39. Volumi di traffico per singoli porti e categoria merceologica. Fonte: Assoportri 2014

Nel 2014 il primo porto per volume di rinfuse liquide è Trieste (24%), seguito da Augusta (14%) e Cagliari (12%). Questi tre porti rappresentano congiuntamente il 51,4% delle rinfuse liquide movimentate nel sistema portuale italiano.

Per rinfuse solide si distinguono i porti di Taranto (22%) e Ravenna (13,9%). Considerando le altre tipologie di merci (contenitori, RoRo e altro), emerge il ruolo di Trieste (12%) e Genova (11%).

Più concentrato è il mercato dei TEU in cui domina il peso di Gioia Tauro (29%), seguito da Genova (21%) e La Spezia (12%).

Andando a esaminare il confronto con il 2013 per tipologia di merce, per rinfuse liquide, la classifica 2014 dei porti italiani mostra qualche variazione rispetto al 2013. Nelle prime tre posizioni si confermano Trieste, Augusta e Cagliari, nonostante la significativa riduzione dei traffici di quest'ultima (-9,7%). Messina, che nel 2013 era in quarta posizione, scende alla quinta nel 2014 a causa di una contrazione del traffico del 5,3%. Il 2014 presenta, quindi, una quarta posizione occupata dallo scalo di Genova, nonostante la stabilità dei volumi di rinfuse liquide trasportate (+0,5%). Altre importanti variazioni si registrano per Ancona (+45,6%), Venezia (-30,6%) e Gaeta (-27%).

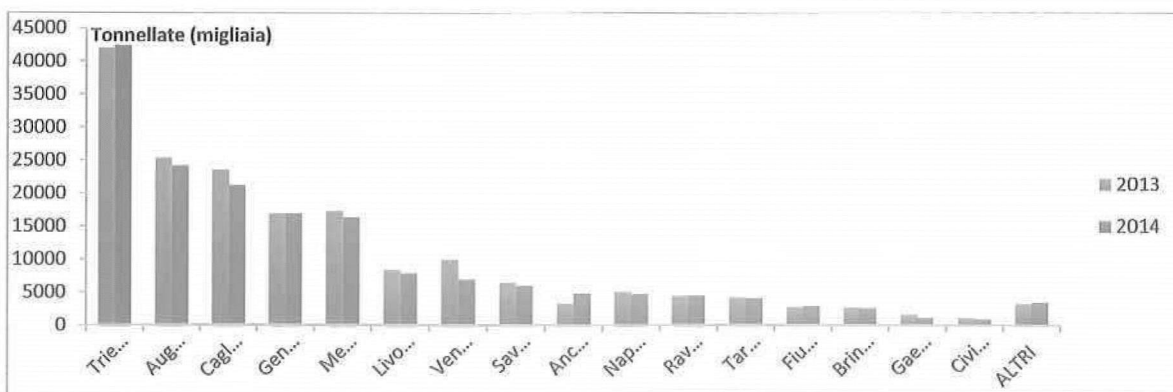


Figura 73. Settore portuale italiano e merci liquide. Confronto biennio 2013-2014. Fonte: Assoporti 2014

Al netto delle rinfuse liquide, il maggior porto italiano per merci movimentate (rinfuse solide, contenitori, RoRo e altro) è Genova che nel 2014 supera Gioia Tauro grazie a una crescita del 7,4%, ma anche a causa della flessione di Gioia Tauro del 4,4%.

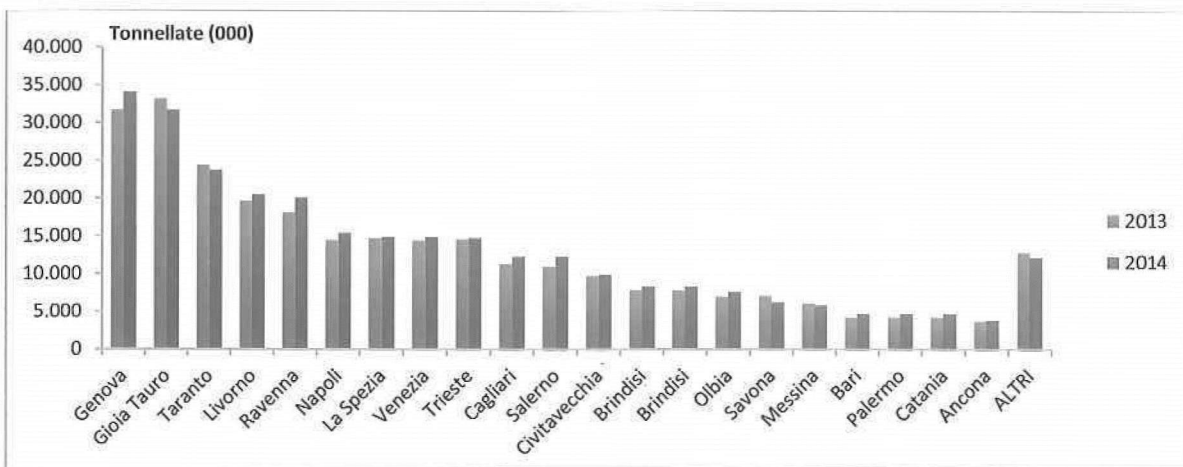


Figura 74. Settore portuale italiano, totale merci al netto delle rinfuse liquide. Confronto biennio 2013-2014. Fonte: Assoporti 2014

Per quanto riguarda la movimentazione di TEU, si confermano nelle prime tre posizioni i porti di Genova, Gioia Tauro e Taranto. Gioia Tauro presenta però una perdita del 4% rispetto al 2013, mentre i traffici di Genova sono cresciuti del 9,3%. Altre variazioni significative sono registrate dagli scali di Salerno (+21,5%), Trieste (+10,3%) e Napoli (-9,5%).

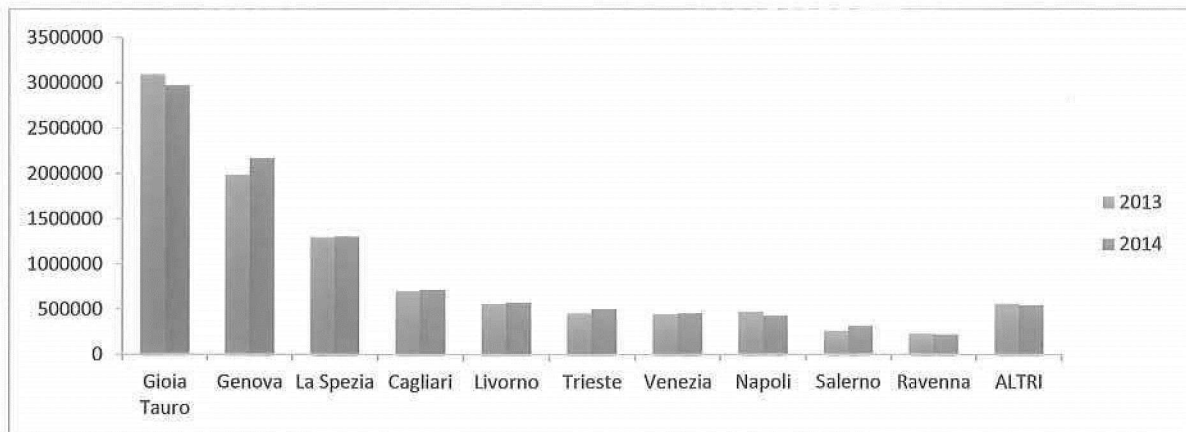


Figura 75. TEU movimentati nei porti italiani, confronto biennio 2013-2014. Fonte: Assoporti 2014

Strettamente legato al tema dei traffici marittimi è quello delle attività logistiche, che contribuiscono notevolmente a generare e attrarre traffici. Nel confronto a livello europeo, il sistema logistico nazionale presenta criticità legate alla piccola e media dimensione della maggior parte delle imprese del settore e la conseguente dispersione sul territorio delle unità produttive, mentre il resto d'Europa registra una tendenza opposta alla concentrazione mediante accorpamenti, acquisizioni e fusioni di imprese, soprattutto intorno alle grandi città ed alle aree metropolitane²⁶.

3.4.3 Dati economici delle Autorità Portuali Italiane

Sulla base di dati relativi al rendiconto 2014 del Settore Portuale Nazionale (Relazione Annuale sull'Attività delle Autorità Portuali 2014 – MIT), ottenuto mediante aggregazioni delle singole corrispondenti poste rilevate dai rendiconti finanziari di ciascuna Autorità Portuale, si rileva che il complesso delle entrate del Settore Portuale Nazionale è pari a circa 1.112 milioni di euro, in aumento del 29% rispetto al 2013, mentre il totale delle uscite è pari a 937,7 milioni di euro, con incremento del 28,4%.

Nel 2014 il "Settore Portuale Nazionale" fa registrare complessivamente un avanzo di amministrazione di 1.317 milioni di euro (+13,9% rispetto al 2013), un avanzo finanziario di competenza di 174,9 milioni di euro (+32,6%), un risultato d'esercizio di 220,2 milioni di euro (+15,3%) e un patrimonio netto pari a 2.111,2 milioni di euro (+11,4%).

3.4.3.1 Ricavi e costi operativi

Le entrate correnti delle Autorità Portuali Italiane ammontano a circa 543,1 milioni di euro, di cui il 53,1% è rappresentato da tasse (288,6 mln €), il 31,2% da canoni demaniali (169,5 mln €), il 7,2% da entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi (39,2 mln €), il 3,4% da altri redditi patrimoniali (18,6 mln €), il 2,8% da "altre entrate correnti" (15,1 mln €) e il 2,2% da contributi pubblici (12,1 mln €). Nel 2014 le entrate per tasse hanno avuto un aumento del 6,1%, e incidono in maniera rilevante sul totale delle entrate correnti (53,1%). Sono, inoltre, aumentate le entrate per canoni demaniali (12,1%). Positive rispetto all'anno precedente le entrate correnti derivanti dalla vendita di beni e servizi (+3,1%). I contributi pubblici di parte corrente registrano, invece, una riduzione del 13,2% legata al fatto che 18 delle 24 Autorità Portuali non hanno ricevuto contributi pubblici di parte corrente. Diminuiscono le entrate correnti derivanti da altri redditi e proventi (-6,2%). Circa il 61% del complesso delle entrate correnti è concentrato in otto porti: il 15,1% nel porto di Genova, il 9% a Civitavecchia, l'8,7 a Venezia, il 7,8% a Trieste, il 5,6% a Livorno, il 5,4% a Cagliari, il 4,9% a La Spezia e il 4,4% a Napoli.

²⁶ Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, MIT 2015.

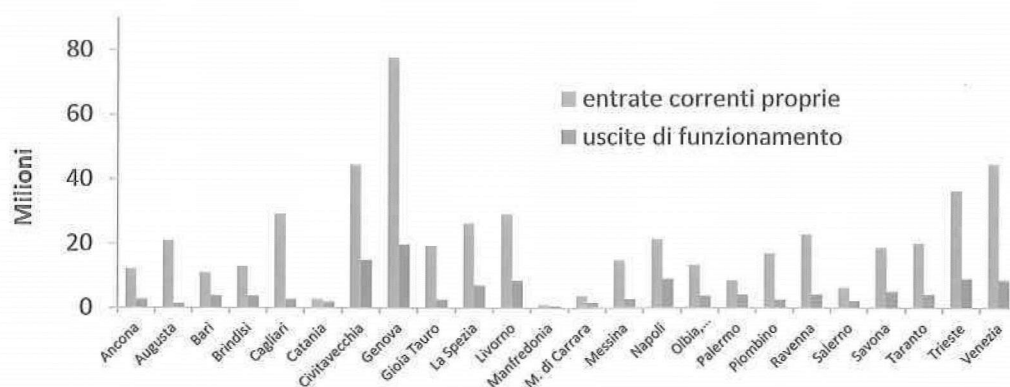


Figura 76. Entrate proprie correnti e uscite di funzionamento (2014). Fonte: Elaborazione Assoporti su dati "Relazione Annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014 – MIT

Le singole Autorità Portuali presentano una sostanziale eterogeneità in merito alla composizione delle entrate correnti: i canoni demaniali incidono del 10,8% a Taranto, il 26,5% a La Spezia, il 15% a Cagliari fino al 61,2% a Manfredonia, il 43,7% a Napoli e il 54,9% a Venezia; il gettito delle tasse incide dal 9,5% di Catania, 11,1% di Palermo, 13,8% di Olbia, 47,5% di Augusta fino al 78% di Cagliari e Ravenna, 82,8% di Gioia Tauro e 86,8% di Taranto. L'incidenza delle entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi varia dallo 0% di Augusta, Genova, Marina di Carrara, Ravenna, Taranto e Venezia al 46,6% di Palermo, 43,7% di Bari e 42,6% di Olbia.

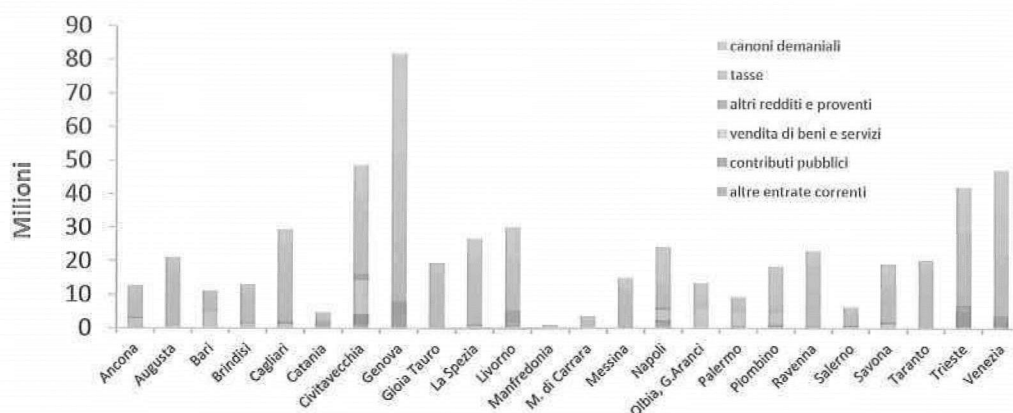


Figura 77. Ammontare e composizione delle entrate correnti (2014) - Fonte: Elaborazione Assoporti su dati "Relazione Annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014 – MIT

Il complesso delle uscite correnti nel 2014 ammonta a circa 277,5 milioni di euro, costituite per il 35,2% da uscite per il personale (97,7 mln €), per il 25,8% per prestazioni istituzionali (71,7 mln €), per il 21,9% da "altre uscite correnti" (60,7 mln €), per il 8,9% da uscite per l'acquisto di beni e servizi (24,7 mln €), per il 5,7% da uscite per gli oneri finanziari e tributari (15,9 mln €) ed infine per il 2,4% da uscite per gli organi dell'ente (6,8 mln €). L'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi presenta una diminuzione di quasi un punto percentuale. Aumenta dal 21% del 2013 al 21,9% del 2014 l'incidenza delle "altre uscite correnti".

Circa il 61% del totale delle uscite correnti è concentrato in sette porti: il 14,5% a Genova, il 13,9% a Civitavecchia, l'8,6% a Trieste, l'8,5% a Venezia, il 5,2% a Napoli, il 5,1% a La Spezia e il 4,8% a Livorno.

Tra le singole Autorità Portuali l'incidenza delle uscite per il personale varia tra il 20,6% di Cagliari e il 56,5% di Ravenna, mentre l'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi varia tra il 4,1% di Cagliari ed il 25% di Catania.

Analizzando nel dettaglio le singole voci delle uscite correnti, le uscite per il personale e per gli organi dell'Ente diminuiscono rispettivamente del 3,6% e del 6,8%, le uscite per l'acquisto di beni e servizi del 9,3%. Aumentano, invece, gli oneri finanziari del 14,2%, le uscite per prestazioni istituzionali (+4,7%) e le "Altre uscite correnti" (+4,7%).

L'aumento delle entrate correnti (+6%) con un lieve incremento delle uscite correnti dello 0,5%, ha determinato un miglioramento del saldo positivo di parte corrente (265,6 milioni di euro, +12,5% rispetto al 2013).

Migliora anche (+12%) il saldo tra le entrate proprie e le spese di funzionamento pari a 386,7 milioni di euro nel 2014 (345 milioni di euro nel 2013). A fronte di uscite di funzionamento per 129,2 milioni di euro, si sono prodotte entrate proprie derivanti dall'attività istituzionale delle Autorità Portuali pari a 516 milioni di euro. Di conseguenza migliora leggermente l'indice di efficienza della gestione, ottenuto rapportando l'ammontare delle entrate proprie all'ammontare delle spese di funzionamento che nel 2014 risulta pari a 3,99 (nel 2013 era pari a 3,54).

3.4.3.2 Investimenti e contributi pubblici

In relazione alle entrate e uscite di parte capitale, nel 2014 si osserva un aumento sia delle entrate in conto capitale (+95,7%) che delle uscite (+61,7%), valori da rapportare ai dati 2013, che avevano registrato una diminuzione sia delle entrate in conto capitale sia delle uscite in misura del 43%.

In particolare, i contributi pubblici in conto capitale sono passati da 197,8 milioni di euro nel 2013 a 466,2 milioni di euro nel 2014 (+135,7%); le entrate da prestiti da un importo di 46 milioni di euro nel 2013 sono passate a 4,1 milioni di euro nel 2014 (-91%). Per quanto invece riguarda le uscite per investimenti infrastrutturali, nel 2014 sono pari a 539,3 milioni di euro (+93% rispetto al 2013) e la maggior componente (con un peso del 79,9%) è quella relativa a uscite per opere, fabbricati e progettazioni (che da 223 milioni di euro nel 2013 sono passate a 462 milioni di euro nel 2014, ovvero +107,4%).

I 466,3 milioni di euro di contributi pubblici per la realizzazione di opere nel 2014 sono stati destinati principalmente a Salerno e Taranto (18%), Augusta (17%), Olbia-G.Aranci (8%), Civitavecchia (7%), Genova e Piombino (6%).

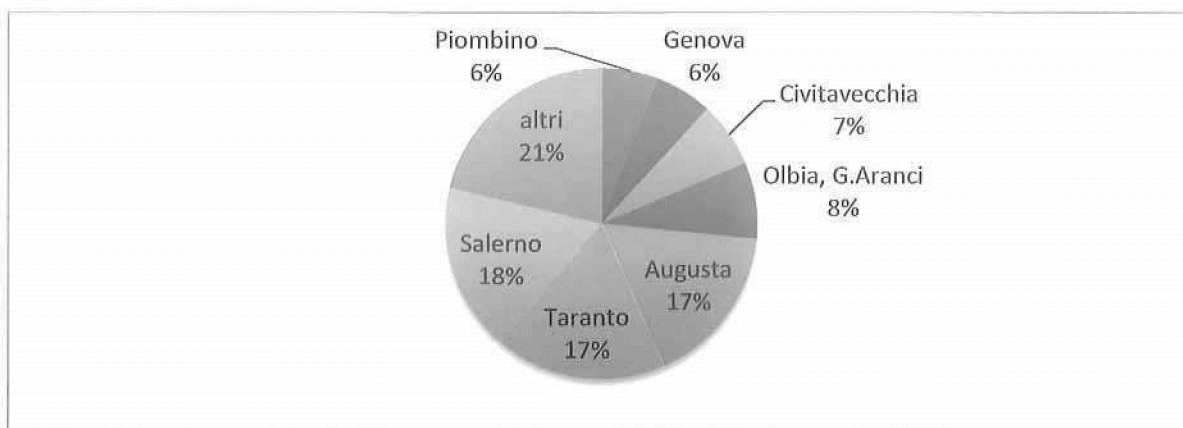


Figura 78. Ripartizione contributi pubblici nel settore portuale italiano (2014). Fonte: Elaborazione Assoporti su dati "Relazione Annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014", MIT

Gli investimenti ammontano a 539,3 milioni di euro sull'intero settore nazionale e le quote principali riguardano i porti di Taranto (20%), Augusta (17%), Genova (10%), Salerno (8%), Civitavecchia (7%), Venezia (6%), Napoli e Piombino (5%), Trieste e Livorno (4%).

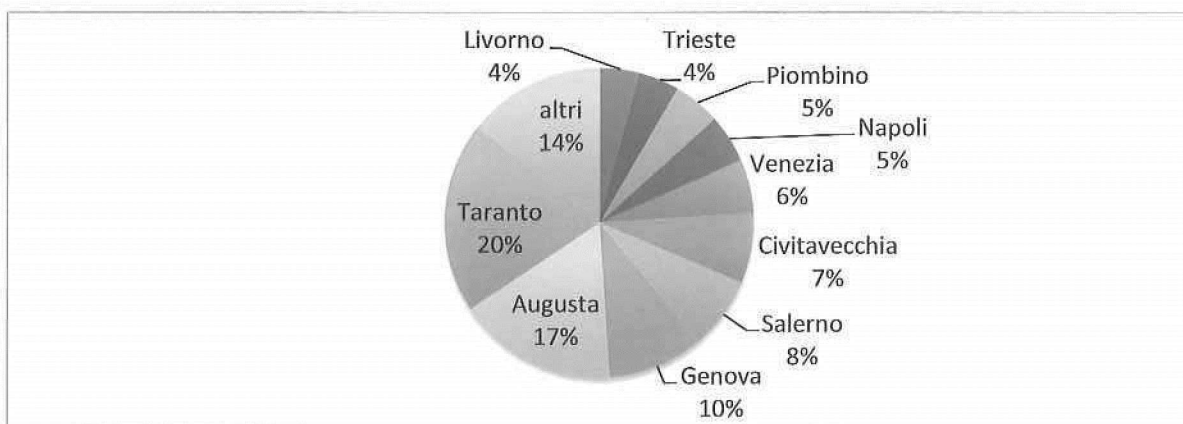


Figura 79. Ripartizione investimenti nel settore portuale italiano (2014). Fonte: Elaborazione Assoporti su dati "Relazione Annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014", MIT

4. Infrastrutture di trasporto per merci

4.1 Il settore interportuale e logistico

Il perdurare della crisi economica ha enfatizzato l'importanza della logistica e del trasporto delle merci come possibile *driver* per la crescita economica e gli interporti ne costituiscono un elemento chiave. Gli interporti sono strutture logistiche localizzate in posizione nodale nell'ambito delle reti di trasporto e provviste di collegamenti funzionali stradali e ferroviari destinati a favorire l'intermodalità.

Sulla base dei dati raccolti da UIRR nel 2015, il trasporto combinato strada-ferrovia in Europa ha fatto registrare un risultato misto. Se, infatti, le tonnellate-km trasportate dai membri UIRR sono cresciute del 12,2% (da 40,7 a 45,7 miliardi di tonnellate-km) rispetto al 2013, dall'altro lato il numero totale di spedizioni è diminuito del 1,1% (corrispondenti a 2.617.886 spedizioni nel 2014).

La contrazione del numero di spedizioni è dovuta principalmente alla riduzione dell'1,54% del comparto container che costituisce l'80% delle spedizioni totali, nonostante il comparto del trasporto combinato accompagnato (RoLa, che costituisce lo 0,05% delle spedizioni) sia aumentato del 12,9%.

La distanza media coperta dalla singola spedizione è aumentata, passando dai 722 km del 2013 ai 780 del 2014. Nel 2014 il 45% delle spedizioni supera i 900 km, mentre il 36% copre una distanza compresa tra i 600 e i 900 km.

Nella seguente tabella sono riportati i volumi di TEU dei membri UIRR nel 2014.

Membri UIRR	TEU 2013 (migliaia)	TEU 2014 (migliaia)
Crokombi, HR	3,2	8
Polzug, PL	139	141
Bohemia Kombi, CZ	26	30
Combiberia, ES	63	67
Naviland Cargo, FR	300	335
Ralpin, CH	217	220
Hupac, CH	1096	1100
Cemat, IT	776	713
Adria Kombi, SI	308	352
Rocombi, RO	7,9	4,5
Kombiverkehr, DE	1407	1390
Novatrans, FR	278	220
Alpe Adria, IT	85	86
Cfl Intermodal	-	200
Combinant	-	120
Cargo Terminal Enns	-	284
Fclb	-	28
Interferryboats	545	490
Lugo	-	24
TEL	-	25
EMT	-	132

Tabella 40. Evoluzione del traffico dei membri UIRR per TEU trasportati. Fonte: UIRR Report 2013-14

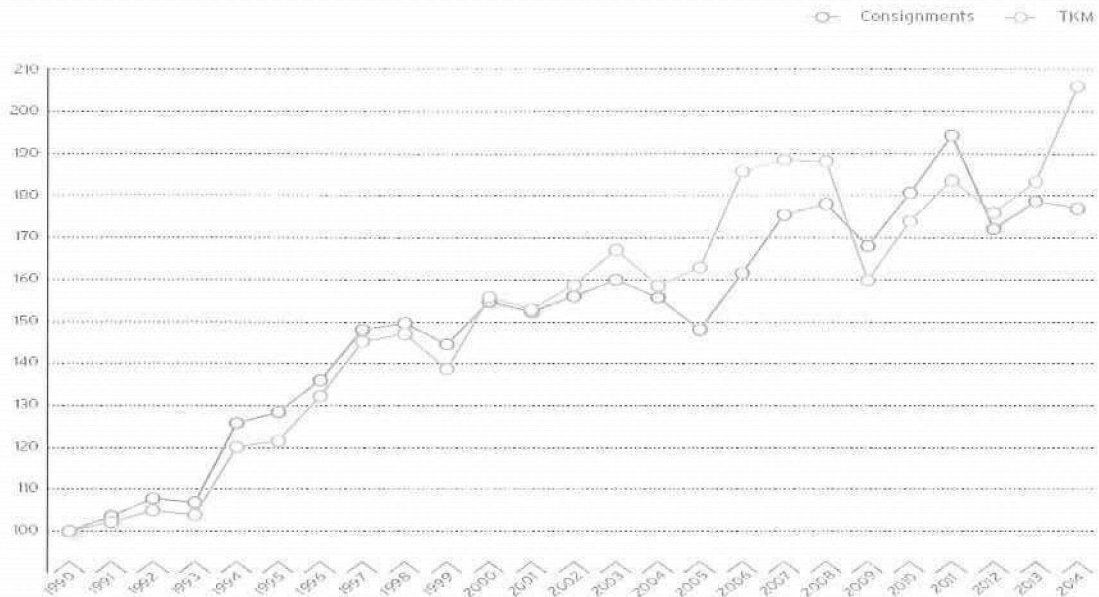


Figura 80. Tasso di crescita del numero di consegne e delle tonnellate-km nel trasporto combinato UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

Per quanto riguarda i flussi tra i diversi paesi, quelli che nel 2014 hanno registrato maggiore crescita sono stati Belgio-Romania (+38%), Austria-Slovenia (+37%), Ungheria-Slovenia (+22%), Repubblica Ceca-Italia (+22%). Riduzioni di traffico si sono invece registrate soprattutto nei Paesi dell'Europa occidentale: Svizzera-Italia (-51%), Italia-Svezia (-36%), Germania-Svezia (-25%) e Francia-Italia (-24%).

I principali terminal appartenenti al circuito UIRR sono descritti in tabella. In Italia sono presenti il terminal di Busto Arsizio, Lugo e Trieste, che connettono le modalità stradali e ferroviarie ed il terminal di Novara che connette la modalità RoLa.

Nome del terminal	Città	Modalità connesse				Superficie	Numero binari
		ferrovia	strada	vie d'acqua interne	RoLa		
Vénissieux	Lione	x	x			450.000	4
Hub Termianl Poznan	Gadki	x	x			320.000	5
Busto Arsizio Gallarate	Milano	x	x			242.800	11
Dabrowa Gornicza	Dabrowa Gornicza	x	x			225.000	4
Lugo	Lugo	x	x			190.000	8
Combinant	Anversa	x	x			126.000	5
Valenton	Parigi	x	x	x		120.434	4
ATO	Anversa	x	x	x		93.598	2
Avignone	Avignone	x	x	x		85.296	9
Euroterminal	Genk	x	x			80.000	4
EMT	Trieste	x	x			80.000	4
Zomerweg	Anversa	x	x			77.000	4
Noisy-Le-Sec	Parigi	x	x	x		70.000	4
Anversa HTA Quai 468	Anversa	x	x			53.000	5
Cirkeldijk	Anversa	x	x			52.000	4
Singen	Singen	x	x			50.000	5
Kontenerowy Wroclaw	Wroclaw	x	x			45.000	4
Kontenerowy Pruszkow	Pruszkow	x	x			32.976	3
Tolosa	Tolosa	x	x			32.000	6
Aarau	Aarau	x	x			20.000	5
Basel Wolf	Basel	x	x			17.000	2
Marsiglia	Marsiglia	x	x			15.000	6
Bucuresti Sud	Bucarest	x	x			n.d.	4
Lugano Vedeggio	Lugano		x		x	2.000	2

Tabella 41. Caratteristiche dei terminal nel circuito UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

Secondo quanto riportato nel Documento di Economia e Finanza 2016, il panorama italiano del settore interportuale si caratterizza per la proliferazione di infrastrutture non sempre aderenti alla necessità di concentrare adeguati volumi di domanda, o all'opportunità di evitare duplicazioni e ridondanze. Su 77 impianti, solo 16 sono quelli principali, operanti più di 40 treni a settimana e sono tutti localizzati nel nord Italia (unica eccezione l'impianto di Catania Bicocca, in Sicilia).

Per quanto riguarda la tipologia dei traffici ferroviari, la quota dominante (circa 55%) appartiene al traffico convenzionale. Il combinato terrestre rappresenta circa il 23% e rappresenta la componente preponderante nei traffici internazionali. L'intermodale marittimo (22%) ha carattere prevalentemente nazionale²⁷.

In tema di contributi pubblici, i relativi importi, gli atti normativi di riferimento, i principali interventi convenzionati, nonché lo stato di attuazione dei medesimi sono riportati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013-2014 pubblicato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

5. Servizi di trasporto per persone

5.1 Il trasporto pubblico locale e regionale di linea e non di linea

In Italia il comparto del TPL conta approssimativamente circa un migliaio di aziende pubbliche e private (delle quali circa il 25% svolge servizio urbano, circa il 53% solo servizio extraurbano e circa il 22% entrambi i tipi di servizio)²⁸.

Il numero di passeggeri trasportati è stimata in circa 5,3 miliardi nel 2014, mentre la produzione nazionale annuale di bus*km è pari a circa 1,7 miliardi e quella di treni*km è di circa 270 milioni²⁹.

5.1.1 Quadro europeo

La domanda di trasporto pubblico nelle principali città europee è in crescita. Secondo le rilevazioni ETMA, nel 2011 la domanda per abitante poteva essere stimata pari a 244 viaggi, sale nel 2013 a 262 viaggi e nel 2014 essa è pari a 276. Il mezzo di trasporto più usato è sempre l'autobus (120 viaggi nel 2013 e 124 viaggi per abitante nel 2014), seguito da metropolitana (83 nel 2013 e 95 viaggi per abitante nel 2014).

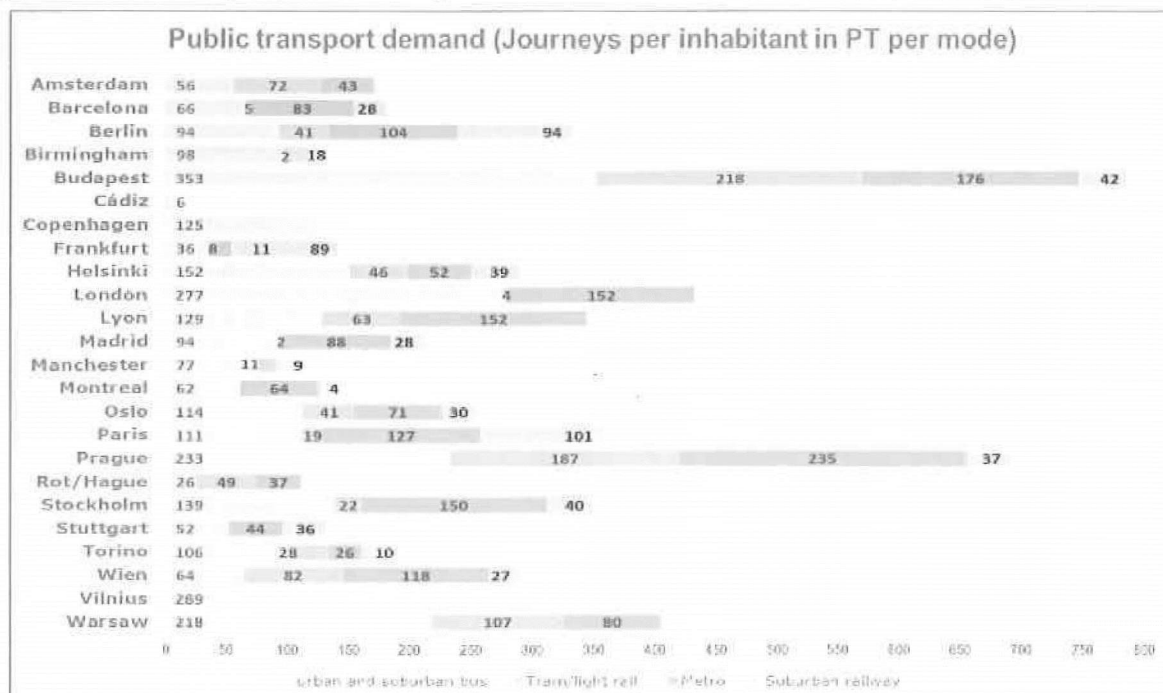


Figura 81. Domanda di trasporto pubblico per abitante (2013). Fonte: EMTA Barometer 2014

²⁷ Documento di Economia e Finanza 2016, Allegato Infrastrutture.

²⁸ Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2013-2014, MIT, dati 2013.

²⁹ Relazione al Parlamento dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, 2015.

Dal lato dell'offerta, per quanto riguarda la dotazione di mezzi, il numero medio di bus*km per abitante è 38, sette volte superiore al numero di tram*km per abitante (5,3). La metropolitana presenta una media di 10 veicoli*km per abitante, mentre quella dei treni pendolari è pari a 6,4 veicoli*km.



Figura 82. Dotazione di mezzi per abitante nelle principali città europee. Fonte: EMTA Barometer 2014

I costi medi operativi del trasporto pubblico per abitante ammontano in media a 398 €/abitante. Tale valore è più elevato per Parigi, Londra e Stoccolma (superiore a 700 €/abitante). Per la maggior parte delle città, i sussidi pubblici coprono circa il 40-60% del costo, con una media del 47% nel campione analizzato, mentre le tariffe rappresentano il 35-55% dei costi, con una media del 48%.

Il prezzo medio per un biglietto singolo urbano è 2,17€, e il prezzo per quello extraurbano è di 3,05 €. Gli abbonamenti mensili costano rispettivamente 62€ e 101€. Tuttavia, 3 città presentano un prezzo dell'abbonamento mensile extraurbano superiore a 150€ (Berlino, Londra e Stoccarda).



Figura 83. Prezzi del trasporto pubblico nelle principali città europee (2013). Fonte: EMTA Barometer 2014.

5.1.2 Situazione italiana

5.1.2.1 Dati di traffico

Secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort³⁰, nel 2014 la domanda complessiva di mobilità in Italia ha confermato il trend positivo iniziato nel 2013: +11,5% di spostamenti in giorni feriali. Rispetto al 2000 si registra un aumento del 13,6% in termini di passeggeri*km, mentre si ha una flessione del 5,1% tra il 2013 e il 2014. Questo dato rappresenta una novità e trova ragione in una diminuzione del percorso medio per viaggio. In questo contesto, la quota del trasporto pubblico locale sulla domanda di mobilità complessiva è stata nel 2014 pari al 11,8%, a fronte del 65,6% di spostamenti con auto, del 19,1% a piedi e in bicicletta e per 3,5% in moto. Rispetto all'anno precedente la quota coperta con il trasporto pubblico locale è aumentata dell'11,8%. Ancor più significativo è l'aumento della quota di mobilità "sostenibile"; il numero di spostamenti effettuati a piedi o con bicicletta sale del 26% rispetto al 2013, incremento più significativo registrato tra le varie modalità di trasporto. Secondo ISFORT, tale dato è da porre in relazione da un lato ad una maggiore sensibilità per la sostenibilità ambientale e dall'altro ad una maggiore attenzione alle modalità di trasporto alternative di condivisione (*sharing economy*).

Negli ultimi anni, la quota di mercato del mezzo pubblico si è ampliata come la domanda totale di spostamenti, segnalando che una parte dell'incremento della domanda è stata soddisfatta dal trasporto pubblico locale (si veda la figura seguente), come peraltro era avvenuto tra il 2006 e il 2008.

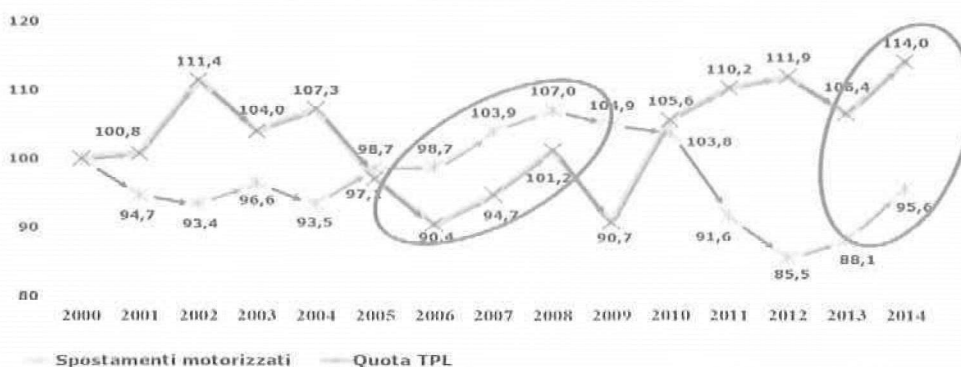


Figura 84. Andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico (numeri indice). Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Nel 2014 si conferma la *trend* alla propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto stimata pari al 66,5% dei soggetti intervistati nelle grandi città (in media pari al 64,6% con riferimento a tutte le tipologie di insediamenti cittadini), mentre per il 2013 essa era pari al 68,7% (in media pari al 62,4%). In particolare, il 34% dei cittadini intervistati dichiara che vorrebbe diminuire l'utilizzazione dell'auto e il 39,2% vorrebbe aumentare il ricorso al mezzo pubblico. Quest'ultima percentuale aumenta significativamente per le grandi città (44,3%).

La mobilità collettiva ha sofferto in particolar modo nei centri di medie dimensioni; lo split modale nei Comuni con oltre 250 mila abitanti evidenzia nel 2014 una quota dei mezzi di trasporto pubblico al 31,9% (circa mezzo punto in più rispetto al 2013). Nei Comuni da 100 a 250 mila abitanti la quota dei mezzi pubblici copre solo il 10,7% (mentre nel 2013 era pari al 10,1%) e nei Comuni con meno di 100 mila abitanti la quota è pari a 5,7%.

La crescita della quota di utilizzo di un mezzo pubblico per gli spostamenti extra-urbani è più pronunciata tra chi si muove dalle città medie (dal 10,3% degli spostamenti nel 2008, all'11,3% nel 2012, al 14,3% nel 2013 e al 17,6% nel 2014). In media, la percentuale a livello nazionale dei movimenti extra-urbani su mezzi pubblici passa dal 13,9% nel 2013 al 15% nel 2014. Essa è comunque in aumento.

Per ciò che riguarda la ripartizione tra "gomma" e "ferro" (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) nel trasporto pubblico urbano, nel 2014 aumenta l'incidenza del "ferro" sia nelle grandi città (con popolazione superiore a 250 mila abitanti) che in quelle con oltre 100mila abitanti.

³⁰ 12° Rapporto ISFORT sulla mobilità in Italia, 2015.



Figura 85. Ripartizione del TPL urbano tra gomma e ferro. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Anche in ambito extra-urbano, la domanda di trasporto pubblico su “ferro” è cresciuta rispetto alla modalità “gomma”, passando a una quota del 50,9% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi collettivi (44,4% nel 2013). Il peso del trasporto su rotaia si conferma molto rilevante nelle direttrici extra-urbane.

Dal lato dell’offerta, nel 2014 la produzione di vetture*km a livello nazionale (comparto urbano ed extraurbano) si manifesta stabile (+0,02% rispetto al 2013), in leggera flessione al Centro e al Nord-Est (rispettivamente -1,22% e -0,92%), mentre è in contenuto aumento al Nord-Ovest (+1,61%) e al Sud e Isole (+0,66%). Rispetto tuttavia al 2009 e al 2012 i valori nazionali restano, in media, in diminuzione (- 5,36% rispetto al 2009, e -0,9% con riguardo al 2012).

Con riferimento al solo traffico urbano, le vetture*km sono aumentate a livello nazionale nell’ultimo anno (+0,37%) a favore delle città grandi e di quelle di dimensioni medio-grande, mentre in quelle con meno di 100 mila abitanti il numero di vetture*km è diminuito dello 0,88%.

Nel 2014, aumenta leggermente l’età media degli autobus, passando a livello nazionale da 11,15 nel 2013 a 12,21 anni di età; l’anzianità media del parco autobus registra dal 2006 (9,29 anni) al 2012 (11,57 anni) un trend in costante crescita con un enorme “gap” rispetto alla media europea pari a 7,7 anni³¹. Si rileva che a fronte di un aumento nell’invecchiamento dei mezzi, il 30% del parco risulta formato da vetture ecologiche Euro 4 e Euro 5.

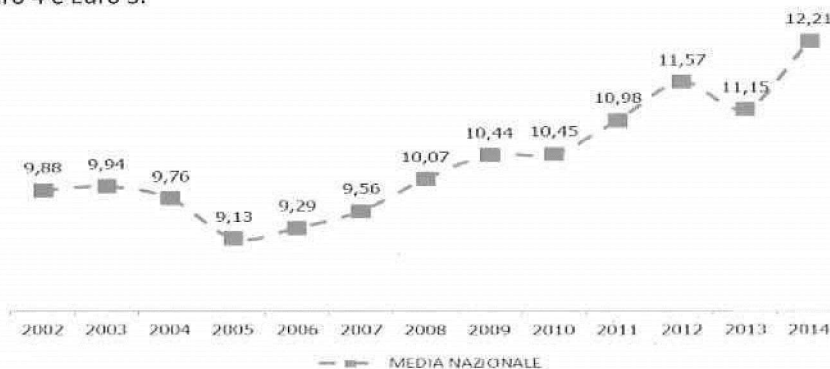


Figura 86. Evoluzione età media autobus. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Nel 2013 risultano attivi nelle autolinee 987 operatori (985 nel 2012), dei quali 246 svolgono esclusivamente servizio di trasporto passeggeri urbano (25%), 524 esclusivamente servizio extraurbano (53%) e 217 sono le aziende che svolgono entrambe le modalità di servizio (22%).

	Totale aziende	Solo servizio urbano	Solo servizio extraurbano	Servizio misto
Italia Settentrionale	292	40	172	80
Italia Centrale	161	102	14	45
Italia Meridionale e Insulare	534	104	338	92
TOTALE	987	246	524	217

Tabella 42. TPL, settore autolinee, aziende distinte per ripartizione geografica e tipo di servizio svolto (2013). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013-2014

³¹ Documento di Economia e Finanza 2016, Allegato Infrastrutture.

Le società censite hanno dimensioni molto differenziate: il 60,1% appartengono alla fascia da 1 a 10 addetti (il 56,5% operative nel Sud e nelle Isole); il 17,5% sono aziende con oltre 50 dipendenti; il 12,5% è di grandi dimensioni (oltre 100 addetti), dislocate nell'Italia Settentrionale per il 46,3%. Quanto a distribuzione territoriale, il 29,6% delle aziende opera al Nord, il 16,3% al Centro ed il restante 54,1% al Sud e nelle Isole. In quest'ultima macroarea si rileva che il 46,3% delle aziende è formata da non più di 5 addetti ed appena l'8,6% dispone di oltre 100 dipendenti.

	Totale aziende	Numero di addetti (classi)					
		1-5	6-10	11-20	21-50	51-100	oltre 100
Italia Settentrionale	292	118	53	22	22	20	57
Italia Centrale	161	62	25	23	23	8	20
Italia Meridionale e Insulare	534	247	88	76	55	22	46
	987	427	166	121	100	50	123

Tabella 43. Distribuzione geografica del settore autolinee (2013). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013-2014

Gli indicatori esaminati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013-2014 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti evidenziano, tra l'altro, che nel 2014 l'ammontare degli autobus*km (ovvero dell'insieme delle percorrenze effettuate nell'anno da tutti i veicoli utilizzati) fa registrare una diminuzione del 2% per il servizio urbano e del 6,7% per quello extraurbano. In diminuzione (complessivamente del 2,8%) risulta anche il numero totale di posti-km che, derivato dalla sommatoria delle capienze di ciascun mezzo (posti omologati a sedere e in piedi) per la percorrenza annuale effettuata dagli stessi mezzi, esprime l'offerta effettiva di trasporto.

Nel 2013, per il totale dei Comuni analizzati, la disponibilità di autobus è 108 vetture per 100 mila abitanti, in aumento del 30% rispetto al 2012. La maggiore dotazione in rapporto alla popolazione si registra a Milano (221 per 100 mila abitanti), Cagliari (217), La Spezia (155), mentre valori più bassi si riscontrano in molte città del meridione (come ad esempio, Barletta, Andria, Trani, Messina, Vibo Valentia, Carbonia, Siracusa e Iglesias), tutte con valori inferiori alle 20 vetture ogni 100 mila abitanti.

Guardando alle altre modalità di trasporto pubblico, per completare il quadro dei fattori che contribuiscono a formare l'offerta complessiva di attrezzature mobili nei Comuni capoluogo di provincia, emerge come Milano e Torino abbiano la maggior disponibilità di tram (rispettivamente 31,5 e 27,1 vetture ogni 100 mila abitanti), mentre Cagliari (25,7 per 100 mila abitanti), Modena (14,3), Parma (13,1) e Bologna (12 vetture per 100 mila abitanti ciascuna) sono le città con la maggiore dotazione di filobus. Milano, infine, è di gran lunga la città italiana col maggior numero di vetture della metropolitana in rapporto alla popolazione (74 per 100 mila abitanti), seguita a distanza da Roma (19,6 per 100 mila abitanti).

	Autobus	Filobus	Tram	Metropolitana	Totale (vetture ogni 100.000 abitanti)
Milano	105	11	31	74	221
Cagliari	185	26	6	-	217
Bergamo	84	-	12	-	96
La Spezia	155	-	-	-	155
Torino	101	-	27	7	135
Firenze	128	-	5	-	133
Trieste	133	-	-	-	133
Parma	106	13	-	-	119
Genova	120	3	-	3	126
Bologna	105	12	-	-	117
Roma	94	1	6	20	121
Catania	80	-	-	3	83
Ancona	111	2	-	-	113
Venezia	108	-	3	-	111
Napoli	38	2	4	6	51
Padova	100	-	8	-	107
Rimini	94	4	-	-	98
Sassari	84	-	3	-	88
Palermo	39	-	-	-	39
Bari	76	-	-	-	76
Verona	69	-	-	-	69
Modena	49	14	-	-	64
Messina	17	-	2	-	19

Tabella 44. Consistenza del parco veicolare adibito a trasporto pubblico nei grandi comuni (vetture per 100.000 abitanti), 2013. Fonte: Istat, 2015, Mobilità Urbana

Per quanto riguarda i posti*km, secondo le rilevazioni ISTAT, nel 2013 gli autobus, che coprono la quota più consistente dell'offerta di trasporto pubblico urbano, fanno registrare in termini assoluti i valori più elevati: Roma (12.295 milioni di posti*km), Torino (3.818 milioni), Milano (3.359 milioni), Genova (2.444 milioni) e Napoli (1.022 milioni). I livelli di offerta più bassi (inferiori ai 5 milioni di posti*km) si rilevano, invece, a Tempio Pausania (4 milioni) e Lanusei (2 milioni).

Milano eroga la maggior offerta per tram, filobus e metropolitana in termini di posti*km (13.598 milioni), seguita da Roma (9.616 milioni). Elevati valori di posti*km sono offerti anche dalle tramvie di Torino (855 milioni); a Bologna e nella Capitale si rileva in valore assoluto la più elevata offerta di posti*km delle filovie, dopo Milano: rispettivamente 131 e 118 milioni.

Il servizio offerto dalla metropolitana, oltre che a Milano, fa registrare buona dotazione assoluta anche a Roma (8.591 milioni di posti*km), Torino (1.238 milioni) e Napoli (1.061 milioni).

	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale (milioni di posti-km)
Roma	12.295	907	118	8.591	21.911
Milano	3.359	2.712	512	10.374	16.957
Torino	3.818	855	-	1.238	5.911
Napoli	1.022	86	32	1.061	2.201
Genova	2.444	-	65	216	2.725
Firenze	1.822	245	-	-	2.066
Venezia	1.572	72	-	-	1.644
Bologna	1.359	-	131	-	1.490
Messina	145	37	-	-	183
Trieste	1.197	-	-	-	1.197
Bari	1.000	-	-	-	1.000
Sassari	379	22	-	-	401
Bergamo	347	34	-	-	381
Parma	616	-	78	-	694
Padova	565	134	-	-	699
Verona	705	-	-	-	705
Modena	385	-	22	-	407
Cagliari	1.152	87	76	-	1.315
Rimini	385	-	29	-	415
Ancona	358	-	21	-	379
La Spezia	209	-	-	-	209
Catania	786	-	-	55	841
Palermo	1.416	-	-	-	1.416

Tabella 45. Milioni di posti-km offerti per modalità di trasporto pubblico nei grandi comuni, 2013. Fonte: Istat, 2015, Mobilità Urbana

5.1.2.2 Contributi pubblici

Per le Regioni a statuto ordinario, la percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal Fondo nazionale TPL risulta pari al 72,7% per l'anno 2013 e al 72,35% per l'anno 2014, a fronte di un totale dei corrispettivi pari a 6.779.741.886 euro nel 2013 e rispettivamente a 6.797.000.102 euro nel 2014.

Nel grafico che segue sono riportati i valori totali dei corrispettivi dei contratti stipulati nell'ambito di ciascuna Regione a statuto ordinario, posti a confronto con i dati di riparto del fondo TPL dell'anno 2014.

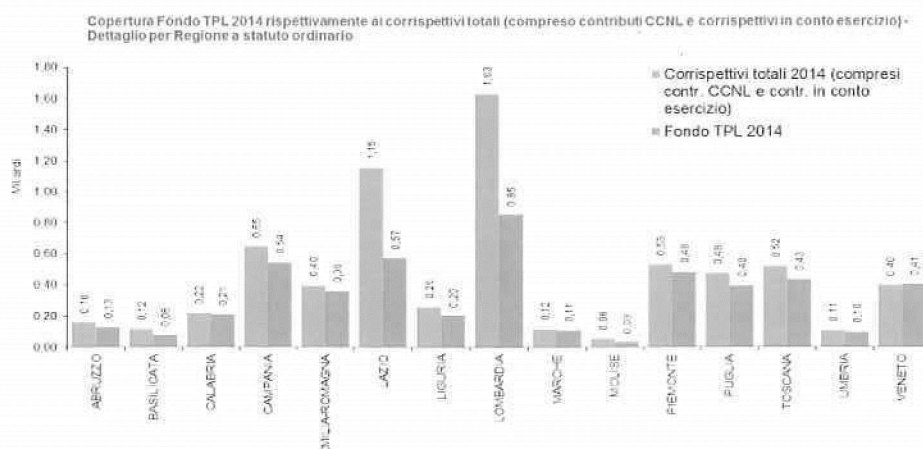


Figura 87. Ammontare costo servizi TPL, regioni a statuto ordinario (2014). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2015)

La tabella seguente riporta il dettaglio della ripartizione e dei corrispettivi 2014 per ogni singola Regione ponendoli a confronto con quelli dell'anno 2013.

Regione	Ammontare corrispettivi 2013	%	Fondo TPL 2013	%	Ammontare corrispettivi 2014	%	Fondo TPL 2014	%
Abruzzo	164.050.000	2,42	132.577.053,68	2,69	162.310.000	2,39	132.178.280,29	2,69
Basilicata	113.030.000	1,67	76.391.982,61	1,55	115.890.000	1,71	75.975.569,22	1,55
Calabria	226.770.000	3,34	212.418.996,80	4,31	220.900.000	3,25	210.655.771,79	4,28
Campania	659.680.000	9,73	547.558.017,26	11,11	648.400.000	9,54	544.521.870,08	11,07
Emilia-Romagna	393.930.000	5,81	362.245.853,01	7,35	398.370.000	5,86	362.669.442,52	7,38
Lazio	1.152.900.000	17,01	575.650.552,81	11,68	1.152.830.000	16,96	573.770.716,84	11,67
Liguria	254.230.000	3,75	201.576.263,78	4,09	259.420.000	3,82	200.698.965,64	4,08
Lombardia	1.625.610.000	23,98	852.633.096,19	17,30	1.627.170.000	23,94	853.694.597,62	17,36
Marche	118.490.000	1,75	107.441.627,14	2,18	116.890.000	1,72	106.884.990,04	2,17
Molise	58.120.000	0,86	34.992.456,55	0,71	56.370.000	0,83	34.843.556,06	0,71
Piemonte	534.190.000	7,88	484.965.876,68	9,84	534.990.000	7,87	483.148.203,23	9,83
Puglia	457.300.000	6,75	399.209.715,56	8,10	475.110.000	6,99	397.859.128,80	8,09
Toscana	517.910.000	7,64	434.202.172,11	8,81	518.910.000	7,63	434.217.575,05	8,83
Umbria	107.750.000	1,59	100.048.854,63	2,03	107.360.000	1,58	99.646.086,30	2,03
Veneto	395.780.000	5,84	406.109.636,57	8,24	402.080.000	5,92	406.625.591,51	8,27
Totale	6.779.740.000	100,00	4.928.022.155	100,00	6.797.000.000	100,00	4.917.390.345	100,00

Tabella 46. Ammontare importi TPL regioni a statuto ordinario (2013 e 2014). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2015)

La Lombardia e il Lazio sono le Regioni con la spesa più alta; sono anche le Regioni che hanno i contratti con gli importi singolarmente più elevati. Per quanto attiene alla Regione Lombardia, il servizio svolto dalla ATM di Milano ha una peculiarità rispetto alla gran parte degli altri contratti, in quanto prevede un affidamento del servizio *gross-cost*. Il Comune di Milano introita direttamente il costo dei biglietti ed eroga un contributo commisurato all'intero costo del servizio sostenuto dall'azienda per l'espletamento del servizio.

5.1.2.3 Ricavi e costi operativi

Costi di produzione

Secondo le analisi effettuate da ISFORT, nel 2014 rispetto al 2013 i costi totali sostenuti dagli operatori per la produzione fanno segnare una diminuzione dello 0,1%. Tale *trend* è per lo più riconducibile ad un decremento del costo del personale (-0,9%) e delle materie prime (-0,6%), mentre gli ammortamenti registrano +1,2%. Tra le materie prime, il carburante ha registrato una diminuzione significativa nell'ultimo biennio, pari al 18,1% nel caso del gasolio e al 27,3% nel caso del GPL.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var.% 2013-14
Materie prime	100	108	114	123	119	118	-0,6
Servizi	100	95	93	93	90	91	0,8
Ammortamenti	100	128	102	111	107	109	1,2
Costi operativi	100	101	100	102	103	104	0,7
Costo del personale	100	101	100	98	96	95	-0,9
Totale costi della produzione	100	101	100	103	101	101	-0,1

Tabella 47. Evoluzione costi della produzione. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Ricavi da traffico

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale fa segnare a livello medio nazionale un leggero miglioramento (passando dal 30,7% al 30,8%).

In ogni caso, a livello medio nazionale, si è sempre molto al di sotto del valore obiettivo del 35%, stabilito dal Decreto Burlando, anche se è evidente la forte dispersione territoriale tra le aree settentrionali e le aree centro meridionali del Paese.

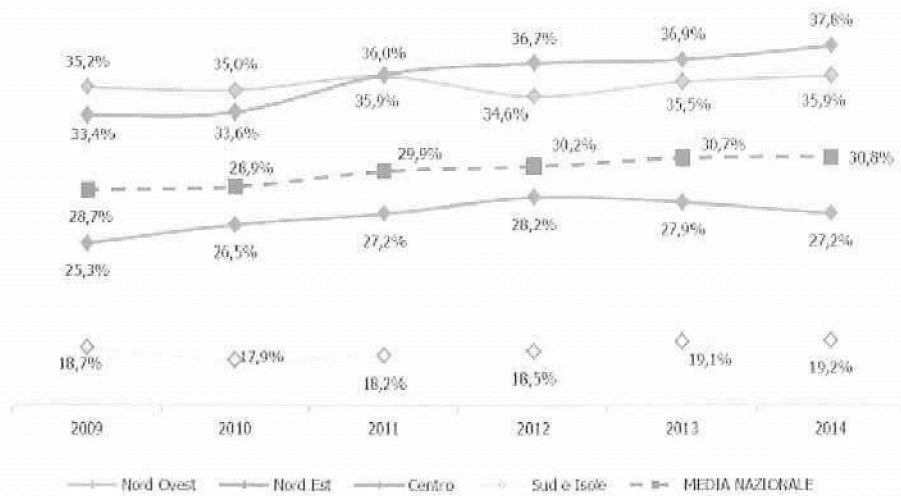


Figura 88. Rapporto ricavi da traffico su costi operativi urbano + extraurbano. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

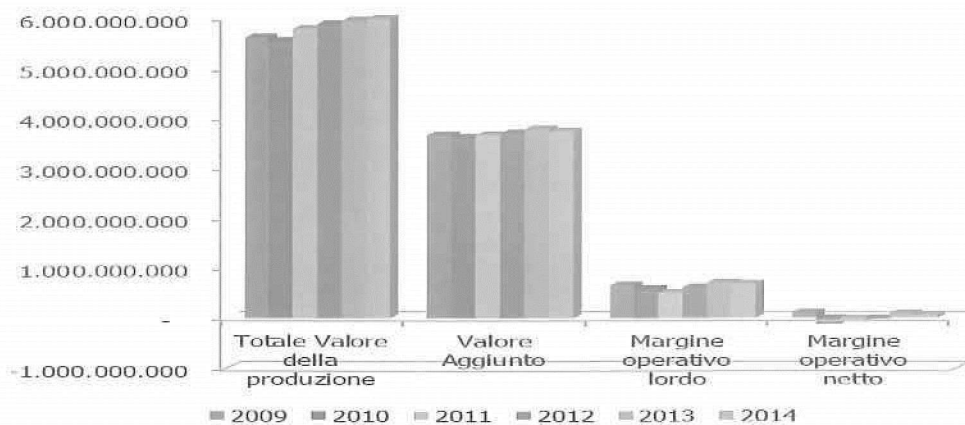


Figura 89. Evoluzione indicatori gestionali. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

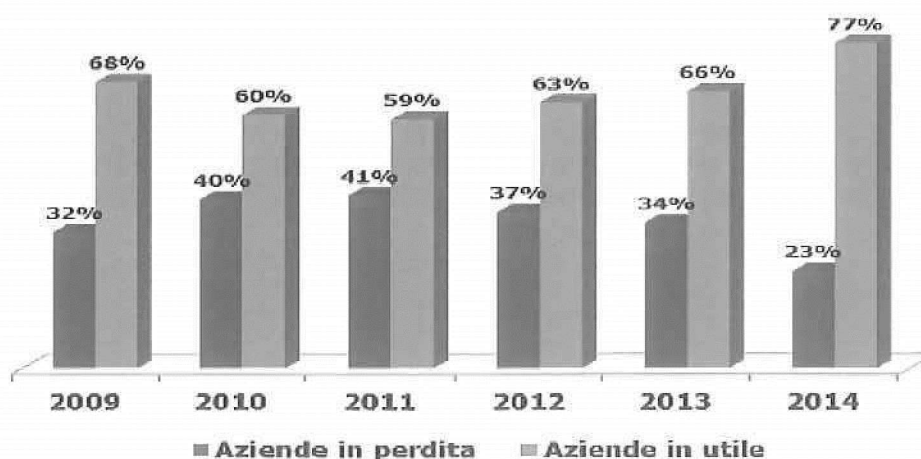


Figura 90. Evoluzione risultati d'esercizio. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Nel 2014, si inverte la tendenza registrata nei quattro anni precedenti di miglioramento del valore aggiunto. Tale indicatore è molto significativo in quanto esprime la capacità delle aziende di creare ricchezza ed è pari alla differenza tra ricavi totali (totale valore della produzione) e costi sostenuti per l'acquisizione di risorse esterne (materie prime, semilavorati, servizi).

A cascata, quindi, si assiste anche ad un lieve decremento del margine operativo lordo (EBITDA). Tale indicatore, essendo espresso al lordo dei costi che non comportano una uscita monetaria (ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni) rappresenta una prima misura dell'autofinanziamento di un'azienda. Si

conferma, tuttavia, il *trend* positivo relativo alla percentuale di aziende che chiudono i conti con utili d'esercizio e passano dal 66% del 2013 al 77% del 2014.

5.1.2.4 Aspetti tariffari

Il tema delle tariffe rappresenta un aspetto rilevante per il comparto del TPL, soprattutto in una fase in cui le risorse destinate al finanziamento pubblico del trasporto locale tendono a restringersi. L'aumento delle tariffe ha l'effetto di compensare la diminuzione dei contributi pubblici. Effettivamente, secondo le rilevazioni di ISFORT, tra il 2002 e il 2015, si segnala un aumento del prezzo del biglietto a tempo del 70%, mentre l'aumento del prezzo dell'abbonamento è stato del 35% (si veda la figura seguente). Rispetto al 2014, nell'ultimo anno si è constatato un livello stazionario del prezzo degli abbonamenti ed un aumento del 2,2% del prezzo del biglietto a tempo (valore nominale).

A livello territoriale, il prezzo del biglietto a tempo (valore orario) nello scorso anno ha subito un aumento più marcato nel Sud e nelle Isole (6,1%), seguito dalla macroarea Nord-Est (1,7%), mentre è diminuito al Centro (-0,1%) e ancor di più al Nord-Ovest (-0,5%). Il *trend* si inverte per il prezzo dell'abbonamento mensile che registra un aumento nelle macroaree del Nord-Ovest e del Centro (0,2%), e una diminuzione della stessa dimensione (-0,2%) per il Sud e le Isole e per il Nord-Est.

Nel corso del 2015, le città che hanno registrato i maggiori aumenti tariffari per il biglietto a tempo sono state: Benevento (+33%), Catanzaro, Venezia e Reggio Calabria (+15%), Pescara (9%), Cremona e Lodi (8%).

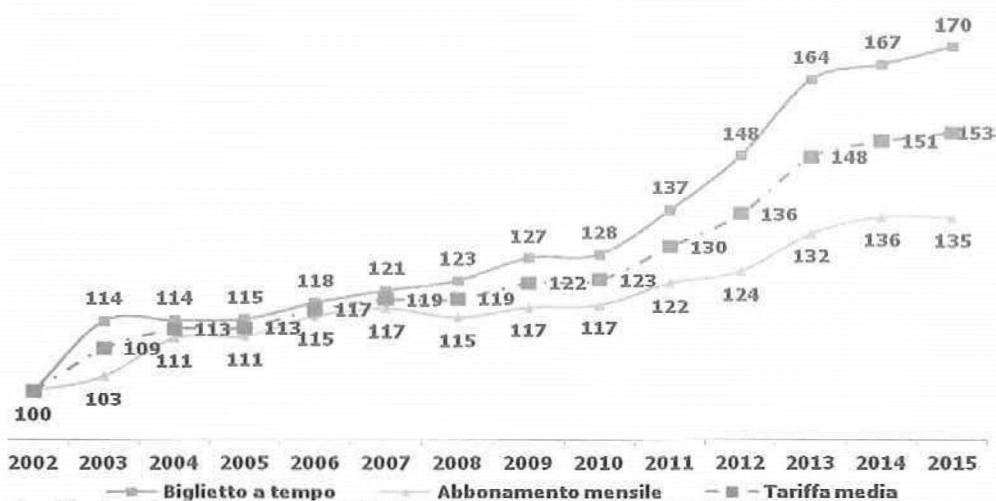


Figura 91. Evoluzione tariffaria in ambito urbano. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

La tabella 48 mostra il prezzo medio del biglietto per le diverse fasce chilometriche considerate. A livello nazionale la tariffa media risulta, per la fascia 1-6 km, pari a 1,30 euro costante rispetto al 2014. Per la fascia 20-30 km, invece, la tariffa media nel 2015 risulta pari a 2,8 euro, mentre per la fascia 50-60 km è pari a 4,5 euro, valori sostanzialmente allineati con quelli del 2014. A livello territoriale non si riscontrano sostanziali differenze all'interno delle diverse fasce chilometriche.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2014	media 2015	media 2014	media 2015	media 2014	media 2015
		Nord Ovest	9	1,38	1,43	2,72	2,76
Nord Est	16	1,28	1,29	2,97	2,98	4,54	4,55
Centro	8	1,29	1,29	3	3,05	4,77	4,9
Sud e Isole	11	1,27	1,36	2,35	2,51	4,00	4,12
Media Nazionale	44	1,3	1,3	2,8	2,8	4,40	4,5

Tabella 48. Prezzo medio del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015.

Ripartizione territoriale	var % 2014-2015		
	Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	3,6	1,4	1,5
Nord Est	1	0,1	0,2
Centro	0	1,7	2,8
Sud e Isole	7,1	6,6	3
Media Nazionale	2,9	2,1	1,6

Tabella 49. Variazione del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA; ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

La sostanziale omogeneità dei prezzi a livello territoriale che si è riscontrata all'interno delle tariffe del biglietto non si verifica nell'abbonamento mensile. Soprattutto per la fascia più alta si osserva un abbonamento medio del Nord-Ovest che raggiunge quasi i 100 euro (97,10 euro) contro un abbonamento del Nord-Est pari a solo 63,88 euro.

Per la fascia 1-6 km, il prezzo dell'abbonamento mensile è pari a 32,22 euro; per la fascia 20-30 km, invece, l'abbonamento medio mensile risulta pari a 56,92 euro, mentre per la fascia 50-60 km è di 76,72 euro. La variazione rispetto al 2014 è stata rispettivamente per tutte le fasce considerate inferiore all'1%; per la fascia 50-60 km si è registrata una leggera diminuzione.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2014	media 2015	media 2014	media 2015	media 2014	media 2015
Nord Ovest	9	32,75	33,31	61,63	62,81	95,21	97,10
Nord Est	16	31,11	31,21	52,46	52,67	63,63	63,88
Centro	8	34,88	34,59	54,44	55,54	76,43	77,38
Sud e Isole	11	30,46	31,09	59,98	59,44	86,76	85,26
Media Nazionale	44	31,97	32,22	56,55	56,92	76,83	76,72

Tabella 50. Prezzo medio dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Ripartizione territoriale	var % 2014-2015		
	Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	1,7	1,9	2,0
Nord Est	0,3	0,4	0,4
Centro	-0,8	2,0	1,2
Sud e Isole	2,1	-0,9	-1,7
Media Nazionale	0,8	0,7	-0,1

Tabella 51. Variazione dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Taxi

(i) tariffe taxi

Secondo quanto previsto dall'art. 5(1) della Legge 15 gennaio 1992, n. 21 "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea" (in seguito "Legge quadro"), sono i Comuni a stabilire "i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio taxi". Come specificato dall'art. 13(2), della Legge quadro, la tariffa è a base multipla (tempo, percorrenza) per il servizio urbano e a base chilometrica (percorrenza) per il servizio extraurbano. La modulazione delle componenti tempo e percorrenza per

l'ambito urbano, così come l'individuazione della condizione di servizio extraurbano si presentano differenziate sul territorio nazionale, così come i supplementi. Analogamente, l'attivazione delle tariffe per il servizio extraurbano può essere associata al superamento di predefiniti limiti geografici o al superamento di una data soglia della velocità di crociera. Ulteriore diffusa caratteristica di molte tariffe comunali è quella del carattere di progressività, ossia l'aumento del costo chilometrico e di quello orario al raggiungimento di determinate soglie di percorrenza o di determinati importi a tassametro (cfr. successiva Tabella 52).

Il totale dell'importo addebitato si compone delle seguenti singole componenti:

- un costo iniziale all'avvio del tassametro;
- l'applicazione della tariffa a base multipla e delle eventuali progressioni, per il percorso urbano;
- l'applicazione della tariffa chilometrica per il percorso extraurbano;
- una serie di supplementi o di riduzioni.

I tariffari comunali stabiliscono, in alcuni casi, anche un importo minimo della corsa.

Nella Tabella 52 si riportano, per i Comuni capoluogo di Regione/Province autonome/Città metropolitane, con popolazione superiore ai 150 mila residenti, le componenti base della tariffa urbana, diurna, feriale e le relative progressioni, al netto dei supplementi o sconti applicabili.

Per quanto riguarda le soglie per l'applicazione della tariffa chilometrica, esse possono individuare il raggiungimento di una data percorrenza (Bologna) oppure di un dato importo a tassametro, inclusivo dello scatto iniziale ma al netto dei supplementi (Bari, Firenze, Milano, Roma, Torino, Venezia Mestre). Ove non sono indicati valori soglia (e quindi non si ha progressività della tariffa, come generalmente avviene per i Comuni di minori dimensioni), la tariffa chilometrica unitaria è costante ed indipendente dalla percorrenza. Ciò si verifica nella maggior parte dei casi per la tariffa oraria, non presentando cioè soglie in ragione del superamento di determinati importi da tassametro oppure di durata di attesa/sosta. Dai dati riepilogati in tabella si evince che, per l'ambito urbano con tariffa a base multipla, lo scatto legato alla componente tempo può attivarsi in corrispondenza della condizione di auto in sosta, oppure al di sotto di una velocità limite (20 Km/h per il Comune di Roma e per quello di Venezia Mestre). In ogni caso, essa è sempre alternativa all'applicazione della componente chilometrica.

I valori riportati nella Tabella 52 consentono di effettuare alcune comparazioni fra le principali componenti di costo per i Comuni considerati. In particolare, valori caratteristici sono rappresentati dal costo/scatto iniziale, dalla tariffa chilometrica iniziale e da quella oraria iniziale. Per quanto riguarda la tariffa chilometrica iniziale, si rileva generalmente un valore più elevato per i capoluoghi del centro-nord (variabile da 0,91 €/km per Firenze sino a 1,70 €/km per Venezia), mentre per le città del sud la tariffa chilometrica iniziale, spesso costante, non supera 1,00 €/Km. Anche per la tariffa oraria si rileva lo stesso tipo di allineamento dei valori verso il basso per le città del Sud. Con riferimento alla progressività della tariffa, vi è da osservare che, in generale, la progressività fa sì che le corse più brevi risultino proporzionalmente meno care di quelle più lunghe (Bari, Firenze, Milano, Roma, Venezia Mestre). Fa eccezione il Comune di Bologna in cui la tariffa chilometrica unitaria si riduce al crescere della percorrenza.

Per effettuare un confronto, stante la differente struttura tariffaria nel campione esaminato, si deve fare riferimento ad una corsa "standard", caratterizzata da stessa percorrenza e stessa durata della componente a tempo. Si è seguita la metodologia adottata dall' "Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale" (nel seguito ASPL di Roma Capitale), che assume come corsa standard diurna in un giorno feriale una corsa della percorrenza di 5 Km con un tempo di attesa nel traffico o di sosta, di 5' di cui 2.5' all'inizio della corsa e 2.5' al termine della stessa³². I risultati in termini di costo complessivo della corsa sono richiamati nella seguente Figura 92, elencati in ordine crescente del costo della corsa standard.

³² Laddove gli scatti tassametrici dipendono dalla velocità, si è assunta una velocità media costante pari a 23,5 Km/h. Si consideri che una diversa metodologia, che includa il supplemento per chiamata radiotaxi, potrebbe essere preferibile laddove si operassero confronti con le tariffe proposte dalle nuove piattaforme. Queste ultime, infatti, non lo comprendono pur fornendo un servizio analogo al radiotaxi.

Città	Importo fisso alla partenza €	Importo minimo della corsa	Progressione della tariffa oraria in base all'importo					Progressione della tariffa chilometrica in base alla percorrenza					Progressione della tariffa chilometrica in base all'importo*				
			T1 €/h	Soglia T1- T2 €	T2 €/h	Soglia T2- T3 €	T3 €/h	T1 €/Km	Soglia T1- T2 Km	T2 €/Km	Soglia T2- T3 Km	T3 €/Km	T1 €/Km	Soglia T1- T2 €	T2 €/Km	Soglia T2- T3 €	T3 €/Km
Bari	3,00	5,00	20,00	7,00	24,00							0,80	7,00	1,10			
Bologna	3,00		24,00					1,15	2,00	1,13	4,00	1,05					
Cagliari	3,00	5,00	21,00									0,90					
Firenze	3,30	5,00	24,00	6,40	30,00	7,40	30,00					0,91	6,40	0,91	7,40	1,64	
Genova	5,00		24,00					0,90									
Milano	3,30		28,32	14,26	42,48							1,09	14,26	1,64			
Napoli	3,50	4,50	18,00					0,83									
Palermo	2,54	3,81	16,90						0,154	0,84							
Perugia	2,60	4,60	19,20					1,00									
Reggio Calabria	3,50		18,00					1,00									
Roma	3,00		27,00									1,10	14,00	1,30	27,00	1,60	
Torino	3,50		32,70	8,00	25,70	13,00	25,70					1,44	8,00	1,05	13,00	1,27	
Trieste	3,50	6,00	24,00						0,083	1,20							
Venezia Mestre	3,20		34,00	16,52	43,00							1,70	16,52	2,15			

Fonte dati: tariffari comunali, 2015

*I valori degli importi di soglia, che individuano le differenti progressioni, sono comprensivi dell'importo fisso alla partenza.

Tabella 52. Struttura tariffaria servizio taxi nei capoluoghi di Regione/Province autonome e Città Metropolitane (pop > 150.000 residenti)

Costo corsa standard, diurna, feriale - €

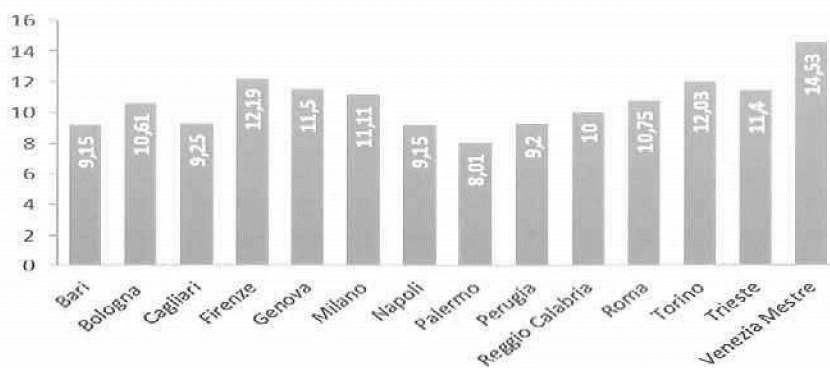


Figura 92. Costo, in ordine crescente, della corsa standard (5 Km + 5 min) nei capoluoghi di Regione/Province autonome e Città Metropolitane. Fonte: Elaborazioni ART su tariffari comunali 2015

Dalla lettura dei risultati della simulazione, risulta che il costo minimo del percorso standard assunto si ha per il Comune di Palermo, con 8 euro, mentre il massimo si raggiunge per il Comune di Venezia, con 14,50 euro circa. I valori per il Comune di Roma e di Milano sono contigui, mentre i più elevati sono, nell'ordine, quelli di Torino, Firenze e Venezia. La media campionaria è 10,63 euro. Si osservi che, tra la tariffa più bassa e quella più alta, c'è una differenza di oltre l'80%.

Confrontando il costo del servizio taxi in altri Paesi europei, emergerebbe quanto rappresentato nella seguente Figura 93, che tuttavia non consente di concludere sulla maggiore/minore onerosità delle tariffe nazionali rispetto a quelle nel resto d'Europa. Il campo di variabilità è significativo, anche maggiore di quello in Italia. La metodologia è la stessa di quella utilizzata per la stima del costo di una corsa standard nella figura precedente.

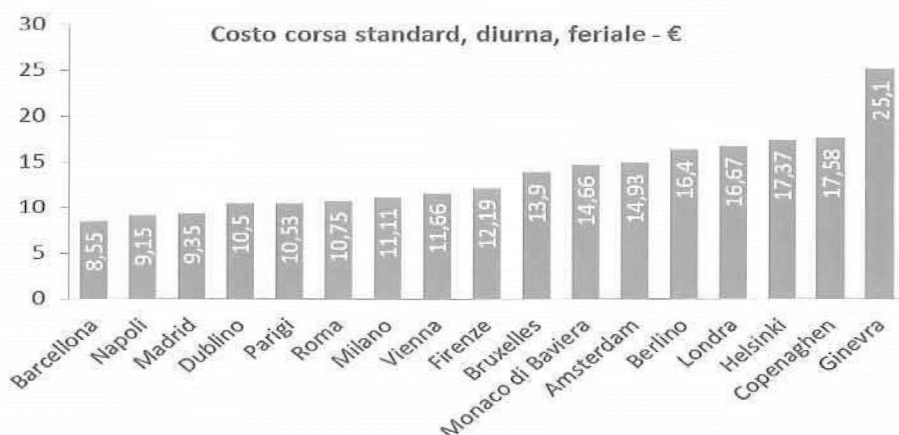


Figura 93. Costo, in ordine crescente, della corsa standard (5 Km + 5 min) in alcune Città europee. Fonte: Elaborazione ART

Si rileva, in particolare, che le tariffe per i principali capoluoghi italiani si pongono all'interno della fascia bassa dei valori per le città estere, e tutte al disotto dei valori riscontrabili per alcune di tali città come Amsterdam, Monaco di Baviera, Berlino, Londra, Helsinki, Copenaghen, Ginevra. Fanno eccezione le città di Barcellona, Parigi, Madrid, Dublino le cui tariffe si attestano su livelli mediamente più bassi e comparabili con quelli delle città del centro-sud Italia.

(ii) licenze taxi

L'argomento delle limitazioni all'entrata al mercato è molto dibattuto e certamente abbraccia sia questioni di natura economica che di opportunità di politica economica. Elemento rilevante, indicatore dell'esistenza di "rendite da regolamentazione", appare la circostanza che il titolo autorizzatorio all'esercizio dell'attività, cedibile a titolo oneroso, presenta un valore elevato, differenziato a seconda dell'ambito geografico di operatività³³. Tali valori rendono evidente, d'altro canto, l'esigenza di garantire misure di equità nel caso di liberalizzazioni parziali o totali del settore.

Un punto cruciale è stabilire se il numero di licenze è adeguato ad una determinata realtà territoriale. Si sono pertanto analizzate alcune variabili, desunte anche dalla regolazione adottata dai Enti territoriali competenti, verificato il loro andamento nel tempo per poi confrontarlo con quello del numero di licenze taxi.

Secondo i dati della Motorizzazione civile, nel 2015 erano registrati 28.553 operatori taxi. In base ai dati comunicati dai Comuni interessati, si è potuto ricostruire la Tabella 53, la quale riporta il numero delle licenze taxi per le 14 città del campione e la differenza percentuale tra il numero delle licenze registrate nel 2014 rispetto a quelle nel 2006.

Città	licenze taxi 2006	licenze taxi 2007	licenze taxi 2008	licenze taxi 2009	licenze taxi 2010	licenze taxi 2011	licenze taxi 2012	licenze taxi 2013	licenze taxi 2014	Δ (2006-14) % taxi
Bari	150	150	150	150	150	150	150	150	150	0
Bologna	617	617	640	640	640	640	640	640	640	3,73
Cagliari	105	105	105	105	105	105	105	105	105	0
Firenze	594	594	654	654	654	654	654	654	654	10,10
Genova*	869	869	869	869	869	869	869	869	869	0
Milano	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	0
Napoli	2376	2376	2376	2376	2376	2376	2376	2376	2376	0
Palermo	320	320	320	320	320	320	320	320	320	0
Perugia	28	28	36	36	36	36	36	36	36	28,57
Reggio Calabria	74	74	74	74	74	74	74	71	71	-4,05
Roma*	6271	7271	7771	7523	7523	7683	7710	7707	7705	22,87
Torino	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	0
Trieste	250	250	250	250	250	250	250	250	250	0
Venezia Mestre	111	120	120	120	120	120	120	120	120	8,11

*valori in rosso, stime ART

Tabella 53. Numero di licenze taxi (2006-14). Fonte: Comuni

³³ Anche il mercato "primario" presenta casi di assegnazioni di licenze a titolo oneroso. E' il caso del Comune di Bologna che nel 2008 ha bandito l'assegnazione a carattere oneroso di 23 licenze taxi speciali "prioritarie disabili" a un costo di 150.000€ e di 18 speciali "residenziale" al costo di 125.000€.

Come si può rilevare, il numero di taxi è variato in soli 6 casi su 14³⁴. In varie realtà europee, il numero dei taxi pare presentare analoghe dinamiche, come è raffigurato in Figura 94³⁵.

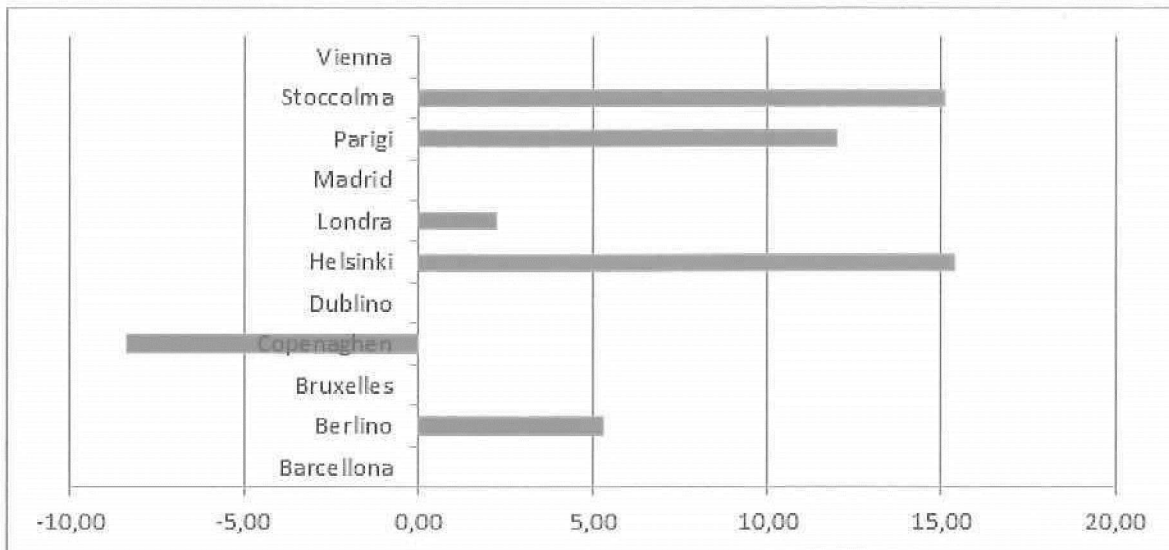


Figura 94. Variazioni percentuali del numero dei taxi nelle principali città UE tra il 2006 e il 2014.

Fonte dati: Relazioni annuali dell'ASPL Roma Capitale, 2006-2014.

Il numero di licenze attive non corrisponde al numero effettivo di vetture in servizio in un dato momento del giorno. Infatti, tale numero può essere considerevolmente inferiore tenuto conto dei vari turni di lavoro degli operatori presenti in un comune. Ad esempio, risulta che per la città di Roma, a fronte di 7.705 licenze, sono in circolazione in un giorno feriale, secondo quanto riportato dai dati ASPL Roma Capitale, da un minimo di 385 vetture (nelle ore notturne) ad un massimo di 3.853 vetture (negli orari centrali, dalle 8:00 alle 14:30)³⁶.

Tra le variabili considerate dalla regolazione per stabilire il numero di taxi ottimale³⁷, emerge come principale indicatore, la popolazione residente, a cui si aggiungono la presenza di stazioni ferroviarie, aeroporti, altri centri nodali di trasporto e flussi turistici³⁸. Si stima che queste variabili siano legate

³⁴ Secondo alcuni Autori, il 42% dei Comuni italiani capoluogo di Provincia non avrebbe rilasciato nuove licenze taxi da oltre 20 anni, ed in percentuale maggiore per le nuove autorizzazioni ncc. (cfr. C. Bentivoglio, M. Calderini, 2008, cit. pag.18).

³⁵ Per quanto riguarda il rapporto tra taxi e popolazione residente, diversi studi documentano come il rapporto sia in genere più elevato all'estero rispetto a quello in Italia, per città comparabili. (Cfr. C. Bentivogli, M. Calderini, 2007, Il servizio di taxi in Italia: ragioni e contenuti di una riforma. In: Questioni di economia, OP n. 5; Banca d'Italia).

³⁶ ASPL Roma Capitale, 2015, Relazione annuale, pag. 229.

³⁷ La LR del Lazio n. 58/1993, all'art. 13-bis, stabilisce che la Provincia "determina i criteri cui devono attenersi i comuni per calcolare il fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente ... I criteri di cui al comma 1 prendono in considerazione, in particolare: a) la popolazione residente; b) l'estensione territoriale; c) l'intensità dei flussi turistici; d) la presenza di case di cura, di soggiorno, di poli generatori di mobilità; e) l'offerta di altri servizi pubblici di trasporto; f) il numero delle licenze e delle autorizzazioni rilasciate.". In esecuzione di ciò, si consideri la deliberazione 175/6 del 13 febbraio 2008 della Provincia di Roma, riguardante "Proposta di metodologia per la definizione dei criteri da seguire per la determinazione del fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente. Approvazione", in cui si afferma che: "Il numero di licenze taxi dipende principalmente dal fattore popolazione". Lo studio considera unità omogenee territoriali e procede all'identificazione di altri fattori di mobilità. Per la provincia di Latina, ad esempio, sono stati individuati quali fattori correttivi l'estensione territoriale, l'offerta di trasporto pubblico, la presenza di strutture ospedaliere, di alberghi, di stazioni ferroviarie e porti. Tale metodologia ricalca quella sviluppata dalla Provincia di Torino, sulla base delle norme contenute nella LR del Piemonte n. 24/1995.

Si vedano anche le seguenti fonti: Provincia di Bologna, 2006, Indagine sulle esigenze di mobilità delle persone in relazione all'offerta di Taxi e Noleggio con conducente di autovettura (NCC) nei Comuni della Provincia di Bologna.

Anche la Provincia di Reggio Calabria ha dichiarato di seguire la metodologia sviluppata dalla Provincia di Torino, elencando i seguenti fattori correttivi: ambito territoriale; offerta di servizi di TPL; strutture ospedaliere; aeroporti; indice di mobilità; movimenti turistici (prot. 88648/2015).

Per la Regione Lombardia, i criteri che devono orientare nella individuazione del numero contingentato di licenze sono elencati nella Legge regionale n. 11/2009, che all'art. 51, comma 2, così recita: "La Giunta regionale, allo scopo di realizzare l'integrazione dei servizi pubblici non di linea con le altre modalità di trasporto, determina, sentita la commissione consultiva regionale costituita ai sensi dell'art. 4, comma 4, della legge n. 21/1992, il contingente delle licenze e autorizzazioni assentibili per ciascuna tipologia di servizio di trasporto di persone non di linea, sulla base della densità della popolazione, dell'estensione territoriale e delle relative caratteristiche, dell'intensità dei movimenti aeroportuali, ferroviari, turistici, di cura, di soggiorno, di lavoro nonché di altri indicatori territoriali, di mobilità e socio-economici".

³⁸ Secondo rilevazioni dell'Osservatorio Nazionale del Turismo, Unioncamere, risulterebbe che il 13,2% dei turisti nazionali e il 17,6% di quelli stranieri fruisce dei servizi di trasporto pubblico, incluso il taxi, spendendo in media 9 euro al giorno. (Cfr. Osservatorio Nazionale del Turismo, 2013, Customer Care Turisti, Rapporto Annuale, 1-114).

positivamente al numero delle licenze taxi, come la domanda di mobilità. Diverso è il caso dell'offerta di trasporto pubblico locale, anch'essa fattore presente nella determinazione del numero ottimale di licenze, che si suppone concorrere come alternativa all'offerta di servizi taxi. La base dati utilizzata è stata costruita utilizzando molteplici fonti, largamente pubbliche: Istat per popolazione residente, flussi turistici, offerta di TPL; MIT e Autorità Portuali per flussi in arrivo e in partenza dai porti localizzati nel Comune interessato; Trenitalia e NTV per i flussi di viaggiatori di media e lunga percorrenza in arrivo e partenza dalle stazioni del Comune; Assaeroporti, per i passeggeri in arrivo/partenza dagli aeroporti del bacino aeroportuale del Comune.

Si è potuto allora illustrare le dinamiche delle variabili considerate come nella Tabella 54³⁹.

Città	2006/14	2006/14	2009/13	2008/13	2006/14	2006/14	2009/13	2008/13	2006/14
	pop	hubs	turismo	TPL posti*km	pop	hubs	turismo	TPL posti*km	licenze taxi
Bari	-1,27	26,29	17,69	-0,08	-	+	+	=	0,00
Bologna	2,80	34,30	23,32	0,52	+	+	+	=	3,73
Cagliari	-3,97	39,55	0,17	6,79	-	+	=	-	0,00
Firenze	2,81	36,93	30,26	-11,63	+	+	+	+	10,10
Genova	-3,77	-9,31	17,22	-14,41	-	-	+	+	0,00
Milano	1,17	10,17	25,38	-3,05	+	+	+	+	0,00
Napoli	0,49	4,95	-7,57	-38,88	=	+	-	+	0,00
Palermo	1,14	-0,88	8,89	-22,93	+	=	+	+	0,00
Perugia	2,88	62,65	9,23	-22,44	+	+	+	+	28,57
Reggio Calabria	0,31	-20,35	7,24	27,60	=	-	+	-	-4,05
Roma	12,39	23,33	-	-4,97	+	+	+	+	22,87
Torino	0,17	19,62	25,44	-7,25	=	+	+	+	0,00
Trieste	-0,59	13,45	30,30	-5,61	=	+	+	+	0,00
Venezia Mestre	-1,94	33,58	21,49	-7,88	-	+	+	+	8,11

Fonte dati: ART, su dati ISTAT, Assaeroporti, Relazioni annuali Autorità Portuali, Trenitalia e NTV

Legenda

tutti +
+ oppure =
città con più di 300 mila abitanti

Tabella 54. Variazione % fattori di domanda servizi taxi (2006-14). Fonte: ART su dati ISTAT, MIT, Relazioni annuali Autorità Portuali, Banca d'Italia (variazione positiva turismo per Roma); NTV e Trenitalia (Lunga Percorrenza)

Per ogni variabile, si sono pertanto ottenuti degli "indicatori" di variazione, posti nella parte destra della tabella, che assumono tre possibili "valori": +, -, =. Ad ogni grandezza descritta nelle colonne sulla sinistra (popolazione, hubs, flussi turistici, servizi di TPL) e per ogni città, è stato associato un valore positivo, negativo oppure di uguaglianza (+; -; =), a seconda della relazione, crescente o decrescente, che si assume tra la stessa variabile indipendente e la variabile "numero delle licenze".

Nel caso di popolazione, hubs e flussi turistici, se le grandezze sono aumentate, l'indicatore, se maggiore dell'1%, avrà valore positivo (+). Infatti, si può supporre che, all'aumentare della popolazione, ad esempio, a parità di condizioni, la domanda di servizi taxi aumenti. Analogamente per le altre variabili menzionate.

Per l'offerta dei servizi di TPL, invece, ad una variazione positiva della grandezza nel periodo di osservazione (se superiore all'1%), verrà associato l'indicatore negativo (-), in quanto si può assumere che, all'aumentare dei servizi di TPL, l'impatto sulla richiesta di servizi taxi sia decrescente, a parità di altre condizioni. Ogni città, dunque, avrà 4 indicatori. Quando la variazione è contenuta tra $\pm 1\%$ l'indicatore segnala una stabilità nel tempo, e riporta il valore "=".

Si sono poi confrontati gli indicatori a disposizione, che coprono tutto o la maggior parte dell'arco di tempo in esame, con gli indici di variazione del numero delle licenze per le stesse città.

³⁹ Un altro indicatore è la superficie del bacino di utenza del quale si devono determinare i limiti quantitativi dell'offerta. Tuttavia, essendo tale valore costante nel tempo, per la presente analisi non rileva. Non è stato possibile stimare la domanda di mobilità. I dati di fonte Istat (numero di passeggeri trasportati) presentava una forte correlazione con l'offerta di servizi TPL (misurata con il numero dei posti offerti con tutte le modalità di trasporto: autobus, metropolitane, tramvie e filobus). La variabile hubs (in Tabella 54) è stata ottenuta dalla somma dei flussi da e verso i poli trasportistici menzionati sopra (stazioni, porti e aeroporti).

Valutati gli indicatori, emergono 4 casi in cui tutti questi sono positivi (Roma⁴⁰, Perugia, Milano e Firenze, evidenziati in verde), 4 casi in cui essi sono in aumento o stazionari (Bologna, Palermo, Trieste e Torino), evidenziati in giallo). Ben 4 casi su 5 di aumento del numero delle licenze appartengono ai due sottoinsiemi sopra identificati (in verde e giallo). In particolare, in tre dei quattro casi evidenziati in verde è aumentato il numero delle licenze. A Milano invece, pur a fronte di valori in crescita significativa per flussi turistici (+25%) e *hubs* (+10%), non vi è stato alcun adeguamento del numero delle licenze ai nuovi livelli della domanda di servizi taxi, qui assunti più elevati, sulla base degli indicatori stimati. Una valutazione analoga vale per i casi evidenziati in giallo (4 città), dove cioè gli indicatori non assumono mai valori negativi, ma hanno tre indicatori positivi.

⁴⁰ I flussi turistici per Roma non erano disponibili nelle rilevazioni Istat. Quindi si è dato un orientamento per il periodo sulla base dei dati raccolti da Banca d'Italia sulla base delle informazioni campionarie raccolte alle frontiere da turisti stranieri, circa la Provincia di destinazione e il numero dei pernottamenti ivi previsti.

Parte seconda - Attività dell'Autorità

1. Introduzione

Questa sezione del Rapporto presenta le principali attività svolte dalla Autorità di regolazione dei Trasporti nel periodo di riferimento (1° luglio 2015 - 31 maggio 2016) in esecuzione di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni ed integrazioni (di seguito anche "legge istitutiva" o art. 37 D.L. 201/2011).

Ove ciò rilevi, si evidenziano i passaggi nei quali il Rapporto tiene luogo delle relazioni che l'Autorità è tenuta a presentare in esecuzione di specifiche ed ulteriori disposizioni normative. Nel descrivere le azioni intraprese e le misure adottate dall'Autorità si fa rinvio agli atti ed ai provvedimenti di cui si fornisce anche un separato elenco nella parte terza del presente Rapporto.

2. Organizzazione, funzionamento, finanza e personale

2.1 Organizzazione e funzionamento

Nel periodo di riferimento sono proseguite le attività finalizzate a consolidare il pieno funzionamento dell'Autorità. In particolare, sul piano delle procedure a rilevanza esterna ed interna, l'Autorità ha adottato modifiche del Regolamento inerente il trattamento giuridico ed economico del personale ed ha approvato un nuovo Regolamento in materia di acquisto di beni e servizi.

Nel periodo di riferimento è proseguita, altresì, l'attività svolta dal Nucleo di valutazione dell'Autorità, nominato in esecuzione dell'art. 27 del Regolamento di organizzazione e funzionamento e incaricato di svolgere attività di "valutazione e controllo strategico finalizzata alla verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio". In applicazione del sistema di misurazione e valutazione della performance - *Performance Management* - adottato dall'Autorità, destinato a tutto il personale dipendente a tempo indeterminato ed ispirato a principi di meritocrazia e di miglioramento continuo della *performance*, è stata effettuata una attività di monitoraggio infrannuale, di rendicontazione e valutazione finale degli obiettivi assegnati ai lavoratori per l'anno 2015 e nel contempo si è conclusa la fase di assegnazione degli obiettivi relativi all'anno 2016.

Il 22 luglio 2015 l'Autorità ha approvato in via definitiva il proprio Codice etico, finalizzato a favorire l'applicazione quotidiana dei principi della buona amministrazione e a promuovere i più elevati standard di condotta, che rappresentano una componente fondamentale della cultura di servizio cui l'Autorità aderisce. Nella medesima data è stato designato il Garante etico, nella persona del Prof. Sabino Cassese, così come previsto dal Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità e dallo stesso Codice etico, che prevede che il Garante sia individuato *"tra persone di notoria indipendenza e autorevolezza morale che esercitino, o abbiano esercitato, le funzioni di magistrato ordinario, amministrativo o contabile, professore ordinario di università in materie giuridiche o avvocato dello Stato"*.

Nel mese di novembre 2015, è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali, e successivamente ratificato dal Consiglio, il primo protocollo per le relazioni e i diritti sindacali a favore delle lavoratrici e dei lavoratori dell'Autorità. Successivamente, in data 21 dicembre 2015 ed in data 11 aprile 2016, sono stati sottoscritti Accordi aventi ad oggetto, rispettivamente, il trattamento economico delle ore di lavoro straordinario relative all'anno 2016 ed i permessi per visite mediche specialistiche.

Ad inizio dicembre 2015, l'Autorità ha poi approvato, in via preliminare, il proprio Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015 - 2017, in coerenza con quanto raccomandato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione nell'aggiornamento 2015 del Piano Nazionale Anticorruzione ed ha indetto sul documento una consultazione pubblica mediante pubblicazione dello stesso per venti giorni sul sito istituzionale. In mancanza di osservazioni, il 28 gennaio 2016 il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione è stato approvato in via definitiva. Attualmente è in corso di approvazione preliminare il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione relativo al periodo 2016 - 2018.

2.1.1 L'esecuzione delle misure di razionalizzazione delle Autorità indipendenti

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha proseguito l'attività di 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. In particolare, il comma 4 dell'art. 22 prevede l'obbligo della gestione unitaria delle procedure di reclutamento del personale tra le Autorità. A tal riguardo, il 9 marzo 2015 è entrata in vigore una convenzione quadro tra tutte le Autorità indipendenti interessate dal provvedimento (Autorità garante della concorrenza e del mercato, Commissione nazionale per le società e la borsa, Autorità di regolazione dei trasporti, Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, Garante per la protezione dei dati personali, Autorità nazionale anticorruzione, Commissione di vigilanza sui fondi pensione e Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali) che disciplina, fra l'altro, le modalità concrete di svolgimento delle procedure di reclutamento oggetto di gestione unitaria, la comunicazione annuale da parte di ciascuna Autorità delle proprie esigenze di personale e l'individuazione del "Referente della Convenzione Quadro".

In relazione al comma 5 dell'art. 22, che impone alle Autorità indipendenti di ridurre in misura non inferiore al 20% il trattamento accessorio del personale anche con qualifica dirigenziale, con Delibera n. 59 del 31 luglio 2015, il Consiglio dell'Autorità ha ridotto del 20% il limite massimo annuo per ciascun dipendente; per quanto riguarda l'istituto del premio di risultato si confermano le misure di riduzione del 25% già illustrate nel precedente Rapporto e, relativamente all'istituto dell'indennità di funzione, attualmente esso non è previsto in favore di nessun dipendente dell'Autorità.

Relativamente ai limiti di spesa, previsti dai commi 6 e 9 dell'art.22, per incarichi di consulenza, studio e ricerca e quella per gli organi collegiali non previsti dalla legge, soggetti dal 1 ottobre 2014 alla riduzione in misura non inferiore al 50% rispetto a quella complessivamente sostenuta nel 2013 e comunque non oltre il 2% di quella complessiva, tale tipologia di spesa ammonta per l'anno 2015 ad € 152.400,00 e si riferisce unicamente al conferimento dell'incarico di studio al Politecnico di Torino, pari all'1,265% circa del totale della spesa complessiva. La riduzione del 50% non risulta ancora applicabile all'Autorità perché anche l'esercizio 2015, come già il 2013 e il 2014, è stato caratterizzato da una struttura delle spese non ancora a pieno regime in quanto l'operatività della stessa Autorità è stata limitata dalle tempistiche di completamento delle procedure di selezione del personale proveniente da pubbliche amministrazioni, nonché dagli interventi normativi che hanno rallentato l'evolversi previsto delle attività, in particolare per quanto riguarda l'avvio delle procedure concorsuali.

Per quanto riguarda gli organi collegiali non previsti dalla legge, l'Autorità ha previsto la costituzione di un *Advisory Board* con funzioni consultive del Consiglio dell'Autorità. L'*Advisory Board*, costituito il 6 giugno 2014 è composto da nove 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. L'incarico di componente dell'*Advisory Board* è svolto a titolo gratuito, con il solo rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per la partecipazione alle riunioni.

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. Al riguardo, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato 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 di Torino e ritenuto congruo il termine di nove anni per la durata del contratto di comodato gratuito stipulato con il Politecnico di Torino nel maggio 2014 per il rimborso dei costi di gestione calcolati sulla base della superficie occupata e quelli delle utenze attive.

Sia nel caso della sede di Torino che in quello degli uffici di Roma, gli accordi intercorrenti, rispettivamente, con il Politecnico e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli contemplano, oltre all'uso dei locali a titolo gratuito, l'adesione dell'Autorità ad una serie di servizi in comune attinenti alla logistica ed alla gestione del patrimonio, alle reti ed ai servizi tecnici ed ai sistemi informativi ed informatici.

In data 10 dicembre 2015 l'Autorità ha inoltre 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, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e il Garante per la protezione dei dati personali. 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.

Al momento della redazione del presente Rapporto l'Autorità sta provvedendo ad attivare le seguenti iniziative comuni:

- Richiesta di Offerta (RDO) comune sul Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA) per l'acquisto annuale di cancelleria normale e tecnica;
- Richiesta di Offerta (RDO) comune sul Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA) per l'acquisto annuale di risme di carta per fotocopiatrici e stampanti;
- procedura di gara in ambito comunitario per l'affidamento dei servizi assicurativi - da gestire tramite cassa sanitaria di assistenza - riferiti al rimborso delle spese sanitarie, nonché infortuni professionali ed extra-professionali, del personale dipendente;
- procedura di gara per il servizio di tesoreria unica.

In relazione ai vincoli previsti dal comma 8 dell'art. 22, che impone alle Autorità indipendenti l'uso delle convenzioni quadro (CONSIP) in materia di acquisto di beni e servizi, previsti dagli artt. 26 della legge 488/1999 e 58 della legge 388/2008, nel periodo di riferimento l'Autorità ha fatto uso della convenzione quadro per l'acquisto di buoni pasto sostitutivi del servizio mensa, degli arredi e della telefonia mobile. Inoltre è stato ampiamente utilizzato il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA) e la centrale di committenza SCR Piemonte per l'acquisto di beni e servizi di valore inferiore alla soglia comunitaria.

Quanto infine ai vincoli previsti dal comma 9 dell'art. 22, lettere da a) a e), che impongono alle Autorità indipendenti di contenere le spese di funzionamento, premesso quanto sopra illustrato in ordine all'uso gratuito degli immobili di Torino e Roma, la spesa sostenuta per l'esercizio 2015 già concluso è stata pari a € 2.472.658,03.

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 13 del D.L. 24 aprile 2014 n. 66, recante "Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale", il limite massimo retributivo riferito al primo presidente della Corte di cassazione previsto dagli artt. 23-bis e 23-ter del D.L. n. 201/2011, è fissato in € 240.000 annui al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico del dipendente. Pertanto, il trattamento retributivo del Presidente e dei componenti del Collegio dell'Autorità e degli altri emolumenti che, sulla base del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico dell'Autorità è ad essi rapportato, è stato determinato in relazione alla normativa sopra citata.

2.2 Personale e Reclutamento

Il Segretario Generale in carica è il Dott. Guido Improta, che ha assunto le sue funzioni con decorrenza 1° ottobre 2015.

Al 30 aprile 2016, il personale a tempo indeterminato inserito nei ruoli dell'Autorità è pari a 50 unità (delle quali 5 di qualifica dirigenziale, 35 funzionari e 10 operativi), pari a poco più della metà di quello totale (90 unità) previsto nella pianta organica. Tale contingente è determinato sulla base della legge istitutiva, che prevede un organico a tempo indeterminato pari ad 80 unità, alle quali si aggiungono 10 ulteriori unità da destinare alle funzioni di cui al 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. 2006/2014".

Al reclutamento del personale si è proceduto con apposite procedure di selezione pubblica ai sensi dell'art. 37, comma 6 b-bis del D.L. n. 201/2011 e, per quanto possibile, attingendo alle graduatorie degli idonei già formate in occasione di precedenti analoghe procedure. Con riferimento al contenzioso relativo alle predette procedure di selezione, i pronunciamenti sinora intervenuti in primo e secondo grado sono stati favorevoli all'Autorità, confermando così la legittimità delle procedure adottate e degli atti assunti.

Sempre in materia di personale si segnalano alcune recenti pronunce del Tar Piemonte con le quali il giudice ha affermato il carattere "speciale" delle selezioni svolte dall'Autorità a norma dell'art. 37, comma 6, lett. b-bis, del D.L. n. 201/2011 per il primo reclutamento di personale della neo-istituita Autorità. In quanto norma speciale, volta a consentire l'immediata operatività dell'Autorità (ancor prima, cioè, della formalizzazione delle apposite convenzioni per lo svolgimento di concorsi pubblici tra tutte le autorità indipendenti), dunque, la norma del 2011 è stata ritenuta al di fuori degli obblighi introdotti dalla norma

generale del d.lgs. 169/2014 e da quelle di cui al decreto legge 24 giugno 2014, n. 90 convertito nella legge 11 agosto 2014, n. 114.

Nel 2016, l'Autorità ha reclutato una unità di personale ai sensi della legge 12 marzo 1999, n. 68 recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili". Una ulteriore unità di personale sarà reclutata nei prossimi mesi.

A seguito dell'espletamento delle attività previste dalla Convenzione quadro in materia di procedure concorsuali per il reclutamento del personale delle Autorità indipendenti, sottoscritta in data 9 marzo 2015 ai sensi dell'art. 22, comma 4, del D.L. n. 90/2014, in data 10 settembre 2015 il Consiglio dell'Autorità ha avviato le procedure concorsuali per il reclutamento mediante concorso pubblico, per titoli ed esami, di 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di Dirigente (4 unità), Funzionario (29 unità) ed Operativo (3 unità). Tali procedure sono attualmente in corso di espletamento: le prove scritte relative alle diverse qualifiche sono state effettuate nei giorni 5 e 6 maggio 2016.

Al personale a tempo indeterminato in servizio si aggiungono, sempre alla data del 30 aprile 2016, 4 unità di personale assegnato alla diretta collaborazione con il Presidente ed i Componenti, 5 esperti e il *Chief Economist*.

Si segnala inoltre che, in data 10 settembre 2015, a seguito della stipula di Convenzioni con 14 Università italiane, l'Autorità ha attivato tirocini formativi e di orientamento di tipo curriculare (per studenti iscritti all'ultimo anno di un Master universitario di I o II livello avente ad oggetto tematiche attinenti all'attività istituzionale della Autorità) e di tipo extracurriculare (per tirocinanti che abbiano conseguito il diploma di laurea, o il dottorato di ricerca, o un Master universitario di I o II livello in discipline inerenti materie di interesse dell'Autorità da non oltre un anno), approvando i progetti formativi relativi a 4 tirocinanti extracurricolari e a 1 tirocinante curriculare. Al momento della redazione del presente rapporto è in corso di svolgimento la procedura per l'attivazione di un ulteriore tirocinio di tipo extracurriculare.

Infine, il 25 febbraio 2016 l'Autorità ha deliberato di approvare la selezione finalizzata alla formazione dell'elenco degli esperti ad alto livello di specializzazione nelle materie di propria competenza, relativi ai profili professionali di esperto giuridico, economico-finanziario, tecnico-ingegneristico e informatico. Il termine per l'invio all'Autorità delle manifestazioni di interesse è scaduto il 31 marzo. L'Autorità ha ricevuto, complessivamente, 132 candidature. L'elenco degli esperti che risulteranno in possesso dei requisiti di conoscenza ed esperienza richiesti sarà pubblicato sul sito dell'Autorità.

2.3 Gestione finanziaria

La gestione finanziaria dell'Autorità relativa agli esercizi 2015 e 2016 può essere sinteticamente così riassunta:

- a) il risultato di gestione del 2015 è stato pari a € 2.053.521,27 in flessione del 67% rispetto al 2014;
- b) sul fronte delle entrate la voce più rilevante pari a € 11.699.544,70 è rappresentata dal contributo previsto dall'art. 37 comma 6, lett. b) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni con la legge 22 dicembre 2011, n. 214 e ss.mm.ii. in materia di contributo dei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, previsto nell'esercizio 2016 in misura pari a € 14.300.000,00;
- c) sul fronte delle spese, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, le stesse sono state consuntivate nel corso del 2015 in € 9.709.699,59 e previste nel 2016 in un importo pari a € 14.434.000,00, principalmente dovuto per il programmato completamento della pianta organica del personale di ruolo;

Si evidenzia infine che, alla luce di quanto stabilito dall'art. 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, commi 742- 746, l'Autorità è assoggettata alla normativa di tesoreria unica di cui alla legge 29 ottobre 1984 n. 720 e, alla data del 1° marzo 2016, il proprio cassiere ha provveduto a versare le disponibilità liquide depositate presso lo stesso sulle contabilità speciali, sottoconto fruttifero, aperte presso la tesoreria statale.

2.3.1 Finanziamento dell'Autorità

A regime, sulla base della legge istitutiva, l'Autorità è interamente finanziata con il contributo da parte dei soggetti regolati essendosi esaurita la fase del contributo a tantum anticipato dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato. Sotto il profilo procedurale, il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità e sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Riguardo alla misura del contributo, in base alle norme istitutive, essa non può eccedere l'uno per mille del fatturato riferito all'ultimo esercizio dell'impresa.

Per il 2016, al fine di garantire la massima partecipazione e trasparenza delle scelte adottate dall'Autorità, il documento concernente la determinazione del contributo è stato sottoposto a consultazione.

A seguito della consultazione, con la Delibera n. 94/2015, si è provveduto alla individuazione dei soggetti sottoposti all'obbligo contributivo di cui all'art. 37, comma 6, lett. b), del D.L. n. 201/2011. Al riguardo sono tenuti al versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità i soggetti che esercitano una o più delle attività di seguito elencate:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali e autostradali);
- b) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- c) servizio taxi;
- d) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci;
- e) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- f) servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via mare e per altre vie navigabili;
- g) servizi di trasporto di passeggeri e/o merci su strada;
- h) servizi accessori alla gestione di infrastrutture di trasporto;
- i) servizi accessori al trasporto ferroviario, su strada, aereo, via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci;
- j) gestione di centri di movimentazioni merci (interporti);
- k) servizi logistici e accessori ai settori dei trasporti;
- l) servizi di movimentazione merci relativi al trasporto ferroviario, su strada, via mare e per altre vie navigabili.

Per l'anno 2016, l'aliquota del contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità dovuto dai soggetti sopra indicati è fissata nella misura dello 0,4 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della Delibera n. 94/2015 (invariata rispetto al 2014 ed al 2015), fatta eccezione per le imprese operanti nei settori dell'autotrasporto e della logistica, per le quali l'aliquota del contributo è stata determinata nella misura dello 0,2 per mille del fatturato, in ragione: del considerevole numero di operatori presenti in tale mercato, che comporta un elevato numero di soggetti tenuti al contributo; della diversità di esigenze regolatorie nei citati settori e della circostanza che i ricavi registrati dalle imprese operanti in questi settori sono costituiti, anche in misura rilevante, da attività non concernenti direttamente il trasporto, ma preparatorie allo stesso. Inoltre è stato confermato anche per il 2016, per finalità di semplificazione degli adempimenti cui sono tenuti gli operatori, da un lato, e ragioni di efficienza e di economicità delle attività amministrative di verifica e riscossione inerenti l'applicazione del prelievo, dall'altro, che il versamento non sia dovuto per contributi di importo inferiore ad € 6.000,00.

Per la determinazione del fatturato rilevante ai fini contributivi, la citata Delibera dell'Autorità n. 94/2015 ha previsto che dal totale dei ricavi possono essere esclusi: (i) gli eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità come individuati nella stessa Delibera n. 94/2015; (ii) i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; (iii) i 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; (iv) i 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.; (v) i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale; (vi) i ricavi conseguiti per attività svolte interamente all'estero.

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 Delibera n. 94/2015, relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono: a) per il trasporto passeggeri: a1) trasporto nazionale eseguito interamente nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-novies, allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633), aliquota attualmente in vigore; a2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. 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'art. 9, comma 1, n. 2 del D.P.R. 633/1972.

Per i 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 trasportati durante il medesimo esercizio, sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità Portuali; 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 trasportate durante il medesimo esercizio (secondo le unità di misura comunemente utilizzate per il calcolo della diverse tipologie di merce trasportata), sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità Portuali. 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.

Le imprese operanti nel settore dei trasporti individuate sulla base dei criteri sopra citati devono versare il contributo in misura pari ai due terzi dell'importo, entro e non oltre il 29 aprile 2016; il terzo residuo deve essere versato entro e non oltre il 30 novembre 2016. L'importo totale accertato nel 2015 è stato pari a € 11.699.544,70, a fronte di uno stanziamento in bilancio di € 14.500.000,00.

Al momento della redazione del presente Rapporto sono in atto le opportune e necessarie verifiche al fine di avviare il recupero delle eventuali somme dovute e, anche parzialmente, non versate dai soggetti tenuti al versamento del contributo per l'anno 2015. In data 1° dicembre 2015 è stata siglata la Convenzione con Equitalia S.p.A. ai fini della riscossione coattiva a mezzo ruolo delle somme dovute e non versate da parte dei soggetti tenuti al versamento del contributo. In data 18 marzo 2016 è stato stipulato il Protocollo di intesa relativo ai rapporti di collaborazione tra l'Autorità e la Guardia di Finanza, finalizzato tra l'altro alla verifica dei libri contabili per il controllo del corretto adempimento da parte delle imprese in materia di versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità.

2.3.2 Il contenzioso e la questione di legittimità costituzionale

Le delibere in materia di finanziamento dell'Autorità sono state oggetto di numerosi ricorsi dinanzi alla magistratura amministrativa. Tra i principali motivi di ricorso vi è la definizione del perimetro dei soggetti tenuti al versamento del contributo all'Autorità. Al riguardo, il Tar Piemonte, con ordinanza n. 30 del 17 dicembre 2015, ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, lettera b) del d.l. n. 201/2011, per violazione degli articoli 3, 23, 41 e 97 della Costituzione, nella parte in cui tale disposizione attribuisce all'Autorità un potere di determinazione di una prestazione patrimoniale senza individuare puntualmente i presupposti dell'imposizione.

3. ICT

ART ritiene indispensabile l'utilizzo dei moderni canali di comunicazione per dare massima diffusione delle attività regolatorie, nonché per interagire a fini di riscontro e verifica con le istituzioni, i cittadini ed il mercato di riferimento.

A seguito di attività di analisi dei moderni trend tecnologici condotta dall'Ufficio ICT, anche in collaborazione con il Politecnico di Torino, coniugata con i riferimenti tecnici e normativi offerti da AGID nonché dal proprio Piano di obiettivi strategici, ART ha provveduto ad elaborare il Piano dei Sistemi strategico, un documento riepilogativo delle principali iniziative in ambito di *Information and*

Communication Technology che si intende realizzare nel corso del biennio 2016/2017, sulla base degli obiettivi strategici dettati dal Consiglio.

In altre parole, il Piano dei Sistemi è il risultato dell'attività continuativa di valutazione o recepimento dei fabbisogni ICT e la loro pianificazione. L'obiettivo del Piano è di rappresentare come l'informatica potrà essere utilizzata per il perseguimento degli obiettivi strategici dell'ART, individuando a tal fine i programmi di investimento nel tempo e, per ogni programma, le iniziative di intervento ed i benefici attesi.

In tale ottica, dopo avere completato nel corso del 2015 la propria rete interna, la propria DMZ con idonei apparati di sicurezza e il proprio piano di fonia VoIP, l'Ufficio ICT di ART ha provveduto alla realizzazione di un progetto integrato per la fornitura e messa in esercizio di una piattaforma di *computing* su cui realizzare un'articolata catena di servizi IT. È obiettivo dell'ART rispondere alle esigenze attuali di *startup*, di regime ed evolutive, dei servizi IT con un modello flessibile e scalabile, pronto e rapido nel supportare modelli di *business continuity* e *disaster recovery*.

L'obiettivo del progetto è alleggerire la complessità funzionale dell'Autorità attraverso un modello di gestione IT, in tutte le tipiche fasi evolutive, attento alla semplicità, rapidità e predisposto ad una snella gestione di situazioni critiche - anche da richiamo di procedure di emergenza di *disaster recovery* - attraverso una piattaforma hardware ed uno strato di *hypervisor* basati su un modello di *computing* iperconvergente.

In termini applicativi, partendo dalla constatazione che la regolazione del mercato di riferimento per ART richiede la conoscenza anche quantitativa e strutturata del mercato, si è avviata la progettazione della banca dati dei trasporti per unire in una unica ed omogenea struttura elementi di confronto del mercato utili per conoscere ed elaborare metriche, regole e miglioramenti per la qualità dei servizi, i diritti dei passeggeri, l'accesso alle infrastrutture e altro. ART ha avviato la creazione di una struttura organica per poter rappresentare le aree principali del settore dei trasporti che comprendano tra l'altro:

- anagrafica dei soggetti regolati;
- elementi di contabilità regolatoria;
- elementi reputazionali;
- qualità dei servizi.

L'Ufficio ICT ha inoltre portato avanti una serie di attività in termini di gestione ed esercizio dei servizi interni relativi alla conduzione ed alla evoluzione del sistema gestionale interno, nonché alla manutenzione evolutiva del sito web dell'ART, di cui sono state create le sezioni di trasparenza ed i primi servizi al mercato regolato.

4. Comunicazione

Le attività di comunicazione sono state svolte a sostenere l'azione dell'Autorità, a rafforzarne la reputazione e ad allargarne la conoscenza oltre i tradizionali segmenti degli interlocutori istituzionali e delle imprese regolate, raggiungendo anche la platea degli utenti dei servizi di trasporto e quella dell'opinione pubblica in generale.

La comunicazione è passata soprattutto sui «mass-media», attraverso un dialogo costante e trasparente con i giornalisti orientato ad una corretta/efficace percezione dell'Autorità, ad un aumento della conoscenza e della comprensione delle decisioni da essa assunte, ad un incremento della trasparenza degli atti e ad una maggiore consapevolezza dei diritti degli utenti sull'esercizio dei propri diritti e sulla loro tutela.

Per raggiungere questi obiettivi si è ricorsi alla tradizionale diffusione di comunicati stampa, alla distribuzione di documenti informativi, all'organizzazione di conferenze stampa. Si è optato anche per una maggiore visibilità dell'Autorità sul mezzo televisivo che si è tradotta nel 2015 in un raddoppio della presenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti nei servizi giornalistici TV rispetto all'anno precedente. Tale risultato ha contribuito anche ad incrementare il numero di accessi registrato dal canale YouTube dell'Autorità.

Un «*monitoring*» comparativo, svolto sulle rassegne stampa, conferma che rispetto al primo anno di attività, in cui il tratto caratteristico della comunicazione era stato di definire il ruolo della regolazione

dell'Autorità nel sistema dei trasporti e dei suoi rapporti con gli altri decisori pubblici, nel 2015 l'orientamento prevalente della comunicazione è stato di far conoscere concretamente le prerogative regolatorie dell'Autorità ed i suoi effetti sul mercato, sia dal lato delle imprese che da quello dei passeggeri.

Oltre allo strumento delle «*media relations*», per comunicare con i soggetti regolati e i loro clienti, l'Autorità ha fatto ricorso al proprio sito web, facendone uno strumento informativo on-line costantemente aggiornato. Particolare attenzione è stata dedicata alla trasparenza dell'azione amministrativa, con la pubblicazione in modo organico di tutti gli atti, i documenti, i dati e le informazioni prescritte dalla legge. L'area web dei diritti degli utenti è stata arricchita con la normativa europea in materia, declinata per tutti i settori dei trasporti, di pari passo con l'attribuzione all'Autorità dei nuovi compiti in materia. Parimenti è stato facilitato l'accesso alla modulistica per la presentazione dei reclami, con una nuova, specifica area dedicata.

Alle iniziative intraprese per incrementare le attività di comunicazione istituzionale si aggiunge la creazione di una sezione in lingua inglese (*Highlights*) sul sito web dell'Autorità contenente i principali provvedimenti da essa adottati.

Nel contempo, è stato dato avvio alla predisposizione della versione in lingua inglese del sito web per accrescere la visibilità dell'Autorità sul piano internazionale e rafforzare i rapporti con altri organismi di regolazione. Si tratta, naturalmente, di una versione "base" che sarà potenziata con ulteriori informazioni nei mesi a venire.

5. Attività e procedimenti

5.1 Il settore aeroportuale

5.1.1 L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali

Nell'ambito della disciplina di valutazione del Capitale Investito Netto dei gestori aeroportuali e della sua remunerazione, nonché della valutazione dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati dall'Autorità prevedono per i gestori la possibilità di optare per una valutazione "a valori correnti", con la conseguente necessità di rivalutare il valore delle immobilizzazioni entrate in esercizio nel corso del tempo. I modelli prevedono a tale scopo la pubblicazione annuale, da parte dell'Autorità, di un indice di rivalutazione delle immobilizzazioni autofinanziate, basato sull'Indice ISTAT relativo agli Investimenti Fissi Lordi.

L'Autorità ha dunque approntato le procedure ed i flussi informativi necessari ai fini di quanto sopra, acquisendo tutte le informazioni necessarie per la pubblicazione di un dato caratterizzato da adeguata affidabilità e, di conseguenza, elaborato sulla base di informazioni ufficiali e certificate, trattate con metodologie condivise. A tal fine gli Uffici hanno avviato una attività di verifica delle fonti disponibili, attraverso il confronto con altre istituzioni (in particolare AEEGSI, ISTAT ed ENAC) al fine di verificare i meccanismi di stima ed elaborazione degli indici.

Coerentemente con quanto previsto dai modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (Delibera n. 64/2014), in data 5 maggio 2016 con Delibera 51/2016, il Consiglio dell'Autorità ha approvato l'aggiornamento annuale del suddetto indice determinandone i valori con riferimento all'anno base 2015.

5.1.2 Diritti aeroportuali dell'aeroporto di Pisa: conformità definitiva

L'Autorità, con Delibera n. 22/2015 del 12 marzo 2015, aveva dichiarato la conformità al pertinente Modello tariffario di riferimento della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, presentata da SAT ("Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A." la cui nuova denominazione sociale è "Toscana Aeroporti S.p.A.") a seguito della consultazione, salvo che per alcuni aspetti di dettaglio, per i quali l'Autorità aveva emesso specifiche prescrizioni. Nel dettaglio, era stato prescritto a SAT:

- di applicare, con entrata in vigore a partire dal 16 aprile 2015, ed in via temporanea fino al 31 dicembre 2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione;

- di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata da SAT, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 1 gennaio 2016 e per il resto del periodo tariffario.

Con nota del 29 maggio 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 2759/2015, la Società SAT-TA ha provveduto a trasmettere la nuova proposta, emergente dal recepimento dei correttivi prescritti dall'Autorità con Delibera n. 22/2015, al fine di ottenerne l'attestazione di conformità ai Modelli.

La nuova proposta di SAT-TA, corredata dei dati di calcolo, è stata sottoposta a verifica, al fine di attestare l'avvenuto recepimento delle prescrizioni. Tale verifica ha avuto esito positivo e, con Delibera ART n. 55/2015 del 22 luglio 2015, è stata definitivamente attestata la conformità della proposta al pertinente modello tariffario.

5.1.3 Diritti aeroportuali dell'aeroporto di Firenze: conformità definitiva

L'Autorità, con Delibera n. 35/2015 del 7 maggio 2015, aveva dichiarato la conformità al pertinente Modello tariffario di riferimento della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, presentata da AdF ("Società Aeroporto di Firenze S.p.A.", la cui nuova denominazione sociale è "Toscana Aeroporti S.p.A.") a seguito della consultazione, salvo che per alcuni aspetti di dettaglio, per i quali l'Autorità aveva emesso specifiche prescrizioni. Nel dettaglio, era stato prescritto a AdF:

- di applicare, con entrata in vigore a partire dal 26 maggio 2015, ed in via temporanea fino al 31 dicembre 2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione;
- di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata da AdF, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 1 gennaio 2016 e per il resto del periodo tariffario.

Con nota del 28 luglio 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 3890/2015, la Società AdF-TA ha provveduto a trasmettere la nuova proposta, emergente dal recepimento dei correttivi prescritti dall'Autorità con Delibera n. 35/2015, al fine di ottenerne l'attestazione di conformità ai Modelli.

La nuova proposta di AdF-TA, corredata dei dati di calcolo, è stata sottoposta a verifica, al fine di attestare l'avvenuto recepimento delle prescrizioni. Tale verifica ha avuto esito positivo e, con Delibera del 9 ottobre 2015, è stata definitivamente attestata la conformità della proposta al pertinente modello tariffario.

5.1.4 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Bologna

In data 8 maggio 2015, la Società Aeroporto di Bologna S.p.A. (SAB), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Bologna, ha notificato all'Autorità la volontà di avviare in data 15 maggio 2015 la consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali relativi all'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, fissando al 17 giugno 2015 la data dell'audizione degli utenti dell'aeroporto.

Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, e la presenza della corrispondente traduzione in inglese, con Delibera n. 39/2015 del 13 maggio 2015, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione, e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

In data 17 giugno 2015, presso l'Aeroporto di Bologna, si è tenuta l'audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della proposta di revisione dei diritti in consultazione. L'Autorità, presente con un proprio funzionario, ha potuto registrare la presenza di un buon numero di operatori ed il verificarsi di un approfondito confronto fra il gestore e gli utenti. L'audizione si è conclusa con l'approvazione della proposta con una maggioranza del 67.4% delle WLU. Successivamente, in data 17 luglio 2015, SAB ha presentato all'Autorità la proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali.

In merito a tale proposta sono pervenute all'Autorità tre distinte istanze di ricorso, analoghe tuttavia nei contenuti, inviate rispettivamente da Assaereo e IATA, in data 24 luglio 2015, e da IBAR, in data 27 luglio 2015. In considerazione del fatto che il Modello di regolazione (Delibera n. 64/2014) prevede la possibilità di ricorso all'Autorità solo "in caso di mancato accordo" (circostanza non occorsa nel caso di specie, essendosi la consultazione conclusa con un accordo), l'Autorità ha proceduto all'archiviazione dei ricorsi con Delibera n. 60/2015 del 31 luglio 2015.

L'Autorità, nella riunione consiliare del 6 agosto 2015, con Delibera n. 65/2015 ha attestato la conformità, rispetto al pertinente Modello di regolazione, della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali presentata a seguito della consultazione, con la condizione dell'applicazione di specifici correttivi. Per l'effettuazione di tali correttivi in detta Delibera sono state incluse specifiche prescrizioni riguardo alla data di entrata in vigore delle nuove tariffe (1.1.2016), al calcolo del parametro v (oneri incrementali originati da nuove disposizioni normative e/o regolamentari) relativo a ciascun prodotto regolato (escludendo dal computo gli oneri incrementali ritenuti inammissibili dall'Autorità), nonché alla scelta di non prevedere per il periodo 2016-2019 alcun tasso di efficientamento dei costi.

Una delle prescrizioni indirizzate al gestore aeroportuale ha riguardato la convocazione di un tavolo negoziale con gli utenti aeroportuali, finalizzato ad esperire ogni possibile tentativo per il raggiungimento di una intesa, parziale o totale, avente ad oggetto l'accordo sui livelli di servizio dell'Aeroporto di Bologna, assumendo quale base negoziale le posizioni rispettivamente esplicitate dalle parti nel corso della consultazione.

L'applicazione dei correttivi ha comportato da parte di SAB l'elaborazione di una nuova proposta tariffaria e la presentazione della stessa all'Autorità entro il termine di 90 giorni dalla data di pubblicazione della Delibera n. 65/2015, al fine di acquisire la definitiva attestazione di conformità.

Con nota del 14 settembre 2015, SAB ha comunicato che si sono svolti due incontri nelle giornate del 9 e 11 settembre, ed è stato ratificato un importante accordo sui livelli di servizio (SLA) con i vettori (e le loro associazioni) che prevede, tra l'altro, una reciprocità di obiettivi. Il verbale di accordo allegato alla nota del 14 settembre 2015, relativa al tavolo negoziale sui livelli di servizio, precisa che l'accordo verrà applicato su base volontaria ai vettori interessati, salvo delibera cogente dell'Autorità che ne definisca l'applicazione a tutti gli utenti dello scalo; l'avvio a regime di tale accordo sui livelli di servizio è stato previsto a decorrere dal 1° gennaio 2016.

Il gestore aeroportuale SAB ha elaborato una nuova proposta tariffaria entro i termini posti (90 giorni) dalla Delibera n. 65/2015 e, con nota del 9 ottobre 2015, ha trasmesso all'Autorità tale nuova proposta, al fine di ottenerne l'attestazione di conformità definitiva al pertinente modello di regolazione.

La nuova proposta di SAB, corredata dei dati di calcolo, è stata sottoposta a verifica, al fine di attestare l'avvenuto recepimento delle prescrizioni emesse dall'Autorità.

L'Autorità, con Delibera n. 87/2015 del 23 ottobre 2015, ha attestato che la nuova proposta di revisione dei diritti aeroportuali, presentata da SAB a seguito della consultazione, nonché del recepimento dei correttivi prescritti con Delibera n. 65/2015, è conforme al pertinente Modello tariffario di riferimento.

L'Autorità, con la medesima Delibera, ha inoltre prescritto a SAB di dare attuazione all'accordo sui livelli di servizio dell'11 settembre 2015, mediante la sua applicazione a tutti gli Utenti aeroportuali con decorrenza a partire dal 1° gennaio 2016, data di entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali.

5.1.5 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Olbia

La Società Geasar S.p.A. (GEASAR), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Olbia, ha notificato in data 14 maggio 2015 l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2015-2018, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 21 maggio 2015. La GEASAR ha presentato all'Autorità il documento di consultazione, che è stato messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese. Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 40/2015 del 21 maggio 2015, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

In data 25 giugno 2015 si è tenuta l'audizione pubblica, nel corso della quale il gestore aeroportuale ha presentato la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali al fine di conseguire l'accordo con gli utenti aeroportuali sui suoi contenuti. L'Autorità era presente con un proprio funzionario. L'audizione si è conclusa con la votazione sulla proposta del gestore. La proposta è stata approvata con una maggioranza del 79.16% delle WLU.

Successivamente, in data 9 luglio 2015 GEASAR ha presentato all'Autorità la proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali. A seguito di istruttoria sulla proposta tariffaria, l'Autorità, con Delibera n. 68/2015 del 6 agosto 2015, ha attestato la conformità al Modello della proposta di GEASAR, salvo che per alcuni

aspetti, fornendo in proposito al gestore adeguate prescrizioni riguardo al ricalcolo dei costi operativi (omettendo dal computo l'importo per l'accantonamento relativo al fondo nazionale per il servizio antincendio), al computo del tasso di inflazione programmata, nonché alle sopraggiunte disposizioni normative riguardanti la parziale deducibilità dell'IRAP sul costo del lavoro.

L'applicazione dei correttivi ha comportato da parte di GEASAR l'elaborazione di una nuova proposta tariffaria, presentata all'Autorità entro il termine di 90 giorni dalla data di pubblicazione della Delibera n. 68/2015, al fine di acquisire la definitiva attestazione di conformità.

Per quanto riguarda le tempistiche delle nuove tariffe, è stato prescritto a GEASAR di applicare, con entrata in vigore a partire dal 9 settembre 2015 ed in via temporanea fino al 31 dicembre 2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione, e di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata da GEASAR, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 1° gennaio 2016 e per il resto del periodo tariffario.

Il 9 ottobre 2015, GEASAR ha provveduto a trasmettere la nuova proposta, emergente dal recepimento dei correttivi prescritti dall'Autorità con Delibera n. 68/2015, al fine di ottenerne l'attestazione di conformità ai Modelli.

La nuova proposta di GEASAR, corredata dei dati di calcolo, è stata sottoposta a verifica, al fine di attestare l'avvenuto recepimento delle prescrizioni. Il positivo esito della verifica ha condotto all'emissione della Delibera n. 98/2015 del 26 novembre 2015, con la quale si è attestata la piena conformità dei diritti aeroportuali, come aggiornati da parte di GEASAR a seguito della Delibera n. 68/2015, rispetto al pertinente Modello regolatorio.

5.1.6 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Napoli

La Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A. (GESAC), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Napoli, ha notificato in data 16 luglio 2015 l'apertura della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2016-2019, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 23 luglio 2015.

La Società GESAC ha presentato all'Autorità il documento di consultazione, che è stato dalla stessa messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese. Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 53/2015 del 22 luglio 2015, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione, e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

In data 7 settembre 2015 si è tenuta l'audizione pubblica, nel corso della quale il gestore aeroportuale ha presentato la proposta al fine di conseguire l'accordo con gli Utenti aeroportuali sui suoi contenuti. L'Autorità, presente con un proprio funzionario, ha potuto registrare il buon livello di partecipazione, in termini quantitativi, da parte dei vettori (presenti sia direttamente che per delega, rappresentati dalle rispettive associazioni) ed il clima costruttivo e di aperto confronto che ha caratterizzato l'audizione. Durante la sessione mattutina erano presenti il 71% delle WLU, salite all'85% nel pomeriggio e in occasione della votazione finale. La discussione si è aperta sui temi generali del traffico e degli investimenti. Nel merito, il dibattito si è incentrato in particolare su alcuni degli argomenti oggetto della presentazione: il piano quadriennale degli investimenti, il piano della qualità e della tutela ambientale, le modalità di calcolo del nuovo livello dei diritti.

I vettori hanno espresso apprezzamento per il piano di investimenti, ed hanno al contempo evidenziato una serie di criticità, riassunte nelle osservazioni presentate da IBAR, Assaereo, IATA. In particolare, sono stati discussi i livelli del WACC e delle sue componenti, nonché le nuove tariffe proposte, ritenute da alcuni vettori eccessivamente sbilanciate a carico delle componenti tariffarie di approdo e partenza, rispetto a quelle a carico del passeggero. Successivamente è stato discusso il piano della qualità e la connessa proposta di *Service Level Agreement* (SLA), come richiesto anche dalle associazioni dei vettori.

Sul tema riguardante lo SLA, GESAC ha presentato una propria proposta elaborata a partire da quella predisposta dai vettori, evidenziando le modifiche ritenute necessarie ed il ricorso ad una metodologia che garantisce il rispetto del criterio di reciprocità nel calcolo delle eventuali compensazioni. I vettori hanno apprezzato la disponibilità di GESAC a discutere di SLA già durante la prima audizione pubblica, ma hanno respinto le proposte di modifica di GESAC, in particolare per quanto riguarda l'indicatore relativo alla

riconsegna bagagli, in quanto al di fuori del loro controllo diretto. Anche su invito del rappresentante dell'Autorità, presente come osservatore, le parti hanno tuttavia convenuto di continuare la discussione in un successivo tavolo per raggiungere un accordo sullo SLA.

L'audizione si è conclusa con la votazione sulla proposta del Gestore, che ha visto l'espressione di voto a favore da parte del 62% delle WLU. In data 22 settembre 2015, GESAC ha pubblicato sul proprio sito web il livello dei diritti per il 2016, dandone contestuale comunicazione agli Utenti aeroportuali, e dichiarando chiusa la consultazione. Lo stesso giorno GESAC ha presentato all'Autorità la proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali.

Su tale proposta tariffaria, gli Uffici dell'Autorità hanno sviluppato l'istruttoria, che ha condotto alla Delibera n. 88/2015 del 23 ottobre 2015, con la quale l'Autorità ha attestato la conformità al modello della proposta di GESAC, salvo che per alcuni aspetti, fornendo in proposito al gestore adeguate prescrizioni relativamente ai contributi all'attività volativa (riallocando, secondo le specifiche del Modello, la quota di spese di pubblicità destinate alla generalità dei potenziali passeggeri), al Capitale Investito Netto, al computo degli ammortamenti (per i cespiti correlati al parcheggio multipiano), al calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito, nonché al computo degli oneri incrementali originati da nuove disposizioni normative e/o regolamentari.

L'applicazione dei correttivi ha richiesto, da parte di GESAC, l'elaborazione di una nuova proposta tariffaria, da presentare all'Autorità entro il termine di 90 giorni dalla data di pubblicazione della Delibera n. 88/2015, al fine di acquisire la definitiva attestazione di conformità.

GESAC ha avviato un tavolo di consultazione specifico con i propri Utenti aeroportuali, finalizzato al raggiungimento, entro la data di entrata in vigore delle nuove tariffe, di un accordo Gestore/Utenti sui livelli di servizio dell'Aeroporto di Napoli. L'Autorità, con la medesima Delibera n. 88/2015, ha inoltre prescritto a GESAC di proseguire i lavori di tale tavolo negoziale con i propri utenti aeroportuali.

Con nota del 28 gennaio 2016, Gesac ha provveduto a trasmettere la nuova proposta, emergente dal recepimento dei correttivi prescritti dall'Autorità con Delibera n. 88/2015.

Gli Uffici hanno verificato l'avvenuta sottoscrizione, in data 18 gennaio 2016, di un accordo sul livello di servizio fra Gesac e i vettori operanti sullo scalo, rappresentati da IATA, Assaereo, IBAR e dal Comitato Utenti. Sull'applicazione dei correttivi richiesti, l'Autorità ha effettuato le opportune verifiche ed ha richiesto a Gesac ulteriori chiarimenti circa il Capitale Investito Netto, il calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito, il computo degli oneri incrementali originati da nuove disposizioni normative e/o regolamentari.

Il 23 marzo 2016 Gesac ha provveduto a trasmettere gli ulteriori chiarimenti richiesti, corredati della proposta tariffaria definitiva ulteriormente emendata. La nuova documentazione acquisita e l'istruttoria svolta dagli Uffici con esito positivo hanno condotto all'approvazione della Delibera n. 43/2016 del 14 aprile 2016, con la quale si è attestata la piena conformità dei diritti aeroportuali, come aggiornati da parte di Gesac a seguito della Delibera n. 88/2015, rispetto al pertinente Modello regolatorio.

5.1.7 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Torino

La Società di Gestione dell'Aeroporto di Torino S.p.A. (SAGAT), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Torino, ha notificato in data 1° dicembre 2015 l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2016-2019, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 8 dicembre 2015.

La Società SAGAT ha presentato all'Autorità il documento di consultazione, messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese.

Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 106/2015 del 4 dicembre 2015, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

In data 8 gennaio 2016, presso l'Aeroporto di Torino, si è quindi tenuta la prima audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della proposta di revisione dei diritti in consultazione. L'Autorità, presente con propri funzionari, ha potuto testimoniare una solida presenza dell'utenza aeroportuale, in quanto

risultava rappresentato, direttamente o con delega, almeno il 61% delle WLU registrate nel 2014. La discussione si è incentrata sull'accorpamento e rimodulazione di alcune tariffe e sui livelli di servizio (SLA).

A seguito delle innovazioni emerse nel corso dell'audizione, il gestore si è impegnato a riformulare la proposta tariffaria, nonché la proposta di SLA, fornendone comunicazione agli Utenti entro i termini previsti dal modello, in funzione di una sua ulteriore discussione in una seconda audizione, prevista per il 22 gennaio 2016.

In data 22 gennaio 2016, presso l'Aeroporto di Torino, si è tenuta la seconda audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della nuova proposta di revisione dei diritti in consultazione, nonché della proposta di SLA, riformulata anch'essa in esito alla precedente audizione. L'Autorità, presente con propri funzionari, ha potuto testimoniare anche in questa seconda audizione la consistente presenza dell'utenza aeroportuale, in quanto risultava rappresentato, direttamente o con delega, almeno il 57% delle WLU 2014.

Il dibattito si è incentrato su SLA e piano qualità, con ulteriori modifiche su indicatori, pesi, percentuali di compensazioni. Dopo approfondita discussione, SAGAT ha sottoposto agli utenti una proposta di SLA rielaborata, con il recepimento di queste ultime richieste. Gli Utenti presenti non hanno sollevato ulteriori obiezioni. Sul tema della data di entrata in vigore dei nuovi livelli tariffari, il gestore e gli utenti hanno concordato sulla decorrenza a partire dal 1° maggio 2016.

La proposta complessiva definitiva, composta dalla revisione dei diritti aeroportuali, dal piano quadriennale degli interventi, dal piano della qualità e della tutela ambientale, dal *Service Level Agreement*, con data di decorrenza (1° maggio 2016) e relative compensazioni, è stata accolta con il voto favorevole del 99,5% degli Utenti.

Successivamente, in data 28 gennaio 2016, SAGAT ha pubblicato sul proprio sito web il livello dei diritti vigente dal 1° maggio 2016, dandone contestuale comunicazione agli Utenti aeroportuali e dichiarando chiusa la consultazione. Contestualmente, SAGAT ha provveduto alla formale trasmissione all'Autorità della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali.

Sulla proposta tariffaria complessiva, gli Uffici dell'Autorità hanno sviluppato l'istruttoria, che ha condotto alla delibera n. 23/2016 dell'8 marzo 2016, con la quale l'Autorità ha attestato la conformità al modello della proposta di SAGAT, salvo che per alcuni aspetti, fornendo in proposito al gestore adeguate prescrizioni, relativamente all'esclusione, dal computo del tasso di remunerazione del capitale investito, del valore incrementale correttivo del beta, ed all'inserimento, nella costruzione della dinamica tariffaria, di importi precedentemente non considerati e/o allocati ai prodotti non regolamentati.

L'applicazione di tali correttivi richiedeva da parte di Sagat l'elaborazione di una proposta tariffaria emendata da presentare all'Autorità entro 90 giorni al fine di acquisire la definitiva attestazione di conformità, nonché l'avvio di una ulteriore fase di consultazione da concludersi entro il 5 aprile 2016.

L'Autorità, con la medesima Delibera n. 23/2016, ha sancito l'entrata in vigore in data 1° maggio 2016, ed in via temporanea fino al 31 dicembre 2016, per il livello dei diritti emerso dalla fase di consultazione chiusa il 28 gennaio 2016, con conguagli da applicare nel 2017 a seguito dei correttivi richiesti.

In data 23 marzo 2016, presso l'Aeroporto di Torino, si è quindi tenuta la terza audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della nuova proposta di revisione dei diritti in consultazione, a seguito del recepimento dei tre correttivi indicati nella Delibera n. 23/2016 dell'8 marzo 2016.

L'Autorità, presente con un proprio funzionario, ha potuto testimoniare la presenza dell'utenza aeroportuale, direttamente o con delega, nella misura del 59,8% delle WLU registrate nel 2014, e l'approvazione all'unanimità della nuova proposta.

Con PEC del 29 marzo 2016, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 2145/2016, Sagat ha provveduto a comunicare all'Autorità medesima l'esito della nuova fase di consultazione, nonché a trasmettere la proposta tariffaria finale emergente dall'applicazione dei tre correttivi prescritti nella delibera n. 23/2016, corredata della documentazione richiesta, al fine di ottenerne l'attestazione di conformità ai Modelli.

L'Autorità, con delibera n. 46/2016 del 21 aprile 2016, ha attestato che la nuova proposta di revisione dei diritti aeroportuali, presentata da Sagat a seguito della nuova fase di consultazione nonché del recepimento dei correttivi prescritti con delibera n. 23/2016, è conforme al pertinente Modello tariffario di riferimento.

5.1.8 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Palermo

La Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo S.p.A. (GESAP), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Palermo, ha notificato in data 5 febbraio 2016 l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2016-2019, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 16 febbraio 2016.

La Società GESAP ha presentato all'Autorità il documento di consultazione, messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese. Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 13/2016 dell'11 febbraio 2016, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

In data 22 marzo 2016, presso l'Aeroporto di Palermo Punta Raisi, si è quindi tenuta la prima audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della proposta di revisione dei diritti in consultazione. L'Autorità, presente con un proprio funzionario in qualità di osservatore, ha potuto verificare la presenza degli utenti aeroportuali, direttamente o con delega, nella misura del 56,2% delle WLU registrate nel 2014 (anno base).

Successivamente alla presentazione delle nuove tariffe proposte e della metodologia seguita per calcolarle, la discussione si è incentrata su alcuni temi oggetto di osservazione da parte degli utenti: le previsioni del traffico aereo, il livello del WACC, il piano quadriennale degli interventi, la gestione dei PRM, le ipotesi di Accordo sui Livelli di Servizio (SLA).

In seguito alle osservazioni emerse nel corso dell'audizione ed a un costruttivo dialogo fra aeroporto e compagnie aeree, il gestore si è impegnato a riformulare la proposta tariffaria nonché la proposta di SLA, fornendone comunicazione agli Utenti entro i termini previsti dal modello, in funzione di una sua ulteriore discussione in una seconda audizione, prevista per il 12 aprile 2016.

In data 12 aprile 2016, presso l'Aeroporto Falcone e Borsellino di Palermo, si è tenuta la seconda audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della nuova proposta di revisione dei diritti in consultazione, nonché della proposta di SLA, riformulata anch'essa in esito alla precedente audizione.

Durante questa seconda audizione gli utenti aeroportuali presenti, direttamente o con delega, rappresentavano il 52,6% delle WLU 2014.

GESAP ha sottoposto agli utenti una nuova proposta di tariffe e di SLA rielaborate, con il recepimento di alcune osservazioni degli utenti, modificando in particolare le previsioni di traffico aereo, il livello del WACC, il peso dei diritti. La proposta complessiva definitiva, composta dalla revisione dei diritti aeroportuali, dal piano quadriennale degli interventi, dal piano della qualità e della tutela ambientale, dal *Service Level Agreement* è stata accolta con il voto favorevole dell'88,7% degli Utenti. E' attualmente in corso di conclusione l'istruttoria relativamente a tale proposta definitiva, presentata da GESAP in data 29 aprile 2016.

5.1.9 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Genova

La Società Aeroporto di Genova S.p.A. (ADG), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Genova, ha notificato in data 15 febbraio 2016 l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2016-2019, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 22 febbraio 2016.

La Società ADG ha presentato all'Autorità il documento di consultazione, messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese.

Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 17/2016 del 18 febbraio 2016, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

In data 24 marzo 2016, presso l'Aeroporto di Genova, si è tenuta la prima audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della proposta di revisione dei diritti in consultazione. L'Autorità, presente con un proprio funzionario in qualità di osservatore, ha potuto verificare una solida presenza degli utenti aeroportuali, direttamente o con delega, ampiamente superiore al 50% delle WLU registrate nel 2014 (anno base).

Il gestore ha presentato i nuovi livelli tariffari e le basi metodologiche adottate per il calcolo, aprendo successivamente la discussione con gli utenti sui temi di maggiore interesse: le previsioni del traffico aereo, il livello del WACC, gli obiettivi di efficientamento, la proposta di accorpamento in *basket* di servizi, la data di entrata in vigore dei nuovi diritti, le ipotesi di Accordo sui Livelli di Servizio (SLA).

A seguito delle osservazioni emerse nel corso dell'audizione, il gestore si è impegnato a riformulare la proposta tariffaria nonché la proposta di SLA, fornendone comunicazione agli Utenti entro i termini previsti dal modello, in funzione di una sua ulteriore discussione in una seconda audizione, prevista per il 14 aprile 2016.

In data 14 aprile 2016, presso l'Aeroporto di Genova, si è tenuta la seconda audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della nuova proposta di revisione dei diritti in consultazione, nonché della proposta di SLA, riformulata anch'essa in esito alla precedente audizione.

La proposta complessiva definitiva, composta dalla revisione dei diritti aeroportuali, dal piano quadriennale degli interventi, dal piano della qualità e della tutela ambientale, dal *Service Level Agreement* è stata accolta con il voto favorevole del 100% degli Utenti.

Successivamente, in data 22 aprile 2016, ADG ha pubblicato sul proprio sito web il livello dei diritti per il 2016, dandone contestuale comunicazione agli Utenti aeroportuali, e dichiarando chiusa la consultazione. Contestualmente, ADG ha provveduto alla formale trasmissione all'Autorità della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali. ADG ha specificato, tanto sul proprio sito web quanto nella comunicazione all'Autorità, che la data di entrata in vigore del nuovo livello dei diritti è fissata al 21 giugno 2016.

5.1.10 La revisione dei diritti aeroportuali degli aeroporti di Bari, Brindisi, Lecce, Foggia (Aeroporti di Puglia)

La Società Aeroporti di Puglia S.p.A. (AdP), affidataria in concessione della gestione degli aeroporti civili di Bari, Brindisi, Taranto-Grottaglie, Foggia, in data 17 marzo 2016 ha notificato l'apertura della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali, da applicarsi nel periodo tariffario 2016-2019, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 24 marzo 2016.

La Società AdP ha presentato all'ART il documento di consultazione, messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese.

Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 29/2016 del 23 marzo 2016, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

L'Autorità, pur trovandosi nella fase preliminare di raccolta documentale che precede la vera e propria attività istruttoria, normalmente avviata all'esito della procedura di consultazione, ha ritenuto di rilevare preliminarmente che, da una prima ricognizione dei presupposti soggettivi, non parrebbero sussistere le condizioni formali (l'avvenuta "Designazione di una Rete Aeroportuale" ai sensi dell'art. 74, comma 2, D.L. 24-1-2012 n. 1) che consentirebbero ad AdP di sottoporre a Consultazione una proposta di Diritti basata su un sistema tariffario unico per i quattro aeroporti coinvolti. L'Autorità ha quindi invitato AdP ad informare al riguardo gli utenti aeroportuali in fase di consultazione, non potendosi escludere che la problematica in argomento, all'esito della successiva istruttoria, possa rappresentare un motivo ostativo alla espressione di conformità delle tariffe ai pertinenti modelli regolatori da parte dell'Autorità.

In data 26 aprile 2016, presso l'Aeroporto di Bari, si è tenuta l'audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della proposta di revisione dei diritti in consultazione e contestuale comunicazione agli Utenti di quanto rappresentato dall'Autorità con la nota sopra citata.

L'Autorità, presente con un proprio funzionario in qualità di osservatore, ha potuto verificare la presenza, direttamente o con delega, di circa il 37% delle WLU registrate nel 2014 (anno base).

Il gestore ha innanzi tutto chiarito che la proposta tariffaria resta condizionata all'emanazione del decreto interministeriale di designazione della Rete aeroportuale pugliese da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con il Ministero dell'Economia, previo parere della Conferenza unificata Stato-Regioni. Nel corso dell'audizione sono poi state trattate le questioni di merito, senza alcun cambiamento sostanziale da parte di AdP della propria iniziale proposta, la quale è stata approvata con circa il 63% delle WLU 2014.

5.1.11 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Trieste-Ronchi dei Legionari

La Società Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. (AFVG), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Trieste-Ronchi dei Legionari, ha notificato in data 31 marzo 2016 l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2016-2019, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 8 aprile 2016.

La Società AFVG ha presentato all'Autorità il documento di consultazione, che sarà messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese. Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 36/2016 del 6 aprile 2016, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

In data 9 maggio 2016, presso l'Aeroporto Friuli Venezia Giulia di Ronchi dei Legionari (GO), si è tenuta la prima audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione della proposta di revisione dei diritti in consultazione. L'Autorità, presente con un proprio collaboratore in qualità di osservatore, ha potuto verificare una solida presenza degli utenti aeroportuali, direttamente o con delega, ampiamente superiore al 50% delle WLU registrate nel 2014 (anno base).

Il gestore ha presentato i nuovi livelli tariffari e le basi metodologiche adottate per il calcolo, aprendo successivamente la discussione con gli utenti sui temi di maggiore interesse: le previsioni del traffico aereo, il Piano degli investimenti, il nuovo schema tariffario, la proposta di accorpamento in *basket* di servizi, la data di entrata in vigore dei nuovi diritti, la qualità dei servizi erogati e le ipotesi di Accordo sui Livelli di Servizio (SLA).

A seguito delle osservazioni emerse nel corso dell'audizione, il gestore ha tempestivamente riformulato la proposta tariffaria nonché la proposta di SLA, fornendone immediata comunicazione agli Utenti. La proposta complessiva definitiva, composta dalla revisione dei diritti aeroportuali, dal piano quadriennale degli interventi, dal piano della qualità e della tutela ambientale, dal *Service Level Agreement* è stata accolta con il voto favorevole del 100% degli Utenti.

5.1.12 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Cagliari

La Società So.G.Aer. S.p.A. (SOGAER), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Mario Mammì" di Cagliari-Elmas, ha notificato in data 4 maggio 2016 l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2016/2019, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 12 maggio 2016. La Società SOGAER ha presentato all'Autorità il documento di consultazione, che sarà messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese. Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 55/2016 dell'11 maggio 2016, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione, e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

5.1.13 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Catania

La Società Aeroporto di Catania S.p.A. (SAC), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto internazionale di Catania-Fontanarossa, ha notificato in data 16 maggio 2016 l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2016/2019, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 24 maggio 2016.

La Società SAC ha presentato all'Autorità il documento di consultazione, che sarà messo a disposizione degli utenti aeroportuali in lingua italiana ed inglese.

Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, con Delibera n. 60/2016 del 23 maggio 2016, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di valutazione e pubblicato sul proprio sito internet le informazioni sull'avvio della consultazione.

5.2 Il settore ferroviario

5.2.1 Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è il documento, predisposto dal gestore dell'infrastruttura (GI) secondo quanto previsto dall'art. 14, comma 2, del decreto legislativo n. 112/2015, che "(...) *descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi (...)*". Il comma 1 dello stesso articolo 14 del d.lgs. n. 112/2015 prevede che "Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione".

Sulla base di tali disposizioni, in occasione dell'aggiornamento annuale del PIR l'Autorità ha impartito con Delibera n. 104 del 4 dicembre 2015 alcune indicazioni e prescrizioni volte a rendere più chiare e coerenti le disposizioni contenute nel PIR e ad assicurare che siano rispettose delle misure di regolazione in materia di accesso all'infrastruttura, emanate dall'Autorità con Delibera n. 70/2014. In particolare, l'Autorità, preso atto delle difficoltà rappresentate dagli operatori nell'attuazione di alcune misure regolatorie contenute nella Delibera n. 70/2014, riguardanti il sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario (art. 21 del d.lgs. n. 112/2015) e l'obbligo di mettere a gara i servizi di manovra ferroviaria in regime di gestore unico, ha differito i termini di adempimento originariamente previsti. Per quanto riguarda il sistema di controllo delle prestazioni, inoltre, la Delibera n. 104/2015 ha previsto che nel corso del 2016 si svolga un articolato processo di sperimentazione e eventuale aggiustamento delle modifiche introdotte al sistema, prima della loro entrata in vigore.

Sul tema dei servizi di manovra ferroviaria, l'Autorità è intervenuta nuovamente con Delibera n. 30 del 23 marzo 2016 per circoscrivere l'ambito di applicabilità dell'obbligo di gara ai soli impianti in regime di gestore unico nei quali l'attività di manovra si svolge interamente su aree di proprietà del gestore dell'infrastruttura. Per molti impianti in regime di gestore unico, è infatti emerso che le aree di manovra sono di proprietà in parte del GI ed in parte di altri soggetti, i quali non si sono dichiarati disponibili a delegare al GI l'effettuazione della gara. Si è reso pertanto necessario avviare un nuovo procedimento, che terminerà il 30 novembre 2016, per stabilire le modalità più idonee di gestione dei servizi di manovra al fine di garantirne l'economicità e l'efficienza.

Tornando a descrivere il contenuto delle indicazioni e prescrizioni fornite dall'Autorità in occasione dell'aggiornamento annuale del PIR, occorre premettere che il PIR contiene sia la disciplina contrattuale dei rapporti tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie (IF), sia la descrizione delle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria. Per quanto riguarda quest'ultima parte, RFI negli ultimi anni ha trasferito gran parte delle informazioni, che precedentemente venivano pubblicate all'interno di documenti allegati al PIR, in un applicativo informatico (PIR WEB) che rende maggiormente fruibili tali informazioni, in quanto consente all'utente di visualizzare i dati anche a partire da una planimetria della rete ferroviaria nazionale, selezionando le relazioni ferroviarie o le località di interesse. L'Autorità ha ritenuto necessario chiarire, con prescrizione n. 1.2.1 della Delibera n. 104/2015, che il PIR WEB costituisce parte integrante del PIR, e come tale deve essere tempestivamente aggiornato e veicolare informazioni sui futuri sviluppi della rete infrastrutturale, che consentano alle imprese ferroviarie e ai committenti di servizi di trasporto pubblico di programmare le proprie attività e di rappresentare, nell'ambito della consultazione annuale, le proprie osservazioni al riguardo.

In occasione dell'aggiornamento del PIR, avvenuto a dicembre 2015, RFI ha introdotto per la prima volta, nell'ambito del processo di allocazione della capacità ferroviaria, la previsione di un "*catalogo per i servizi merci, funzionale alle richieste di tracce per l'orario di servizio successivo a quello in vigore*". RFI ha motivato tale novità sostenendo che la previsione di una serie di tracce orarie preconfezionate per il segmento merci, caratterizzate da maggiore stabilità ed affidabilità, risponde alle esigenze delle IF e si ispira ad analoga disposizione già prevista, per i corridoi internazionali merci, dal Regolamento CE n. 913/2010. L'Autorità, al punto 4.3.1 della Delibera n. 104/2015, ha prescritto che la elaborazione del catalogo per i servizi merci da parte del gestore dell'infrastruttura si basi anche sulla consultazione delle IF, e che esso non costituisca

impedimento alle possibilità di accesso alla capacità dell'infrastruttura da parte degli altri segmenti di mercato.

Con la Delibera n. 104/2015, inoltre, l'Autorità ha modificato le modalità della consultazione che il gestore dell'infrastruttura dovrà svolgere, dal prossimo anno in poi, ai fini dell'aggiornamento annuale (o ordinario) del PIR. Al fine di aumentare la trasparenza e di garantire la massima partecipazione dei soggetti interessati (imprese ferroviarie, Regioni etc.), la prescrizione 1.2.3 della Delibera n. 104/2015 stabilisce che le osservazioni presentate da ciascun partecipante alla consultazione vengano pubblicate sul sito web di RFI, salvo eventuali contenuti riservati debitamente motivati. E' inoltre stabilito l'obbligo di RFI di pubblicare sia le motivazioni di tutte le modifiche apportate al PIR, sia la bozza di PIR che RFI stessa elabora al termine della consultazione e che invia all'esame dell'Autorità. Ciò consentirà agli *stakeholders* di rappresentare all'Autorità, in linea con quanto avviene in altri Paesi europei, le proprie osservazioni sulla versione destinata, a meno di modifiche prescritte dall'Autorità, ad entrare in vigore.

Mentre la gran parte delle modifiche al PIR dovrebbero essere concentrate nell'ambito del procedimento di aggiornamento annuale o ordinario sopra descritto, è tuttavia possibile che si presenti l'esigenza di apportare ulteriori modifiche al testo del PIR successivamente alla sua entrata in vigore (cosiddetta procedura di aggiornamento straordinario). Già con la Delibera n. 76 del 27 novembre 2014, l'Autorità aveva previsto che il GI potesse apportare modifiche di questo genere al PIR per adeguarlo a cambiamenti del quadro normativo e regolamentare o anche, in via eccezionale, su iniziativa del GI stesso. Nel corso del 2015, tuttavia, l'Autorità ha rilevato come RFI avesse, nell'ambito degli aggiornamenti straordinari di marzo e giugno di tale anno, introdotto modifiche al PIR che non apparivano giustificate da circostanze eccezionali o che non erano state precedute dalla necessaria consultazione delle imprese ferroviarie e degli altri soggetti interessati. Con Delibera n. 84 del 9 ottobre 2015, l'Autorità ha pertanto prescritto di espungere dal PIR le modifiche introdotte unilateralmente, ripristinando il testo previgente. Con la prescrizione 1.2.4 della Delibera n. 104/2015, l'Autorità è intervenuta nuovamente su tale materia, per specificare che le modifiche introdotte dal GI su propria iniziativa devono essere comunicate all'Autorità stessa e a tutti i soggetti interessati con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore prevista, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni.

5.2.2 Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

Con Delibera n. 96 del 13 novembre 2015, l'Autorità ha definito i criteri per la determinazione, da parte del GI, dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (nel prosieguo sinteticamente indicati anche con il termine *pedaggio*), coerentemente con quanto previsto dall'articolo 17 del decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, di recepimento della direttiva 2012/34/UE, cosiddetta direttiva *Recast*, che ha avuto in Italia la sua prima applicazione.

Precedentemente, l'articolazione del pedaggio ed i livelli delle sue componenti erano stati stabiliti dal decreto del Ministero dei Trasporti n. 43T del 21 marzo 2000, successivamente modificato dal D.M. 18 agosto 2006 (che ha introdotto anche la tariffazione per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità, quest'ultima poi modificata dal D.M. 10 settembre 2013 - Canoni d'uso dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC).

Con Delibera n. 70 del 31 ottobre 2014, l'Autorità era poi intervenuta relativamente al pedaggio AV/AC (misura 6.6.2), stabilendo nel contempo (art. 2) di avviare un procedimento più generale per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie.

In tale ambito l'Autorità aveva dapprima avviato, con Delibera n. 86 del 18 dicembre 2014, una *Call for Inputs* finalizzata ad acquisire informazioni, osservazioni e considerazioni da parte dei soggetti interessati, che potessero risultare utili nella definizione di uno schema di provvedimento di regolazione. A tale *Call for Inputs* hanno partecipato 8 soggetti tra cui NTV, Trenitalia e l'associazione FerCargo, che raggruppa la gran parte delle imprese ferroviarie, diverse da Trenitalia, che operano nel settore merci.

Tenendo conto delle risultanze della *Call for Inputs*, l'Autorità, con Delibera n. 61 del 31 luglio 2015, ha poi sottoposto a consultazione pubblica lo schema di provvedimento di regolazione. Alla consultazione hanno partecipato 10 soggetti⁴¹, tra cui la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome che ha formulato in un contributo unitario le osservazioni e le proposte delle diverse Regioni e Province Autonome.

⁴¹ Arriva Italia, ASSTRA, Conferenza Regioni e Province Autonome, Fercargo, Ferrovie Emilia Romagna, FS Logistica, NTV, Rail Trenord, RFI, Trenitalia.

In definitiva la Delibera n. 96/2015 è stata emanata a seguito di una doppia consultazione delle imprese ferroviarie e degli altri soggetti interessati. Tutti i contributi alle due consultazioni sono pubblicati all'indirizzo web: www.autorita-trasporti.it > Attività > Consultazioni.

Per quanto riguarda i contenuti del provvedimento, occorre innanzi tutto evidenziare che, a differenza del D.M. n. 43T/2000, che stabiliva in modo analitico l'articolazione del pedaggio ed i livelli delle sue componenti senza lasciare margini di discrezionalità al GI, la Delibera n. 96/2015 ha inteso definire, coerentemente con quanto previsto da d.lgs. n. 112/2015 e dalla direttiva *Recast*, i criteri sulla base dei quali il GI può poi assumere le proprie decisioni riguardanti l'effettiva articolazione del pedaggio ed i livelli delle varie componenti; l'Autorità infatti, ha inteso valorizzare l'autonomia imprenditoriale del GI, che potrà ora utilizzare la "leva prezzo" per promuovere lo sviluppo del traffico e dell'utilizzo ottimale della capacità della rete.

Al contempo, l'Autorità ha inteso tutelare l'interesse del mercato, mirando alla semplificazione dell'attuale struttura tariffaria ed alla possibilità di prevedere l'andamento dei canoni. In linea con quanto definito in altri settori del trasporto, la Delibera n. 96/2015 ha pertanto stabilito che il GI definisca preventivamente le modalità di calcolo del pedaggio per un periodo medio-lungo (5 anni, ad eccezione del primo periodo tariffario che ha una durata di 6 anni), tendenzialmente allineato con la durata dei contratti di programma tra Stato e gestore dell'infrastruttura in materia di manutenzione e di investimenti (d.lgs. n. 112/2015, art. 15, comma 1). Tali modalità di calcolo devono essere dunque elaborate dal GI, per la prima volta nel corso del 2016, e sottoposte preventivamente all'attenzione dell'Autorità che ne verifica la conformità con i principi e criteri stabiliti nella Delibera n. 96/2015, nonché con quelli previsti dal d.lgs. n. 112/2015.

Nell'elaborare il metodo di calcolo del pedaggio relativo al servizio principale fornito dal GI, il cosiddetto *pacchetto minimo di accesso* all'infrastruttura ferroviaria, il GI deve attenersi, innanzi tutto, al principio di orientamento ai costi *pertinenti ed efficienti*, formulato nella misura di regolazione n. 6 dell'allegato 1 alla delibera e che può essere così sintetizzato: il gettito previsto del pedaggio, globalmente inteso, deve essere pari all'importo necessario a consentire ad un gestore dell'infrastruttura efficiente di mantenere in equilibrio i propri conti, al netto dei contributi statali ricevuti per le attività di manutenzione, delle entrate non rimborsabili di fonte pubblica e privata, nonché delle eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

La *pertinenza* dei costi è garantita dall'obbligo, imposto al GI con una serie di misure di regolazione contenute nel capo VIII della Delibera n. 96/2015, di produrre un'apposita contabilità regolatoria in cui venga data evidenza della metodologia di imputazione dei costi e ricavi. In particolare, tale contabilità deve distinguere i costi imputabili al *pacchetto minimo di accesso* all'infrastruttura ferroviaria dai costi imputabili ad altri servizi e attività svolti dal GI. Solo i costi connessi alla fornitura del pacchetto minimo di accesso sono considerati pertinenti ai fini della determinazione del pedaggio.

Gli obblighi di contabilità regolatoria introdotti dalla Delibera n. 96/2015, in coerenza con quanto previsto dal d.lgs. n. 112/2015, sono fortemente innovativi rispetto ai precedenti obblighi normativi, che imponevano al GI di allocare i costi tra i "processi industriali relativi alla sua attività" (d.lgs. n. 188/2003 art. 15). Tale disposizione era stata infatti applicata da RFI adottando dei meccanismi di allocazione dei costi tra le proprie strutture organizzative interne (ad es. quella addetta al controllo della circolazione, quella addetta all'attività di manutenzione e miglioramento dell'infrastruttura etc.) che tuttavia non sono, in generale, correlate in modo univoco alle tipologie di servizi offerti alle imprese ferroviarie.

Tornando al principio di orientamento del pedaggio ai costi, la Delibera n. 96/2015 ha inteso garantire il progressivo miglioramento dell'*efficienza* del GI introducendo nella dinamica tariffaria un tasso di efficientamento annuo dei costi operativi unitari di almeno il 2 % (misura n. 10), in linea con quanto applicato per altri servizi a rete.

L'equilibrio dei conti del GI include anche, come specificato dall'articolo 16 del d.lgs. n. 112/2015, una equa remunerazione del capitale investito netto, quest'ultimo comprensivo del Valore Netto Contabile delle immobilizzazioni, determinato al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ed al netto delle quote di ammortamento. La remunerazione del capitale è calcolata, come per altre modalità di trasporto, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (WACC). I parametri per il calcolo di tale costo medio sono stati fissati dall'Autorità nella misura di regolazione n. 20 sulla base di un *benchmark* che fa riferimento sia a gestori dell'infrastruttura ferroviaria di altri Paesi europei, sia ai gestori italiani di infrastrutture "a rete" nel settore dell'energia elettrica e del gas.

Oltre a individuare i principi sulla cui base il GI determina l'ammontare complessivo dei costi che deve essere recuperato tramite l'applicazione del pedaggio, la Delibera n. 96/2015 stabilisce anche i principi e criteri cui il GI si deve attenere ai fini della definizione del prezzo (il pedaggio), articolando tale ammontare complessivo tra gli utenti dei servizi, ossia tra le imprese ferroviarie che utilizzano l'infrastruttura ferroviaria per effettuare servizi di trasporto.

Coerentemente con quanto stabilito dalla Direttiva *Recast* e dal d.lgs. n. 112/2015, la Delibera n. 96/2015 prevede che il pedaggio debba coprire innanzitutto i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, ossia il costo incrementale o marginale derivante dall'utilizzo dell'infrastruttura, consistente in particolare nell'usura causata dalla circolazione dei treni (componente A del pedaggio). Tale costo rappresenta tuttavia solo una parte dei costi complessivamente sostenuti dal GI; pertanto, al fine di assicurare la possibilità di raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario del GI, la delibera prevede, in coerenza con quanto stabilito dall'articolo 18 del d.lgs. n. 112/2015, che a tale componente possano essere applicati dei coefficienti di maggiorazione, differenziati, tra l'altro, sulla base della suddivisione del mercato del trasporto ferroviario in segmenti.

A tal fine, la Delibera n. 96/2015 individua, anche sulla base delle indicazioni pervenute dai partecipanti alle consultazioni, i segmenti del mercato del trasporto ferroviario maggiormente rilevanti. Il GI, nel determinare il livello di pedaggio, dovrà tener conto, oltre che dei segmenti di mercato indicati dal d.lgs. n. 112/2015 (servizi merci, servizi passeggeri soggetti ad obblighi di servizio pubblico, servizi passeggeri *open access*), anche della distinzione tra servizi commerciali e servizi tecnici (cosiddetti *invii a vuoto*, movimenti di locomotori isolati, corse prova etc.), tra servizi ferroviari terrestri e marittimi (collegamento ferroviario marittimo con la Sicilia e la Sardegna), tra servizi passeggeri soggetti ad obblighi di servizio pubblico a committenza regionale e statale e, infine, tra servizi passeggeri *open access* con maggiore o minore livello di qualità del servizio in termini di frequenza e velocità commerciale (*premium* e *basic*). Il GI potrà inoltre tenere conto, ai fini della articolazione del pedaggio, della fascia oraria (diurna/notturna) e della classificazione della rete in relazione al livello di servizio su essa fornito.

Con la Delibera n. 96/2015, l'Autorità ha inteso anche affrontare alcune criticità emerse nel corso della pluriennale esperienza di esercizio del sistema di pedaggio definito dal D.M. n. 43T/2000; in particolare, essa stabilisce che il metodo di calcolo del pedaggio non contenga componenti fisse, indipendenti dai treni-chilometro effettuati (numero di chilometri percorsi dal treno). Era infatti emerso, anche dalle segnalazioni pervenute da diversi partecipanti alla *Call for Inputs*, che il metodo di calcolo del pedaggio previsto dal D.M. n.43/2000, che comprendeva una componente fissa per l'accesso alla tratta o al nodo, poteva produrre distorsioni tariffarie soprattutto nei confronti dei servizi a più breve raggio.

Un'altra criticità scaturita nel corso della *Call for Inputs*, era relativa al forte divario tra il pedaggio medio previsto per le linee AV/AC e quello previsto per alcune linee che, pur facendo nominalmente parte della rete "tradizionale", consentono velocità comunque elevate (ad es. la linea Direttissima Firenze-Roma). Per offrire la possibilità di attenuare tale differenziazione, la Delibera n. 96/2015 stabilisce che il GI possa modulare il pedaggio non più in base alla classificazione dell'infrastruttura come rete AV piuttosto che rete tradizionale, bensì, come si è visto, sulla base del livello di servizio della rete, laddove viene considerato "livello di servizio elevato" sia quello delle tratte ad alta velocità sia quello delle linee classificate come facenti parte della rete tradizionale, ma che consentono una velocità superiore ai 200 km/h.

Al fine di tutelare la sostenibilità del mercato, ossia la capacità delle imprese ferroviarie che operano nei diversi segmenti di mercato di sostenere l'onere del pedaggio, l'Autorità ha inteso nella Delibera n. 96/2015 definire preventivamente determinate salvaguardie per alcuni segmenti di servizio (misura di regolazione n. 31); in particolare è stato previsto che i coefficienti di maggiorazione non dovranno essere tali da determinare, rispetto all'anno 2015, un aumento del pedaggio medio per il segmento dei servizi merci e per quello dei servizi passeggeri regionali; inoltre, tali coefficienti non dovranno determinare un pedaggio medio dei servizi passeggeri, per la rete a livello di servizio elevato, superiore al pedaggio medio rilevato nel 2015 per le tratte ad alta velocità.

Al GI è comunque riconosciuta ampia autonomia nella modulazione del pedaggio, autonomia che si esplica non solo attraverso la possibilità di calibrare opportunamente i coefficienti di maggiorazione e di differenziare il pedaggio segmentando ulteriormente il mercato del trasporto ferroviario, ma anche tramite la possibilità di prevedere modulazioni del pedaggio per incoraggiare l'uso di linee sottoutilizzate e per tener conto dei periodi di congestione, secondo la logica del *congestion charging*. Si tratta dunque di un ampio repertorio di strumenti che il GI potrà utilizzare, in ottica imprenditoriale, per promuovere lo sviluppo del traffico e dell'utilizzo ottimale della capacità della rete.

La Delibera n. 96/2015 ha anche stabilito la tempistica e le modalità di entrata in vigore del nuovo sistema di pedaggio, tenendo conto, da un lato, di adeguare immediatamente l'attuale sistema a quanto stabilito dalla Direttiva *Recast* e dal d.lgs. n. 112/2015 e, dall'altro, dell'esigenza di rispettare le pianificazioni di budget per l'anno in corso delle imprese ferroviarie e dei soggetti che affidano contratti di servizio pubblico (ad es. le Regioni), nel contempo assicurando a tutti i soggetti la possibilità di pianificare adeguatamente le proprie attività disponendo di previsioni affidabili sull'andamento e sui livelli del pedaggio. Per conciliare tali esigenze, la Delibera n. 96/2015 prevede una prima fase (dal 1 gennaio 2016 al 10 giugno 2017) in cui si applica ancora il sistema di pedaggio precedente, adeguato in ragione del tasso di inflazione programmato relativo all'anno 2016.

Nella seconda fase (dal 10 giugno 2017 al 9 dicembre 2021) si applica il nuovo meccanismo di pedaggio sopra descritto (di regime), sulla base dei costi specifici pertinenti a tale periodo, calcolati secondo i criteri precedentemente sintetizzati. In tale seconda fase si tiene anche conto, oltre che dei suddetti costi specifici, anche di una posta figurativa aggiuntiva (che può essere di segno positivo o negativo) pari alla differenza tra il gettito del pedaggio della prima fase e quello che si sarebbe determinato applicando, sempre per tale prima fase, i principi e criteri stabiliti dalla Delibera n. 96/2015; tale posta figurativa viene distribuita in ciascun anno della seconda fase in proporzione ai treni-chilometro percorsi da ciascuna impresa ferroviaria (misura regolatoria n. 58).

L'Autorità, in sede di esame preventivo sul sistema di pedaggio elaborato dal GI, provvederà a verificare che esso sia conforme ai principi e criteri stabiliti dal d.lgs. n. 112/2015 e dalla Delibera n. 96/2015.

La Delibera n. 96/2015 contiene infine, coerentemente con quanto previsto dagli articoli 13 e 17 del d.lgs. n. 112/2015, alcune misure volte a regolare la determinazione dei corrispettivi richiesti da parte degli operatori di impianto di servizio, ovvero dei soggetti che gestiscono impianti diversi dall'infrastruttura ferroviaria ma anch'essi essenziali per la prestazione del servizio di trasporto ferroviario, quali, ad esempio, le stazioni passeggeri, gli scali merci, i centri di manutenzione.

Gli operatori di impianto di servizio costituiscono una pluralità di soggetti, con caratteristiche eterogenee in termini di dimensioni, struttura proprietaria, forma giuridica, ampiezza dello scopo sociale. La Delibera n. 96/2015 sottopone tutti questi soggetti a obblighi di trasparenza nella determinazione dei corrispettivi, definendo un insieme minimo di informazioni, anche di natura contabile, che essi devono periodicamente comunicare ai propri utenti effettivi o potenziali.

La Delibera n. 96/2015 prevede inoltre una regolazione più incisiva per gli operatori che detengono un significativo potere di mercato nella gestione di un impianto o di un servizio, sottoponendoli ad obblighi di contabilità regolatoria e predeterminando la metodologia che essi dovranno utilizzare per stabilire i costi ammissibili ai fini della determinazione dei corrispettivi.

Alcune misure di regolazione contenute nella Delibera n. 96/2015 hanno già trovato una prima applicazione al momento della stesura della presente relazione. In particolare, la misura n. 37 prevede che gli operatori di impianto di servizio comunichino all'Autorità, entro il 31 gennaio 2016, il superamento di determinate soglie in termini di quota di capacità produttiva su base nazionale o di grado di saturazione di tale capacità. Sulla base di tali comunicazioni e di ulteriori informazioni fornite dall'operatore stesso o da altri soggetti interessati, l'Autorità valuterà quali operatori di impianto detengano un significativo potere di mercato, e siano pertanto da assoggettare a una regolazione più incisiva. Per alcune categorie di impianti e servizi, ad ogni modo, l'Autorità ha già effettuato tale valutazione nell'ambito della misura n. 38 della Delibera n. 96/2015, assoggettandoli dunque sin da subito ad obblighi di contabilità regolatoria ed a regole per la determinazione dei costi ammissibili.

La misura regolatoria n. 32 della Delibera n. 96/2015 prevede, da parte del GI, la presentazione all'Autorità, anticipata di 30 giorni rispetto alla proposta tariffaria, delle specifiche funzionali del modello di simulazione da allegare a tale proposta, al fine di consentirne l'esame di competenza. Tale obbligo è stato adempiuto dal GI nei termini previsti. Le specifiche funzionali, inclusive di quanto necessario per la dimostrazione: (i) dell'applicazione dei criteri di costruzione dei costi totali efficienti e dei costi diretti a partire dalla contabilità regolatoria all'anno base, (ii) dell'applicazione dei criteri di evoluzione nel tempo delle voci di costo rilevanti, sulla base delle stime di traffico formulate dal GI, (iii) dell'impatto dell'applicazione del nuovo sistema di pedaggio sul mercato ferroviario, sono state validate e - per l'effetto - approvate dall'Autorità il 23 marzo 2016.

Successivamente, RFI ha presentato all'Autorità il nuovo sistema tariffario relativo al periodo 2016-2021, corredato della documentazione necessaria per l'effettuazione delle verifiche di conformità al modello

regolatorio approvato con la Delibera n. 96/2015. La conseguente istruttoria, attualmente in corso, si trova in fase conclusiva rispetto alla perimetrazione dei costi totali efficienti e dei costi diretti (che costituiscono la base per la determinazione dei pedaggi) e si concentrerà quindi sugli aspetti di modulazione tariffaria, nonché sul loro impatto in termini di: (i) compatibilità con una condizione di sostenibilità da parte del mercato ferroviario, (ii) competitività ottimale all'interno dei segmenti del mercato stesso, (iii) rispetto degli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

5.2.3 Altre attività in ambito ferroviario

L'articolo 29, comma 1, del D.L. n. 91 del 24 giugno 2014, come convertito della legge n. 116 dell'11 agosto 2014, ha previsto che l'applicazione delle tariffe elettriche agevolate di cui godeva dal 1963 Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) sia limitata (con decorrenza 1/1/2015) ai soli consumi di energia elettrica impiegati *“per i trasporti rientranti nel servizio universale e per il settore del trasporto ferroviario delle merci”*. A partire dal 2015, dunque, gli altri tipi di trasporto passeggeri *“a mercato”* devono pagare l'energia elettrica a *“costo pieno”*. Il medesimo comma 1 prevede poi che: *“Con decreto del Ministero dello sviluppo economico da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto-legge, sentite l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e i servizi idrici e l'Autorità per i trasporti, sono definite le modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'attuazione del regime. Il decreto viene aggiornato con cadenza biennale, seguendo le medesime modalità previste per la sua adozione”*. In attuazione di tale disposizione, il Ministero dello Sviluppo Economico (di seguito MISE), a seguito di approfondimenti congiuntamente svolti, ha inviato all'Autorità in data 4 novembre 2015 uno schema di provvedimento al fine dell'espressione del prescritto parere.

Con Delibera 99/2015 del 26 novembre 2015 l'Autorità ha fornito parere favorevole sul citato schema di decreto, subordinatamente all'inserimento nello stesso di una disposizione che rimetta all'Autorità la definizione, sulla base dei principi stabiliti dal decreto stesso, delle modalità di dichiarazione da parte delle imprese ferroviarie della categoria di trasporto effettuata, nonché di rilevazione e rendicontazione dei consumi rilevanti da parte di RFI. Il MISE ha successivamente emanato il D.M. 22/12/2015, di attuazione dell'art. 29, comma 1 della legge 116/2014, recante *“Regime tariffario speciale a favore di RFI - determinazione dei consumi rilevanti”*, recependo il parere dell'Autorità.

Tale D.M. stabilisce all'art. 1, comma 1, che a partire dal 1° gennaio 2016 i consumi rilevanti ai fini dell'attuazione del regime stabilito dal citato art. 29 sono determinati facendo riferimento ai *“treni per chilometro”* elettrici rilevati mensilmente, per ciascuna impresa ferroviaria, sui sistemi informatici di rilevazione del gestore della Rete RFI, stabilendo nel contempo la specifica formula da impiegarsi per il calcolo. Il comma 3 del medesimo articolo stabilisce inoltre che le modalità di dichiarazione da parte delle imprese ferroviarie, nonché le modalità di rilevazione e rendicontazione da parte di RFI degli elementi informativi necessari sono definite dall'Autorità di regolazione dei trasporti sulla base dei principi stabiliti dal decreto.

L'Autorità ha già dato una prima attuazione a tale disposizione prevedendo, nell'ambito delle indicazioni e prescrizioni sul Prospetto informativo della rete (Delibera n. 104/2015, prescrizione 2.3.4), che le imprese ferroviarie che beneficiano del regime tariffario speciale per consumi di energia elettrica effettuati per i trasporti rientranti nel servizio universale e per il trasporto ferroviario delle merci, debbano sottoscrivere apposita dichiarazione da rendere a RFI stessa al momento della determinazione definitiva del corrispettivo dovuto, ove siano riportati tutti i dati necessari per la sua determinazione.

L'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015) dispone la destinazione di 100 milioni euro annui, a partire dall'annualità 2015, alla *“compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle Regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia”*.

A seguito di segnalazioni pervenute da parte di alcuni operatori attivi nel trasporto ferroviario di merci, l'Autorità ha rappresentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'esigenza di adottare misure esplicative ed attuative della suddetta disposizione, volte ad evitare il rischio che la stessa determini effetti distorsivi, alterando la concorrenza tra operatori che effettuano trasporto merci nelle Regioni citate, e operatori che forniscono servizi di trasporto assimilabili ma riguardanti soltanto località non collocate in tali Regioni. Inoltre l'Autorità, in relazione ad ipotesi di modifica della disposizione citata, ha evidenziato che

l'estensione del regime di compensazione anche ai servizi di trasporto ferroviario delle merci eserciti nelle regioni settentrionali, sarebbe coerente con la politica e gli indirizzi nazionali e comunitari orientati al sostegno della modalità ferroviaria per il trasporto delle merci, in un'ottica di riequilibrio intermodale ed allo scopo di ridurre i costi esterni generati dalle altre modalità di trasporto.

Le ipotesi di modifica legislativa si sono concretizzate con la conversione in legge del D. L. 25 novembre 2015, n. 185. L'articolo 11 comma 2-quater, introdotto dalla legge di conversione 22 gennaio 2016, n. 9, ha in particolare inserito nella disposizione originaria la previsione di un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che disciplini le modalità di calcolo delle compensazioni e di attuazione della disposizione stessa. Tale decreto è stato emanato in data 5 febbraio 2016 e prende in considerazione, ai fini della determinazione delle compensazioni, i costi esterni che il trasporto ferroviario consente di evitare rispetto ai modi di trasporto concorrenti; esso inoltre subordina l'erogazione delle compensazioni alla verifica, da parte della Commissione europea, della compatibilità con le norme in materia di aiuti di Stato.

5.2.4 Procedimenti sanzionatori

L'Autorità ha concluso i procedimenti sanzionatori avviati con le delibere n. 24 e n. 25 del 2015 in relazione all'inottemperanza, da parte di RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di alcune misure di regolazione previste, rispettivamente, nelle delibere n. 70 e n. 76 del 2014.

Il procedimento avviato con la Delibera n. 24/2015, con la quale erano state contestate sei violazioni della Delibera n. 70/2014, si è concluso con l'approvazione definitiva degli impegni proposti da RFI al fine di rimuovere quattro contestazioni, nonché con l'archiviazione delle due contestazioni rimanenti.

L'Autorità, esercitando, con le delibere n. 66/2015 e n. 80/2015, il potere conferitole dall'art. 37, comma 3, lett. f), del D.L. n. 201/2011, ha accettato e reso obbligatori per RFI gli impegni da quest'ultima presentati e integrati a seguito del c.d. *market test*, al quale hanno preso parte imprese ferroviarie, gestori di stazione, associazioni di operatori del settore e un'Amministrazione Regionale.

Gli impegni di RFI, approvati con la Delibera n. 66/2015, sono stati ritenuti idonei a superare le criticità sottese alle contestazioni mosse dall'Autorità con la Delibera n. 24/2015, con riferimento ai seguenti aspetti:

- condizioni di accesso agli impianti e ai relativi servizi;
- assegnazione alle imprese ferroviarie degli spazi nelle stazioni per servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi, secondo criteri che garantiscano pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori;
- criteri che debbono essere rispettati nei contratti tra imprese ferroviarie e gestore della stazione, concernenti, in particolare, l'individuazione di *Service Level Agreements*.

In riferimento alle condizioni di accesso agli impianti e ai relativi servizi, RFI si è impegnata a fornire, anche sull'apposita piattaforma informatica PIR WEB le informazioni previste al riguardo dalla Delibera n. 70/2014, rendendo possibile l'evoluzione del prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale verso uno strumento sostanzialmente onnicomprensivo rispetto al sistema ferroviario nazionale, senza la necessità di pubblicare ulteriore documentazione.

Con riguardo al tema dell'assegnazione alle imprese ferroviarie di spazi in stazione per servizi di biglietteria, accoglienza e assistenza alla clientela, particolarmente significativa è la rielaborazione delle relative procedure. Vengono definiti i ruoli rispettivamente attribuiti a RFI (alla quale sono devolute le verifiche in merito agli aspetti di carattere tecnico e impiantistico ed alle esigenze di sicurezza, nonché il ruolo di "sportello unico" per la presentazione delle richieste di assegnazione di spazi) ed al gestore commerciale della stazione (soggetto competente per la programmazione, individuazione ed assegnazione delle aree da dedicare ai servizi in questione, nonché gestore del conseguente rapporto contrattuale). Tutte le competenze sono attribuite a RFI per le stazioni in cui quest'ultima assume anche la funzione di gestore commerciale. Con riguardo alla collocazione di BSS/desk informativi, il principio della "pari e adeguata visibilità e accessibilità" previsto dalla Delibera n. 70/2014 viene attuato con la predeterminazione - all'interno di ogni stazione - di apposite aree e con la previsione di un minimo garantito a favore di ogni impresa ferroviaria richiedente, costituito da almeno due spazi per ciascuna area individuata. Per quanto riguarda le richieste concernenti gli spazi per servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza, viene previsto un termine massimo di riscontro pari a sei mesi. RFI si è inoltre

impegnata a pubblicare nel PIR WEB, per ciascuna stazione, gli spazi destinati alla collocazione di biglietterie self service/desk informativi, nonché ai servizi di biglietteria non automatica e accoglienza/assistenza.

In relazione alla contestazione riguardante il tema dei criteri che debbono essere rispettati nei contratti tra imprese ferroviarie e gestore della stazione, l'impegno di RFI si è concretizzato in un sistema di gestione e monitoraggio dei livelli di servizio degli impianti di stazione, ritenuto soddisfacente dall'Autorità in una prospettiva di continuo e progressivo affinamento del connesso sistema di monitoraggio con conseguenti ritorni positivi per esercizio delle imprese ferroviarie e per la qualità dei servizi offerti ai viaggiatori.

Con la Delibera n. 80/2015 l'Autorità ha approvato l'impegno di RFI in tema di determinazione delle tariffe per i servizi riguardanti le persone a mobilità ridotta. Con tale iniziativa, RFI si è attivata per commisurare il valore delle tariffe al criterio del costo marginale previsto dalla regolazione dell'Autorità, riducendo, rispetto a quelli preesistenti, l'importo delle singole prestazioni.

L'Autorità ha, invece archiviato, con la Delibera n. 89/2015, le contestazioni, contenute nella Delibera n. 24/2015, in materia di accordo quadro e di assegnazione della capacità, essendo la condotta di RFI risultata non pregiudizievole per le imprese ferroviarie e sostanzialmente rispettosa del bene giuridico tutelato dalla regolazione.

Il procedimento avviato con la Delibera n. 25/2015, concernente dieci violazioni della Delibera n. 76/2014, si è concluso con l'approvazione definitiva degli impegni proposti da RFI al fine di rimuovere sette contestazioni mosse dall'Autorità e con l'archiviazione di due contestazioni.

Gli impegni più significativi, approvati dall'Autorità con la Delibera n. 67/2015, riguardano:

- la confluenza in un'unica piattaforma cartacea e/o informatica di agevole consultazione di informazioni di interesse rilevante ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviari, quali, in particolare, l'orario di apertura e chiusura di linee e impianti, la classificazione tipologica delle stazioni;
- la presentazione della simulazione relativa al meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni (*performance regime*), aggiornato a conclusione di un tavolo tecnico con tutti i soggetti interessati;
- l'avvio di un'apposita procedura di consultazione, al fine di pervenire alla definitiva condivisione di un testo di convenzione tipo con i soggetti interessati, in materia di accordi relativi all'interconnessione delle reti tra RFI ed i gestori regionali;

Con la Delibera n. 90/2015, l'Autorità ha archiviato le contestazioni, contenute nella Delibera n. 25/2015, riguardanti il mancato inserimento nel PIR di alcune misure di regolazione in tema di servizi di manovra e dell'assistenza alle persone a mobilità ridotta. La decisione si è basata sulla sostanziale assenza di lesione al bene giuridico protetto dalla regolazione, nonché, con riguardo alla tariffazione dei servizi alle persone a mobilità ridotta, sull'accettazione, mediante la già citata Delibera n. 80/2015, degli impegni proposti da RFI in riferimento ai più generali aspetti tariffari riguardanti i servizi in questione.

Con la Delibera n. 64/2015 sono state contestate a RFI undici nuove violazioni delle misure di regolazione di cui alla Delibera n. 70/2014. Con Delibera n. 24/2016, l'Autorità, ha approvato gli impegni proposti da RFI in relazione a quattro contestazioni avanzate con la Delibera n. 64/2015. Detti impegni riguardano:

- l'inserimento, nello schema-tipo di accordo-quadro per gli enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale, di un indice di qualità, correlato alla velocità commerciale media, e previsione di una penale in caso di mancato raggiungimento del target prestabilito;
- la pubblicazione nella piattaforma PIR WEB del cronoprogramma degli investimenti programmati nel quinquennio per ridurre i casi di circolazione perturbata con l'esplicitazione delle priorità e dei relativi criteri, nonché l'indicazione, su cartine georeferenziate, delle tratte e/o degli impianti oggetto degli interventi;
- l'integrazione dello schema di contratto-tipo per la gestione del servizio di manovra con gestore unico con la previsione di meccanismi idonei a garantire livelli qualitativi del servizio;
- la previsione di una procedura di dettaglio per l'assegnazione delle locomotive per i servizi di manovra svolti in autoproduzione dalle imprese ferroviarie.

Le ulteriori sette contestazioni di cui alla Delibera n. 64/2015, per le quali RFI non ha proposto impegni, riguardano i seguenti temi:

- la fissazione delle tariffe, da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per gli interventi di sgombero più tipici, in caso di utilizzo di materiale di altra impresa ferroviaria;

- la rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce;
- il nuovo sistema di *performance regime*, diretto a minimizzare le perturbazioni del traffico ferroviario.

Si rileva, a quest'ultimo riguardo, che con la Delibera n. 104/2015 l'Autorità ha prescritto a RFI di attivare il nuovo sistema di *performance regime* in forma sperimentale e di pre-esercizio e conseguentemente disposto la sospensione del procedimento sanzionatorio, avviato con Delibera 64/2015, relativamente a una delle contestazioni avanzate a RFI su tale materia.

Con la Delibera n. 11/2016, l'Autorità ha disposto l'archiviazione della contestazione concernente l'eccessiva onerosità del sistema penali-franchigie per le imprese ferroviarie operanti nel settore merci, avendo riscontrato il sostanziale rispetto della regolazione da parte di RFI.

Per lo stesso motivo, con la Delibera n. 33/2016, l'Autorità ha disposto l'archiviazione di altre contestazioni contenute nella Delibera n. 64/2015, relativamente allo sgombero dell'infrastruttura, al principio di non cumulabilità delle franchigie fra servizi viaggiatori e servizi merci ed alla mancata previsione di criteri orientati alla trasparenza del nuovo *performance regime*.

Con la medesima Delibera n. 33/2016, è stata irrogata a RFI una sanzione di euro 20.000 per l'inottemperanza alla misura della Delibera n. 70/2014, che richiede la neutralità del sistema penali-franchigie rispetto al grado di concentrazione del mercato, con riserva di avviare un autonomo e apposito procedimento diretto a ordinare a RFI, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f) del D.L. n. 201/2011, le opportune misure di ripristino rispetto alla misura di regolazione violata.

Con il provvedimento da ultimo citato, RFI è stata sanzionata per un ammontare di euro 10.000, per non avere ottemperato alla misura della Delibera n. 70/2014, che prevede, relativamente ai servizi AV, l'allineamento del sistema di franchigie a favore dell'impresa ferroviaria per mancata utilizzazione delle tracce al sistema previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale. Con riguardo a tale violazione, si è ordinato a RFI di adeguare il PIR in conformità alla misura di regolazione violata.

Entrambe le sanzioni irrogate con la Delibera n. 33/2016, per l'ammontare complessivo di euro 30.000, sono state pagate da RFI, che ha altresì adempiuto all'ordine di cui sopra.

Sono stati avviati controlli circa lo stato di attuazione degli impegni di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., approvati in via definitiva con le sopra citate delibere n. 66/2015, n. 67/2015 e n. 80/2015.

In particolare, sono emerse alcune specifiche criticità in ordine al puntuale adempimento degli impegni di RFI, approvati con la Delibera n. 66/2014, circa la corretta attuazione del principio di *"pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori"*, previsto dalla misura 10.6.1 della Delibera n. 70/2014 in ordine all'attribuzione alle imprese ferroviarie degli spazi nelle stazioni. A tale riguardo, si è proceduto ad un'apposita verifica sulla questione, coinvolgendo, anche in contraddittorio, RFI e gli altri soggetti interessati (gestori di stazione e imprese ferroviarie). Sono stati esaminati, in particolare, tempi e modi per soddisfare le richieste dell'impresa ferroviaria Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) riguardanti spazi per biglietterie (self service e non), desk informativi e di spazi di accoglienza e assistenza ai passeggeri entro l'avvio del nuovo orario di servizio (13 dicembre 2015) su alcune specifiche stazioni. Con Delibera n. 92/2015, l'Autorità ha ordinato a RFI S.p.A., nella sua qualità di *"focal point"* nella realizzazione degli impegni di cui alla Delibera n. 66/2015 e di responsabile della effettiva messa a disposizione dei predetti spazi, di adempiere alla relativa esecuzione, nel rispetto dei tempi e delle modalità concordate in esito all'interlocuzione svoltasi su iniziativa dell'Autorità.

A seguito di una segnalazione con la quale NTV ha rappresentato criticità in ordine al soddisfacimento delle proprie richieste di spazi nelle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale, Verona Porta Nuova e Bologna Centrale, l'Autorità ha acquisito elementi informativi e documentali, anche mediante un incontro con i diversi soggetti interessati. All'esito delle verifiche svolte, con la Delibera n. 14/2016 del 18 febbraio 2016, l'Autorità, prendendo atto dell'inottemperanza di RFI alla Delibera n. 92/2015 e non ravvisando la necessità di assumere iniziative per le stazioni di Roma Termini e Milano Centrale, ha stabilito di avviare un procedimento nei confronti dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. e del gestore commerciale Grandi Stazioni S.p.A., relativamente alle stazioni di Verona Porta Nuova e Bologna Centrale, per l'adozione di misure ai sensi dell'art. 37 d.lgs. 112/2015. La norma in questione attribuisce all'Autorità il potere di porre in essere le attività occorrenti a rimediare alle situazioni segnalate, nonché, ove opportuno, di decidere *"di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le*

distorsioni del mercato e gli altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati". L'istruttoria relativa al procedimento in questione è tuttora in corso.

L'attuazione della misura 10.6.1 della Delibera n. 70/2014, anche attraverso le procedure di assegnazione degli spazi come approvate in seguito all'assunzione degli impegni presentati da RFI ha, comunque, prodotto effetti significativi in termini di pari visibilità tra imprese ferroviarie nelle principali stazioni nazionali. Di seguito sono sintetizzati i dati numerici riferiti all'attività svolta in relazione ai procedimenti sanzionatori condotti dall'Autorità nei confronti del gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale RFI S.p.A per le violazioni contestate in relazione a:

- (i) misure contenute nella Delibera n. 70/2014, in materia di "regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie" (Tabella 1), avviati con Delibera n. 24/2015 del 12.3.2015;
- (ii) misure contenute nella Delibera n. 76/2014, recante "indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della Rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A." (Tabella 2), avviati con Delibera n. 25/2015 del 12.3.2015;
- (iii) ulteriori misure contenute nella Delibera n. 70/2014, con entrata in operatività differita a 90 e a 120 gg. (Tabella 3), avviati con Delibera n. 64/2015 del 31.7.2015.

Misura	Presentazione impegno	Approvazione impegno	Provvedimento di archiviazione
1.6.2, lett. c (accordi quadro)			Delibera n. 89/2015
2.6.1 (assegnazione della capacità)			Delibera n. 89/2015
8.6.1 (condizioni di accesso ai servizi)	Si	Delibera n. 66/2015	
9.6.1 e 9.6.2 (persone a mobilità ridotta)	Si	Delibera n. 80/2015	
10.6.1 (assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela)	Si	Delibera n. 66/2015	
10.6.3 (criteri inerenti ai contratti tra imprese ferroviarie e gestore della stazione, in tema di <i>Service Level Agreements</i> , canoni orientati ai costi, durata pluriennale dei contratti)	Si	Delibera n. 66/2015	
Tot.	6	4	2

Tabella 1. Procedimenti sanzionatori avviati con Delibera n. 24/2015

Si segnala che i procedimenti avviati con le delibere n. 24/2015 e n. 25/2015, seppure iniziati nel periodo di riferimento della precedente relazione annuale, hanno trovato svolgimento anche nel periodo di riferimento della presente relazione (le delibere di conclusione dei procedimenti n. 66, 67, 80, 89 e 90 sono state adottate tra agosto e ottobre 2015). Come si evince dalle tabelle di seguito riportate, i procedimenti sanzionatori di che trattasi hanno riguardato complessivamente la contestazione di n. 27 violazioni; per 26 di esse i procedimenti si sono conclusi e per 1 il procedimento è tuttora in corso.

Misura	Presentazione impegno	Approvazione impegno	Provvedimento di archiviazione
Prescrizione 3.2.6 (orario di apertura e chiusura di linee e impianti)	Si	Delibera n. 67/2015	
Prescrizione 3.2.8 (classificazione tipologica delle stazioni)	Si	Delibera n. 67/2015	
Prescrizione 3.2.11 (trasmissione di documentazione su accordi e convenzioni sottoscritte alla interconnessione delle reti tra RFI ed i gestori regionali)	Si	Delibera n. 67/2015	
Prescrizione 5.2.7, (tabelloni arrivi e partenze e quadri orario)	Si	Delibera n. 67/2015	
Indicazione relativa all'inserimento nel PIR dei principi di cui misure 10.6.1. e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014	Si	Delibera n. 67/2015	
Indicazione relativa all'inserimento nel PIR delle misure 11.6.1. e 11.6.2 e 11.6.3 della Delibera n. 70/2014			Delibera n. 90/2015
Indicazione relativa all'inserimento nel PIR delle misura 9.6.3 della Delibera n. 70/2014			Delibera n. 90/2015
Prescrizione 6.2.8 (comunicazione all'Autorità della simulazione di calcolo su impatto del nuovo performance regime)	Si	Delibera n. 67/2015	
Indicazione relativa alla revisione, alla luce dei principi della Delibera n. 70/14, delle tariffe riguardanti "ulteriori servizi" per persone a mobilità ridotta			Delibera n. 90/2015
Indicazione relativa l'orientamento a criteri di equità delle tariffe dei servizi per persone a mobilità ridotta non rientranti nel regolamento (CE) n. 1371/2007	Si	Delibera n. 67/2015	
Tot.	10	7	3

Tabella 2. Procedimenti sanzionatori avviati con Delibera n. 25/2015

Misura	Presentazione impegno	Approvazione impegno	Provvedimento sanzionatorio	Importo sanzione	Provvedimento di archiviazione	Istruttoria in corso
1.6.4, lett. g (schema-tipo di accordo-quadro per Regioni, Province Autonome ed altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale)	Si	Delibera n. 24/2016				
3.6.1. (Cronoprogramma investimenti per ridurre i casi di circolazione perturbata)	Si	Delibera n. 24/2016				
4.6.1, lett. d (sgombero delle infrastrutture)					Delibera n. 33/2016	
5.6.1, lett. a (sistema penali-franchigie per mancata contrattualizz./ utilizz. delle tracce)					Delibera n. 33/2016	
5.6.1, lett. b (sistema penali-franchigie)			Delibera n. 33/2016	20.000 €	Delibera n. 11/2016	
5.6.1, lett. c (sistema penali-franchigie)					Delibera n. 33/2016	
5.6.1, lett. d (sistema penali-franchigie)			Delibera n. 33/2016	10.000 €		
7.6.1 lett. e (performance regime)					Delibera n. 33/2016	
7.6.1 lett. f (performance regime)						✓
11.6.1 lett. c (contratto tipo per gestione del servizio di manovra con Gestore unico)	Si	Delibera n. 24/2016				
11.6.3 (contratto tipo per noleggio di locomotori per i servizi di manovra)	Si	Delibera n. 24/2016				
Tot.	11	4	2	30.000 €	4	1

Tabella 3. Procedimenti sanzionatori avviati con Delibera n. 64/2015

5.2.5 Contenzioso

Le Delibere n. 70/2014 e n. 76/2014 dell’Autorità, in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, sono state oggetto di ricorsi presso il TAR Lazio, che si è però dichiarato territorialmente incompetente rimettendo gli atti al TAR Piemonte. Non vi è al momento nessun pronunciamento al riguardo. In sintesi, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. contestano i criteri indicati dall’Autorità per la determinazione del pedaggio per l’accesso alla rete ad Alta Velocità/Alta Capacità e il procedimento utilizzato con argomentazioni sostanzialmente contrapposte. Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. contesta principalmente l’inclusione quale voce di costo ammissibile ai fini della determinazione del canone di accesso alla rete AV/AC degli oneri finanziari relativi ai costi a lungo termine legati agli investimenti in corso o già realizzati per lo sviluppo della rete, per la quota non coperta da contributi pubblici. Oggetto di contestazione sono anche state le misure in tema di gestione equa e non discriminatoria degli spazi nelle stazioni a favore delle imprese ferroviarie finalizzate a garantire a tutte le imprese ferroviarie presenti in stazione pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori. Grandi Stazioni S.p.A. e Centostazioni S.p.A., con ricorsi distinti, contestano l’ambito dei servizi suscettibili di regolazione, affermando che la vendita di spazi pubblicitari, la locazione di spazi per lo svolgimento di servizi commerciali nelle stazioni (ad esempio, le biglietterie) e l’inclusione nei contratti siglati con le imprese ferroviarie di SLA che garantiscano la qualità dei servizi resi (ad esempio, nelle informazioni all’utenza) non rientrerebbero negli ambiti di intervento del regolatore.

Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ha poi impugnato presso il TAR Piemonte la Delibera n. 96 del 13 novembre 2015 recante “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”. Tra i vari motivi di ricorso assume rilievo la contestazione circa l’inclusione dei costi fissi sostenuti dal gestore dell’infrastruttura ai fini dell’individuazione dei criteri per la determinazione del pedaggio. Secondo il ricorrente, la normativa comunitaria, recepita da quella interna, pretende che, in via ordinaria, i canoni siano strutturati in modo da provvedere alla copertura dei soli costi diretti, intendendo per quest’ultimi quelli strettamente legati alla prestazione del servizio ferroviario. Il mero riferimento all’esigenza di assicurare l’equilibrio finanziario del gestore non sarebbe infatti sufficiente a fondare un impianto regolatorio che ammette in via generalizzata e ordinaria la copertura di costi diversi da quelli diretti attraverso il pedaggio.

Durante il mese di marzo 2016 sono poi pervenuti da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A. e Grandi Stazioni S.p.A. ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica avverso la Delibera n. 96 del 13 novembre 2015. E’ in corso la richiesta di trasposizione in sede giurisdizionale dei ricorsi straordinari

pervenuti. Nel mese di maggio 2016 Rete Ferroviaria Italiana ha presentato ricorso al TAR avverso la Delibera n. 33/2016 (v. supra 5.2.4).

5.3 Il settore autostradale

5.3.1 Affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero A22

Con Delibera n. 23 in data 11 aprile 2014, l'Autorità ha ritenuto di avviare, in attuazione dell'art. 37, comma 2, lettera g) del decreto legge 201/2011, una consultazione su alcuni quesiti regolatori riguardanti l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada Modena – Brennero A22, scaduta in data 30 aprile 2014. All'esito di tale procedimento, con Delibera in data 27 maggio 2015, n. 45, l'Autorità ha approvato un documento contenente "Indicazioni ai fini della predisposizione dello schema di concessione da inserire nel bando di gara relativo alla costruzione e gestione Modena – Brennero A22". Si evidenzia al riguardo che l'obbligo di avviare la gara per l'affidamento della concessione in esame era stato sancito dall'art. 8, comma 2-bis, del decreto legge n.59/2008 e successive modificazioni ed integrazioni e che il bando emanato da ANAS S.p.A. era stato annullato dal Consiglio di Stato con sentenza del 2014. Con la citata Delibera n. 45/2015, l'Autorità ha formulato alcune indicazioni, non aventi peraltro carattere di esautività, ai fini della predisposizione, da parte del concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli atti di gara.

Le tematiche prese in considerazione dalla Delibera n. 45/2015 hanno riguardato il livello di progettazione, i criteri di identificazione delle opere complementari, la durata della concessione, le variazioni ai presupposti di base del piano economico-finanziario, gli indicatori di redditività e di capacità di rimborso del debito, la manifestazione di interesse al finanziamento, la tipologia di procedura da seguire (ristretta), l'affidamento dei lavori a terzi, la società di progetto, la consultazione sulla finanziabilità del progetto, il finanziamento parziale del progetto, la formula tariffaria e gli indicatori di qualità, i criteri dell'offerta economicamente più vantaggiosa, la carta dei servizi, nonché ulteriori indicazioni finali.

In data 14 gennaio 2016, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di concedente, ha sottoscritto un Protocollo d'intesa con gli enti pubblici che controllano la concessionaria Autostrada del Brennero S.p.A., propedeutico all'avvio della procedura per l'affidamento della concessione dell'autostrada A22 con modalità *in-house* fino al 2045.

5.3.2 Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali

L'art. 37, comma 2, del D.L. 201/2011 e s.m.i., alla lettera g), individua le funzioni attribuite all'Autorità nel settore delle concessioni autostradali. In particolare, il penultimo periodo della citata lettera g), attribuisce all'Autorità il compito di "(...) definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto; (...)". La disposizione in esame è funzionale, nel quadro dei più ampi poteri di regolazione attribuiti all'Autorità, alla definizione ex ante di nuovi assetti gestionali nell'attuale configurazione delle concessioni autostradali.

Al fine di dare attuazione al dettato normativo, l'Autorità ha avviato, sin da marzo 2014, un confronto con i vertici dell'associazione rappresentativa dei concessionari autostradali AISCAT. E' stata successivamente avviata una ricognizione dei principali dati tecnico-economici dell'ultimo decennio. L'obiettivo della ricognizione dei dati è quello di costruire un sistema di *benchmarking* di tipo parametrico per verificare l'efficienza delle singole imprese a confronto con gli altri operatori del mercato e definire interventi regolatori sugli ambiti ottimali di gestione. Nell'analisi dei dati è stato applicato il metodo delle frontiere stocastiche di analisi, sinora non utilizzato nella regolazione delle autostrade.

Con Delibera n. 23 in data 23 aprile 2015 è stato formalmente avviato il procedimento per la definizione dei suddetti ambiti ottimali ed a tal fine l'Autorità ha predisposto un Modello econometrico effettuando un'analisi comparata delle serie storiche di dati tecnico-economico-contabili relativi alla gestione delle tratte autostradali da parte delle principali società concessionarie.

Nella fase di impostazione del Modello, l'Autorità ha consultato direttamente le principali società titolari di concessioni autostradali e l'associazione AISCAT, rappresentativa di tutti i concessionari autostradali, ricevendo da quest'ultima un rapporto avente ad oggetto, fra l'altro, le variabili alternative da includere nel

Modello econometrico, la tipologia di funzioni da utilizzare, la definizione dei prezzi unitari delle materie prime e dei servizi, e l'insieme dei dati di cui avvalersi.

L'Autorità ha, quindi, consolidato il Modello econometrico di riferimento anche alla luce di tutte le osservazioni e considerazioni pervenute dagli *stakeholders*, incluse quelle relative alle caratteristiche del tracciato autostradale (ad es. presenza di gallerie, percorsi di montagna).

Con delibere n. 53 del 30 giugno 2015, n. 113 del 17 dicembre 2015 e n. 42 del 14 aprile 2016 è stata disposta la proroga, da ultimo al 30 giugno 2016, del termine di conclusione del procedimento in questione.

Con Delibera n. 1 in data 14 gennaio 2016, l'Autorità ha posto in consultazione pubblica la Misura di regolazione di cui all'Allegato A alla medesima Delibera, invitando gli interessati a formulare entro il 15 febbraio 2016 osservazioni e proposte in merito.

Alla scadenza del citato termine, sono pervenute all'Autorità le osservazioni dei seguenti soggetti: le Organizzazioni Sindacali FILT – CGIL e CISL- Reti; l'associazione rappresentativa delle concessionarie autostradali AISCAT; la concessionaria autostradale Autostrada Torino – Ivrea – Valle D'Aosta S.p.a. (ATIVA). Alla data di redazione del presente rapporto sono in corso di svolgimento le valutazioni delle osservazioni pervenute dai citati soggetti all'esito delle quali sarà predisposto il provvedimento di definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

5.3.3 Aggiornamenti quinquennali e revisioni dei piani economico-finanziari delle convenzioni di concessione autostradali

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nei mesi di maggio e giugno 2015, ha chiesto di conoscere le valutazioni dell'Autorità in merito ai procedimenti di aggiornamento quinquennale dei piani economico-finanziari allegati a 13 convenzioni di concessione autostradale vigenti, nonché alla proposta di revisione del piano-economico finanziario presentata dalla società di progetto BRE.BE.MI. (Brescia-Bergamo-Milano).

L'istruttoria svolta dall'Autorità ha riguardato gli aspetti strettamente convenzionali, gli investimenti proposti e la loro compatibilità sia con il quadro convenzionale in essere sia con la normativa vigente, con particolare riferimento al d.lgs. 163/2006, alla normativa comunitaria in materia di appalti e di concessioni, nonché alle delibere CIPE applicabili.

Sono stati, inoltre, esaminati gli aspetti connessi alle stime di traffico del nuovo periodo regolatorio proposte dai concessionari autostradali, ed è stata effettuata un'analisi dell'andamento dei volumi, degli investimenti e dei costi totali unitari dei concessionari autostradali effettuando un confronto tra dati storici e dati contenuti nelle proposte di aggiornamento.

5.4 Il trasporto pubblico locale di linea

5.4.1 Attività conseguenti alla Delibera n. 49 nel trasporto pubblico locale di linea terrestre e marittimo

Nel corso del periodo di riferimento, l'Autorità ha dato seguito alle attività conseguenti all'approvazione della Delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015, recante le prime misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri nonché dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici per il settore del trasporto ferroviario e quello su strada.

Come noto, nel doveroso rispetto delle competenze attribuite dalla Costituzione alle Regioni in materia di trasporto pubblico, mediante il menzionato atto, si è provveduto a individuare la disciplina uniforme di aspetti regolatori delle procedure di gara bandite dai competenti Enti territoriali (o dagli enti delegati) per l'affidamento in esclusiva dei contratti di servizio di trasporto pubblico di passeggeri di cui al decreto legislativo n. 422/1997 e al Regolamento (CE) n. 1370/2007, che trovano il loro fondamento nella norma istitutiva dell'Autorità.

In tale settore, l'azione dell'Autorità si è essenzialmente incentrata su un'attività di assistenza normativa, tecnico-economica e di *advocacy* verso gli Enti affidanti (Regioni e Comuni) nella fase di predisposizione e individuazione delle regole dei bandi, nell'obbiettivo di garantire condizioni di effettiva contendibilità alle procedure di gara.

Le principali tematiche trattate hanno riguardato aspetti quali la disciplina dei beni strumentali per l'effettuazione del servizio; il piano economico-finanziario che le aziende devono redigere per la partecipazione alle gare; la durata, la proroga e il rinnovo degli affidamenti.

L'attività di interlocuzione istituzionale circa gli affidamenti dei servizi in esclusiva si è estesa altresì ad altri attori attivi nella filiera organizzativa dei trasporti pubblici locali quali le Agenzie per la mobilità. Tali soggetti, infatti, nell'ambito dei processi di riorganizzazione e ristrutturazione del settore del trasporto pubblico locale e regionale indotti dal d.lgs. n. 422/97, si sono progressivamente affermati come organismi intermedi tra l'ente pubblico (regionale o locale) incaricato della programmazione del servizio e il soggetto gestore dello stesso.

Assai proficuo è stato poi il confronto con Federmobilità, l'Associazione rappresentativa delle amministrazioni responsabili del governo della mobilità a livello Regionale, Provinciale e Comunale, con la quale l'Autorità, in un'ottica di collaborazione, ha potuto scambiare opinioni e orientamenti in ordine alle tematiche ricomprese dalla citata Delibera n. 49/2015.

Sempre nel periodo di riferimento, l'Autorità ha esteso la propria attività di regolazione dei bandi di gara anche al settore marittimo, dando avvio, con la Delibera n. 4/2016 del 28 gennaio 2016, al procedimento per l'adozione di misure regolatorie 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. Ciò al fine di completare il quadro regolatorio di competenza dell'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lett. f). E' stata avviata pertanto un'attività istruttoria nell'ambito della quale sono stati organizzati incontri con alcune Regioni e con le principali associazioni delle compagnie di navigazione italiane. Tale confronto ha contribuito a far emergere le specificità e le criticità di tale modalità di trasporto marittimo, sottoposto, come noto, a contratto di servizio o ad obbligo di servizio pubblico, così come stabilito dall'articolo 4, paragrafo 1 del Reg. (CEE) n. 3577/1992.

In particolare, sono state affrontate le questioni relative alla disponibilità delle infrastrutture e degli impianti nelle aree portuali al fine di consentire l'accesso a nuovi operatori, nonché dei mezzi navali per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico marittimo. Altre tematiche oggetto di approfondimento sono state l'individuazione dei tempi necessari per lo svolgimento della procedura di gara e l'avvio del servizio; quella relativa ai requisiti di partecipazione alle procedure di gara, nonché la possibilità di prevedere un obbligo, in capo all'ente affidante, di mettere a disposizione dei partecipanti alcune informazioni minime al fine di favorire una maggior contendibilità nella gara; quella riferita all'individuazione dei criteri di aggiudicazione della gara; e quella, infine, relativa alla predisposizione di un piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante volto alla valutazione della congruità delle offerte economiche in relazione all'oggetto della gara e agli obblighi contrattuali previsti.

5.4.2 La individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento

L'Autorità ha avviato con Delibera n. 49/2015 un procedimento per 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. Con Delibera n. 28-bis del 15 marzo 2016 è stata disposta la proroga del termine di conclusione di tale procedimento a seguito dell'adozione, in via preliminare, nella riunione del Consiglio dei ministri del 20 gennaio 2016, dello schema di decreto legislativo recante "Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale", di cui agli articoli 16 e 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124. Infatti, il citato schema di decreto legislativo reca, agli articoli 14 e 23, specifiche disposizioni in materia, rispettivamente, di bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale e definizione dei lotti di gara ed individuazione dei livelli di servizio che presentano riflessi rilevanti per l'esercizio delle funzioni attribuite all'Autorità in materia di ambiti di servizio pubblico. Il predetto schema di decreto legislativo assegna, altresì, all'Autorità ulteriori poteri di regolazione del settore del trasporto pubblico locale e regionale in materia di determinazione dei lotti di gara, materia che è strettamente connessa ai criteri volti alla individuazione degli ambiti del servizio pubblico. In virtù di tali ragioni, si è ritenuto opportuno attendere la conclusione dell'iter di adozione, in via definitiva, del predetto schema di decreto legislativo, al fine di assicurare il necessario coordinamento tra il quadro regolatorio di competenza dell'Autorità e il complessivo assetto normativo del settore risultante dal suddetto riordino normativo, ivi inclusi gli ulteriori poteri di regolazione assegnati all'Autorità.

Nel corso del procedimento gli uffici hanno condotto una istruttoria volta alla individuazione di principi e criteri metodologici comuni per le diverse modalità di trasporto per la definizione degli ambiti di servizio pubblico, anche in considerazione delle interdipendenze che sussistono tra reti locali e regionali, da un lato, e reti nazionali dall'altro, oltreché tra diverse reti modali e piattaforme tecnologiche.

Sono stati, in particolare, sviluppati criteri metodologici riguardanti gli aspetti di domanda e di offerta che influiscono sulla remuneratività dei servizi (e le conseguenti modalità di finanziamento) e per l'individuazione dei lotti di gara. La metodologia è descritta nei seguenti passaggi:

1. individuazione di criteri per la definizione della «domanda debole», in termini spaziali (aree “a domanda debole”), temporali (ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno) e soggettivi (condizioni di disagio fisico e/o economico, reddito e stato di attività). A tale fine si è individuata come indispensabile l'effettuazione di indagini sulla domanda potenziale da condurre nei territori a domanda debole in linea con le migliori tecniche di pianificazione della mobilità e delle infrastrutture.
Ai fini del soddisfacimento delle esigenze di mobilità, individuate anche sulla base delle predette indagini, sono stati individuati i criteri per la scelta delle diverse modalità;
2. scelta della modalità di trasporto più adeguata sotto il profilo del servizio e dei costi sostenibili. Con riguardo alla scelta del modo o della tipologia di trasporto più adeguata, si sono considerate sostituibili le diverse modalità (anche a coppie), facendo ricadere la scelta su quella che ottimizza o rende non necessario il finanziamento pubblico. Proprio con riferimento alle aree a domanda debole, potrebbe infatti risultare più economico soddisfare le esigenze di mobilità attraverso l'utilizzo di servizi di trasporto a chiamata piuttosto che attraverso quelli di linea, mentre nel caso della domanda di mobilità a lungo raggio, potrebbe risultare adeguato sotto il profilo dell'utenza un servizio automobilistico, anziché ferroviario;
3. specificazione e modalità di finanziamento degli Obblighi di Servizio Pubblico (OSP). Una volta definita la modalità e la tipologia, sono stati individuati i criteri per la specificazione degli OSP che possono essere imposti ai gestori e che sono necessariamente distinti a seconda che si tratti di servizi di linea o di servizi non di linea;
4. calcolo dei costi dei servizi in ipotesi di costo efficiente. Ai fini della scelta della modalità di trasporto più adeguata sotto il profilo economico, è necessario che essa avvenga considerando i costi efficienti e non quelli effettivi, derivanti dai bilanci consuntivi dei gestori *incumbent*;
5. criteri di determinazione delle tariffe. Sono stati individuati criteri generali per la determinazione di tariffe e abbonamenti differenziati in relazione alla categoria di utenza interessata (distinguendo titoli di viaggio tutelati o agevolati *versus* ordinari), tenendo conto anche dei risultati delle indagini sulla domanda di mobilità.
6. criteri per l'individuazione dei lotti di gara. Sono stati individuati criteri per considerare: 1) sia la soglia minima di produzione del servizio alla quale si conseguono economie di scala (dimensione ottima minima o efficiente) e di integrazione da parte degli operatori, 2) sia il grado di concorrenza potenziale.

La metodologia non confligge con le norme prima richiamate dello schema di “*Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale*”, il cui iter di approvazione è ancora in corso, ma finiscono per integrare la stessa previsione normativa con coerenti misure di dettaglio.

5.5 Il trasporto pubblico locale non di linea

Dopo l'Atto di segnalazione in materia di trasporto pubblico locale non di linea del maggio 2015, l'Autorità ha proseguito le attività di monitoraggio in materia, con particolare riferimento al servizio di taxi ed ncc.

In tale ambito, all'Autorità sono pervenute richieste di intervento da parte degli enti locali in ordine alle condizioni di organizzazione e svolgimento del servizio.

L'Autorità, riscontrando dette richieste, ha avuto modo di sollecitare le amministrazioni competenti ad adottare iniziative funzionali ad assicurare che il servizio taxi potesse essere svolto in linea con i principi della concorrenza e con il rafforzamento del diritto alla mobilità dei cittadini-utenti, coerentemente a quanto indicato dai principi presenti nell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge n. 201/2011.

In particolare, merita dare evidenza al parere reso al Comune di Firenze in tema di incremento del numero di licenze. A tal proposito l'Autorità ha ricevuto lo schema della delibera poi adottata dal Consiglio Comunale nella seduta del 12 ottobre 2015 (2015/C/00058). Il provvedimento, nel prevedere un aumento del numero delle licenze taxi sul proprio territorio, ha tenuto conto, in rapporto alle principali città italiane, della densità rispetto alle dimensioni del territorio comunale, dell'estensione delle strade e della

popolazione residente; inoltre, al fine di adeguare i livelli essenziali di offerta del servizio taxi, ha considerato la sensibile crescita delle presenze turistiche dei flussi aeroportuali e dei pernottamenti nelle strutture ricettive, con particolare riferimento a quelle di categoria 4 e 5 stelle, nel periodo 2006/2014. Tali elementi hanno trovato conferma dalle analisi effettuate dagli uffici dell’Autorità. Nello specifico, si è rilevato che: i) la popolazione residente è aumentata del 3%, dal 2008 al 2014; il *trend* all’aumento si è confermato ancora più significativo a partire dal 2012 ed è pari al 6%, risultando il terzo dopo Roma e Milano; (ii) i viaggiatori stranieri sono cresciuti nel periodo 2010 - 2014 del 29% in termini di arrivi, mentre le presenze hanno registrato una lieve flessione, pari al 2%. Per quanto concerne gli arrivi, che rappresentano l’indicatore di domanda di servizi di taxi più significativo rispetto a quello delle presenze, Firenze risulta essere, da quanto emerge dalla citata rilevazione, il secondo Comune per importanza in termini di incremento nel periodo; (iii) in termini di posti*km per i servizi di TPL, il Comune di Firenze ha registrato, dal 2008 al 2013, una contrazione di circa il 12%, segnalando per altra via un potenziale aumento della domanda del servizio taxi ove essa non sia soddisfatta con il trasporto pubblico di linea. Quanto precede, unitamente all’analisi dei flussi di passeggeri in arrivo e in partenza dagli *hub* trasportistici (aeroporti, stazioni e porti) che, secondo le analisi econometriche svolte su un campione costituito da tutti i Comuni Capoluogo di Regione e di Città Metropolitane, rappresenta il principale fattore statisticamente significativo in grado di spiegare la dimensione dell’offerta dei servizi taxi (misurato in termini di numero di licenze), ha consentito di confermare l’esigenza di un aumento dell’offerta di servizio taxi per il Comune di Firenze.

Si è espresso pertanto parere favorevole sull’incremento proposto dal Comune di Firenze, anche in riferimento alla decisione di vincolare il rilascio delle nuove licenze all’espletamento del servizio taxi mediante mezzi a propulsione elettrica come fattore per migliorare la qualità dell’offerta del servizio, indicando come lo standard prestazionale potrà essere favorevolmente condizionato anche dalla flessibilità tariffaria e dalle auspicabili condizioni di maggiore libertà che dovrebbero caratterizzare la fruizione e l’organizzazione del servizio stesso.

Inoltre, sono pervenute, da parte di soggetti esercenti il servizio taxi, numerose segnalazioni che lamentavano conflittualità varie sia con gli enti locali, in relazione, ad esempio, ai rapporti con le cooperative radio taxi, sia con altri soggetti esercenti il servizio ma in ambiti territoriali diversi. Con riferimento a tale ultimo profilo, l’Autorità ha ricevuto numerose segnalazioni da parte di un’associazione nazionale rappresentativa dei tassisti che evidenziavano possibili criticità inerenti, essenzialmente, all’esercizio abusivo dell’attività di noleggio con conducente all’interno di un determinato comune sulla base di titoli autorizzatori rilasciati da altro comune.

Sempre in materia di trasporto pubblico locale non di linea, si segnala la pubblicazione sul sito istituzionale dell’Autorità di un’apposita sezione dedicata all’illustrazione della pertinente normativa, delle modalità di intervento dell’Autorità sul settore taxi, nonché una modulistica per la richiesta del parere all’Autorità da parte degli enti locali in ordine all’adeguamento del servizio taxi. Ciò nell’obiettivo di favorire una più agevole interlocuzione istituzionale con gli enti locali competenti dell’organizzazione del menzionato servizio pubblico di trasporto.

5.6 I settori portuale e marittimo

Anche nei settori portuale e marittimo, sulla base delle norme istitutive, l’Autorità:

- garantisce, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva e delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a porti (art. 37, comma 2, lett. a), d.l. n. 201/2011);
- definisce, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell’esigenza di assicurare l’equilibrio economico delle imprese regolate, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori e verifica la corretta applicazione dei suddetti criteri (art. 37, comma 2, lett. b) e c), d.l. n. 201/2011).

Inoltre, l’art. 13 del d.lgs. n. 112 del 2015, recante “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”, prevede, al comma 2, che “*Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque,*

non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio (...): infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari" e, al successivo comma 13, stabilisce che "le procedure ed i criteri relativi all'accesso ai servizi di cui ai commi 2, 9 e 11 sono definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti sulla base delle misure di cui all'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio".

Nel periodo di riferimento, l'attività dell'Autorità in tali settori non ha potuto non tener conto della contestuale evoluzione del quadro normativo, nel cui ambito il Governo è delegato alla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84" ai sensi dell'art. 8 comma 1, lett. f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, in corso di approvazione al momento della redazione del presente rapporto.

In tale contesto, è utile sottolineare che, come regolatore di sistema, l'Autorità può favorire e promuovere il miglioramento dell'efficienza operativa nella mobilità delle merci, attraverso provvedimenti regolatori, segnalazioni e pareri agli organi competenti, con lo sviluppo di molteplici linee d'azione, quali ad esempio: l'omogeneizzazione dei modelli regolatori per l'accesso alle infrastrutture; la promozione dello sviluppo tecnologico; il supporto alla valutazione delle priorità di investimento.

L'Autorità ha, quindi, intrapreso attività di ricognizione delle peculiarità, criticità di sistema ed esigenze regolatorie relative al settore marittimo e portuale. La competitività del sistema economico nazionale non può prescindere dalla valorizzazione dei propri scali marittimi e dall'ottimizzazione delle connessioni di questi ultimi con i mercati di riferimento, costituendo un'unica catena logistica la cui efficienza operativa possa riflettersi, in definitiva, sui costi dei prodotti per gli utenti finali.

L'esplicitazione delle problematiche e delle criticità che limitano l'efficienza e la competitività dei collegamenti fra i porti ed il proprio hinterland, ed in particolare l'integrazione della catena logistica attraverso il trasporto intermodale, costituisce elemento essenziale di partenza per il miglioramento dell'efficienza operativa del sistema. Una prima analisi delle principali problematiche pare far emergere un *gap* regolatorio e di *policy*, con particolare riguardo ai seguenti temi, a seconda dei casi:

- ritardo nell'adeguamento infrastrutturale, a causa della presenza di *bottle-necks* nelle reti di interconnessione, della difficoltà di interfaccia porti-retroporti, dell'inadeguatezza delle infrastrutture portuali, nonché dell'incompletezza del reticolo logistico locale ed internazionale;
- frammentazione della struttura portuale, a causa del mancato raggiungimento della dimensione minima efficiente da parte di alcune singole realtà operative, ma anche per via della modesta estensione di taluni mercati di riferimento;
- affidabilità del sistema, in ragione della lunghezza e dell'incertezza delle tempistiche correlate alle attività della catena logistica, nonché dell'insufficiente coordinamento fra gli attori del mercato.

In questo ambito l'Autorità, in ragione delle proprie competenze che riguardano l'intero settore dei trasporti, intende farsi interprete dell'esigenza di valutare le decisioni e gli interventi che investono il sistema portuale in un'ottica di ampio respiro, che tenga conto dell'intermodalità, e coinvolga nei processi decisori e regolatori anche i gestori delle altre infrastrutture (ferroviarie, stradali, aeroportuali).

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), già nell'atto di segnalazione al Parlamento e al Governo del 2 ottobre 2012, recante "Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza - anno 2013", aveva rilevato, in relazione al settore portuale, la necessità, tra l'altro, di individuare una *"soluzione normativa maggiormente ispirata a principi concorrenziali e idonea a garantire un chiaro riparto di competenze tra i vari soggetti di regolamentazione e controllo (nuova Autorità dei trasporti, Autorità portuali e Autorità marittime)".* Secondo AGCM, *"con l'istituzione della nuova Autorità dei trasporti, le Autorità portuali saranno tenute a svolgere le proprie funzioni (individuate all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) avendo conto delle competenze attribuite al nuovo organismo. Se si considerano anche le funzioni e competenze riservate ex lege alle Autorità marittime ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 84/94, appare evidente la necessità di individuare una soluzione normativa maggiormente idonea a garantire un chiaro riparto di competenze tra i vari soggetti di regolamentazione e controllo, più chiaramente ispirata a principi concorrenziali."*

Il Consiglio di Stato ha peraltro recentemente evidenziato, nel parere n. 1142/2016 del 09.5.2016, reso proprio in relazione allo schema di decreto legislativo di attuazione della delega di cui all'art. 8, comma 1, lett. f) della citata legge n. 125/2015, che la riforma delle Autorità portuali delegata al Governo non debba

“tradursi solamente nella lieve riduzione del numero dei vertici territoriali di governo dei porti, nella introduzione di centri di potere intermedi, nell’istituzione di “tavoli” di coordinamento a livello locale e nazionale, senza però permeare tutta la riforma di una visione strategica di rilancio della portualità, sulla base della pianificazione nazionale e di necessaria apertura al mondo della logistica e dell’intermodalità”. Sulla base di tale considerazione, il Consiglio di Stato ha espresso piena condivisione rispetto alla direzione intrapresa dal Governo, di razionalizzare la *“governance dell’infrastruttura portuale in funzione di una sua ottimale utilizzazione per finalità di rilancio dell’economia”*, nella consapevolezza che lo schema di decreto legislativo, cui il parere si riferisce, riveste una notevole importanza per l’economia nazionale e per il rilancio della competitività dei porti italiani, soggetti ad una evoluzione del contesto internazionale caratterizzata, negli ultimi dieci anni, dalla globalizzazione del traffico delle merci e dal c.d. *“gigantismo navale”*, dalla nascita di grandi porti a Sud Est dell’Italia e dall’accresciuta competitività dei porti del nord Europa.

6. Qualità dei servizi e tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri

6.1 Le condizioni minime di qualità dei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico

6.1.1 Il settore del trasporto pubblico di passeggeri via ferrovia

Nell’esercizio delle funzioni attribuite dall’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge n. 201/2011, l’Autorità ha avviato, con la Delibera n. 59/2015 del 9 luglio 2015, un procedimento finalizzato all’adozione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico. Nell’ambito del suddetto procedimento, l’Autorità ha effettuato una rilevazione della qualità erogata dalle imprese ferroviarie che svolgono il servizio di trasporto ferroviario passeggeri regionale e di media-lunga percorrenza sottoposto ad obblighi di servizio pubblico. La rilevazione è avvenuta tramite l’acquisizione, da tutte le imprese fornitrici dei suddetti servizi di trasporto, di specifici dati e informazioni sulla qualità erogata nei servizi stessi, attraverso la richiesta di compilazione di un questionario appositamente predisposto dall’Autorità stessa.

L’Autorità è in procinto di attivare altresì una rilevazione di dati e informazioni sulla qualità percepita dall’utenza nell’erogazione dei servizi in questione, richiedendo a tal fine alle associazioni dei consumatori e degli utenti la compilazione di un apposito questionario, di prossima pubblicazione sul proprio sito internet. La ricognizione e l’analisi del materiale istruttorio raccolto sarà di grande utilità per la selezione dei fattori di qualità sui quali l’Autorità intende intervenire. Una volta individuati tali fattori, infatti, verrà predisposto, per la successiva consultazione pubblica con gli *stakeholders*, lo schema di provvedimento volto a definire le *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico”*.

6.1.2 Il settore del trasporto pubblico di passeggeri via mare

Analogo procedimento di cui al punto 6.1.1. è stato avviato, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge n. 201/2011, anche per i servizi di trasporto pubblico marittimo per passeggeri. Con Delibera n. 37 del 6 aprile 2016, il Consiglio ha deliberato l’avvio del procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare connotati da oneri di servizio pubblico. L’attività istruttoria è iniziata con l’esame dei dati forniti dalle imprese marittime di trasporto nell’ambito di una attività di rilevazione dei livelli di qualità erogata e percepita effettuata mediante l’invio di un questionario appositamente elaborato.

6.2 Il contenuto minimo dei diritti dei passeggeri titolari di abbonamenti nel trasporto via ferrovia ad Alta Velocità

Nell’esercizio delle competenze di cui all’articolo 37, comma 2, lettera e), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, con Delibera n. 103/2015 del 30 novembre 2015 l’Autorità ha inoltre avviato il primo procedimento regolatorio volto alla definizione del contenuto minimo dei diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità. Con detto intervento, l’Autorità, pur nel rispetto della libertà delle imprese di definire le proprie politiche

commerciali all'interno di un mercato caratterizzato da dinamiche concorrenziali, ha fissato per la prima volta il nucleo minimo di diritti che i passeggeri in possesso di un "abbonamento" (o di titoli di viaggio con le medesime caratteristiche) potranno esigere, a decorrere dal 1° gennaio 2017, nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità.

L'Autorità è pienamente consapevole dell'importanza che il servizio ferroviario ad Alta Velocità ha assunto per migliaia di cittadini che ogni giorno si spostano tra città metropolitane contigue (es. Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Firenze-Roma e Roma-Napoli), principalmente per esigenze lavorative, ed è altrettanto consapevole che il trasporto pubblico regionale a tutt'oggi soffre di limitazioni tali da non riuscire a soddisfare pienamente l'esigenza di mobilità di quella parte della domanda che chiede di spostarsi, con rapidità e con sistemi flessibili, tra una città e l'altra.

Le segnalazioni pervenute nel corso del 2015 da parte di utenti, singoli e associati, hanno evidenziato la presenza di criticità connesse alle modalità di fruizione degli abbonamenti commercializzati su alcune delle tratte ad Alta Velocità.

Contestualmente all'avvio del procedimento l'Autorità, in un'ottica partecipativa e ricorrendo al consolidato approccio di "*stakeholder engagement*", ha sottoposto alla consultazione di tutti i portatori di interesse uno schema di atto di regolazione, fissando un termine per la presentazione di osservazioni e proposte scritte. Sull'articolato normativo si sono espresse le due imprese ferroviarie attive nel settore Alta Velocità, diverse associazioni rappresentative dei consumatori, alcuni comitati di pendolari, la Regione Emilia Romagna e singoli cittadini, in qualità di abbonati.

Puntuali considerazioni sullo schema di atto di regolazione sono pervenute anche dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nell'ambito del Protocollo d'intesa stipulato con l'Autorità in data 27 agosto 2014, finalizzato a disciplinare oggetto e modalità di cooperazione su materie di interesse comune nell'ambito di provvedimenti di rispettiva competenza.

Prima dell'adozione dell'atto finale, in considerazione degli elementi raccolti e degli ulteriori approfondimenti svolti, anche in relazione alle caratteristiche del mercato del trasporto ad Alta Velocità, l'Autorità ha sottoposto l'articolato normativo ad una seconda breve consultazione degli interessati, in esito alla quale il Consiglio dell'Autorità ha adottato il provvedimento regolatorio definitivo.

Con Delibera n. 54 dell'11 maggio 2016 l'Autorità ha stabilito, innanzitutto, il contenuto minimo delle informazioni che i gestori del servizio devono fornire ai passeggeri, sin dal primo contatto e per tutta la durata dell'offerta commerciale, in relazione alle caratteristiche e alle modalità di fruizione degli abbonamenti. Attraverso detta misura gli utenti interessati all'acquisto di un abbonamento si vedranno garantita la disponibilità, prima dell'adesione eventuale all'offerta e per tutta la durata della stessa, di un nucleo essenziale di informazioni sulle caratteristiche e le modalità di fruizione del titolo di viaggio, tali da consentire una scelta commerciale consapevole e informata. In particolare, prima dell'acquisto dell'abbonamento i passeggeri dovranno poter acquisire informazioni: i) sul numero di posti che, per ciascuna tratta, per ciascun treno e per senso di marcia, ove previsti, sono oggetto dell'offerta commerciale; sulle modalità di attivazione e fruizione dell'abbonamento, se bidirezionale o monodirezionale; ii) sulle eventuali condizioni o restrizioni all'uso; iii) sui relativi prezzi e modalità di pagamento; iv) sulla tempistica e sulle modalità con le quali è possibile procedere alle prenotazioni dei posti e alle successive modifiche, nonché sulla natura gratuita od onerosa delle stesse. I passeggeri dovranno anche aver contezza delle eventuali restrizioni tecniche o commerciali alle modalità di perfezionamento della procedura di acquisto, di prenotazione del posto e di modifica dell'abbonamento, delle modalità di esercizio del diritto di rimborso in caso di impossibilità a veder soddisfatto il proprio programma di viaggio e del diritto di indennizzo in caso di ritardi, soppressioni e di altre disfunzioni per cause imputabili al gestore dei servizi. Detto nucleo informativo minimo dovrà essere reso ai passeggeri in modo chiaro, accessibile, completo e gratuito, tramite tutti i canali preposti, tenendo in considerazione anche le specifiche esigenze delle persone con menomazioni di vista o udito.

La seconda misura adottata fissa il contenuto minimo dei diritti che dovranno essere garantiti agli abbonati nella fase di fruizione e per tutta la durata dell'abbonamento. In tal senso si introduce il principio generale secondo il quale i gestori dei servizi dovranno garantire che la loro organizzazione sia adeguata alle esigenze di mobilità degli abbonati. Ciò si traduce nella necessità che le imprese compiano ogni ragionevole sforzo per adeguare l'offerta di trasporto (in termini quantitativi e qualitativi) alle richieste della domanda, arricchendo la propria offerta commerciale, ad esempio, con abbonamenti mono- o bidirezionali, differenziati in funzione delle fasce orarie richieste e del numero di giorni di fruizione effettiva (es. per cinque giorni su sette), con un conseguente adeguamento delle diverse offerte in termini di prezzo.

I passeggeri - come richiesto da utenti e associazioni di categoria nel corso della consultazione - hanno anche diritto, in forza dell'intervento regolatorio, ad ottenere un duplicato dell'abbonamento in caso di furto o smarrimento documentati.

Il provvedimento regolatorio stabilisce poi il principio generale che, se le imprese ferroviarie lo prevedono, il passeggero al momento dell'acquisto dell'abbonamento indica i treni giornalieri di cui intende fruire durante il periodo di validità dell'abbonamento e il gestore effettua contestualmente la prenotazione. Qualora, invece, agli abbonati sia concesso di riservare il posto in un momento successivo all'acquisto dell'abbonamento, dovrà essere loro consentito di veder soddisfatto il proprio programma di viaggio entro la giornata, anche se non necessariamente negli orari di andata e di ritorno di loro preferenza. Nessun pregiudizio potrà, inoltre, derivare agli abbonati dal non corretto funzionamento dei sistemi di prenotazione.

Con riguardo al cambio di prenotazione, in considerazione delle istanze delle associazioni dei passeggeri raccolte nel corso della consultazione, l'Autorità ha poi stabilito che il cambio potrà avvenire anche attraverso un canale diverso da quello col quale è stata effettuata la prenotazione originaria, senza oneri aggiuntivi nei casi, secondo le modalità e con la tempistica indicati dal gestore.

Al fine di rimediare ad eventuali disservizi, a favore degli abbonati sono state introdotte anche due misure a carattere compensativo. In primo luogo, conformemente a quanto previsto dall'art. 17, par. 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, è stato riconosciuto ai passeggeri titolari di abbonamenti ed in possesso di prenotazioni registrate sui sistemi di vendita del gestore del servizio il diritto, in caso di ritardi o soppressioni ripetuti durante il periodo di validità dell'abbonamento, ad ottenere un indennizzo adeguato, determinato secondo criteri di calcolo dei ritardi e dell'indennizzo specifici e differenziati rispetto a quelli previsti dai gestori dei servizi con riferimento ai titoli di viaggio singoli. Nel caso in cui il gestore del servizio non sia in grado di soddisfare il programma giornaliero di viaggio del passeggero, questi ha inoltre diritto ad ottenere il rimborso dell'ulteriore titolo di viaggio acquistato per soddisfare l'esigenza di trasporto oggetto dell'abbonamento.

Restano, naturalmente, fermi i diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario di cui al Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, e la disciplina nazionale applicativa, di cui il provvedimento regolatorio opera un significativo rafforzamento, con particolare riguardo agli abbonati delle tratte ad Alta Velocità.

L'Autorità vigilerà sulla condotta dei gestori dei servizi al fine di verificare la corretta e piena attuazione, entro il 1° gennaio 2017, delle misure regolatorie adottate sull'effettivo adeguamento delle condizioni generali di trasporto e dei documenti informativi diretti ai passeggeri.

Nelle more, i gestori dei servizi sono stati nuovamente invitati a non applicare alcuna ammenda né alcun sovrapprezzo agli abbonati sforniti di prenotazione.

6.3 La tutela dei diritti dei passeggeri

Il consolidamento dell'esperienza applicativa acquisita dall'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri e l'obiettivo di conseguire, in tale ambito, più efficaci ed elevati livelli di tutela ha rappresentato, anche nell'anno 2015-2016, un'assoluta priorità.

A tale riguardo, nel periodo di riferimento l'Autorità ha potuto beneficiare di alcuni interventi normativi, che ne hanno significativamente rafforzato e arricchito i poteri e gli ambiti di competenza.

Si fa riferimento, innanzitutto, all'adozione del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n. 191 del 19 agosto 2015 ed entrato in vigore il 3 settembre 2015), con cui è stata data esecuzione al 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. Grazie a tale intervento normativo si è finalmente chiusa la procedura di infrazione n. 2013/2258, avviata dalla Commissione europea nei confronti del nostro Paese proprio per la mancata individuazione dell'Autorità nazionale preposta all'esecuzione del citato Regolamento europeo.

Il decreto legislativo n. 129/2015 individua l'Autorità quale organismo nazionale competente a vigilare sulla corretta e piena applicazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e a sanzionare eventuali violazioni dei diritti minimi dei passeggeri, ivi previsti. Con il d.lgs. n. 129/2015, in linea di continuità con i decreti legislativi n. 70/2014 e n. 169/2014 - attuativi rispettivamente del Regolamento (CE) n. 1371/2007 in

materia di trasporto passeggeri su rotaia e del Regolamento (UE) n. 181/2011 relativo al trasporto effettuato con autobus - è stato ulteriormente potenziato il sistema di tutela dei diritti dei passeggeri, in quanto parte "debole" del contratto di trasporto e sono stati introdotti strumenti di incentivo al miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi, incardinando nell'Autorità i relativi poteri di accertamento e sanzione.

Con il predetto decreto delegato l'Autorità ha assunto, quindi, anche per il trasporto via mare e per vie navigabili interne, il ruolo di garante dei diritti minimi e irrinunciabili dei passeggeri previsti dal Regolamento (UE) n. 1177/2010, tra cui quello: a) alla non discriminazione riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori; b) alla non discriminazione e all'assistenza nei confronti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta ("PMR"); c) ad un'adeguata compensazione in caso di cancellazione o di ritardo; d) ad ottenere informazioni minime; e) a poter ricorrere ad un sistema di gestione dei reclami tempestivo ed efficiente. Nell'esercizio di questo nuovo compito, al pari di quanto previsto per i settori del trasporto su rotaia e su bus, l'Autorità dispone del potere di svolgere monitoraggi e indagini conoscitive, di adottare provvedimenti inibitori e misure cautelari nei casi di necessità ed urgenza e di irrogare sanzioni pecuniarie.

A tal fine, l'Autorità valuta ed istruisce i reclami presentati dai passeggeri (anche mediante associazioni rappresentative), fermo restando il potere di intervenire d'ufficio. Nel corso del procedimento, l'Autorità può inoltre decidere di accogliere e rendere obbligatori gli impegni presentati dalle imprese interessate, senza accertare alcuna infrazione. Per lo svolgimento di dette funzioni è previsto il potere di acquisire informazioni e documentazione dai vettori, dagli enti di gestione dei porti e dei terminali portuali o da qualsiasi altro soggetto interessato e la possibilità di effettuare verifiche e ispezioni, in quest'ultimo caso esclusivamente presso i vettori e gli enti di gestione dei porti e dei terminali portuali. In esecuzione di quanto previsto dall'art. 4, comma 1, del d.lgs. n. 129/2015⁴², l'Autorità si è tempestivamente dotata, previa consultazione pubblica, di uno specifico Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Tra le novità normative in materia di tutela degli utenti-passeggeri, che hanno interessato il periodo di riferimento, va segnalata, inoltre, con particolare favore, l'adozione del d.lgs. 6 agosto 2015, n. 130, di recepimento della Direttiva 2013/11/UE sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori (c.d. "Direttiva ADR" - *Alternative Dispute Resolution*), anch'esso in vigore dal 3 settembre 2015.

Il decreto prevede una disciplina sistematica della risoluzione stragiudiziale delle controversie tra consumatori e professionisti, stabilendo - col nuovo Titolo II-Bis del Codice del Consumo (articoli da 141-*bis* a 141-*decies*) - i requisiti minimi di organizzazione e di funzionamento che tutti gli organismi ADR devono possedere in modo da garantire procedure di soluzione delle liti uniformi, rapide, trasparenti, efficaci, eque e a costi ridotti per i consumatori. Il potenziamento di detti strumenti faciliterà l'accesso dei consumatori e degli utenti dei servizi di trasporto a mezzi giustiziali agevoli e snelli, rafforzando la fiducia dei cittadini negli scambi (anche transfrontalieri) a favore della libera fruizione dei servizi e della creazione di un mercato unico.

Sul piano operativo, l'entrata in vigore del d.lgs. n. 130/2015, oltre a comportare una significativa modifica del Codice del Consumo, si è tradotta nell'adozione, in seno al Tavolo di coordinamento e di indirizzo istituito presso il Ministero dello Sviluppo Economico (*ex art. 141 octies*, comma 3, dello stesso d.lgs. n. 130/2015), di un documento contenente i *"Primi indirizzi relativi all'attività di iscrizione e di vigilanza delle autorità competenti, nonché ai criteri generali di trasparenza ed imparzialità e alla misura dell'indennità dovuta per il servizio prestato agli organismi ADR"*, col quale le Autorità competenti (Ministero della Giustizia, Ministero dello Sviluppo Economico, Consob, Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e Banca d'Italia, ciascuna per il rispettivo settore di competenza), assieme all'Autorità di regolazione dei trasporti e all'IVASS, hanno definito alcuni principi uniformi per l'istituzione e l'iscrizione degli organismi di conciliazione nei registri tenuti dalle medesime Autorità.

Sulla scorta dei lavori del citato Tavolo di coordinamento e anche alla luce dell'esperienza delle altre Autorità di regolazione consorelle, l'Autorità ha iniziato a valutare modi e tempi per favorire *"l'istituzione di*

⁴² Ai sensi dell'art. 4, comma 1, del d.lgs. n. 129/2015, l'Autorità *"con proprio regolamento, da adottare entro sessanta giorni dalla pubblicazione del presente decreto, nel rispetto della legislazione vigente in materia, disciplina i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni, in modo da assicurare agli interessati la piena separazione tra funzioni istruttorie e funzioni decisorie. Il regolamento disciplina i casi in cui, con l'accordo dell'impresa destinataria dell'atto di avvio del procedimento sanzionatorio, possono essere adottate modalità procedurali semplificate di irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie"*.

procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti", così come previsto dall'art. 37, comma 3, del decreto legge istitutivo (D.L. n. 201/2011, lettera h).

Con riguardo alla tutela dei passeggeri nel settore ferroviario occorre, altresì, accennare all'adozione da parte della Commissione europea della Comunicazione recante gli *"Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (2015/C 220/01)"*.

La Comunicazione contiene una serie di importanti indicazioni interpretative del Regolamento (CE) n. 1371/2007, volte ad affrontare le questioni sollevate più di frequente non solo dagli organismi nazionali responsabili dell'applicazione della normativa comunitaria, ma anche dai passeggeri, dalle loro associazioni rappresentative e dai rappresentanti del settore. La finalità della Comunicazione è di assicurare un'interpretazione ed un'applicazione uniforme e coerente del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Per tale ragione essa costituisce per l'Autorità un fondamentale strumento operativo, del quale, nel periodo in esame, si è fatto largo uso nella trattazione dei reclami pervenuti, al fine di definire correttamente l'ambito di applicazione della normativa di riferimento e l'estensione di concetti dal significato non univoco (ad esempio quello di "ritardo").

Con riguardo all'ambito di applicazione del Regolamento comunitario, la Commissione europea ha chiarito, ad esempio, che un vettore di un paese terzo che non abbia stabilito una sede in uno Stato membro *"non può fornire servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sul territorio dell'Unione"* (punto 1.1.). In caso di servizi transfrontalieri che partono da o arrivano in un paese terzo, la trazione sul territorio dell'Unione può essere fornita solo da un'impresa titolare di una licenza in uno Stato membro. La Comunicazione fornisce poi una serie di precisazioni sulla disciplina delle deroghe e sulla definizione di "vettore" (articolo 3, paragrafo 2, del Regolamento) e di "ritardo".

Sul primo concetto, la Commissione ha chiarito, ad esempio, che se a causa di gravi perturbazioni nel trasporto ferroviario l'itinerario alternativo non può essere fornito da un'impresa ferroviaria, ma solo mediante un altro mezzo di trasporto, la responsabilità contrattuale è sempre a carico dell'impresa ferroviaria con la quale è stato concluso il contratto, che rimane il principale interlocutore del passeggero. In tema di ritardo, invece (punto 2.2), viene fissato l'importante principio secondo il quale il ritardo si riferisce sempre al ritardo del viaggio del passeggero e non al ritardo del treno; occorre cioè far riferimento all'orario di arrivo del treno alla destinazione finale indicata sul biglietto, in un'ottica di maggior tutela dei viaggiatori.

In materia di informazioni di viaggio (punto 3) si specifica poi che l'obbligo informativo di cui all'art. 8, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, che grava sulle imprese ferroviarie, include informazioni in tempo reale sui ritardi e sulle principali coincidenze, compresi quelli di altri operatori. Ciò rispecchia l'orientamento espresso dalla Corte di Giustizia (causa C-136/11), secondo la quale il gestore dell'infrastruttura è tenuto a *"fornire alle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del Regolamento n. 1371/2007"*.

La Comunicazione contiene anche importanti disposizioni in tema di vendita di biglietti, di responsabilità, di coincidenze perse e di ritardi (nel cui concetto, si chiarisce nella Comunicazione, rientra anche il fenomeno della soppressione, nel caso in cui passeggeri non siano stati informati della soppressione in modo appropriato e con largo anticipo). In tale ambito, appare importante segnalare la raccomandazione che le imprese ferroviarie offrano almeno i biglietti più essenziali tramite tutti i loro canali di vendita, in particolare tramite biglietterie, distributori automatici e a bordo dei treni.

In tema di contratto di trasporto la Commissione ha chiarito che un contratto unico può essere composto anche da biglietti separati e gli accordi contrattuali tra il passeggero e l'impresa ferroviaria dovrebbero indicare chiaramente se l'intero viaggio del passeggero è incluso in un unico contratto o in contratti distinti. Come specificato all'articolo 3, paragrafo 10, del Regolamento, i biglietti venduti nel quadro di un unico contratto dovrebbero essere intesi come un "biglietto globale", quando essi rappresentano *"un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie"*. Va, tuttavia, sottolineato come i biglietti globali possono essere offerti esclusivamente qualora gli accordi commerciali tra le imprese ferroviarie e i dati disponibili lo consentano.

Di assoluto rilievo è la sezione dedicata ai diritti delle persone con disabilità e/o a mobilità ridotta (punto 5). In conformità all'articolo 19 del Regolamento, sono infatti vietate discriminazioni al momento della prenotazione, dell'acquisto e dell'utilizzo dei servizi di trasporto ferroviario. Deroghe a questo principio, a

norma dell'articolo 19, paragrafo 2, con il successivo rifiuto di accettare una prenotazione, di vendere i biglietti o fornire il servizio di trasporto a persone con disabilità o a mobilità ridotta deve essere sempre debitamente giustificato, in linea con le norme di accesso non discriminatorie di cui all'art. 19, paragrafo 1.

Chiudono la Comunicazione della Commissione una serie di previsioni relative al trattamento dei reclami, alle informazioni ai passeggeri in merito ai loro diritti e agli obblighi di cooperazione tra gli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del Regolamento e dell'irrogazione di sanzioni. In particolare, le informazioni devono essere adeguate e fornite in un lasso di tempo tale da consentire ai passeggeri di acquisire, al momento della conclusione del contratto di trasporto, tutte le informazioni in merito ai loro diritti e obblighi in virtù dello stesso; possono essere fornite in formati alternativi, ma devono essere accessibili alle persone con disabilità e direttamente accessibili ai passeggeri (per esempio, i passeggeri non dovrebbero essere indirizzati esclusivamente ad informarsi su Internet se possono prenotare o pagare i biglietti in stazione).

In materia di trasporto di passeggeri su rotaia va poi segnalato che è in atto un processo di revisione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 da parte della Commissione europea. Uno studio sull'applicazione e sull'impatto del Regolamento svolto nel 2012 per conto della Commissione ha evidenziato, infatti, l'opportunità di rafforzare sotto diversi aspetti i diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario e di fornire chiarimenti su alcuni concetti previsti dal Regolamento.

Sulla scorta di detta analisi – che è stata oggetto nel 2013 di un apposito Report al Consiglio e al Parlamento europeo - il 9 febbraio 2016 la Commissione ha avviato una consultazione pubblica di tutti i portatori d'interesse (tra cui gli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del Regolamento, le organizzazioni rappresentative dei passeggeri e i singoli cittadini), al fine di raccogliere pareri sull'efficacia delle disposizioni del Regolamento e suggerimenti per migliorarne l'esecuzione. L'Autorità ha partecipato alla consultazione evidenziando, sulla scorta della propria esperienza applicativa, le lacune e le ambiguità interpretative riscontrate nell'attuazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. La consultazione si è conclusa il 5 maggio 2016.

Un cenno, infine, con riferimento al trasporto via autobus, al completamento dell'*iter* di attuazione dell'art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 169/2014⁴³, in relazione al quale il 9 ottobre 2015 il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha adottato il decreto che individua le strutture regionali competenti a ricevere e a trasmettere mensilmente all'Autorità i reclami relativi a presunte infrazioni nel trasporto su servizi svolti mediante autobus di competenza regionale e locale.

Sul piano applicativo, l'illustrato arricchimento del quadro normativo in materia di tutela dei passeggeri, congiuntamente al consolidamento della struttura organizzativa dell'Autorità, ha fornito notevole impulso alle attività istituzionali connesse alla tutela dei diritti dei passeggeri. I dati esposti nel grafico che segue illustrano tale incremento.

Il grafico che segue evidenzia che, a fronte di una iniziale timidezza degli utenti nell'approcciarsi agli strumenti di tutela messi a disposizione dall'Autorità, nel corso del 2015 si è verificato un incremento delle segnalazioni e dei reclami pervenuti, particolarmente marcato nel trasporto ferroviario. Detto trend positivo è imputabile ad una crescente presa di coscienza da parte degli utenti e degli operatori circa le funzioni dell'Autorità e delle modalità cui ricorrervi. Particolarmente significativa è l'osservazione dell'andamento delle segnalazioni e dei reclami nel settore ferroviario, che ha fatto registrare un incremento esponenziale negli ultimi mesi del 2015 e una successiva drastica diminuzione nel primo bimestre del 2016, periodo in cui si è concentrato il maggior numero di procedimenti sanzionatori, avviati nei confronti delle imprese ferroviarie per violazione del Reg. (CE) n. 1371/2007: tra gennaio e febbraio 2016, sono stati avviati 9 dei 16 procedimenti sanzionatori condotti ai sensi del d.lgs. n. 70/2014.

⁴³ La disposizione prevede che *“Per i servizi regolari di competenza regionale e locale i reclami possono essere inoltrati anche alle competenti strutture regionali che provvedono a trasmetterli, unitamente ad ogni elemento utile ai fini della definizione del procedimento per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni di cui all'art. 4, all'Autorità con periodicità mensile”*.

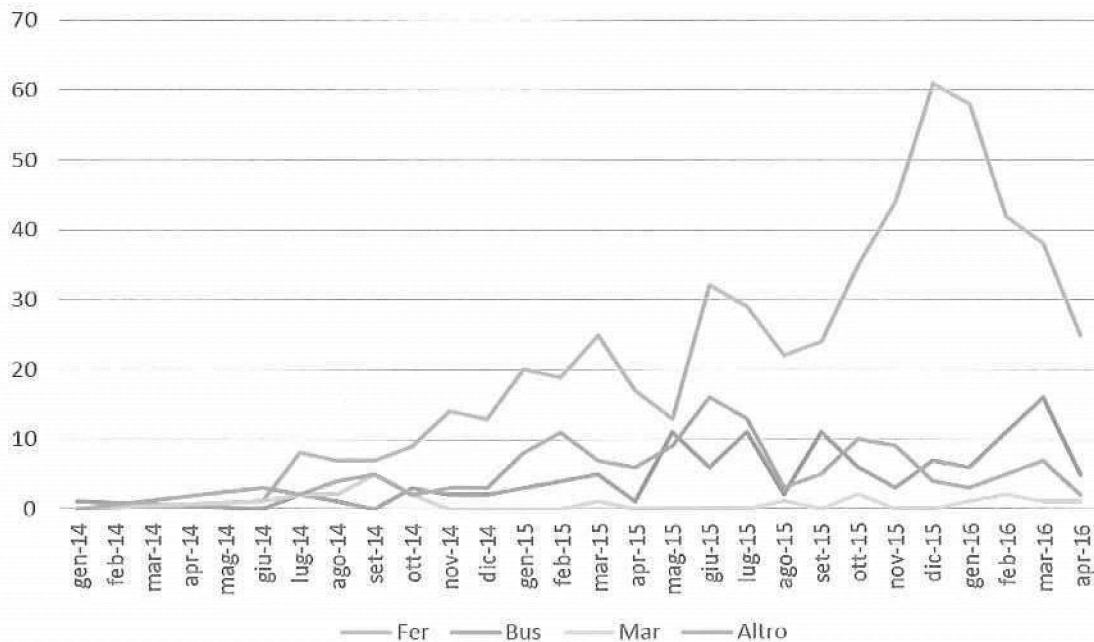


Figura 1. Distribuzione, per modalità di trasporto, dei reclami e delle segnalazioni pervenute all'Autorità al 30 aprile 2016

I dati evidenziano che l'azione dell'Autorità ha contribuito a sensibilizzare gli operatori del trasporto ferroviario ad un maggiore rispetto dei diritti dei passeggeri e delle norme che disciplinano il trattamento dei reclami, con effetti immediati sul decrescente numero degli utenti che ha avuto l'esigenza di rivolgersi, in seconda istanza, all'Autorità.

Nel complesso, nel periodo luglio 2015-aprile 2016, sono pervenuti all'Autorità 525 tra segnalazioni e reclami, dei quali la maggior parte (378) relativi al settore ferroviario e al trasporto effettuato con autobus (78). I restanti 69 riguardano il trasporto marittimo e le altre tipologie di trasporto. Sono stati avviati complessivamente 17 procedimenti sanzionatori in materia di tutela dei diritti dei passeggeri, di cui 16 per violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 in materia di trasporto su rotaia e 1 per violazioni del Regolamento (UE) n. 181/2011 in materia di trasporto con autobus. Nessun procedimento sanzionatorio è stato invece avviato nel settore del trasporto via mare e per vie navigabili interne, tenuto anche conto che la relativa disciplina interna, come descritto poc'anzi, è entrata in vigore il 3 settembre 2015 e che nessuno dei fatti portati all'attenzione dell'Autorità si è verificato dopo tale data.

Va peraltro evidenziato che il numero contenuto di procedimenti sanzionatori avviati nell'anno di riferimento va interpretato come un segnale positivo, indice dell'efficacia dell'intervento dell'Autorità. Grazie al costante e costruttivo confronto con gli operatori dei settori vigilati si è, infatti, riusciti nella maggior parte dei casi a risolvere le problematiche segnalate senza l'attivazione del potere sanzionatorio, il cui esercizio, ad oggi, riveste dunque un ruolo residuale ai fini dell'effettivo rispetto dei diritti dei passeggeri.

L'Autorità ha inoltre proceduto all'archiviazione ove, dalle evidenze acquisite dagli Uffici in fase pre-istruttoria, non è emersa alcuna violazione dei diritti dei passeggeri di cui ai citati Regolamenti.

In tali ipotesi l'Autorità non si è limitata ad archiviare le doglianze degli utenti in quanto affette da vizi formali. Diversamente, in un'ottica costruttiva e propositiva, ha colto dalle stesse, laddove ne ricorrevano gli estremi, l'input per l'esercizio delle competenze generali di cui dispone ai sensi della legge istitutiva, effettuando ulteriori approfondimenti d'ufficio. Nell'ottica di una piena collaborazione l'Autorità ha, inoltre, proceduto a trasmettere e/o a condividere le istanze degli utenti dei servizi di trasporto con le altre Istituzioni di volta in volta competenti.

Così, nei casi in cui i disservizi segnalati sono stati ritenuti estranei all'ambito di applicazione dei Regolamenti n. 1371/2007 e n. 181/2011, ma utilmente risolvibili dall'impresa di trasporto o dal gestore interessato, l'Autorità, nell'ottica di offrire comunque una prospettiva di tutela agli utenti, ha provveduto a trasmettere ai soggetti competenti copia dell'istanza ricevuta per le verifiche e gli adempimenti del caso (ad esempio, in caso di omessa restituzione del resto o di mancata emissione del biglietto dalla emittitrice *self service*, di addebito di somme per procedure di acquisto di biglietti non andate a buon fine, di

malfunzionamento dei monitor di stazione e dell'avvisatore acustico presso un passaggio a livello, di problematiche inerenti all'assenza di rastrelliere per le biciclette o di passaggi per attraversare i binari).

In diverse ipotesi l'Autorità ha, inoltre, tenuto conto dei profili segnalati dagli utenti ai fini dell'esercizio dei poteri regolatori di cui all'art. 37 del D.L. n. 201/2011 (ad esempio in materia di qualità dei servizi e di fissazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti).

Nei casi di incompetenza *ratione materiae*, come detto poc'anzi, l'Autorità ha curato la trasmissione degli atti ricevuti all'ente locale titolare del contratto di servizio o all'organo competente previamente individuato per i seguiti di competenza (tra questi, la Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato per possibili pratiche commerciali scorrette, l'ENAC per profili relativi al trasporto aereo, ma anche i NEBS di altri Stati membri).

Con riguardo al settore marittimo, l'Autorità ha provveduto ad inviare a diverse compagnie marittime delle richieste di chiarimenti sui disservizi denunciati da passeggeri stranieri imbarcati su navi italiane o da porti situati nel territorio nazionale; sebbene i fatti segnalati, in quanto antecedenti all'entrata in vigore del d.lgs. n. 129/2015 (3 settembre 2015), non risultassero sanzionabili dall'Autorità, ai sensi del regime previsto dal citato decreto legislativo, si è comunque ritenuto utile richiamare l'attenzione degli operatori del settore, anche nell'ottica di sensibilizzarli al rispetto dei diritti dei passeggeri. Ciò, in concreto, si è verificato in relazione a segnalazioni trasmesse, ad esempio, dall'*Office for Consumer Affairs* di Malta e dal Ministero dell'Economia, Infrastrutture, Marina e Turismo della Repubblica ellenica, oltre che in relazione ad alcune fattispecie già all'attenzione della Commissione europea. Per le medesime finalità è stata, inoltre, avviata un'azione di monitoraggio sull'effettiva conformazione da parte degli operatori del settore marittimo alle prescrizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, specie per quanto attiene al rispetto degli obblighi informativi ivi previsti (vedi *infra*).

6.3.1 Il trasporto via ferrovia

In tema di obblighi previsti dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario, le fattispecie esaminate con maggior frequenza nel periodo di riferimento, ai sensi del d.lgs. n. 70/2014, riguardano la mancata diffusione da parte degli operatori di informazioni tempestive e complete ai passeggeri sui ritardi o le soppressioni del servizio, la perdita di coincidenze tra treni dovuta a ritardi o all'assenza di un coordinamento degli orari programmati dalle diverse imprese ferroviarie, l'omessa predisposizione da parte delle imprese ferroviarie di sistemi di assistenza informativa e materiale ai viaggiatori, il mancato riconoscimento delle indennità dovute a titolo di rimborso, nonché la violazione dei termini previsti dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 per fornire una risposta definitiva ai reclami di prima istanza.

In sede di accertamento delle violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 e di applicazione del relativo regime sanzionatorio, come precisato poc'anzi, l'Autorità ha fatto costantemente riferimento alle "*Linee guida*" fornite dalla Commissione europea con la citata Comunicazione 2015/C 220/01 del 4 luglio 2015. Ciò, in particolare, è accaduto con riguardo al regime della soppressione di servizi ferroviari e della connessa tutela dei passeggeri (la soppressione, come precisato dalla Commissione, "*può avere le stesse conseguenze di un ritardo...*" e per tale ragione vengono estesi gli stessi strumenti rimediale previsti per il ritardo), all'interpretazione del concetto di "ritardo", nonché all'assistenza materiale ai passeggeri e ai diritti delle persone con disabilità e/o a mobilità ridotta.

Sul piano numerico, nel periodo in esame la maggior parte di procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità ha riguardato violazioni dell'art. 17 e dell'art 27 del Regolamento (CE) n. 1371/2007, che disciplinano rispettivamente le indennità per il prezzo del biglietto e i termini entro i quali le imprese ferroviarie devono trattare i reclami inviati dai passeggeri.

La prima delle due disposizioni citate ha visto, in primo luogo, l'avvio di tre procedimenti⁴⁴ per violazione del paragrafo 1, comma 2, dell'art. 17 del Regolamento (CE) n. 1371/2007 (sanzionato agli effetti dell'art. 14, comma 2, del d.lgs. 70/2014), che prevede l'erogazione di indennità in caso di ritardi e soppressioni del servizio. Nei casi esaminati, a fronte di ripetuti ritardi su linee ferroviarie regionali e dell'assenza, nei contratti di servizio tra vettore ferroviario e Regioni interessate, di un obbligo di indennizzo in favore dei passeggeri titolari di un abbonamento, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per verificare

⁴⁴ Delibera n. 2/2016.

se le imprese garantissero effettivamente una tutela specifica ai sensi di detta disposizione per *“i passeggeri titolari di un titolo di viaggio o di un abbonamento che siano costretti a subire un susseguirsi di ritardi o soppressioni di servizi durante il periodo di validità dello stesso”*, tenuto conto che i viaggiatori *“possono richiedere un indennizzo adeguato secondo le modalità di indennizzo delle imprese ferroviarie”* e che a carico delle imprese grava quindi l’obbligo di individuare *“i criteri per la determinazione dei ritardi e il calcolo dell’indennizzo”*.

Sempre in relazione all’art. 17 del Regolamento (CE) n. 1371/2007, in un altro caso è stata contestata ad una impresa ferroviaria⁴⁵ la violazione del paragrafo 1 della disposizione, secondo cui, *“Fermo restando il diritto al trasporto, il passeggero può chiedere all’impresa ferroviaria un indennizzo in caso di ritardo tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione indicati sul biglietto se non gli è stato rimborsato il biglietto in conformità dell’articolo 16. I risarcimenti minimi in caso di ritardo sono fissati come segue: a) il 25 % del prezzo del biglietto in caso di ritardo compreso tra 60 e 119 minuti...”*. Nel caso di specie, il reclamante si era visto respingere *in toto* la richiesta di rimborso, senza distinzione tra la previsione di cui all’art. 16 e quella di cui all’art. 17 del Regolamento, sebbene il treno su cui viaggiava fosse arrivato alla stazione ultima, prima della soppressione del servizio, con più di 60 minuti di ritardo rispetto all’orario programmato, e ciò in quanto le condizioni generali di trasporto prevedevano – in contrasto con il dettato comunitario - che il passeggero dovesse denunciare immediatamente il ritardo, all’atto stesso del suo verificarsi.

L’Autorità ha, pertanto, contestato all’impresa non solo la violazione degli articoli 16 e 17 del Regolamento comunitario, ma anche l’infrazione dell’art. 6, par. 1, del Regolamento (*“Inammissibilità di deroghe e limitazioni”*), ai sensi del quale *“Gli obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti nel presente regolamento non possono essere soggetti a limitazioni o esclusioni, segnatamente mediante l’introduzione di clausole derogatorie o restrittive nel contratto di trasporto”*. Ciò nella misura in cui all’interno delle Condizioni generali di trasporto applicate dal vettore era appunto previsto che, in caso di ritardo superiore a 60 minuti, la richiesta di rimborso dovesse essere avanzata dal passeggero non appena quest’ultimo fosse venuto a conoscenza del ritardo, così introducendo una limitazione temporale all’esercizio del diritto al rimborso di cui all’art. 16 del Regolamento n. 1371/2007 non prevista dal dettato comunitario. L’art. 7 del d.lgs. n. 70/2014 punisce la violazione dell’art. 6 del Regolamento comunitario con l’inefficacia della clausola contrattuale.

Con riguardo al profilo dell’assistenza materiale di cui all’art. 18, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento (CE) n. 1371/2007, nel mese di aprile 2016 è stato avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di un’impresa ferroviaria, responsabile di non aver distribuito alcun genere di conforto ai passeggeri a bordo di un treno rimasto in sosta in stazione, per oltre due ore, durante la notte. La disposizione comunitaria prevede, in particolare, che per ritardi superiori 60 minuti *“i passeggeri ricevono gratuitamente: a) pasti e bevande in quantità ragionevole in funzione dei tempi di attesa, se sono disponibili sul treno o nella stazione o possono essere ragionevolmente forniti”*. In proposito la Commissione europea - nella richiamata Comunicazione recante gli orientamenti interpretativi sull’applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 (punto 4.4) - ha chiarito che l’impresa ferroviaria, nel valutare se l’adempimento all’obbligo di fornitura di pasti e bevande è ragionevole, deve considerare la *“distanza dal luogo di consegna, i tempi e la facilità di consegna e il costo”*, nonché l’entità del ritardo e l’ora del giorno (o della notte) in cui questo si verifica. Nel caso specifico, poiché il treno era rimasto in sosta presso la stazione di Villa San Giovanni per oltre due ore, a partire dalle 02:30 della notte, senza che fosse prestata alcuna assistenza ai passeggeri (nemmeno in termini di distribuzione di bevande), e considerato che questi ultimi avevano ricevuto generi di conforto (bottigliette d’acqua, succhi di frutta e snack) solo alle ore 08:30 del mattino seguente, una volta giunti presso la stazione di Salerno, l’Autorità ha ritenuto che l’operatore avrebbe dovuto fornire, durante la prolungata sosta notturna, almeno acqua e bevande, di difficile reperimento da parte dei viaggiatori, come previsto dall’art. 18, paragrafo 2, lettera a), del citato Regolamento comunitario. Non avendo adempiuto a detto obbligo, l’impresa ferroviaria potrà soggiacere ad una sanzione pecuniaria di importo compreso tra 2.000 e 10.000 euro, ai sensi dell’articolo 15, comma 1, del d.lgs. n. 70/2014⁴⁶.

Il principio di cui sopra è stato ribadito anche nell’ambito di un altro avvio procedimentale - condotto d’ufficio, sulla base di informazioni pervenute dalla Polizia ferroviaria - afferente il caso di un treno regionale che, per un inconveniente tecnico, è stato costretto ad arrestarsi per alcune ore nei pressi di una stazione ferroviaria. Nel caso di specie, oltre alla violazione degli obblighi di assistenza materiale, di cui all’art. 18, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento (CE) n. 1371/2007, l’Autorità ha contestato all’impresa la

⁴⁵ Delibera n. 7/2016.

⁴⁶ Delibera n. 49/2016.

violazione dell'art. 18 paragrafo 1, del medesimo Regolamento, in tema di informazioni sui ritardi alla partenza o all'arrivo, avendo appreso che i passeggeri non erano stati adeguatamente informati dal personale di bordo in merito alla problematica incorsa e alle iniziative adottate per il ripristino del servizio⁴⁷.

Altra fattispecie ha riguardato la possibile violazione dell'art. 8 (*"Informazioni di viaggio"*), paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007⁴⁸, il quale stabilisce che *"le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti che offrono contratti di trasporto per conto di una o più imprese ferroviarie forniscono al passeggero, su richiesta, almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte I, in relazione ai viaggi per i quali l'impresa ferroviaria in questione offre un contratto di trasporto"*, la cui violazione viene sanzionata dall'art. 9, comma 1, del d.lgs. 70/2014, con un'ammenda compresa tra 1.000 e 5.000 euro. Nel caso specifico le informazioni minime da fornire prima del viaggio ai sensi dell'allegato II, parte I, al Regolamento (CE) n. 1371/2007 riguardavano l'accessibilità e le condizioni di trasporto delle biciclette. L'impresa ferroviaria interessata non aveva, infatti, pubblicizzato, né sul tabellone in stazione né sul sito internet, la possibilità di trasportare biciclette a bordo di un treno diretto a Monaco⁴⁹. In un altro caso è emerso che, al momento della consultazione da parte dell'utente del sito internet dell'impresa ferroviaria, lo stesso riportava un'informazione errata sull'orario di partenza di un treno regionale. Tenuto conto che la scelta commerciale del reclamante si era formata in un momento precedente alla data di partenza del treno (ossia al momento dell'acquisto del biglietto), gli avvisi diffusi in stazione e sul sito web dell'azienda, in una data successiva all'acquisto del biglietto da parte del passeggero, al fine di comunicare l'orario aggiornato corretto non sono stati ritenuti idonei a sanare l'errore informativo commesso. Per tale ragione è stata contestata all'impresa la violazione dell'8, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007⁵⁰.

In tema di disponibilità di biglietti, biglietti globali e prenotazioni (art. 9 del Regolamento CE n. 1371/2007), nel periodo di riferimento è stato invece avviato un procedimento⁵¹ per violazione del paragrafo 5, lettera a), della disposizione, il quale stabilisce che *"in mancanza di biglietteria o distributore automatico nella stazione ferroviaria di partenza, i viaggiatori sono informati in stazione: a) della possibilità di acquistare un biglietto per telefono, via Internet o a bordo del treno, e delle modalità di tale acquisto"*. Nella fattispecie, il reclamante lamentava l'assoluta mancanza di informazioni, presso la stazione di partenza, in merito alla possibilità di acquistare il biglietto a bordo del treno, tenuto anche conto che in stazione non era presente alcuna biglietteria né distributore automatico e che l'unico rivenditore dei biglietti al momento della partenza del treno era chiuso. In relazione a tali doglianze l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio in quanto, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 5, lettera a), del Regolamento (CE) n. 1371/2007, in mancanza di biglietteria o di distributore automatico nella stazione ferroviaria di partenza, i viaggiatori devono essere informati in stazione della possibilità di acquistare un biglietto a bordo del treno.

Altra fattispecie ricorrente, nel periodo in esame, è quella relativa alla violazione dei termini per la trattazione dei reclami di cui all'articolo 27, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007⁵². La disposizione prevede, in particolare, che *"entro un mese il destinatario del reclamo fornisce una risposta motivata o, in casi giustificati, informa il passeggero della data, nell'ambito di un periodo inferiore a tre mesi dalla data del reclamo, entro la quale può aspettarsi una risposta"*. I reclami esaminati nell'anno di riferimento hanno riguardato sia casi nei quali le imprese ferroviarie non avevano adempiuto in assoluto all'obbligo di fornire una risposta motivata ai passeggeri, sia quelli nei quali la risposta era stata fornita oltre il termine di 30/90 giorni stabilito dalla norma. Anche nelle ipotesi in cui l'omessa risposta risultava riconducibile ad un errore nella digitazione da parte dell'impresa dell'indirizzo del passeggero al quale inviare la risposta, l'Autorità ha comunque contestato la violazione dell'art. 27, par. 2, del Regolamento comunitario. A fronte di dette infrazioni l'Autorità ha irrogato, ai sensi dell'art. 18, comma 2, del d.lgs. n. 70/2014, sanzioni pecuniarie di importo compreso tra 200 e 1.000 euro.

In materia di obblighi informativi, è stata prospettata infine la violazione dell'articolo 29, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007 (*"Informazioni ai passeggeri in merito ai loro diritti"*)⁵³, il quale stabilisce che *"le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni informano adeguatamente i passeggeri nella stazione e a bordo del treno dei dati necessari per contattare l'organismo o gli organismi designati dagli Stati membri a*

⁴⁷ Delibera n. 58/2016.

⁴⁸ Delibera n. 70/2015.

⁴⁹ Delibera n. 70/2015.

⁵⁰ Delibera n. 41/2016.

⁵¹ Delibera n. 110/2015.

⁵² Cfr. le Delibere nn. 111/2015, 5/2016, 6/2016, 26/2016 e 27/2016.

⁵³ Cfr. la richiamata Delibera n. 71/2015.

norma dell'articolo 30" (nel caso di specie è stato contestato all'impresa ferroviaria di non aver fornito ai passeggeri le informazioni necessarie per presentare un reclamo all'Autorità).

Con riguardo al periodo in esame, vanno poi annoverati numerosi casi in cui l'Autorità, pur ravvisando l'insussistenza degli estremi per avviare un'istruttoria per violazione dei diritti minimi riconosciuti dal Regolamento (CE) n. 1371/2007, ha ritenuto comunque di dover chiedere agli operatori del settore ferroviario di diffondere le informazioni necessarie ad un agevole fruizione dei servizi di trasporto da parte dei passeggeri con un congruo anticipo rispetto alla partenza dei treni (ad esempio in relazione al binario di stazionamento dei treni e al posizionamento delle carrozze) e di migliorare e accrescere il set di informazioni fornite agli utenti (ad esempio attraverso i rispettivi siti web), in relazione, tra l'altro, ai profili commerciali delle proprie offerte, ai diritti dei passeggeri e alle modalità per esercitarli, ai sistemi di trattazione dei reclami, all'indicazione dei riferimenti dell'Autorità quale organismo di controllo di "seconda istanza", ma anche alle proprie prassi interne (ad esempio per quanto riguarda le modalità di gestione interna dei *bonus* riconosciuti ai clienti).

Oltre all'attività di esame e di valutazione dei reclami pervenuti, in relazione alle competenze applicative del d.lgs. n. 70/2014, occorre poi tenere conto che l'Autorità è tenuta a vigilare sulla corretta applicazione di alcune norme dello stesso provvedimento normativo che impongono alle imprese ferroviarie e ai gestori di stazione una serie di obblighi di pubblicazione e informativi nei confronti dell'Autorità e dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA), ai quali, in caso di inadempimento, segue l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria.

In proposito si fa riferimento, in primo luogo, all'art. 16, comma 1, del d.lgs. n. 70/2014, secondo il quale *"le imprese ferroviarie ed i gestori di stazione, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono tenuti a dare comunicazione all'Organismo di controllo delle norme di accesso non discriminatorie adottate per garantire il diritto di trasporto di persone con disabilità e persone a mobilità ridotta in conformità a quanto previsto dalle disposizioni del capo V del regolamento e dagli articoli 18 e 21, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea"*, obbligo che, ove disatteso, comporta l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria di 500 euro per ogni giorno di ritardo e sino ad un massimo di 100.000 euro, ai sensi della medesima disposizione.

Inoltre, viene in rilievo l'art. 19, comma 1, del d.lgs. n. 70/2014, ai sensi del quale le imprese ferroviarie, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del decreto, hanno l'obbligo di comunicare all'Autorità le norme adottate in materia di qualità del servizio ai sensi dell'articolo 28, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, che devono contenere almeno gli elementi di cui all'allegato III del Regolamento. Per l'inosservanza di tale obbligo l'impresa ferroviaria è soggetta al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 10.000 euro. Infine, l'art. 19, comma 2, del d.lgs. n. 70/2014, secondo cui *"le imprese ferroviarie sono tenute a pubblicare sul loro sito internet e a mettere a disposizione sul sito internet dell'ERA - Agenzia ferroviaria europea, una relazione annuale sulle prestazioni in materia di qualità del servizio, ai sensi dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento. In caso di inosservanza le imprese sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 2.000 euro a 10.000 euro"*.

Ai fini dell'applicazione delle disposizioni sopra richiamate, nel periodo di riferimento l'Autorità ha avviato tre procedimenti⁵⁴ tesi ad acquisire la documentazione prevista dalla legge e a sanzionare le imprese inadempienti, tenendo conto che gli obblighi di cui agli artt. 16, comma 1, e 19, comma 1, del d.lgs. n. 70/2014 possono essere considerati quali adempimenti informativi introdotti nell'interesse dell'Autorità, strumentali all'esercizio delle funzioni di vigilanza conferite alla medesima dalla norma istitutiva.

Per quanto riguarda, poi, gli adempimenti nei confronti dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA), la stessa, in collaborazione con l'Autorità, ha efficacemente conseguito l'adempimento degli obblighi di cui all'articolo 28, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, dapprima invitando le imprese ferroviarie a pubblicare sul sito web dell'Agenzia (banca dati ERADIS) le informazioni previste dall'articolo 28 del Regolamento (CE) n. 1371/2007. In una seconda fase, si è rivolta all'Autorità, che ha inviato un'ingiunzione alle imprese inadempienti, agli esiti della quale tutte le imprese ferroviarie rientranti nell'ambito applicativo del Regolamento (CE) n. 1371/2007 hanno provveduto a iscriversi sul sito dell'ERA ai fini della pubblicazione della relazione annuale sulle prestazioni in materia di qualità del servizio.

6.3.1.1 *Procedimenti sanzionatori*

⁵⁴ Delibere nn. 8, 9 e 10/2016.

Nel periodo 1° luglio 2015 – 31 maggio 2016 sono stati avviati diciotto procedimenti sanzionatori. Detti procedimenti, avviati ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, riguardano violazioni delle seguenti norme del decreto in parola e del Regolamento (CE) n. 1371/2007:

- art. 8, paragrafo 1, del Regolamento, concernente le informazioni che debbono essere fornite al passeggero, su sua richiesta (delibere n. 70/2015 e n. 41/2016);
- art. 27, paragrafo 2, del Regolamento, relativo al diritto di ricevere, entro un mese dalla presentazione del reclamo, una risposta motivata o, in casi giustificati, nell'ambito di un periodo inferiore a tre mesi dal reclamo, a essere informato della data entro la quale può aspettarsi una risposta (delibere n. 71/2015, n. 108/2015, n. 109/2015, n. 111/2015, n. 5/2016, n. 6/2016, n. 26/2016, n. 27/2016 e n. 41/2016);
- art. 29, paragrafo 2, del Regolamento, riguardante l'adeguata informazione ai passeggeri nella stazione e a bordo del treno in merito ai dati necessari per contattare l'organismo di controllo, che l'art. 3 del d.lgs. 70/2014 individua nell'Autorità (Delibera n. 71/2015);
- art. 17 del Regolamento, inerente al diritto di ottenere entro un mese dalla presentazione della domanda, l'indennità per il prezzo del biglietto prevista in caso di ritardo o soppressione del treno (delibere n. 108/2015 e n. 7/2016);
- art. 9, paragrafo 5, lett. a), del Regolamento, concernente il diritto ad essere informati della possibilità di acquistare il biglietto a bordo del treno, in caso di mancanza di biglietteria o di distributore automatico nella stazione ferroviaria di partenza (Delibera n. 110/2015);
- artt. 16, comma 1, e 19, comma 1, del d.lgs. 70/2014, che prevedono l'obbligo, in capo alle imprese ferroviarie, di comunicare all'organismo di controllo le norme di accesso non discriminatorie adottate per garantire il diritto di trasporto di persone con disabilità e persone a mobilità ridotta e le norme adottate in materia di qualità del servizio (delibere n. 8/2016, n. 9/2016 e n. 10/2016);
- art. 16 del Regolamento, che attribuisce al passeggero, *"qualora sia ragionevolmente prevedibile che il ritardo all'arrivo alla destinazione finale prevista dal contratto di trasporto sarà superiore a 60 minuti"*, il diritto a scegliere immediatamente tra il rimborso integrale del biglietto, la prosecuzione del viaggio verso la destinazione finale non appena possibile, ovvero a una data successiva, a discrezione del passeggero" (Delibera n. 7/2016);
- art. 17, paragrafo 1, secondo comma, del Regolamento, che prevede il diritto dei passeggeri titolari di un titolo di viaggio o di un abbonamento, che siano costretti a subire un susseguirsi di ritardi o soppressioni di servizi durante il periodo di validità dello stesso, di richiedere un indennizzo adeguato secondo le modalità di indennizzo delle imprese ferroviarie (Delibera n. 2/2016);
- art. 18, paragrafo 2, del Regolamento, concernente il diritto del passeggero all'assistenza informativa e materiale, in caso di ritardo (delibere n. 49/2016 e n. 58/2016).

Allo stato attuale nove procedimenti, e precisamente quelli avviati con delibere n. 71/2015, n. 108/2015, n. 109/2015, n. 111/2015, n. 5/2016, n. 6/2016, n. 7/2016, n. 8/2016 e n. 26/2016, risultano conclusi con l'avvenuto pagamento in misura ridotta della sanzione edittale, ai sensi dell'art. 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, per un ammontare complessivo di euro 14.666,63, come risulta, rispettivamente, dalle delibere n. 112/2015, n. 15/2016, 16/2016, n. 25/2016, n. 38/2016, n. 47/2016, n. 52/2016, n. 56/2016 e n. 57/2016.

Due procedimenti sanzionatori hanno avuto conclusione con l'irrogazione di sanzioni pecuniarie, per l'ammontare complessivo di euro 5.000, che il soggetto responsabile ha, in entrambi i casi, provveduto a pagare. Si tratta dei procedimenti di cui alle delibere n. 70/2015 e 110/2016, chiusi, rispettivamente, con le delibere n. 114/2015 e n. 35/2016. Con ciascuno dei provvedimenti finali l'Autorità ha irrogato una sanzione pecuniaria di euro 2.500.

Il procedimento di cui alle delibere n. 9/2016 e n. 10/2016 sono stati archiviati, rispettivamente, con le delibere n. 34/2016 e n. 53/2016, atteso il sostanziale rispetto, da parte dell'impresa ferroviaria interessata, degli obblighi di cui agli articoli 16, comma 1, e 19, comma 1, del d.lgs. 70/2014. E' tuttora in corso l'istruttoria relativa agli altri procedimenti finora avviati dall'Autorità.

Nella tabella che segue (Tabella 4) sono riepilogati i dati numerici riferiti all'attività svolta in relazione ai procedimenti sanzionatori di cui sopra. A differenza dei procedimenti sanzionatori concernenti violazioni in materia di accesso all'infrastruttura ferroviaria (su cui vedi supra, al paragrafo 5.2.4) i destinatari degli atti di avvio dei procedimenti *de quibus* non hanno presentato proposte di impegni.

Avvio procedimento sanzionatorio	Norme di cui è stata contestata la violazione	Pagamento in misura ridotta	Importo pagamento in misura ridotta	Provvedimento sanzionatorio	Importo sanzione	Provvedimento di archiviazione	Istruttorie in corso
Delibera n. 70/2015	Reg. 1371/07: art. 8, par. 1 (informazioni di viaggio)			Delibera n.114/2015	Euro 2.500		
Delibera n. 71/2015	Reg. 1371/07: artt. 27, par. 2 (reclami) e 29, par. 2 (informazioni sull'organismo di controllo)	Delibera n. 112/2015	Euro 666,66				
Delibera n. 108/2015	Reg. 1371/07: artt. 27, par. 2 (reclami) e 17 (indennità per ritardo/soppr. treni)	Delibera n. 15/2016	Euro 500				
Delibera n. 109/2015	Reg. 1371/07: art. 27, par. 2 (reclami)	Delibera n. 16/2016	Euro 333,33				
Delibera n. 110/2015	Reg. 1371/07: art.9, par. 5 (informazioni sulla possibilità di acquisto del biglietto a bordo)			Delibera n. 35/2016	Euro 2.500		
Delibera n. 111/2015	Reg. 1371/07: art. 27, par. 2 (reclami)	Delibera n. 25/2016	Euro 333,33				
Delibera n. 2/2016	Reg. 1371/07: art. 17, par. 1, comma 2 (indennizzo agli abbonati per ripetuti ritardo /soppressione del treno)						√
Delibera n. 5/2016	Reg. 1371/07: art. 27, par. 2 (reclami)	Delibera n. 38/2016	Euro 333,33				
Delibera n. 6/2016	Reg. 1371/07: art. 27, par. 2 (reclami)	Delibera n. 47/2016	Euro 333,33				
Delibera n. 7/2016	Reg. 1371/07: art. 16 (rimborso e itinerari alternativi) e art. 17 (indennità per ritardo /soppressione del treno)	Delibera n. 56/2016	Euro 6.666,66				
Delibera n. 8/2016	D.lgs. 70/2014: artt. 16, co. 1, e 19, co. 1, (trasmissione all'Autorità delle norme di accesso per persone con disabilità e delle norme in materia di qualità del servizio)	Delibera n. 52/2016	Euro 5.166,66				
Delibera n. 9/2016	D.lgs. 70/2014: artt. 16, co. 1, e 19, co. 1, (trasmissione all'Autorità delle norme di accesso per persone con disabilità e delle norme in materia di qualità del servizio)					Delibera n. 34/2016	
Delibera n. 10/2016	D.lgs. 70/2014: artt. 16, co. 1, e 19, comma 1, (trasmissione all'Autorità delle norme di accesso per persone con disabilità e delle norme in materia di qualità del servizio)					Delibera n. 53/2016	
Delibera n. 26/2016	Reg. 1371/07, art. 27, par. 2 (reclami)	Delibera n. 57/2016	Euro 333,33				
Delibera n. 27/2016	Reg. 1371/07, art. 27, par. 2 (reclami)						√
Delibera n. 41/2016	Reg. 1371/07, art. 27, par. 2 (reclami)						√
Delibera n. 49/2016	Reg. 1371/07, art. 18, par. 2 (assistenza materiale)						√
Delibera n. 58/2016	Reg. 1371/07, art. 18, par. 1 e 2 (assistenza informativa e materiale)						√
Totale	18	9	Euro 14.666,63	2	Euro 5.300	2	5

Tabella 4. Contestazioni delle violazioni dei diritti degli utenti

6.3.2 Il trasporto con autobus

Come è noto, il Regolamento (UE) n. 181/2011, nel codificare i diritti dei passeggeri che viaggiano su autobus, opera una distinzione tra servizi a lunga percorrenza (tratte pari o superiori a 250 km) e servizi a breve percorrenza (inferiori a 250 km). Analoga distinzione caratterizza i poteri di vigilanza e sanzionatori attribuiti all'Autorità dal d.lgs. n. 169/2014.

Con riferimento ai servizi di lunga percorrenza, l'Autorità è competente a sanzionare la violazione del diritto ad un'adeguata assistenza in caso di cancellazione o di ritardo superiore a 90 minuti per viaggi di durata superiore alle tre ore, al rimborso o alla riprotezione in caso di *overbooking*, cancellazione o di ritardo alla partenza superiore ai 120 minuti, ad un indennizzo pari al 50% del prezzo del biglietto in caso di ritardo alla partenza superiore ai 120 minuti, di cancellazione del viaggio e di mancata riprotezione o rimborso, ad un'adeguata e tempestiva informativa in caso di cancellazioni o di partenze ritardate, ad un'adeguata tutela in caso di incidente.

Ai viaggi su autobus per distanze inferiori ai 250 km la normativa europea trova, invece, applicazione limitatamente al 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, ad informazioni tempestive e complete prima e durante il viaggio, ad informazioni facilmente accessibili sui loro diritti e sulle modalità di gestione e di risoluzione dei reclami.

Nelle limitazioni di cui sopra, si rinvengono le ragioni per cui il numero di segnalazioni e di reclami pervenuti nel periodo di riferimento in relazione al trasporto su autobus è stato relativamente contenuto (7 reclami e 71 segnalazioni). Il fenomeno, oltre ad essere indice di scarsa attenzione da parte degli *stakeholders* (imprese di trasporto e viaggiatori) ai diritti introdotti dall'ordinamento europeo in favore dei passeggeri di questo segmento di trasporto, si rinviene nel fatto che la normativa europea di riferimento propone una disciplina meno incisiva rispetto al regime previsto dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 per il trasporto ferroviario. La maggior parte dei diritti previsti dal Regolamento (UE) n. 181/2011 si applica, come si è visto, ai servizi di trasporto regolari il cui punto di accesso o discesa del passeggero è situato nel territorio di uno Stato membro e in cui la distanza prevista per il servizio è pari o superiore a 250 Km; per quelli la cui distanza è inferiore a 250 km, così come per i trasporti occasionali, invece, la portata del regolamento e dei diritti e obblighi ivi previsti è fortemente limitata dalle numerose eccezioni contemplate. Inoltre, è fatta salva la possibilità per gli Stati membri di escludere l'applicazione del regolamento per i servizi regolari interni, purché tale esclusione sia comunicata alla Commissione e sia disposta in modo trasparente e non discriminatorio. E' quindi lo stesso ambito di applicazione della normativa europea ad escludere la possibilità di un intervento dell'Autorità in molte delle fattispecie segnalate, perché non ricadenti nel descritto ambito applicativo.

La problematica è stata, invero, segnalata anche dagli stessi passeggeri, che hanno lamentato insufficienti livelli di tutela da parte del regolamento con riguardo ai servizi di trasporto di distanza inferiore a 250 km, tenuto conto che, per la particolare morfologia del territorio nazionale e per il consistente numero di capoluoghi di regione e di comuni di interesse nazionale e turistico (non adeguatamente serviti da altre tipologie di trasporto), il trasporto su autobus è regolarmente utilizzato per esigenze non esclusivamente locali e, anche per tale ragione, richiederebbe livelli di tutela sovrapponibili a quelli previsti dal legislatore europeo per tratte pari o superiori a 250 km.

Fra le altre disposizioni su cui si è concentrata l'attenzione dei segnalanti si deve accennare anche al problema della responsabilità del vettore per il furto o il danneggiamento dei bagagli trasportati a bordo del mezzo, limitata, dall'art. 7 del Regolamento, ai soli danni causati da incidente derivante dall'utilizzo del bus e relativamente a tratte superiori ai 250 km. Alla luce delle citate restrizioni, non è quindi un caso che, per quanto riguarda l'attività dell'Autorità, nel settore del trasporto passeggeri su autobus ad oggi si registri l'avvio di un unico procedimento sanzionatorio (illustrato nel paragrafo successivo)⁵⁵. Per il resto, la maggior parte dei reclami pervenuti all'Autorità nell'anno in esame sono stati archiviati per improcedibilità, in quanto il reclamante non aveva presentato in prima istanza reclamo all'impresa, ovvero per inapplicabilità del Regolamento n. 181/2011, in quanto relativi a corse su distanze inferiori a 250 Km. Alcuni di essi sono, invece, stati esaminati nel merito, sebbene l'Autorità sia poi giunta a concludere, alla luce degli accertamenti svolti in pre-istruttoria, per l'insussistenza dei presupposti per l'avvio di un procedimento sanzionatorio.

Tra questi merita di essere menzionato, in particolare, un caso relativo alla vendita dei biglietti a bordo del bus con riferimento al quale non sono state rinvenute violazioni dell'articolo 4 del Regolamento (UE) n. 181/2011. La disposizione non prevede, infatti, obblighi specifici in tal senso in capo al vettore (cfr. art. 4 "*Biglietti e condizioni contrattuali non discriminatorie*").

⁵⁵ Vedi Delibera n. 119/2015.

Con riguardo al trasporto di passeggeri disabili o a mobilità ridotta, è stato inoltre rilevato che l'art. 10 del Regolamento (UE) n. 181/2011 (*"Eccezioni e condizioni speciali"*) prevede che i vettori possano rifiutare di accettare una prenotazione, di emettere o di fornire altrimenti un biglietto o di far salire a bordo una persona per motivi di disabilità o mobilità ridotta *"qualora la configurazione del veicolo o delle infrastrutture, anche alle fermate e alle stazioni, renda fisicamente impossibile l'imbarco, lo sbarco o il trasporto della persona con disabilità o a mobilità ridotta in condizioni di sicurezza e concretamente realizzabili"*. Anche in tale ipotesi, in assenza di un obbligo in capo al vettore del servizio sostitutivo di trasportare passeggeri disabili o a mobilità ridotta ai sensi del Reg. n. 181/2011, sebbene la flotta di autobus interessata non fosse attrezzata per garantire il trasporto delle persone a mobilità ridotta, non è stato quindi possibile accertare alcuna infrazione.

Si segnala infine che, allo scopo di sensibilizzare gli operatori del settore al rispetto degli obblighi e dei diritti di cui al Regolamento (UE) n. 181/2011, l'Autorità ha proceduto a richiedere d'ufficio alle imprese dei riscontri sull'applicazione della normativa europea, specie in materia di informazioni sui diritti dei passeggeri e di trattazione dei reclami. La richiesta dell'Autorità ha sortito il positivo effetto di indurre le imprese interpellate ad una maggiore attenzione nei confronti degli obblighi previsti dalla normativa europea e, in alcuni casi, ad implementare un sistema di gestione dei reclami prima inesistente o non conforme agli standard europei. A valle di tali interventi si è, pertanto, riscontrato un sensibile miglioramento nei sistemi di trattazione dei reclami adottati, nel contenuto delle condizioni generali di trasporto, tradottosi anche nell'adozione di specifiche iniziative tese a fornire ai passeggeri maggiori informazioni sui loro diritti.

6.3.2.1 *Procedimenti sanzionatori*

L'unico procedimento in materia di trasporto effettuato con autobus, avviato dall'Autorità con la Delibera n. 119/2015 nei confronti di un Consorzio di imprese, riguarda la violazione dell'articolo 27 del Regolamento (UE) n. 181/2011, ai sensi del quale il vettore deve comunicare al passeggero che abbia presentato un reclamo, entro un mese dal ricevimento, se detto reclamo sia accolto, respinto o ancora in esame, fermo restando che il tempo necessario per fornire una risposta definitiva non deve superare i tre mesi. All'esito dell'istruttoria relativa al procedimento in questione, con Delibera n. 44/2016 è stata irrogata una sanzione di euro 300, che il soggetto responsabile della violazione ha provveduto a pagare.

6.3.3 **Il trasporto via mare e per vie navigabili interne**

Con riguardo al trasporto via mare e per vie navigabili interne, nel periodo di riferimento, l'Autorità, a seguito dell'adozione del d.lgs. n. 129/2015, ha completato il processo di consolidamento della propria struttura operativa approvando con Delibera n. 86/2015 del 15 ottobre 2015, in esecuzione dell'art. 4, comma 1, del d.lgs. n. 129/2015, il *"Regolamento"* ed il *"Modulo di reclamo"* per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni previste dallo stesso decreto in caso di violazione dei diritti dei passeggeri previsti dal Regolamento (UE) n. 1177/2010. Come per i Regolamenti sulle procedure sanzionatorie in materia di trasporto ferroviario e di autobus (adottati dall'Autorità, rispettivamente, con Delibera n. 52/2014 del 4 luglio 2014 e con Delibera n. 4/2015 del 20 gennaio 2015), anche in tal caso la deliberazione è stata preceduta da una consultazione pubblica con gli operatori del settore e con le associazioni rappresentative dei passeggeri.

Nel dettaglio, il Regolamento dell'Autorità disciplina lo svolgimento delle singole fasi del procedimento sanzionatorio e le modalità di presentazione dei reclami di seconda istanza da parte dei passeggeri. In base ad esso, i viaggiatori che abbiano già presentato reclamo al vettore o all'operatore del terminale entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio, trascorsi al massimo sessanta giorni dal ricevimento dello stesso, potranno inoltrare – anche mediante associazioni rappresentative dei loro interessi, ove a ciò delegate – un reclamo all'Autorità per segnalare le violazioni dei diritti di cui al Regolamento (UE) n. 1177/2010.

Nell'anno di riferimento il numero di segnalazioni e di reclami pervenuti con riguardo al trasporto via mare e per vie navigabili è estremamente contenuto e riferibile, per lo più, a casi trasmessi all'Autorità da parte di altre amministrazioni nazionali e straniere (segnatamente, dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, dall'Office for Consumer Affairs di Malta, dal Ministero dell'Economia, Infrastrutture, Marina e Turismo della Repubblica Ellenica e dalla Commissione europea), relativamente alle doglianze espresse da alcuni passeggeri di nazionalità straniera per disservizi verificatisi nel corso di viaggi operati da compagnie

marittime italiane o da compagnie straniere con porto di imbarco situato nel territorio nazionale. Pur trattandosi di segnalazioni riguardanti fatti antecedenti al 3 settembre 2015 (data dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 129/2015), e quindi non rientranti nel regime sanzionatorio previsto dal medesimo decreto, nei casi sottoposti all'attenzione dell'Autorità si è comunque proceduto ad inviare alle compagnie marittime interessate una richiesta di chiarimenti volta ad acclarare lo svolgimento dei fatti e a sollecitare, in via collaborativa, un'equa soluzione della controversia a beneficio dei passeggeri. Tenuto conto del numero di passeggeri che viaggiano via mare, ci si aspetta comunque un progressivo incremento dei casi sottoposti all'attenzione dell'Autorità, specie in prossimità del prossimo periodo estivo.

Con riguardo al medesimo settore va segnalato infine che l'Autorità ha posto in essere una serie di iniziative volte a sensibilizzare gli operatori marittimi al rispetto dei diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne. A tal fine è stata, ad esempio, avviata un'azione di monitoraggio tesa ad accertare l'effettiva conformazione da parte di tutti gli operatori del settore marittimo alle prescrizioni di cui Regolamento (UE) n. 1177/2010. In concreto, i vettori, gli operatori dei terminali marittimi e le Autorità portuali sono stati invitati a comunicare all'Autorità l'effettivo stato di diffusione dell'informativa prevista dall'art. 23 (*"Informazioni sui diritti dei passeggeri"*), del Regolamento europeo, secondo il quale *"1. I vettori, gli operatori dei terminali e, se del caso, le autorità portuali garantiscono, nei rispettivi settori di competenza, che le informazioni sui diritti dei passeggeri previste dal presente regolamento siano a disposizione del pubblico a bordo delle navi, nei porti, se possibile, e nei terminali portuali. Le informazioni sono fornite per quanto possibile in formati accessibili e nelle stesse lingue in cui sono di solito messe a disposizione di tutti i passeggeri. 2. Al fine di rispettare l'obbligo di informazione di cui al paragrafo 1, i vettori, gli operatori dei terminali e, se del caso, le autorità portuali possono utilizzare una sintesi delle disposizioni del presente regolamento preparata dalla Commissione in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione europea e messa a loro disposizione. 3. I vettori, gli operatori dei terminali e, se del caso, le autorità portuali informano adeguatamente i passeggeri a bordo delle navi, nei porti, se possibile, e nei terminali portuali degli estremi dell'organismo responsabile dell'attuazione designato dallo Stato membro interessato a norma dell'articolo 25, paragrafo 1."* Nel richiedere tali informazioni particolare attenzione è prestata alle esigenze delle persone con disabilità o delle persone a mobilità ridotta.

Dalla norma di cui sopra, ed in particolare dal paragrafo 1, si ricava che nel settore marittimo, a differenza di quello ferroviario (Regolamento CE n. 1371/2007), non si prevede un vero e proprio obbligo a tenere il comportamento "attivo" di fornire direttamente ad ogni singolo passeggero informazioni sui propri diritti, ma piuttosto di predisporre adeguate misure (quali ad esempio l'affissione di avvisi o la diffusione sonora di annunci) atte a mettere in condizione i passeggeri di conoscere i propri diritti. In questo senso si ritiene debba essere interpretata la lettera (*"siano a disposizione"*) del citato art. 23, par. 1 del Regolamento (UE). Altresì, giova evidenziare che, mentre a bordo delle navi e nei terminali portuali si rinviene un vero e proprio obbligo di mettere a disposizione del pubblico tali informazioni, il medesimo onere è subordinato alla relativa *"possibilità"* con riferimento ai porti (ad esempio, ove l'infrastruttura portuale ne consenta la diffusione, alla luce delle proprie caratteristiche strutturali e funzionali).

Tanto premesso, in relazione agli esiti provvisori dell'indagine informativa, si osserva come le imprese ottemperano agli adempimenti del Regolamento (UE) principalmente attraverso l'affissione e la pubblicazione dello stesso, in diverse lingue, nelle biglietterie, a bordo delle navi e sul sito internet della società. Soltanto alcune predispongono anche messaggi audio a bordo delle imbarcazioni o si adoperano affinché una copia dell'informativa sui diritti dei passeggeri sia disponibile all'interno delle cabine.

7. Rapporti istituzionali

7.1 Il livello nazionale

7.1.1 Il Parlamento e il Governo

Atti di segnalazione, audizioni dinanzi alle Commissioni parlamentari o pareri resi a queste ultime per iscritto costituiscono le sedi e le occasioni attraverso le quali l'Autorità partecipa più direttamente ai processi di formazione delle leggi nelle materie di interesse. Nel periodo di riferimento l'Autorità non ha sottoposto al Parlamento atti di segnalazione, ma è stata più volte chiamata a rappresentare le proprie considerazioni su schemi di decreti legislativi e proposte di legge.

In particolare, con riferimento all'esame dello Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in materia di *"Definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato S.p.A"* (A.G. 251), nel corso della audizione tenutasi dinanzi alla Commissione VIII (Lavori pubblici, Comunicazioni) del Senato della Repubblica il 12 gennaio 2016, l'Autorità ha avuto modo di sottolineare che l'attuazione della strategia di quotazione del gruppo FSI S.p.A. poggia oggi su una regolazione stabile nel quinquennio, che consente al gestore di esercitare l'autonomia prevista dalle disposizioni europee e sviluppare la propria strategia industriale in modo da creare valore per gli azionisti e per il mercato. Nella stessa sede, l'Autorità ha, inoltre, richiamato l'evoluzione del settore che potrà derivare dalla approvazione del c.d. quarto pacchetto ferroviario.

Nel corso delle audizioni tenutesi dinanzi alla Commissioni X (Attività produttive, Commercio e Turismo) e VI (Finanze) della Camera dei Deputati e X (Industria, Commercio e Turismo) del Senato della Repubblica tenutesi, rispettivamente, il 3 luglio 2015 ed il 9 dicembre 2015, per l'esame del disegno di *"Legge annuale per il mercato e la concorrenza"* (C. 3012 e S. 2085), l'Autorità si è pronunciata in merito alle modalità con le quali si esprime la domanda di mobilità nel trasporto di persone ed alla crescente offerta di connessi servizi *on-line*. Tale materia aveva costituito oggetto di un Atto di segnalazione al Governo ed al Parlamento del 21 maggio 2015 in materia di *"Autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità"*, nel cui contesto erano state evidenziate l'esigenza di modificare la disciplina risalente al 1992, l'opportunità di prevedere una forma di regolazione dei servizi forniti attraverso piattaforme tecnologiche, sia pur limitata alle attività di natura commerciale, e di intervenire, ove opportuno e necessario, sulla disciplina pubblicistica, civilistica e fiscale rilevante.

La persistente attualità dei temi oggetto dell'Atto di segnalazione è confermata dalla ricorrenza di numerose e diverse pronunce della magistratura in materia, in Italia ed all'estero, e dagli ancor più numerosi giudizi pendenti, alcuni dei quali sono stati oggetto di questioni rimesse alla Corte di Giustizia del Lussemburgo affinché ne valuti la persistente coerenza dei dispositivi nazionali con il diritto europeo (v. *infra*).

Da ultimo, l'Autorità è stata chiamata dalla Commissione IX (Trasporti) della Camera dei Deputati a fornire il proprio avviso sulla proposta di legge recante *"Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati"*, presentata dall'On. Dell'Orco ed altri (C. 2436), le cui disposizioni in materia di *car pooling* privo di finalità commerciali riconducibile al fenomeno della *"sharing economy"* ed a forme di mobilità che possono ridurre l'impatto ambientale del traffico urbano, appaiono del tutto coerenti con le fattispecie che, nell'ambito del citato atto di segnalazione, l'Autorità ha ritenuto debbano essere assoggettate a regolazione economica.

7.1.2 Le amministrazioni centrali, regionali, locali e decentrate

L'Autorità ha instaurato e mantiene rapporti di collaborazione con diverse amministrazioni centrali partecipando a riunioni e gruppi di lavoro.

In particolare, nel periodo di riferimento l'Autorità ha partecipato alle riunioni di coordinamento convocate presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio per l'esame congiunto delle questioni attinenti alle procedure di infrazione o alle richieste di informazione della Commissione europea avviate nel contesto di *EU Pilot* che la coinvolgono direttamente.

Inoltre, l'Autorità ha continuato ad assicurare il proprio contributo al gruppo di lavoro istituito presso la Presidenza del Consiglio per l'elaborazione della *"Strategia della riforma degli appalti pubblici in Italia"*. A tale riguardo, il gruppo ha predisposto un piano d'azione basato sull'analisi delle principali criticità del settore, che è stato approvato dal Comitato Interministeriali per gli Affari Europei (CIAE) nel dicembre 2015.

L'Autorità partecipa, altresì, attivamente all'esame periodico dei documenti e delle azioni previste dal Piano Nazionale delle Riforme e connesse alla esecuzione delle relative Raccomandazioni della Commissione europea.

L'Ufficio del Contenzioso diplomatico del Ministero degli Affari Esteri e l'Avvocatura generale dello Stato coinvolgono regolarmente l'Autorità nell'esame dei casi di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia europea nelle materie di sua competenza, chiedendone il parere. Nel periodo di riferimento, l'Ufficio del Contenzioso diplomatico ha più volte chiamato anche l'Autorità a partecipare ad apposite riunioni di

coordinamento, ai sensi dell'art. 42 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 in vista della definizione della posizione italiana in merito all'eventuale intervento in giudizio del Governo italiano nell'ambito dei procedimenti pregiudiziali. In proposito, di rilevante interesse per l'Autorità sono risultate le discussioni in merito alla possibilità dell'intervento in giudizio nelle azioni di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia europea intraprese da Spagna e Belgio aventi ad oggetto la compatibilità con il diritto europeo delle discipline nazionali rispettivamente rilevanti applicabili ai servizi prestati dalla società UBER.

Su invito del Dipartimento del Tesoro del Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'Autorità ha altresì partecipato agli incontri tecnici con una delegazione dell'OCSE in vista della elaborazione dell'*OECD Economic Survey – Italy, 2017*. Come noto, tali studi esaminano periodicamente l'evoluzione delle politiche macroeconomiche e settoriali dei paesi membri ed individuano una serie di raccomandazioni per affrontare le sfide che li attendono. Quello di cui trattasi ha riguardato, come di consueto, oltre ad una parte macroeconomica, anche alcuni capitoli su temi strutturali, quali quello degli investimenti pubblici e privati e della produttività, di interesse per i regolatori economici.

Nei rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proseguono la partecipazione dell'Autorità al gruppo di lavoro che cura la raccolta di dati in materia di monitoraggio del mercato ai sensi dell'articolo 15 della Direttiva 2012/34/UE, cosiddetta *Recast*, e la collaborazione con l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale.

Anche a livello regionale e locale i rapporti si sono intensificati, in considerazione della necessità di acquisire elementi utili ai fini dell'esame delle segnalazioni aventi ad oggetto diversi aspetti del trasporto pubblico locale di interesse per l'Autorità. Le regioni sono state, altresì, coinvolte nella raccolta di dati in materia di qualità dei servizi di trasporto gravati da obblighi di servizio pubblico e nella acquisizione di dati utili ai fini della compilazione di un questionario elaborato in seno all'IRG-Rail in materia di utilizzo, vendita e locazione del materiale rotabile ferroviario.

L'Autorità ha, inoltre, mantenuto contatti nei dossier di competenza con la Rappresentanza italiana presso l'Unione europea (in particolare, in relazione ai lavori del *Network of European Rail Regulatory Bodies*, Forum di Salonicco e *NEB* degli organismi di regolazione in materia di diritti dei passeggeri, sui quali v. *infra*) e presso l'OCSE (in particolare, in relazione ai lavori del *Network of Economic Regulators*, sui quali v. *infra*).

Alla collaborazione con altre amministrazioni centrali, si può ascrivere altresì la recente sottoscrizione di un protocollo di intesa con la Guardia di Finanza nel cui ambito sono disciplinate fattispecie, forme e modalità di interventi congiunti ed azioni di indagine ed ispettive in materie di interesse dell'Autorità.

7.2 Livello europeo e internazionale

Tenuto conto delle risorse umane disponibili e compatibilmente con le esigenze di contenimento delle spese, nel periodo di riferimento l'Autorità ha continuato a partecipare attivamente alle attività che si svolgono presso la sede di istituzioni europee ed internazionali o che hanno luogo sotto la loro egida.

7.2.1 Le attività nelle sedi europee

7.2.1.1 Il Network dei regolatori indipendenti nel settore ferroviario (ENRRB)

Le riunioni quadrimestrali del *Network* degli organismi di regolazione nel settore ferroviario (ENRRB) costituiscono la principale sede di confronto istituzionale con gli altri regolatori europei. Esse sono promosse e si svolgono con la partecipazione della Commissione. In occasione di tali riunioni, i regolatori si scambiano informazioni in ordine alle migliori pratiche comuni e ai dati sullo sviluppo e sulla evoluzione nei rispettivi mercati e con riferimento ai diversi segmenti, mentre la Commissione fornisce aggiornamenti in ordine alle attività legislative in corso, al proprio monitoraggio delle norme di recepimento ed esecuzione del diritto europeo ed agli sviluppi delle legislazioni nazionali di settore. Sempre nell'ambito del *Network*, la Commissione europea sta mettendo a punto un *database* nel quale verranno raccolti gli atti e le decisioni di ciascun regolatore e le altre informazioni che affluiscono al ENRRB.

Nell'ambito dei lavori del *Network* (così come in quelli dell'IRG-Rail, sui quali vedi *infra*), particolare attenzione ha ricevuto l'evoluzione dei negoziati aventi ad oggetto le proposte della Commissione in materia di quarto pacchetto ferroviario. In proposito, il 10 dicembre 2015 il Consiglio ha adottato il c.d. "pilastro tecnico", in esito al quale - fra l'altro - l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) svolgerà un ruolo chiave nel rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie che operano in più di uno Stato membro, con

facoltà di creare uno strumento per lo scambio di informazioni sui rischi. Con riferimento al cd. “pilastro politico”, invece, sul quale principalmente si concentra l’interesse dell’Autorità, i lavori del Trilogo tra Consiglio, Parlamento e Commissione UE, avviato all’indomani dell’accordo politico di massima dell’8 ottobre 2015, sono culminati in un’intesa definitiva del Consiglio del 19 aprile 2016, alla quale sarà dato seguito in vista della prossima approvazione definitiva dei nuovi provvedimenti. Come noto, il pilastro politico del IV pacchetto ha ad oggetto la creazione di uno spazio unico europeo attraverso la graduale apertura del mercato del settore ferroviario sotto il profilo della *governance* e dell’affidamento di contratti gravati da obblighi di servizio pubblico. Al riguardo, nel corso dei negoziati, le proposte iniziali della Commissione sono state profondamente riviste, in particolare con riferimento ai temi della indipendenza finanziaria e funzionale del gestore dell’infrastruttura nelle ipotesi di gruppi societari verticalmente integrati e della individuazione e rimozione di profili di conflitto di interesse nella composizione degli organi direttivi delle società, nonché, con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, delle eccezioni al principio dell’affidamento del servizio con gara pubblica e delle condizioni cui tali eccezioni sono sottoposte.

Sempre in ambito ferroviario, i regolatori sono invitati periodicamente a partecipare, su convocazione della Commissione, alle riunioni del Comitato che riunisce le amministrazioni nazionali sui temi dello Spazio Ferroviario Europeo Unico (*SERAC*).

7.2.1.2 *Il Forum degli organismi di regolazione nel settore aeroportuale (c.d. Forum di Salonico)*

Nel periodo di riferimento sono altresì proseguiti i lavori del Forum di Salonico, incentrati sull’attuazione della Direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali. In particolare, oltre alla sessione annuale che ha avuto luogo nel mese di dicembre 2015, l’8 marzo 2016 si è tenuto un incontro del sottogruppo di lavoro che ha assunto il compito di esaminare e confrontare i metodi di determinazione del costo medio del capitale investito delle società di gestione aeroportuale. Nel complesso, il Forum ha incentrato la propria attenzione sul tema della verifica dell’effettivo potere di mercato dei singoli gestori aeroportuali e sulla necessità di assicurare la trasparenza del flusso di informazioni tra gestori aeroportuali e utenti al fine di ottimizzare i processi di consultazione di questi ultimi. Sotto il profilo tecnico sono stati avviati lavori in merito alle modalità di calcolo delle tariffe aeroportuali per analizzare le regole applicate nei singoli Stati membri ed, eventualmente, derivarne elementi per un possibile modello europeo.

7.2.1.3 *I Network degli organismi competenti in materia di diritti dei passeggeri*

Annuali sono anche le riunioni dei *Network* competenti nell’applicazione dei regolamenti europei nei diversi modi di trasporto. In particolare, l’Autorità partecipa alle riunioni dedicate all’esecuzione delle norme in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, via mare e vie navigabili interne e nel trasporto con autobus, nel cui ambito essa svolge le funzioni di Organismo di vigilanza ai sensi dei decreti legislativi di esecuzione dei relativi regolamenti comunitari. Nel corso degli incontri sono illustrati, ove presenti, i casi di reclami che coinvolgano i regolatori di più paesi e, più in generale, le esperienze di ciascuno Stato membro con riferimento all’esecuzione dei relativi regolamenti europei ed alle disposizioni nazionali di esecuzione.

7.2.2 **I corridoi ferroviari**

In ambito ferroviario, ed in particolare in quello dei corridoi relativi al trasporto internazionale di merci di cui al Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, gli organismi di regolazione svolgono una funzione di controllo e coordinamento. Essa consiste, tra l’altro, nella cooperazione e nello scambio di informazioni con gli omologhi organismi operanti negli altri Paesi interessati dal corridoio, nel monitorare ed assicurare la presenza di condizioni di accesso trasparenti e non discriminatorie al corridoio, e nel garantire la tempestiva trattazione di eventuali ricorsi in materia di assegnazione della capacità. I regolatori hanno altresì sottoscritto un accordo di cooperazione per ciascuno dei corridoi.

L’Italia è interessata da quattro dei nove corridoi ferroviari merci che attraversano l’Europa da nord a sud e da ovest a est, e segnatamente: il corridoio Reno/Alpi, che collega Zeebrugge a Genova, via Amsterdam (già Corridoio 1); il corridoio Scandinavia/Mediterraneo, che collega Stoccolma a Palermo, via Copenaghen (già Corridoio 3); il corridoio Baltico/Adriatico, che collega Swinoujscie a Ravenna, via Vienna (già Corridoio 5); ed il corridoio Mediterraneo, che collega Almeria a Budapest, via Marsiglia (già Corridoio 6). Nel novembre 2015 il corridoio Mediterraneo è stato esteso alla Croazia; conseguentemente, è stato siglato un nuovo accordo per la capacità dei corridoi (*Framework Capacity Agreement*) e sarà a breve modificato anche l’Accordo di cooperazione attualmente in vigore.

In particolare, l'Autorità ha il ruolo di organismo di regolazione coordinatore del corridoio Mediterraneo divenuto operativo il 10 novembre 2013 ed il cui *Managing Board*, costituito dalle imprese che gestiscono le infrastrutture nei paesi membri, ha sede a Milano. Si tratta del corridoio per il trasporto di merci più esteso d'Europa che, attraversando sei paesi (Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia ed Ungheria), percorre oltre 7.000 km, collega i principali porti del sud Europa, tra i quali Venezia e Trieste, ed è il più interconnesso con altri corridoi.

7.2.3 L'Independent Regulators' Group - Rail (IRG-Rail)

In esito alla recente adesione del Portogallo, l'IRG-Rail riunisce 27 regolatori di paesi UE ed extra-UE per finalità di scambio e condivisione di esperienze ed informazioni inerenti le rispettive esperienze nazionali in ambito ferroviario. Obiettivo ulteriore del gruppo è di far confluire tali esperienze nel dialogo con le istituzioni europee e con gli *stakeholders* coinvolti nella evoluzione del quadro normativo europeo di settore.

IRG-Rail opera attraverso quattro gruppi di lavoro e due sottogruppi, nei quali sono designati rappresentanti dell'Autorità, che partecipa, altresì, alle riunioni plenarie semestrali. I quattro gruppi di lavoro hanno ad oggetto l'accesso alle infrastrutture e agli impianti di servizio, i canoni, il monitoraggio del mercato e l'attività legislativa a livello europeo, anche sotto il profilo delle *policy* da adottare a livello di Gruppo. Sul piano normativo, in particolare, il lavoro del gruppo è stato assorbito dalle fasi conclusive del dibattito che dovrebbe a breve culminare nell'adozione del quarto pacchetto ferroviario che comprenderà, fra l'altro, una parziale revisione della Direttiva 2012/34/UE (c.d. *Recast*) e del Regolamento n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

Nel periodo di riferimento, il Gruppo ha tenuto riunioni, oltre che con rappresentanti della Commissione e del Parlamento europeo, anche con la rete dei gestori dell'infrastruttura (*PRIME*) ed altre organizzazioni rappresentative delle industrie di settore (*Railnet Europe*, *CER*, *European Rail Freight Association*).

7.2.4 I lavori in sede OCSE

In sede OCSE, l'Autorità ha partecipato ai lavori del *Network* dei regolatori economici (*NER*), costituito in seno al Comitato per le politiche di regolazione (*Regulatory Policy Committee*), nel cui ambito, in particolare, ha partecipato, in collaborazione con le autorità AEEGSI ed AGCOM alla elaborazione di un documento sulla indipendenza dei regolatori economici.

7.2.5 Rapporti bilaterali

Nel corso dei quasi tre anni intercorsi dall'istituzione dell'Autorità, il panorama europeo delle Autorità indipendenti nel settore dei trasporti ha subito una significativa evoluzione con un aumento del numero di organismi con competenza multimodale. Come già riferito, questa evoluzione ha riguardato, dapprima, il Regno Unito, il cui organismo di regolazione ORR, ha acquisito competenze, oltre che nel settore ferroviario, anche in quello autostradale. Successivamente, un'analogha evoluzione ha riguardato la francese ARAF ed attuale ARAFER, le cui competenze, peraltro, sono estese anche ad un terzo settore: quello del trasporto via autobus. Ancor più recentemente, è stata istituita un'autorità indipendente con competenza in diversi segmenti dei servizi e delle infrastrutture dei trasporti anche in Portogallo.

Dando seguito ad alcuni scambi iniziali già intercorsi con ORR ed ARAFER, con tutti questi organismi, l'Autorità si propone di mantenere rapporti anche di natura bi- e plurilaterale incentrati sul confronto di esperienze sui temi della regolazione economica multimodale nel settore dei trasporti.

8. Convegni e seminari

Il 28 ottobre 2015 si è svolta, presso la sede di Torino dell'Autorità, la presentazione del Primo Rapporto dell'Advisory Board dell'Autorità, il cui testo integrale è pubblicato all'indirizzo internet dell'Autorità (<http://www.autorita-trasporti.it/advisory-board>). La presentazione è stata introdotta dal Prof. Mario Sebastiani (Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"), coordinatore dell'Advisory Board, cui sono seguiti

gli interventi del Prof. Maurizio Maresca (Università degli Studi di Udine), della Dott.ssa Ginevra Bruzzone (Assonime) e del Prof. Marco Ponti (Politecnico di Milano). La presentazione è stata conclusa dal Prof. Marco D'Alberti (Università degli Studi di Roma "La Sapienza"). Alla presentazione hanno assistito esponenti del mondo accademico, rappresentanti delle istituzioni, imprese ed esperti del settore.

Nel periodo di riferimento si sono, altresì, tenute presso la sede dell'Autorità attività seminariali ed iniziative di formazione in materia di metodologie economiche applicate alla regolazione dei trasporti, di digitalizzazione del settore ferroviario, nonché di retorica e di linguaggio nelle prassi delle autorità indipendenti.

Parte terza - Atti e provvedimenti

Nel periodo di riferimento (1 luglio 2015 - 31 maggio 2016), l'Autorità ha adottato oltre centoventi delibere; assai più numerose sono state le decisioni.

Il rapporto tra numero dei provvedimenti attinenti alla organizzazione ed al funzionamento ed altre delibere dell'Autorità riflette l'avvenuto completamento della fase iniziale e l'avvio del pieno esercizio delle competenze dell'Autorità. In particolare, nel periodo di riferimento, in relazione al completamento dei relativi procedimenti istruttori o prodromici, l'Autorità ha avviato l'esercizio dei propri poteri anche di natura sanzionatoria, sia in relazione alla esecuzione delle delibere di natura regolatoria che nel quadro dell'esercizio delle funzioni attinenti alla tutela dei diritti dei passeggeri.

Di seguito si fornisce un elenco dei principali atti e provvedimenti adottati articolato per tipologia. In particolare, si distinguono tre sezioni: regolazione, procedimenti sanzionatori e organizzazione e funzionamento. Ciascuna è ulteriormente suddivisa per annualità. Il contenuto integrale dei testi richiamati è pubblicato sul sito dell'Autorità alla pagina internet www.autorita-trasporti.it.

1. Attività di regolazione

1.1 Anno 2014

Delibera n. 52 - 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.

Delibera n. 64 - Approvazione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 65 - 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. 70 - Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Delibera n. 76 - 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. 79 - 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. 86 - Definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014) - "*Call for Inputs*".

1.2 Anno 2015

Delibera n. 4 - 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.

Delibera n. 19 - 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. 22 - 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. 26 - 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. 32 - Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Delibera n. 35 - 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. 36 - Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015 – 2017 dell'Autorità di regolazione e dei Trasporti. Approvazione preliminare.

Delibera n. 39 - 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. 40 - 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. 44 – 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.

Delibera n. 45 - Schema di concessione da inserire nel bando di gara relativo alla costruzione e gestione dell'autostrada Modena – Brennero A22.

Delibera n. 49 - 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. 52 - Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali avviato con Delibera n. 32/2015: proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 53 - 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. 55 - 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. 56 - Pubblicazione dell'Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anni 2013 e 2014.

Delibera n. 60 - 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. 61 - Avvio della consultazione sullo schema di atto di regolazione recante "Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014).

Delibera n. 65 - 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. 68 - 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. 84 - 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. 87 - 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. 88 - 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. 96 - Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Delibera n. 98 - 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. 104 - 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. 106 - 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. 113 - Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali avviato con Delibera n. 32/2015: proroga del termine di conclusione del procedimento.

1.3 Anno 2016

Delibera n. 1 - Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali. Avvio della consultazione.

Delibera n. 13 - 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 approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 17 - 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 approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 23 - 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. 28 - Attuazione Delibera n. 96/2015 – Differimento di termini e altre misure.

Delibera n. 29 - 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 approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 30 - 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. 31 - Attuazione Delibera n. 96/2015 - Precisazioni.

Delibera n. 32 - Misure 41, primo punto, e 55 di cui all’allegato 1 alla Delibera n. 96/2015. Differimento termini di attuazione.

Delibera n. 36 - 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. 42 - Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali: proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 43 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto Internazionale di Napoli - periodo tariffario 2016-2019: conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 46 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto internazionale “Sandro Pertini” di Torino - periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 54 - 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. 60 - Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto di Catania “Fontanarossa” per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con Delibera n. 64/2014.

2. Procedimenti sanzionatori

2.1 Anno 2015

Delibera n. 24 - 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.

Delibera n. 25 - 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. Spa.

Delibera n. 37 - 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. 38 - 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. 64 - 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. 66 - 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. 67 - Approvazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativa al procedimento avviato con Delibera n. 25/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarati ammissibili con Delibera n. 38/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 3.2.6, 3.2.8, 3.2.11, 5.2. e 6.2.8 della Delibera n. 76/2014, nonché all'indicazione relativa all'inserimento, nella sottosezione 5.2.6 del PIR, delle misure 10.6.1. e 10.6.3 della Delibera 70/2014.

Delibera n. 70 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori di cui al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 71 - Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori di cui al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 80 - 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. 89 - 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. 90 - 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. 91 - 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. 92 - 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. 108 - 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 - 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. 110 - 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. 111 - 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. 112 - 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. 114 - Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con Delibera 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. 119 - Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2011, n. 169, recante la "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".

2.2 Anno 2016

Delibera n. 2 - 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. 5 - 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. 6 - 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. 7 - 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. 8 - 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 - 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. 10 - 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. 11 - 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.

Delibera n. 14 - Stazioni di Verona P.N. e Bologna Centrale - Avvio del procedimento per l'adozione di misure ex art. 37 d.lgs. 112/2015.

Delibera n. 15 - 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. 16 - 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. 24 - 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. 25 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 109/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 26 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 27 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 33 - 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. 34 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 9/2016 nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014. Archiviazione.

Delibera n. 35 - Procedimento avviato con Delibera n. 110/2015 nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 38 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 5/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazione del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 41 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 44 - Procedimento avviato con Delibera n. 119/2015 nei confronti di Consorzio Trasporti Prontobus. Adozione provvedimento sanzionatorio.

Delibera n. 47 - Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 6/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 49 - Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".

Delibera n. 52 – Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 8/2016 nei confronti di Ferrovie Udine Cividale S.r.l. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazione del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 53 – Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 10/2015 nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014. Archiviazione.

Delibera n. 56 – Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 7/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 57 – Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 26/2016 nei confronti di Trenitalia S.p.A. ai sensi del d.lgs. 70/2014 per violazione del regolamento (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.

Delibera n. 58 - 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".

3. Organizzazione e funzionamento

3.1 Anno 2014

Delibera n. 66 - Bilancio di previsione 2014 Pluriennale 2014 – 2016. Quinta variazione.

Delibera n. 74 - Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa.

Delibera n. 77 - Bilancio di previsione 2015 Pluriennale 2015-2017 – Approvazione.

Delibera n. 78 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei Trasporti per l'anno 2015.

Delibera n. 82 - Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei Trasporti. Rideterminazione.

3.2 Anno 2015

Delibera n. 13 - Assegnazione delle funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

Delibera n. 14 - Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica.

Delibera n. 15 - Nomina del Nucleo di valutazione.

Delibera n. 21 - 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. 27 - 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. 30 - Performance Management.

Delibera n. 33 - Rendiconto finanziario 2014. Approvazione.

Delibera n. 33 bis - Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale. Modifica.

Delibera n. 35 - Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015 – 2017 dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione preliminare.

Delibera n. 51 - Bilancio di previsione 2015 – Assestamento.

Delibera n. 58 - Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione.

Delibera n. 58 bis - Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Delibera n. 59 - 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. 74 - 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. 82 - Regolamento per l'acquisizione di beni e servizi. Approvazione.

Delibera n. 94 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2016.

Delibera n. 95 - Protocollo per le relazioni sindacali nell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ratifica.

Delibera n. 100 - Bilancio di previsione 2015 - Seconda variazione.

Delibera n. 105 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015 - 2017 dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione in via preliminare.

Delibera n. 115 - 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.

3.3 Anno 2016

Delibera n. 12 - Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015 – 2017 dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione definitiva.

Delibera n. 18 - 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. 20 - 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. 21 - Regolamento per l'acquisizione in economia di beni e servizi. Modifica.

Delibera n. 48 - Rendiconto finanziario 2015. Approvazione.

