

## Settimo Rapporto Annuale al Parlamento

Camera dei Deputati  
24 luglio 2020

# ART



# SOMMARIO

---

INDICE	2
INDICE NUMERICO DELLE FIGURE	5
INDICE NUMERICO DELLE TABELLE	9
INDICE NUMERICO DEI BOX	10
INDICE TEMATICO DI FIGURE, TABELLE E BOX	11
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	16
PREMESSA	17
PARTE PRIMA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI	18
PARTE SECONDA – DATI ECONOMICI	100
PARTE TERZA – ATTI E PROVVEDIMENTI	186

# INDICE

INDICE	2
INDICE DELLE FIGURE	5
INDICE DELLE TABELLE	9
INDICE DEI BOX	10
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	11
PREMESSA	17
PARTE PRIMA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI	18
1. IL CONTESTO	18
1.1. L'emergenza epidemiologica da Covid-19	18
1.2. Misure di accompagnamento della legislazione di emergenza	18
1.3. Novità normative	19
1.4. Collaborazione istituzionale e cooperazione europea e internazionale	19
1.4.1. I protocolli di collaborazione e la cooperazione istituzionale a livello nazionale	19
1.4.2. La cooperazione e altre attività in sede internazionale ed europea	20
2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE	21
2.1. Ambito delle attività	21
2.2. L'accesso alle infrastrutture aeroportuali	22
2.2.1. La revisione dei modelli aeroportuali	22
2.2.2. La revisione dei diritti aeroportuali sulla base dei modelli vigenti	24
2.2.2.1 L'aeroporto di Parma	25
2.2.2.2 La rete degli aeroporti di Puglia	25
2.2.3. L'attività di vigilanza sulla base dei modelli vigenti	26
2.2.4. L'attività di vigilanza sugli aeroporti con contratti di programma "in deroga"	26
2.2.5. La risoluzione delle controversie sui diritti aeroportuali 2020	27
2.2.6. L'analisi dei piani di risanamento delle società con partecipazioni pubbliche	27
2.2.7. L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi	27
2.3. L'accesso alle infrastrutture autostradali	28
2.3.1. Il nuovo assetto normativo	28
2.3.2. L'indagine della Corte dei conti sulle concessioni autostradali	28
2.3.3. Il sistema tariffario di pedaggio per le concessioni autostradali vigenti	29
2.3.4. Pareri sugli aggiornamenti dei PEF delle concessioni autostradali vigenti	32
2.3.5. I nuovi affidamenti	34
2.3.5.1. Gli affidamenti con gara	34
2.3.5.2. Gli affidamenti <i>in house</i>	34
2.4. L'accesso alle infrastrutture ferroviarie	35
2.4.1. La notifica di nuovi servizi ferroviari e il test di equilibrio economico	35
2.4.2. L'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari	36
2.4.3. Canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie	40
2.4.3.1. I canoni dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri	40
2.4.3.2. L'applicazione di riduzioni sui canoni	42
2.4.4. Indicazioni e prescrizioni sui Prospetti informativi delle reti	43
2.4.5. Il PIR di RFI	43
2.4.5.1. Il PIR 2021	43
2.4.5.2. La revisione del <i>performance regime</i>	44
2.4.5.3. L'esecuzione del PIR 2020 e attività di vigilanza in materie collegate	45
2.4.6. Altri PIR	46
2.4.6.1. La vigilanza sulla mancata adozione dei PIR regionali	47

2.4.7. L'aggiornamento 2018-19 del contratto di programma con RFI	48
<b>2.5. L'accesso alle infrastrutture portuali</b>	<b>49</b>
2.5.1. Monitoraggio sull'attuazione della delibera n. 57/2018	49
2.5.2. Segnalazioni in ambito portuale	50
<b>2.6. L'accesso alle autostazioni</b>	<b>51</b>
2.6.1. L'attività di vigilanza	52
<b>3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI</b>	<b>53</b>
<b>3.1. La regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale</b>	<b>53</b>
3.1.1. Monitoraggio sull'applicazione della regolazione in materia di servizi	56
3.1.1.1. Ambiti e lotti di affidamento	56
3.1.1.2. Affidamento dei servizi di trasporto	56
3.1.1.3. La qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia e via mare	59
3.1.1.4. L'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale	60
<b>3.2. Il servizio di taxi e il trasporto pubblico locale non di linea</b>	<b>60</b>
3.2.1. L'attività consultiva dell'Autorità	61
3.2.2. L'attivazione dei poteri di legittimazione processuale attiva	63
<b>3.3. L'analisi dei piani di risanamento ai sensi dell'articolo 14 del d.lgs. 175/2016</b>	<b>64</b>
<b>4. DIRITTI DEGLI UTENTI E DEI PASSEGGERI</b>	<b>64</b>
<b>4.1. La regolazione del contenuto minimo dei diritti (CMD)</b>	<b>66</b>
4.1.1. Il CMD nel trasporto per ferrovia connotato da oneri di servizio pubblico	67
4.1.2. Il CMD nel trattamento dei reclami nel trasporto via mare	69
<b>4.2. La tutela dei diritti dei passeggeri previsti dai regolamenti europei</b>	<b>70</b>
4.2.1. I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario	71
4.2.2. I diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus	77
4.2.3. I diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne	80
<b>4.3. L'attività consultiva nell'ambito della trattazione di pratiche commerciali scorrette</b>	<b>83</b>
<b>5. ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ</b>	<b>83</b>
<b>5.1. Autofinanziamento</b>	<b>83</b>
5.1.1. La delibera di autofinanziamento per il 2020	83
5.1.2. Il contenzioso e l'evoluzione normativa	85
5.1.2.1. Le prime pronunce sulla novella introdotta dall'art. 16 del d.l. n. 109/18	87
<b>5.2. Bilancio e acquisti</b>	<b>88</b>
<b>5.3. Le gestioni in comune con altre Autorità indipendenti</b>	<b>89</b>
<b>5.4. Personale</b>	<b>89</b>
5.4.1. Telelavoro e lavoro agile (ordinario e straordinario)	90
5.4.2. Formazione	91
5.4.3. Praticantato	91
<b>5.5. Dialogo con le rappresentanze sindacali</b>	<b>91</b>
<b>5.6. Valutazione della performance e progressioni di carriera</b>	<b>92</b>
<b>5.7. Il Codice disciplinare</b>	<b>92</b>
<b>5.8. Organizzazione</b>	<b>92</b>
5.8.1. Sede e uffici	93
<b>5.9. Altri organismi</b>	<b>94</b>
5.9.1. Il Garante etico	94
5.9.2. Il Nucleo di valutazione	94
5.9.3. Il Collegio dei revisori	94
5.9.4. L'Advisory board	94

5.10. Esecuzione di disposizioni di legge	95
5.10.1. Privacy e protezione dei dati	95
5.10.2. Amministrazione digitale	96
5.10.3. Trasparenza e prevenzione della corruzione	96
5.11. La sicurezza dei sistemi informatici	96
5.12. La digitalizzazione dei processi	97
5.13. Il portale web, i canali social e i servizi on-line	97
5.13.1. I servizi <i>on-line</i>	98
<b>PARTE SECONDA – DATI ECONOMICI</b>	<b>100</b>
1. INTRODUZIONE	100
2. LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	100
2.1 Situazione europea	100
2.2 Situazione italiana	101
3. LE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI	112
3.1 Situazione europea	112
3.2 Situazione italiana	114
4. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI FERROVIARI	120
4.1 Situazione europea	120
4.2 Situazione italiana	131
5. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI PORTUALI E MARITTIMI	138
5.1 Situazione europea	138
5.2 Situazione italiana	140
6. INTERPORTI E LOGISTICA DELLE MERCI	150
6.1 Situazione europea	150
6.2 Situazione italiana	153
7. SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA E NON DI LINEA	156
7.1 Situazione europea	156
7.2 Situazione italiana	160
7.3 Trasporto pubblico locale di linea	164
7.4 Taxi e NCC	170
8. AUTOLINEE DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA	180
<b>PARTE TERZA – ATTI E PROVVEDIMENTI</b>	<b>186</b>
1. QUADRO D’INSIEME	186
2. ELENCO DELLE DELIBERE	189
2.1. Attività di regolazione	189
2.2. Procedimenti sanzionatori e prescrittivi	203
2.2.1. Provvedimenti correlati alle funzioni di regolazione	203
2.2.2. Provvedimenti correlati alla tutela dei diritti dei passeggeri	211
2.3. Organizzazione e funzionamento	225
3. Pareri	235

## INDICE NUMERICO DELLE FIGURE

Figura 1.	Rappresentazione dei bacini d'influenza in termini di tempo di percorrenza stradale (in minuti) degli aeroporti della rete aeroportuale pugliese.	25
Figura 2.	Utilizzo del trasporto ferroviario e altre modalità nell'UE e in Italia. Dati espressi in %.	71
Figura 3.	Conoscenza dell'esistenza di strumenti di tutela dei diritti dei passeggeri. Dati espressi in %.	72
Figura 4.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni (2014-2020)	72
Figura 5.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)	73
Figura 6.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati nelle segnalazioni e nei reclami (2014-2020)	73
Figura 7.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)	75
Figura 8.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità (2014-2020)	77
Figura 9.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)	78
Figura 10.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami (2014-2020)	78
Figura 11.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)	79
Figura 12.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni (2015-2020)	80
Figura 13.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)	81
Figura 14.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami (2014-2020)	81
Figura 15.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)	82
Figura 16.	Organigramma dell'Autorità	93
Figura 17.	Crescita del traffico di passeggeri per singoli paesi europei, 2011-2019	100
Figura 18.	Classifica dei principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati, 2018-2019	101
Figura 19.	Il sistema aeroportuale italiano	102
Figura 20.	Andamento dei passeggeri in Italia, 2009-2019	103
Figura 21.	Andamento dei movimenti (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto) in Italia, 2009-2019	103
Figura 22.	Classifica degli aeroporti italiani con traffico passeggeri superiore ai 3 milioni per anno, 2019	105
Figura 23.	Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti per anno, 2019	105
Figura 24.	Andamento dei passeggeri per aeroporti tra 4 e 10 milioni di passeggeri per anno, 2009-2019	106
Figura 25.	Crescita dei passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione negli aeroporti italiani, 2009-2018	106
Figura 26.	Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2019	107
Figura 27.	Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito nazionale, 2019	107
Figura 28.	Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e <i>low cost</i> , 2018	108
Figura 29.	Andamento del traffico merci via aereo al netto del servizio postale, 2009-2019	108
Figura 30.	Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci, 2019	109
Figura 31.	Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non dei gestori aeroportuali, 2017-2018	109
Figura 32.	Composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali italiani, 2018	110

Figura 33.	Totale del valore e costi della produzione dei gestori aeroportuali italiani, 2017-2018	110
Figura 34.	Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, 2018	111
Figura 35.	Utili e utili per passeggero sul totale dei gestori aeroportuali italiani, 2017-2018	111
Figura 36.	Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture (UE), 2016	112
Figura 37.	Numero di veicoli al giorno sulla rete a pedaggio dei primi 10 paesi europei, 2018	113
Figura 38.	Ricavi da pedaggio per km di rete gestita, 2018	113
Figura 40.	Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture, 2017	115
Figura 41.	Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane (totale e per tipologia di veicolo), 2004–2018	116
Figura 42.	Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane (valore assoluto ed in rapporto ai veicoli-km percorsi), 2000-2018	116
Figura 43.	Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane (valore assoluto ed in rapporto ai veicoli-km percorsi), 2000-2018	117
Figura 44.	Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2018	117
Figura 45.	Evoluzione del numero di caselli autostradali automatizzati, 2008-2018	118
Figura 46.	Evoluzione della pavimentazione drenante fonoassorbente (in km di corsie), 2008-2018	118
Figura 47.	Evoluzione dei ricavi da pedaggio, al lordo del canone di concessione, 2009-2018	119
Figura 48.	Suddivisione degli introiti da pedaggio delle società concessionarie autostradali italiane, 2018	119
Figura 49.	Estensione della rete ferroviaria (km) dei principali paesi europei, 2018	120
Figura 50.	Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non, 2018	120
Figura 51.	Densità della rete rispetto alla estensione geografica e alla popolazione, 2018	121
Figura 52.	Intensità di utilizzo della rete in treni-km al giorno per km di rete, 2018	122
Figura 53.	Numero di imprese ferroviarie nel settore passeggeri, 2018	123
Figura 54.	Numero di imprese ferroviarie nel settore merci, 2018	124
Figura 55.	Traffico totale in milioni di treni-km, 2018	125
Figura 56.	Composizione del traffico tra merci e passeggeri (treni-km), 2018	126
Figura 57.	Ripartizione del comparto passeggeri (passeggeri-km) tra imprese ferroviarie per tipologia, 2018	127
Figura 58.	Ripartizione del comparto merci (tonnellate-km) tra imprese ferroviarie per tipologia, 2018	128
Figura 59.	Ripartizione della infrastruttura ferroviaria italiana, 2017	131
Figura 60.	Ripartizione della infrastruttura ferroviaria italiana locale per zone geografiche, 2017	132
Figura 61.	Andamento indicizzato del traffico di passeggeri	133
Figura 62.	Andamento indicizzato del traffico di merci	134
Figura 63.	Andamento dei ricavi e costi operativi RFI spa (mln), 2010-2018	134
Figura 64.	Ripartizione della produzione di RFI spa in treni-km per segmenti di mercato, 2018	135
Figura 65.	Ripartizione dei ricavi da pedaggio di RFI spa per segmenti di mercato, 2018	135
Figura 66.	Andamento ricavi e costi operativi di Trenitalia (mln €), 2010-2018	136
Figura 67.	Andamento ricavi e costi operativi di NTV spa (mln €), 2010-2018	136
Figura 68.	Traffico di container nei principali porti europei, 2017-2019	139
Figura 69.	Traffico di passeggeri nei principali porti europei, 2017-2019	139
Figura 70.	Andamento complessivo del traffico merci nei porti italiani	140
Figura 71.	Traffico marittimo nei porti italiani gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia	142
Figura 72.	Suddivisione del totale delle merci transitate nei porti italiani, 2019	142
Figura 73.	Merce movimentata nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	143
Figura 74.	Variazione del traffico merci nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	143
Figura 75.	Container movimentati nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	144
Figura 76.	Variazione del traffico container nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	144
Figura 77.	Movimenti di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	145
Figura 78.	Variazione del traffico di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	145
Figura 79.	Classifica delle AdSP per tipologia di merci movimentate	146
Figura 80.	Classifica delle AdSP per tipologia di passeggeri	146



Figura 81.	Rendiconto generale dell'attività delle AdSP, 2017	147
Figura 82.	Indice di redditività del capitale proprio delle AdSP, 2017	147
Figura 83.	Ripartizione delle entrate totali delle AdSP, 2017	148
Figura 84.	Ripartizione delle Uscite totali delle AdSP, 2017	148
Figura 85.	Entrate correnti proprie delle AdSP vs. quantità di merci movimentate, 2017	149
Figura 86.	Entrate correnti proprie delle AdSP in rapporto alle rispettive quantità di merci movimentate, 2017	149
Figura 87.	Confronto per numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del TC europeo	150
Figura 88.	Caratteristiche TC nel 2018: composizione delle consegne in termini di destinazione nazionale o internazionale, tipologia e distanza media	151
Figura 89.	Andamento dello score del Logistics Performance Index (LPI), 2010-2018	153
Figura 90.	Indicatori delle performance della logistica (da 1 = molto basso a 5 = molto alto), 2016-2018	153
Figura 91.	Distribuzione geografica degli impianti raccordati	154
Figura 92.	Porti italiani "core" nella rete ferroviaria nazionale	155
Figura 93.	Domanda di trasporto pubblico locale in alcune città europee, 2017	156
Figura 94.	Servizi di bus e tram (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee, 2017	157
Figura 95.	Servizi di metropolitana e treno locale (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee, 2017	158
Figura 96.	Prezzo del biglietto urbano di corsa singola in alcune città europee, 2017	159
Figura 97.	Prezzo dell'abbonamento mensile urbano in alcune città europee, 2017	159
Figura 98.	Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro	160
Figura 99.	Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro, 2018	160
Figura 100.	Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana, 2018	161
Figura 101.	Ripartizione dei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana secondo classi di densità di motorizzazione, 2018	161
Figura 102.	Ripartizione degli spostamenti in funzione delle distanze, 2018	162
Figura 103.	Ripartizione modale degli spostamenti in funzione della grandezza dei comuni, 2018	162
Figura 104.	Evoluzione del tasso di mobilità sostenibile in ambito comunale	163
Figura 105.	Evoluzione degli spostamenti intermodali	163
Figura 106.	Offerta nazionale di TPL urbano	164
Figura 107.	Livello di frammentazione del TPL mediante Auto/Metro/Tramvia/altro, 2017	165
Figura 108.	Modalità di affidamento dei contratti di servizio TPL, 2017	165
Figura 109.	Produzione percentuale di servizi TPL in funzione della modalità di affidamento, 2017	166
Figura 110.	Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee	166
Figura 111.	Evoluzione conti economici della produzione di servizi di TPL autolinee	167
Figura 112.	Composizione entrate del settore TPL su ferrovia, 2017	167
Figura 113.	Composizione entrate del settore TPL su Auto/Metro/Tramvia/altro, 2017	168
Figura 114.	Ripartizione in classi di ricavo del settore TPL su Auto/Metro/Tramvia/altro, 2017	168
Figura 115.	Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario (a valori correnti)	169
Figura 116.	Ripartizione delle autopubbliche tra le categorie di comuni del campione, 2018	173
Figura 117.	Vetustà delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato, 2018	173
Figura 118.	Ripartizione dei taxi per vetustà tra le categorie di comuni del campione, 2018	174
Figura 119.	Motorizzazione delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato, 2018	174
Figura 120.	Ripartizione dei taxi per motorizzazione tra le categorie di comuni del campione, 2018	175
Figura 121.	Variabilità dei principali importi fissi del tariffario taxi tra i comuni del campione, 2018	175
Figura 122.	Prezzo della corsa standard breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione inferiore a 30.000 abitanti, 2018	176
Figura 123.	Prezzo (€) della corsa <i>standard</i> breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione compresa tra 30.000 e 100.000 abitanti, 2018	177
Figura 124.	Prezzo (€) della corsa <i>standard</i> breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione superiore a 100.000 abitanti, 2018	178

Figura 125.	Analisi di correlazione tra prezzo della corsa standard e dotazione di taxi nei comuni del campione, 2018	179
Figura 126.	Variabilità del supplemento fisso festivo e notturno (applicato dal 58% dei comuni) e della maggiorazione percentuale (applicata dal 27% dei comuni) nel campione esaminato, 2018	179
Figura 127.	Offerta di servizi MLP, 2018-2019	180
Figura 128.	Domanda di servizi MLP, 2018-2019	180
Figura 129.	Autolinee interregionali – Flussogramma dell’offerta Flixbus, 2018	182
Figura 130.	Principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza	183
Figura 131.	Prezzi al km delle principali rotte per autolinee a media e lunga percorrenza	184
Figura 132.	Prezzo dei servizi MLP in funzione della distanza di viaggio, 2018	185
Figura 133.	Prezzo medio pesato (€/km) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2017-2019	185
Figura 134.	Delibere dell’Autorità, 2014-2020	186
Figura 135.	Oggetto delle delibere dell’Autorità, 2014-2020	186
Figura 136.	Delibere per ambito di attività, 2014-2020	187
Figura 137.	Andamento dell’attività di regolazione, 2014-2020	187
Figura 138.	Delibere dell’Autorità per ambito di attività, percentuali gennaio 2019–maggio 2020	188
Figura 139.	Delibere dell’Autorità per ambito di attività, percentuali gennaio 2019–maggio 2020	188

## INDICE NUMERICO DELLE TABELLE

Tabella 1.	Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali	24
Tabella 2.	Concessioni autostradali in essere - Sistema tariffario elaborato ex delibera n. 16/2019	31
Tabella 3.	Adempimento degli oneri ex delibera n. 56/2018 da parte dei gestori di autostazione	51
Tabella 4.	Autostazioni individuate all'esito delle interlocuzioni con enti locali e agenzie della mobilità	52
Tabella 5.	Contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale di passeggeri	57
Tabella 6.	Contratti di servizio di trasporto marittimo di interesse nazionale e regionale	59
Tabella 7.	Attività consultiva in materia di servizio di taxi (giugno 2019 – maggio 2020)	62
Tabella 8.	Descrizione del sistema aeroportuale italiano, 2019	101
Tabella 9.	Passeggeri trasportati per aeroporto, 2019	104
Tabella 10.	Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei, 2017	112
Tabella 11.	Rete autostradale italiana, 2018	114
Tabella 12.	Rete stradale e autostradale gestita da ANAS spa, 2020	115
Tabella 13.	Traffico passeggeri-km e passeggeri-km per treno-km, 2018	129
Tabella 14.	Traffico merci (tonnellate-km) e rapporto tra tonnellate-km per treno-km, 2018	130
Tabella 15.	Andamento della domanda di traffico passeggeri e merci nel settore ferroviario (nazionale ed internazionale)	131
Tabella 16.	Ripartizione della rete RFI spa, 2019	132
Tabella 17.	Dati di traffico passeggeri nel settore ferroviario, 2012-2018	133
Tabella 18.	Dati di traffico passeggeri Trenitalia spa, 2017-2018	133
Tabella 19.	Risultati economico finanziari di RFI spa, 2016-2018	137
Tabella 20.	Risultati economico finanziari di Trenitalia spa, 2016-2018	137
Tabella 21.	Risultati economico finanziari di NTV spa, 2016-2018	137
Tabella 22.	Andamento del traffico di container a livello globale, 2019	138
Tabella 23.	Dati riepilogativi dell'offerta nel settore portuale marittimo nazionale, 2017-2018	140
Tabella 24.	Volumi di traffico del trasporto marittimo nazionale, 2017-2018	140
Tabella 25.	Economia del mare nazionale, 2017-2018	141
Tabella 26.	I porti delle Autorità di Sistema Portuale	141
Tabella 27.	Trasporto combinato in Europa	150
Tabella 28.	Evoluzione del volume di TEU ed unità in termini di numero di consegne per i membri UIRR	151
Tabella 29.	Densità dei flussi in base all'orario programmato, 2015	155
Tabella 30.	Caratteristiche dei servizi di TPL, 2017	164
Tabella 31.	Riparto del Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario	169
Tabella 32.	Numero di licenze taxi attive dal 31 dicembre 2007 al 2018 nei principali comuni italiani	170
Tabella 33.	Numero di autorizzazioni NCC attive dal 31 dicembre 2007 al 2018 nei principali comuni italiani	171
Tabella 34.	Numero di autopubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente superiore a 50.000 abitanti	172
Tabella 35.	Numero di autopubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente inferiore a 50.000 abitanti	172
Tabella 36.	Principali autolinee interregionali	181
Tabella 37.	Autolinee interregionali – Fermate operate da Flixbus in Italia, 2019	181

## INDICE NUMERICO DEI BOX

---

Box 1.	Criteri di valutazione dei piani di risanamento delle società a partecipazione pubblica	28
Box 2.	La giurisprudenza in materia di accesso agli spazi in stazione	38
Box 3.	L'annullamento della riduzione dei canoni di accesso alla rete AV/AC	42
Box 4.	Benefici della regolazione dell'accesso alle autostazioni	52
Box 5.	Contenuti e principali innovazioni introdotte dalla delibera n. 154/2019	54
Box 6.	Benefici connessi all'applicazione delle CMQ	55
Box 7.	Benefici connessi all'applicazione della delibera n. 120/2018	55
Box 8.	Adempimenti ex delibera n. 22/2019	58
Box 9.	Attività di segnalazione, consultiva e audizioni parlamentari in materia di TPL	61
Box 10.	Attività consultiva in materia di servizio di taxi: principali prescrizioni e raccomandazioni	62
Box 11.	Indipendenza dell'Autorità e tutela dei diritti dei passeggeri	65
Box 12.	Costruzione di una banca dati dei trasporti unificata	99

## INDICE TEMATICO DI FIGURE, TABELLE E BOX

### Ambito aeroportuale

Figura 1.	Rappresentazione dei bacini d'influenza in termini di tempo di percorrenza stradale (in minuti) degli aeroporti della rete aeroportuale pugliese.	25
Figura 17.	Crescita del traffico di passeggeri per singoli paesi europei, 2011-2019	100
Figura 18.	Classifica dei principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati, 2018-2019	101
Figura 19.	Il sistema aeroportuale italiano	102
Figura 20.	Andamento dei passeggeri in Italia, 2009-2019	103
Figura 21.	Andamento dei movimenti (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto) in Italia, 2009- 2019	103
Figura 22.	Classifica degli aeroporti italiani con traffico passeggeri superiore ai 3 milioni per anno, 2019	105
Figura 23.	Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti per anno, 2019	105
Figura 24.	Andamento dei passeggeri per aeroporti tra 4 e 10 milioni di passeggeri per anno, 2009-2019	106
Figura 25.	Crescita dei passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione negli aeroporti italiani, 2009-2018	106
Figura 26.	Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2019	107
Figura 27.	Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito nazionale, 2019	107
Figura 28.	Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e <i>low cost</i> , 2018	108
Figura 29.	Andamento del traffico merci via aereo al netto del servizio postale, 2009-2019	108
Figura 30.	Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci, 2019	109
Figura 31.	Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non dei gestori aeroportuali, 2017-2018	109
Figura 32.	Composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali italiani, 2018	110
Figura 33.	Totale del valore e costi della produzione dei gestori aeroportuali italiani, 2017-2018	110
Figura 34.	Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, 2018	111
Figura 35.	Utili e utili per passeggero sul totale dei gestori aeroportuali italiani, 2017-2018	111
Tabella 1.	Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali	24
Tabella 8.	Descrizione del sistema aeroportuale italiano, 2019	101
Tabella 9.	Passeggeri trasportati per aeroporto, 2019	104

### Ambito autostradale

Figura 36.	Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture (UE), 2016	112
Figura 37.	Numero di veicoli al giorno sulla rete a pedaggio dei primi 10 paesi europei, 2018	113
Figura 38.	Ricavi da pedaggio per km di rete gestita, 2018	113
Figura 40.	Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture, 2017	115
Figura 41.	Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane (totale e per tipologia di veicolo), 2004-2018	116
Figura 42.	Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane (valore assoluto ed in rapporto ai veicoli-km percorsi), 2000-2018	116
Figura 43.	Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane (valore assoluto ed in rapporto ai veicoli-km percorsi), 2000-2018	117
Figura 44.	Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2018	117
Figura 45.	Evoluzione del numero di caselli autostradali automatizzati, 2008-2018	118
Figura 46.	Evoluzione della pavimentazione drenante fonoassorbente (in km di corsie), 2008-2018	118
Figura 47.	Evoluzione dei ricavi da pedaggio, al lordo del canone di concessione, 2009-2018	119
Figura 48.	Suddivisione degli introiti da pedaggio delle società concessionarie autostradali italiane, 2018	119
Tabella 2.	Concessioni autostradali in essere - Sistema tariffario elaborato ex delibera n. 16/2019	31

Tabella 10.	Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei, 2017	112
Tabella 11.	Rete autostradale italiana, 2018	114
Tabella 12.	Rete stradale e autostradale gestita da ANAS spa, 2020	115

### Ambito ferroviario

Figura 49.	Estensione della rete ferroviaria (km) dei principali paesi europei, 2018	120
Figura 50.	Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non, 2018	120
Figura 51.	Densità della rete rispetto alla estensione geografica e alla popolazione, 2018	121
Figura 52.	Intensità di utilizzo della rete in treni-km al giorno per km di rete, 2018	122
Figura 53.	Numero di imprese ferroviarie nel settore passeggeri, 2018	123
Figura 54.	Numero di imprese ferroviarie nel settore merci, 2018	124
Figura 55.	Traffico totale in milioni di treni-km, 2018	125
Figura 56.	Composizione del traffico tra merci e passeggeri (treni-km), 2018	126
Figura 57.	Ripartizione del comparto passeggeri (passeggeri-km) tra imprese ferroviarie per tipologia, 2018	127
Figura 58.	Ripartizione del comparto merci (tonnellate-km) tra imprese ferroviarie per tipologia, 2018	128
Figura 59.	Ripartizione della infrastruttura ferroviaria italiana, 2017	131
Figura 60.	Ripartizione della infrastruttura ferroviaria italiana locale per zone geografiche, 2017	132
Figura 61.	Andamento indicizzato del traffico di passeggeri	133
Figura 62.	Andamento indicizzato del traffico di merci	134
Figura 63.	Andamento dei ricavi e costi operativi RFI spa (mln), 2010-2018	134
Figura 64.	Ripartizione della produzione di RFI spa in treni-km per segmenti di mercato, 2018	135
Figura 65.	Ripartizione dei ricavi da pedaggio di RFI spa per segmenti di mercato, 2018	135
Figura 66.	Andamento ricavi e costi operativi di Trenitalia (mln €), 2010-2018	136
Figura 67.	Andamento ricavi e costi operativi di NTV spa (mln €), 2010-2018	136
Tabella 13.	Traffico passeggeri-km e passeggeri-km per treno-km, 2018	129
Tabella 14.	Traffico merci (tonnellate-km) e rapporto tra tonnellate-km per treno-km, 2018	130
Tabella 15.	Andamento della domanda di traffico passeggeri e merci nel settore ferroviario (nazionale ed internazionale)	131
Tabella 16.	Ripartizione della rete RFI spa, 2019	132
Tabella 17.	Dati di traffico passeggeri nel settore ferroviario, 2012-2018	133
Tabella 18.	Dati di traffico passeggeri Trenitalia spa, 2017-2018	133
Tabella 19.	Risultati economico finanziari di RFI spa, 2016-2018	137
Tabella 20.	Risultati economico finanziari di Trenitalia spa, 2016-2018	137
Tabella 21.	Risultati economico finanziari di NTV spa, 2016-2018	137
Box 2.	La giurisprudenza in materia di accesso agli spazi in stazione	40
Box 3.	L'annullamento della riduzione dei canoni di accesso alla rete AV/AC	43

### Ambito portuale e del trasporto marittimo

Figura 68.	Traffico di container nei principali porti europei, 2017-2019	139
Figura 69.	Traffico di passeggeri nei principali porti europei, 2017-2019	139
Figura 70.	Andamento complessivo del traffico merci nei porti italiani	140
Figura 71.	Traffico marittimo nei porti italiani gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia	142
Figura 72.	Suddivisione del totale delle merci transitate nei porti italiani, 2019	142
Figura 73.	Merce movimentata nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	143
Figura 74.	Variazione del traffico merci nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	143
Figura 75.	Container movimentati nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	144
Figura 76.	Variazione del traffico container nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	144
Figura 77.	Movimenti di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	145
Figura 78.	Variazione del traffico di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019	145
Figura 79.	Classifica delle AdSP per tipologia di merci movimentate	146
Figura 80.	Classifica delle AdSP per tipologia di passeggeri	146



Figura 81.	Rendiconto generale dell'attività delle AdSP, 2017	147
Figura 82.	Indice di redditività del capitale proprio delle AdSP, 2017	147
Figura 83.	Ripartizione delle entrate totali delle AdSP, 2017	148
Figura 84.	Ripartizione delle Uscite totali delle AdSP, 2017	148
Figura 85.	Entrate correnti proprie delle AdSP vs. quantità di merci movimentate, 2017	149
Figura 86.	Entrate correnti proprie delle AdSP in rapporto alle rispettive quantità di merci movimentate, 2017	149
Figura 87.	Confronto per numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del TC europeo	150
Figura 88.	Caratteristiche TC nel 2018: composizione delle consegne in termini di destinazione nazionale o internazionale, tipologia e distanza media	151
Figura 89.	Andamento dello score del Logistics Performance Index (LPI), 2010-2018	153
Figura 90.	Indicatori delle performance della logistica (da 1 = molto basso a 5 = molto alto), 2016-2018	153
Figura 91.	Distribuzione geografica degli impianti raccordati	154
Figura 92.	Porti italiani "core" nella rete ferroviaria nazionale	155
Tabella 22.	Andamento del traffico di container a livello globale, 2019	138
Tabella 23.	Dati riepilogativi dell'offerta nel settore portuale marittimo nazionale, 2017-2018	140
Tabella 24.	Volumi di traffico del trasporto marittimo nazionale, 2017-2018	140
Tabella 25.	Economia del mare nazionale, 2017-2018	141
Tabella 26.	I porti delle Autorità di Sistema Portuale	141
Tabella 27.	Trasporto combinato in Europa	150
Tabella 28.	Evoluzione del volume di TEU ed unità in termini di numero di consegne per i membri UIRR	151
Tabella 29.	Densità dei flussi in base all'orario programmato, 2015	155
<b>Ambito del trasporto pubblico locale di linea</b>		
Figura 93.	Domanda di trasporto pubblico locale in alcune città europee, 2017	156
Figura 94.	Servizi di bus e tram (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee, 2017	157
Figura 95.	Servizi di metropolitana e treno locale (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee, 2017	158
Figura 96.	Prezzo del biglietto urbano di corsa singola in alcune città europee, 2017	159
Figura 97.	Prezzo dell'abbonamento mensile urbano in alcune città europee, 2017	159
Figura 98.	Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro	160
Figura 99.	Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro, 2018	160
Figura 100.	Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana, 2018	161
Figura 101.	Ripartizione dei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana secondo classi di densità di motorizzazione, 2018	161
Figura 102.	Ripartizione degli spostamenti in funzione delle distanze, 2018	162
Figura 103.	Ripartizione modale degli spostamenti in funzione della grandezza dei comuni, 2018	162
Figura 104.	Evoluzione del tasso di mobilità sostenibile in ambito comunale	163
Figura 105.	Evoluzione degli spostamenti intermodali	163
Figura 106.	Offerta nazionale di TPL urbano	164
Figura 107.	Livello di frammentazione del TPL mediante Auto/Metro/Tranvia/altro, 2017	165
Figura 108.	Modalità di affidamento dei contratti di servizio TPL, 2017	165
Figura 109.	Produzione percentuale di servizi TPL in funzione della modalità di affidamento, 2017	166
Figura 110.	Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee	166
Figura 111.	Evoluzione conti economici della produzione di servizi di TPL autolinee	167
Figura 112.	Composizione entrate del settore TPL su ferrovia, 2017	167
Figura 113.	Composizione entrate del settore TPL su Auto/Metro/Tranvia/altro, 2017	168
Figura 114.	Ripartizione in classi di ricavo del settore TPL su Auto/Metro/Tranvia/altro, 2017	168
Figura 115.	Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario (a valori correnti)	169
Tabella 5.	Contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale di passeggeri	57
Tabella 6.	Contratti di servizio di trasporto marittimo di interesse nazionale e regionale	59
Tabella 30.	Caratteristiche dei servizi di TPL, 2017	164
Tabella 31.	Riparto del Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario	169

Box 1.	Criteri di valutazione dei piani di risanamento delle società a partecipazione pubblica	29
Box 5.	Contenuti e principali innovazioni introdotte dalla delibera n. 154/2019	56
Box 6.	Benefici connessi all'applicazione delle CMQ	57
Box 7.	Benefici connessi all'applicazione della delibera n. 120/2018	57
Box 8.	Adempimenti <i>ex</i> delibera n. 22/2019	60
Box 9.	Attività di segnalazione, consultiva e audizioni parlamentari in materia di TPL	63

#### Ambito del trasporto pubblico locale non di linea - taxi

Figura 116.	Ripartizione delle autopubbliche tra le categorie di comuni del campione, 2018	173
Figura 117.	Vetustà delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato, 2018	173
Figura 118.	Ripartizione dei taxi per vetustà tra le categorie di comuni del campione, 2018	174
Figura 119.	Motorizzazione delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato, 2018	174
Figura 120.	Ripartizione dei taxi per motorizzazione tra le categorie di comuni del campione, 2018	175
Figura 121.	Variabilità dei principali importi fissi del tariffario taxi tra i comuni del campione, 2018	175
Figura 122.	Prezzo della corsa standard breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione inferiore a 30.000 abitanti, 2018	176
Figura 123.	Prezzo (€) della corsa <i>standard</i> breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione compresa tra 30.000 e 100.000 abitanti, 2018	177
Figura 124.	Prezzo (€) della corsa <i>standard</i> breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione superiore a 100.000 abitanti, 2018	178
Figura 125.	Analisi di correlazione tra prezzo della corsa standard e dotazione di taxi nei comuni del campione, 2018	179
Figura 126.	Variabilità del supplemento fisso festivo e notturno (applicato dal 58% dei comuni) e della maggiorazione percentuale (applicata dal 27% dei comuni) nel campione esaminato, 2018	179
Tabella 7.	Attività consultiva in materia di servizio di taxi (giugno 2019 – maggio 2020)	62
Tabella 32.	Numero di licenze taxi attive dal 31 dicembre 2007 al 2018 nei principali comuni italiani	170
Tabella 33.	Numero di autorizzazioni NCC attive dal 31 dicembre 2007 al 2018 nei principali comuni italiani	171
Tabella 34.	Numero di autopubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente superiore a 50.000 abitanti	172
Tabella 35.	Numero di autopubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente inferiore a 50.000 abitanti	172
Box 10.	Attività consultiva in materia di servizio di taxi: principali prescrizioni e raccomandazioni	64

#### Autostazioni e autolinee di media e lunga percorrenza

Figura 127.	Offerta di servizi MLP, 2018-2019	180
Figura 128.	Domanda di servizi MLP, 2018-2019	180
Figura 129.	Autolinee interregionali – Flussogramma dell'offerta Flixbus, 2018	182
Figura 130.	Principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza	183
Figura 131.	Prezzi al km delle principali rotte per autolinee a media e lunga percorrenza	184
Figura 132.	Prezzo dei servizi MLP in funzione della distanza di viaggio, 2018	185
Figura 133.	Prezzo medio pesato (€/km) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2017-2019	185
Tabella 3.	Adempimento degli oneri <i>ex</i> delibera n. 56/2018 da parte dei gestori di autostazione	51
Tabella 4.	Autostazioni individuate all'esito delle interlocuzioni con enti locali e agenzie della mobilità	52
Tabella 36.	Principali autolinee interregionali	181
Tabella 37.	Autolinee interregionali – Fermate operate da Flixbus in Italia, 2019	181
Box 4.	Benefici della regolazione dell'accesso alle autostazioni	53



## Diritti degli utenti e dei passeggeri

Figura 2.	Utilizzo del trasporto ferroviario e altre modalità nell'UE e in Italia. Dati espressi in %.	71
Figura 3.	Conoscenza dell'esistenza di strumenti di tutela dei diritti dei passeggeri. Dati espressi in %.	72
Figura 4.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni (2014-2020)	72
Figura 5.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)	73
Figura 6.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati nelle segnalazioni e nei reclami (2014-2020)	73
Figura 7.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)	75
Figura 8.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità (2014-2020)	77
Figura 9.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)	78
Figura 10.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami (2014-2020)	78
Figura 11.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)	79
Figura 12.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni (2015-2020)	80
Figura 13.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)	81
Figura 14.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami (2014-2020)	81
Figura 15.	Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)	82
Box 11.	Indipendenza dell'Autorità e tutela dei diritti dei passeggeri	67

## Organizzazione e attività dell'Autorità

Figura 16.	Organigramma dell'Autorità	93
Figura 134.	Delibere dell'Autorità, 2014-2020	186
Figura 135.	Oggetto delle delibere dell'Autorità, 2014-2020	186
Figura 136.	Delibere per ambito di attività, 2014-2020	187
Figura 137.	Andamento dell'attività di regolazione, 2014-2020	187
Figura 138.	Delibere dell'Autorità per ambito di attività, percentuali gennaio 2019–maggio 2020	188
Figura 139.	Delibere dell'Autorità per ambito di attività, percentuali gennaio 2019–maggio 2020	188
Box 12.	Costruzione di una banca dati dei trasporti unificata	101

## INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

---

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

## PREMESSA

---

*Con questo documento l’Autorità presenta al Parlamento il suo settimo rapporto annuale e riferisce sui risultati delle attività svolte, illustra le prospettive della regolazione del settore e indica gli interventi necessari a rimuovere gli ostacoli che si frappongono al miglior funzionamento dei mercati e dei servizi di trasporto.*

*Al momento della presentazione sono ancora vigenti le condizioni conseguenti alla dichiarazione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020, dello stato di emergenza di sanità pubblica per la diffusione pandemica del Covid-19. In questa fase non sono noti gli effetti di medio e lungo periodo della intervenuta contrazione della domanda e dell’offerta nei mercati interessati dalla regolazione dell’Autorità, né gli scenari della ripresa del settore. Manca la prospettiva temporale necessaria per valutare se la pandemia abbia già provocato o indurrà in futuro modifiche strutturali dei mercati e se tali trasformazioni richiederanno una revisione delle misure di regolazione economica e dei principi che ad essa presiedono.*

*La presentazione di questo rapporto coincide, d’altra parte, con la conclusione del mandato del primo Collegio dell’Autorità, insediatosi il 17 settembre 2013, giorno stesso della costituzione di ART. In considerazione di ciò, esso rappresenta una sorta di bilancio degli indirizzi assunti, dapprima, per dar vita all’istituzione e, poi, per definire ex novo la regolazione economica indipendente del settore.*

*Il rapporto si articola in tre sezioni.*

*La prima contiene la descrizione delle attività svolte dall’Autorità nel periodo compreso tra il 1° giugno 2019 e il 31 maggio 2020. Questa parte del rapporto è presentata ai sensi dell’art. 37 comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo dell’Autorità e illustra anche le attività poste in essere in relazione a quanto previsto dall’art. 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 sul tema della efficienza dei diversi gradi di separazione tra imprese ferroviarie e gestore dell’infrastruttura.*

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

*La seconda parte del rapporto illustra i dati economici inerenti alle diverse modalità di trasporto e relativi servizi e infrastrutture, che sono organizzati in considerazione della loro rilevanza per le finalità della regolazione.*

*La terza parte elenca i principali provvedimenti adottati dall’Autorità sin dal suo primo insediamento.*

## PARTE PRIMA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI

### 1. IL CONTESTO

---

#### 1.1. L'emergenza epidemiologica da Covid-19

---

Il presente rapporto è stato elaborato nel corso dell'emergenza epidemiologica causata dalla diffusione del Covid-19. Il periodo di riferimento delle attività svolte decorre dal 1° giugno 2019; tuttavia, la condizione di crisi sanitaria ed economico-sociale determinata dalla pandemia costituisce il tratto che maggiormente connota il contesto operativo dell'Autorità nella fase attuale e, verosimilmente, continuerà a caratterizzarlo nei mesi a venire. Delle attività svolte nell'intero periodo di riferimento si riferirà, dunque, nelle sezioni seguenti del rapporto, richiamando via via i provvedimenti normativi e regolamentari conseguenti all'emergenza epidemiologica, ove rilevanti.

Le industrie che operano nei mercati dei trasporti sono tra quelle sulle quali le misure di *lock-down* conseguenti alla diffusione del virus hanno avuto il maggior impatto. Proprio in questo settore si prefigura, d'altra parte, uno scenario di ripresa rispetto al crollo del traffico registrato nel momento più acuto dell'emergenza, per quanto faticosa e differenziata a seconda delle modalità (prevedibilmente più rapida nel trasporto collettivo via terra che in quello aereo) e dei segmenti (certamente accelerato nel trasporto di merci rispetto a quello di passeggeri). E ciò in considerazione della natura strumentale dei trasporti rispetto alle attività produttive e dell'attesa che, in presenza di adeguati presidi a tutela della salute, la domanda di mobilità delle persone torni a crescere<sup>1</sup>.

Rientrano tra i provvedimenti adottati a sostegno dei diversi settori economici, oltre ai c.d. ammortizzatori sociali, le norme consistenti in aiuti al funzionamento delle imprese, da allineare ai *framework* straordinari approvati dalla Commissione UE nel periodo compreso tra i mesi di febbraio e aprile del 2020<sup>2</sup>. Da ultimo, tali norme sono state inserite nel decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 recante "*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19*" (c.d. "decreto-legge rilancio"), in corso di conversione al momento della finalizzazione del presente rapporto, che comprende, fra le altre, anche disposizioni a favore delle imprese del settore dei trasporti<sup>3</sup>.

Per le finalità della presente illustrazione rileva la circostanza che, anche là dove le norme emergenziali adottate da Parlamento e Governo richiamano le funzioni esercitate dall'Autorità, esse ne mantengono inalterato l'assetto delle competenze e dei poteri. D'altra parte, il legislatore dell'emergenza ha previsto misure per sollevare cittadini e imprese da oneri e adempimenti procedurali particolarmente gravosi nel periodo più acuto della crisi. Su questo aspetto, l'Autorità ha ritenuto di intervenire con propri provvedimenti.

#### 1.2. Misure di accompagnamento della legislazione di emergenza

---

In particolare, l'Autorità ha rilevato la necessità di allineare le proprie procedure pendenti a quanto previsto dalla legislazione emergenziale e adottare, a questo fine, misure di natura straordinaria che consentano di

---

<sup>1</sup> In effetti, la capacità di definire politiche pubbliche per la ripresa dipende, in larga misura, da quella di anticipare come siano cambiati o possano ulteriormente cambiare i comportamenti degli utenti delle infrastrutture e dei servizi di trasporto (imprese e cittadini) in conseguenza della pandemia. Per le finalità proprie della regolazione, l'Autorità ha ritenuto di avviare una propria indagine al riguardo, le cui prime risultanze sono pubblicate sul sito *internet* dell'Autorità.

<sup>2</sup> Comunicazione della Commissione, *Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del Covid-19*, C(2020) 1863 del 19 marzo 2020, come modificato con la successiva decisione di identico oggetto C(2020) 2215 del 3 aprile 2020.

<sup>3</sup> Ved. in particolare, il Capo III dedicato a "*Infrastrutture e trasporti*", articoli da 196 a 215.

tener conto, sulla base di richieste specifiche e motivate, di esigenze operative di volta in volta rappresentate dalle imprese del settore<sup>4</sup>.

L'Autorità ha conseguentemente disposto che, nel calcolo dei termini relativi allo svolgimento di procedimenti pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, non sia computato il periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020. L'Autorità ha disposto, altresì, che nei procedimenti avviati successivamente all'entrata in vigore della delibera siano stabiliti termini procedurali che tengano conto dell'eccezionalità della situazione. Il provvedimento lascia impregiudicata la necessità di assicurare la ragionevole durata e la celere conclusione dei procedimenti e la priorità per quelli da considerare urgenti (delibera n. 69/2020 del 18 marzo 2020)<sup>5</sup>.

Le misure hanno trovato applicazione in diversi procedimenti dell'Autorità, di natura sia regolatoria che sanzionatoria, nel rispetto delle condizioni sopra richiamate.

### 1.3. Novità normative

---

A differenza di quanto riferito nel sesto rapporto annuale, nel periodo di riferimento e anche nella fase anteriore alla dichiarazione dell'emergenza epidemiologica, non sono intervenute novità normative nazionali e di fonte UE che abbiano inciso sulle competenze dell'Autorità. Quelle che attengono agli ambiti sostanziali di intervento sono richiamate nelle sezioni del rapporto nelle quali le stesse rilevano<sup>6</sup>.

Con riferimento a quanto rappresentato nelle precedenti edizioni, restano tuttora inattuato le previsioni di cui al Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, entrato in vigore il 24 marzo 2019, in esecuzione delle quali occorre individuare, fra l'altro, l'Autorità competente alla trattazione delle controversie inerenti la determinazione dei diritti nei porti.

### 1.4. Collaborazione istituzionale e cooperazione europea e internazionale

---

#### 1.4.1. I protocolli di collaborazione e la cooperazione istituzionale a livello nazionale

---

Sul piano della collaborazione istituzionale, diverse le iniziative realizzate nel periodo di riferimento del presente rapporto.

Riguardo ai nuovi accordi, a luglio 2019 è stato sottoscritto il protocollo d'intesa con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera afferente al Ministero delle infrastrutture e trasporti, con il quale si definisce il quadro della collaborazione tra le due istituzioni in relazione all'esecuzione delle norme e regolamenti attinenti alla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare. A settembre 2019 è stato sottoscritto un analogo protocollo con il Servizio di Polizia ferroviaria afferente al Ministero dell'Interno per regolare la collaborazione tra i due organismi in relazione, principalmente, alla tutela dei diritti dei passeggeri via ferrovia.

Riguardo agli accordi già in vigore, nel mese di novembre 2019 sono stati rinnovati il protocollo in essere con la Guardia di finanza, con la quale si è intensificata la collaborazione anche ai fini dello svolgimento di attività ispettive, e quello originariamente sottoscritto nel 2014 con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

---

<sup>4</sup> I provvedimenti adottati dall'Autorità sono da porre in relazione, in particolare, con quanto previsto dall'articolo 103, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 recante "Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse" (c.d. "Cura Italia").

<sup>5</sup> Successivamente, in linea con quanto previsto dall'articolo 37 del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, recante "Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali", convertito con modificazioni dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, la sospensione dei termini di cui sopra è stata estesa sino al 15 maggio 2020 (delibera n. 83/2020 del 23 aprile 2020).

<sup>6</sup> Ad esempio, il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 convertito dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 recante "Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica", (c.d. "decreto Milleproroghe") è richiamato nella sezione dedicata all'accesso alle infrastrutture autostradali, nel cui ambito esso rileva.

Gli accordi conclusi o rinnovati nel periodo di riferimento si aggiungono a quelli già in vigore con l'ANSFISA, l'AGCOM, l'ANAC e la Regione Piemonte. Tutti i protocolli di intesa sono pubblicati alla pagina *internet* dell'Autorità.

La cooperazione strutturata attraverso accordi si aggiunge, d'altra parte, a quella che ha normalmente luogo nelle sedi di confronto periodico e di elaborazione congiunta con altre amministrazioni dello Stato nelle quali l'Autorità è coinvolta. In proposito, anche nel periodo di riferimento, è proseguita la partecipazione dell'Autorità ai lavori dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

E' proseguita, altresì, la partecipazione alle riunioni di coordinamento del Dipartimento per le Politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri per la disamina periodica del contenzioso europeo, in particolare in relazione alla trattazione delle cause pregiudiziali promosse dinanzi alla Corte europea di giustizia di interesse dell'Autorità, e per quelle aventi ad oggetto la trattazione dei c.d. *pilot* inerenti progetti di avvio di procedure di infrazione.

Non ultimo, l'Autorità partecipa regolarmente alle attività di elaborazione coordinate dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e dalla Direzione I del Dipartimento del tesoro del Ministero dell'Economia e delle finanze in vista della predisposizione del Documento di economia e finanza e degli altri documenti rilevanti nel quadro del c.d. "semestre europeo".

#### 1.4.2. La cooperazione e altre attività in sede internazionale ed europea

---

Nel quadro della cooperazione europea ed internazionale, nel periodo di riferimento sono proseguite le attività dell'Autorità nei fori in cui essa è, sin dalla costituzione, impegnata con finalità di condivisione di esperienze, prassi e metodologie della regolazione.

In tale contesto, l'Autorità ha continuato ad assicurare la propria partecipazione ai lavori del *network* dei Regolatori Economici dell'OCSE, nel cui ambito, anche per il 2020, il Presidente dell'Autorità è stato nominato componente del *bureau*. A differenza dei primi anni di attività, il NER attrae attualmente un maggior numero di regolatori del settore dei trasporti; tale sede di confronto è divenuta, quindi, di particolare interesse per l'Autorità. Anche nella fase di gestione dell'emergenza epidemiologica, ART è stata chiamata insieme ad altri regolatori a condividere esperienze e riflessioni sulle azioni di competenza ed ha contribuito alla elaborazione di documenti di sintesi predisposti dal segretariato dell'organizzazione.

Con riferimento ai *network* operanti in ambito UE, è proseguita la partecipazione attiva dell'Autorità nello *European network of rail regulatory bodies* (ENRRB), la rete europea degli organismi di regolazione nel settore ferroviario, e nel Foro di Salonico, che riunisce gli organismi di sorveglianza indipendenti della regolazione dei diritti aeroportuali. Nello stesso ambito è, altresì, proseguita la partecipazione alle riunioni periodiche dei *national enforcement bodies* (NEB), ed in particolare a quelle degli organismi responsabili dell'applicazione dei regolamenti relativi ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto effettuato con autobus e nel trasporto via mare e per vie navigabili interne. In proposito, come ulteriormente riferito nel prosieguo, anche nel periodo di riferimento, l'Autorità ha partecipato, su invito del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea, ai lavori del gruppo del Consiglio dei ministri dell'UE sul trasporto terrestre, nel cui ambito è in corso la revisione del regolamento in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario<sup>7</sup>.

Sempre su invito del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità ha preso parte, ai lavori del gruppo di esperti che la Commissione europea consulta ai fini dell'elaborazione del rapporto periodico sul monitoraggio del mercato ferroviario (RMMS), nonché a quelli del gruppo denominato SERAC (*Single european rail area committee*): un comitato normalmente composto di rappresentanti dei governi dei Paesi membri nel quale vengono, tuttavia, trattati anche temi attinenti alla regolazione. Lo stesso comitato si riunisce periodicamente per discutere del funzionamento dei corridoi ferroviari, occasione nella quale l'Autorità è intervenuta, nel periodo di riferimento, su invito della Commissione. Sempre in materia di corridoi ferroviari, inoltre, l'Autorità ha partecipato ai lavori degli organismi di gestione di quelli di cui è parte l'Italia.

---

<sup>7</sup> Ved. infra, sub 4.2.2.1.



Non ultimo, su invito della Commissione europea, rappresentanti dell'Autorità sono stati invitati a partecipare ai lavori del gruppo che riunisce i gestori delle infrastrutture ferroviarie (*Platform of rail infrastructure managers in Europe* – PRIME).

All'esito dell'insediamento del Parlamento neoeletto, a luglio 2019, e della Commissione neominata, a novembre 2019, sono inoltre proseguiti gli incontri dell'Autorità con rappresentanti delle istituzioni e, in particolare, della Commissione per i Trasporti e il turismo del Parlamento (TRAN) e delle Direzioni generali Mobilità e trasporti (DG MOVE) e Concorrenza (DG COMP) della Commissione. In questo contesto, nei mesi a venire rileveranno particolarmente la definizione progressiva delle misure comprese nel pacchetto dei servizi digitali<sup>8</sup>, l'esecuzione del *Green deal*<sup>9</sup>, e l'attesa strategia per la mobilità sostenibile prevista nel programma di lavoro della Commissione per il 2020<sup>10</sup>.

Sul piano della cooperazione con organismi di regolazione di natura settoriale, come noto, l'Autorità aderisce al *network* multilaterale *Independent Regulators' Group - Rail (IRG-Rail)*, che attualmente riunisce 31 regolatori del settore ferroviario appartenenti a Paesi dell'Europa geografica, ed ha come finalità lo scambio di esperienze e informazioni e il dialogo congiunto con le istituzioni europee e gli *stakeholders* del settore. In tale contesto, l'Autorità esprime uno dei *co-Chair* del gruppo di lavoro dedicato all'accesso alle infrastrutture ferroviarie e partecipa attivamente ai lavori di tutti gli altri *working groups*. Inoltre, in collaborazione con il regolatore portoghese, l'Autorità coordina i lavori della *task-force* sulla multimodalità nei trasporti, costituita a Torino a maggio 2018.

Nel periodo di riferimento, il *network* ha elaborato, tra gli altri, documenti aventi ad oggetto la gestione della saturazione delle infrastrutture ferroviarie, l'allocazione della capacità, i canoni e criteri di accesso alle stazioni passeggeri e agli impianti di servizio, un'analisi di *benchmark* sulle fonti di finanziamento dei principali gestori europei, e la revisione dei processi di definizione degli orari passeggeri e merci (c.d. *TTR project*). La *task-force* sulla multimodalità ha, inoltre, prodotto una raccolta e analisi di casi di studio ed ha attualmente in corso un approfondimento sull'impiego dei dati nella disponibilità delle imprese di trasporto per finalità di contrasto del contagio da Covid-19 ed altre epidemie. Nel 2020, il primo documento approvato dal *network* è stato, come di consueto, il Rapporto annuale sul monitoraggio del mercato, divenuto oggi un importante riferimento sull'andamento del settore. In occasione dell'Assemblea Plenaria del 19-20 maggio, ha altresì approvato un documento di posizione sul ruolo del regolatore nella ripresa dagli effetti della pandemia sul settore ferroviario<sup>11</sup>.

Nel contesto della cooperazione internazionale, si segnalano, altresì, la partecipazione al *workshop* sulla mobilità nella UE organizzato dal regolatore portoghese, avente ad oggetto i temi della digitalizzazione e dei diritti dei passeggeri, e a quello in materia di liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità, organizzato dal regolatore spagnolo.

## 2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

### 2.1. Ambito delle attività

Le competenze dell'Autorità in materia di regolazione dell'accesso alle infrastrutture sono primariamente definite dalle norme istitutive e da quelle di settore, adottate anche in sede di recepimento di disposizioni UE. Sulla base di tali norme, l'Autorità provvede, fra l'altro, «a garantire, secondo metodologie che incentivino

<sup>8</sup> Il pacchetto comprende la revisione della direttiva sul commercio elettronico, la regolazione delle piattaforme *online* e la disciplina dei relativi contenuti illegali, e un'analisi sulla trasparenza degli algoritmi utilizzati nei diversi contesti. Gli ambiti di intervento saranno ulteriormente definiti all'esito di una consultazione avviata dalla Commissione il 2 giugno 2020.

<sup>9</sup> Comunicazione della Commissione, *Il green deal europeo*, COM(2019) 640 dell'11 dicembre 2019 e Risoluzione del Parlamento Europeo del 15 gennaio 2020 2019/2956/RSP.

<sup>10</sup> Comunicazione della Commissione, *Programma di lavoro 2020*, COM(2020) 37 del 27 gennaio 2020, di cui è stato pubblicato un aggiornamento il 27 maggio 2020 [COM(2020) 440].

<sup>11</sup> All'indirizzo *internet* [file:///C:/Users/000004/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/UMZM598T/IRG-Rail\\_20\\_3\\_-\\_European\\_rail\\_regulators\\_contribute\\_to\\_the\\_recovery\\_from\\_the\\_Covid-19\\_crisis.pdf](file:///C:/Users/000004/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/UMZM598T/IRG-Rail_20_3_-_European_rail_regulators_contribute_to_the_recovery_from_the_Covid-19_crisis.pdf)

*la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali [...] nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti» (art. 37, comma 2, lett., a) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 24 dicembre 2011, n. 214).*

In questo ambito, tra i procedimenti di maggiore rilevanza giunti in fase conclusiva nel periodo di riferimento del presente rapporto, vi è la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, sulla cui base sono determinate le tariffe richieste dai gestori aeroportuali alle compagnie aeree per l'utilizzo dell'infrastruttura e per i servizi ad esse forniti<sup>12</sup>. Con riferimento alle stesse infrastrutture, l'Autorità ha inoltre avviato la vigilanza sull'aggiornamento annuale dei diritti applicati presso gli aeroporti di Roma, Milano e Venezia. Sono state, così, esercitate per la prima volta le competenze attribuite ad ART dall'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, recante *“Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea. Legge europea 2018”*, ai sensi del quale le funzioni ad essa conferite in materia aeroportuale si estendono agli aeroporti oggetto dei contratti di programma cosiddetti *“in deroga”*.

Come riportato nel precedente rapporto, anche con riferimento alle autostrade l'ambito di esercizio delle competenze dell'Autorità è stato ampliato per effetto del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. In esecuzione di tali disposizioni, a giugno 2019 l'Autorità ha completato la definizione del sistema tariffario del pedaggio applicabile alle concessioni autostradali vigenti soggette a revisione o aggiornamento e, nei mesi seguenti, ha reso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti i primi pareri sulle relative proposte.

In ambito ferroviario, tra le altre attività espletate, è stato approvato l'atto di regolazione dell'accesso agli impianti ed ai servizi ivi resi, che ha consolidato ed integrato il quadro regolatorio applicabile al settore, anche in attuazione del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, ed è stata completata l'attività preliminare all'avvio della revisione del sistema del pedaggio a compimento del primo periodo regolatorio. Sono, altresì, proseguite le attività di monitoraggio sull'applicazione delle misure di regolazione dell'accesso alle infrastrutture portuali ed alle autostazioni; in quest'ultimo caso, il monitoraggio ha portato all'attivazione dei poteri di ispezione e vigilanza.

Le attività sopra accennate sono descritte partitamente nei paragrafi che seguono, nei quali vengono altresì presentati ulteriori adempimenti di rilievo nell'ambito della regolazione dell'accesso alle infrastrutture.

## 2.2. L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

---

### 2.2.1. La revisione dei modelli aeroportuali

---

Come illustrato nelle precedenti edizioni, nel 2014 l'Autorità ha approvato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali relativi, rispettivamente, agli aeroporti con traffico annuale di passeggeri maggiore di 5 milioni (Modello 1), compreso fra 3 e 5 milioni (Modello 2) e inferiore a 3 milioni (Modello 3) (delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014). Dopo circa due anni dall'entrata in vigore dei modelli, l'Autorità ne ha condotto una *mid-term review* con l'obiettivo di migliorare l'efficacia operativa delle misure sia avuto riguardo ai profili procedurali, che con riferimento ai criteri di costruzione tariffaria. I modelli che consolidano la *review* sono stati approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017; essi mantengono la struttura precedente e sono in vigore al momento della redazione del presente rapporto annuale.

Successivamente, avviandosi a compimento il primo periodo regolatorio quadriennale, l'Autorità ha dato corso alla prevista revisione complessiva dei modelli (delibera n. 84/2018 del 13 settembre 2018). Per queste finalità, sono stati analizzati molteplici profili regolatori (efficienza ed elasticità dei costi di gestione, utilizzo della capacità aeroportuale, trattamento dei margini commerciali, riflessi tariffari dell'incentivazione

---

<sup>12</sup> I modelli sono adottati in attuazione delle norme istitutive e delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 27 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, di recepimento della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.



all'attività volativa, definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali, specificità degli aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui, sistemi e reti aeroportuali, tasso di remunerazione del capitale investito e contabilità regolatoria) ed acquisiti presso i gestori aeroportuali dati inerenti la natura delle società di gestione, le caratteristiche strutturali delle infrastrutture aeroportuali (anche con riferimento alla capacità utilizzata e residua), i volumi di traffico, gli investimenti previsti ed effettuati ed i relativi impatti tariffari, i costi operativi e le forme di incentivazione erogate. Tali dati sono stati utilizzati per popolare la banca dati aeroportuale dell'Autorità, che sarà aggiornata su base annua. Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con delibera n. 136/2016 del 24 novembre 2016.

Nell'ambito del procedimento, l'Autorità ha posto in consultazione pubblica uno schema di atto di regolazione composto di 62 misure e di 11 annessi (delibera n. 118/2019 del 1° agosto 2019). Rispetto ai precedenti modelli, in questo caso, le misure di regolazione sono inserite in un unico atto comprensivo di alcune parti di carattere generale, comuni a tutti gli aeroporti, e di altre specifiche, in funzione della tipologia dell'aeroporto o del sistema di aeroporti oggetto di regolazione. In particolare, la differenziazione tra i modelli prevede ora un'unica soglia di traffico, corrispondente ad un milione di passeggeri annui, sulla base della quale sono definiti solo due modelli (A e B).

Più specificamente, le 8 sezioni in cui si articola lo schema di atto di regolazione hanno ad oggetto: profili generali (definizioni, ambito di applicazione, finalità e principi generali); il Modello A, per la regolazione degli aeroporti con traffico superiore a un milione di passeggeri annui, comprensivo degli aspetti procedurali per la revisione dei diritti, dei criteri di *costing* e *pricing* per la determinazione *ex ante* dei diritti con riferimento all'intero periodo tariffario e dei criteri e modalità di monitoraggio e adeguamento annuale degli stessi; il Modello B, per la regolazione degli aeroporti con traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui, contenente una procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali; principi e criteri per la regolazione tariffaria delle reti aeroportuali e dei sistemi aeroportuali che adottano un sistema di tariffazione aeroportuale comune; il sistema di contabilità regolatoria ed i relativi obblighi di separazione contabile; il trattamento ai fini tariffari degli incentivi all'attività volativa; i principi e criteri di definizione dei *service level agreements*; disposizioni transitorie e finali.

L'atto di regolazione assicura, in particolare, l'esecuzione dell'articolo 10 della legge n. 37/2019 citata, in forza del quale l'Autorità svolge "*funzioni di regolazione economica nonché di vigilanza*" di cui all'articolo 71, comma 2, decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, per tutti gli aeroporti nazionali, inclusi quelli regolati con contratti di programma c.d. "in deroga"<sup>13</sup>. Si osservi in proposito che le società di gestione degli aeroporti in deroga ADR spa e SAVE spa hanno impugnato la delibera n. 118/2019 dinanzi al TAR Piemonte, eccependo che le norme citate trasferiscono all'Autorità le attribuzioni prima esercitate dall'ENAC e, tuttavia, deve continuare a trovare applicazione la disciplina tariffaria recata dai contratti di programma in deroga. Il giudizio, che ha ad oggetto un provvedimento non definitivo dell'Autorità, è pendente al momento della redazione del presente rapporto.

Audite le parti interessate e completata la fase di consultazione, il 30 gennaio 2020 lo schema di atto di regolazione rivisto alla luce delle osservazioni pervenute è stato trasmesso ai ministeri delle Infrastrutture e dei trasporti e dell'Economia e delle finanze con richiesta di esprimere il previsto parere in tempo utile per consentire la conclusione del procedimento entro il termine del 13 marzo 2020.

Su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 6 marzo 2020, tale termine è stato prorogato al 7 maggio 2020 per assecondare la rappresentata esigenza di disporre di un maggior lasso di tempo in considerazione delle difficoltà derivanti dallo stato di emergenza causato dalla diffusione del virus Covid-19 e, nondimeno, garantire l'interesse dei terzi alla conclusione del procedimento in tempi certi (delibera n.

---

<sup>13</sup> Come accennato l'articolo 10 della l. n. 37/2019, nel novellare l'articolo 73 del d.l. n. 1/2012 citato, ha individuato l'Autorità quale Organo di vigilanza competente in materia di diritti aeroportuali anche con riferimento ai contratti di programma stipulati ai sensi dell'articolo 17, comma 34-*bis* del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 (c.d. contratti di programma "in deroga"), e quindi anche per gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma-Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Venezia, per i quali sono tuttora in vigore i contratti di programma stipulati tra ENAC e i relativi gestori aeroportuali (Aeroporti di Roma Spa, di seguito: ADR, Società Esercizi Aeroportuali Spa, di seguito: SEA, e Società Aeroporto di Venezia Marco Polo Spa, di seguito: SAVE).

57/2020 del 12 marzo 2020). I pareri dei due suddetti Ministeri sono stati resi a ridosso del nuovo termine indicato, talché, per assicurarne la dovuta considerazione, lo stesso è stato nuovamente prorogato al 31 luglio 2020. La finalizzazione del provvedimento è in corso al momento della redazione del presente rapporto.

### 2.2.2. La revisione dei diritti aeroportuali sulla base dei modelli vigenti

In esito alle attività di regolazione di settore che l’Autorità ha espletato a partire dal 2014, 20 dei 45 aeroporti nazionali aperti al traffico di aviazione commerciale che, stando ai dati ENAC, movimentano il 48% del traffico totale di passeggeri, applicano tariffe elaborate sulla base dei modelli approvati dall’Autorità<sup>14</sup>. Dei 25 restanti, 19 registrano un volume di traffico di passeggeri inferiore al milione all’anno, 1 aeroporto registrano un traffico di passeggeri compreso tra 1 e 3 milioni di passeggeri, e 5 sono oggetto di contratti di programma in deroga non ancora sottoposti a revisione dei diritti dopo l’entrata in vigore della l. n. 37/2019 citata.

In applicazione dei modelli vigenti, l’Autorità verifica che le proposte presentate dai gestori nell’ambito dei procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali siano conformi alle misure di regolazione e vigila sul corretto svolgimento della procedura di consultazione degli utenti, partecipando alle audizioni indette dai gestori. Nel corso dell’istruttoria, può segnalare problematiche di carattere tecnico-economico per le quali sono necessari chiarimenti che il gestore può fornire anche nell’ambito di un’audizione. Alla luce delle risultanze istruttorie, in molti casi l’Autorità rileva che la proposta di revisione risulta conforme al modello pertinente a condizione dell’applicazione di specifici correttivi e prescrizioni, e conseguentemente emana una delibera di conformità condizionata. L’esito positivo dell’esame di una proposta del gestore emendata sulla base dei predetti correttivi e prescrizioni può portare ad una dichiarazione di conformità definitiva.

Per gli scali di Pisa, Firenze, Bologna, Torino, Trieste, Palermo, Cagliari, Olbia, Verona e Genova, si è già concluso un primo periodo tariffario in cui i corrispettivi sono stati determinati sulla base dei modelli predisposti dall’Autorità, ed è in corso il secondo. La tabella che segue presenta in forma sintetica i procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali condotti nel periodo di riferimento.

Ad essi si aggiungono quelli relativi all’aeroporto di Parma ed alla Rete aeroportuale pugliese che, in ragione delle rispettive peculiarità, sono di seguito descritti in maggiore dettaglio.

**Tabella 1. Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali**

Aeroporti	Periodo tariffario	N° delibera di avvio	N° delibera di conformità con correttivi	N° delibera di conformità definitiva
Firenze	2019-2022			94/2019
Treviso	2019-2022		95/2019	126/2019
Bologna	2020-2023	96/2019	132/2019	1/2020
Trieste	2020-2023	97/2019	133/2019	2/2020
Torino	2020-2023	121/2019	145/2019	12/2020
Palermo	2020-2023	3/2020	80/2020	
Cagliari	2020-2023	13/2020		
Genova	2020-2023	14/2020		
Verona	2020-2023	15/2020		
Olbia	2019-2022	31/2020		

<sup>14</sup> ENAC, dati di traffico aeroportuale 2019 all’indirizzo *Internet* <https://www.enac.gov.it/trasporto-aereo/compagnie-aeree/dati-di-traffico/dati-di-traffico-aeroportuale-2019-tabelle-apt-gra>

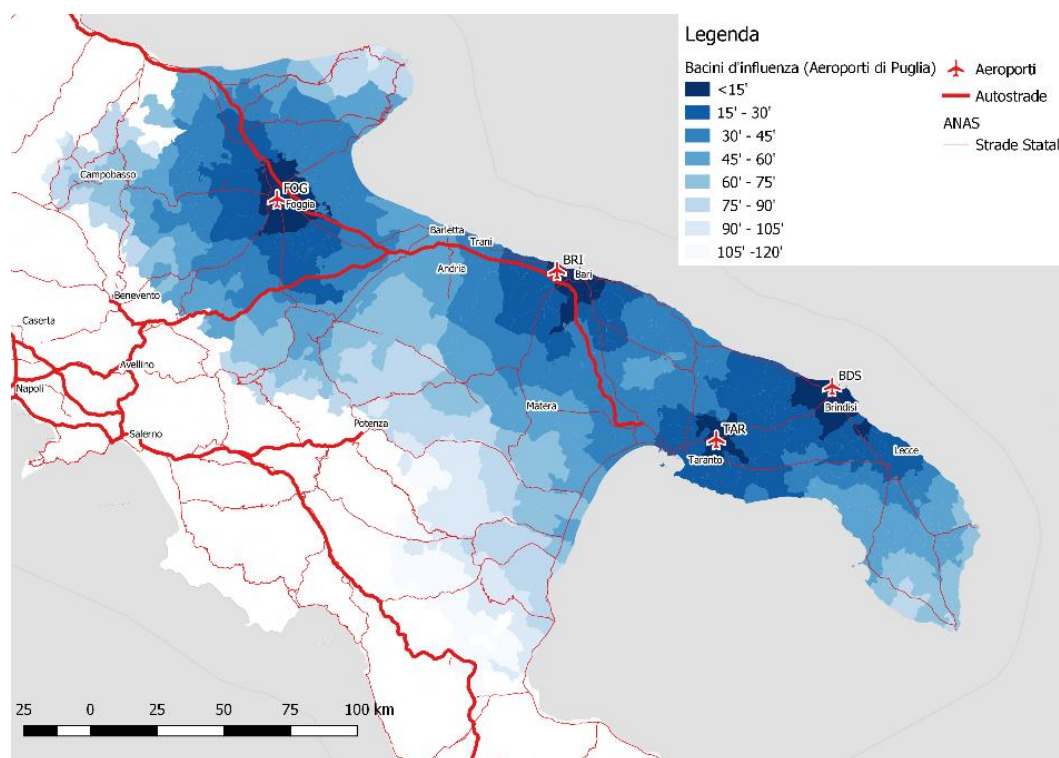
### 2.2.2.1 L'aeroporto di Parma

Del procedimento di revisione dei diritti dell'Aeroporto di Parma si è reso conto nel precedente rapporto annuale illustrando i contenuti della delibera n. 6/2019 del 25 gennaio 2019. Avendo riscontrato l'inadempimento di talune prescrizioni della delibera n. 6/2019, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti della Società di gestione SoGeAP spa (di seguito SOGEAP) (delibera n. 117/2019 del 31 luglio 2019. Respinti gli impegni proposti dal gestore perché ritenuti inammissibili (delibera n. 143/2019 del 20 novembre 2019), il procedimento sanzionatorio è tuttora in corso. L'Autorità ha, altresì, avviato il procedimento di verifica della conformità della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2021 presentata da SOGEAP (delibera n. 144/2019 del 21 novembre 2019). All'esito, l'Autorità ha dichiarato la non conformità della proposta e disposto che il gestore trasmetta un programma di attività volto ad avviare una nuova procedura di revisione dei diritti in applicazione dei modelli continuando, nel frattempo e salvo conguaglio, ad applicare i livelli tariffari relativi all'annualità 2019 (delibera n. 30/2020 del 12 febbraio 2020).

### 2.2.2.2 La rete degli aeroporti di Puglia

Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali della rete aeroportuale pugliese, designata con decreto interministeriale del 18 gennaio 2018, n.6, costituita dagli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, e gestita dalla Società Aeroporti di Puglia spa (di seguito AdP), costituisce il primo caso di applicazione ad una rete aeroportuale dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati dall'Autorità.

**Figura 1. Rappresentazione dei bacini d'influenza in termini di tempo di percorrenza stradale (in minuti) degli aeroporti della rete aeroportuale pugliese.**



Fonte: Elaborazioni ART su dati ISTAT

La rete si compone di aeroporti con diversa vocazione: quelli di Bari e Brindisi servono l'aviazione commerciale, quello di Foggia è centro di riferimento per la Protezione civile e polo logistico con funzione di interesse pubblico, mentre quello di Taranto assicura una piattaforma logistica integrata per l'attività di sviluppo, ricerca e sperimentazione (*test-bed*) con particolare riferimento agli aeromobili a pilotaggio remoto e funge da sede per progetti e ricerche sul trasporto mediante voli suborbitali.

Al riguardo, all'esito del relativo procedimento, l'Autorità ha consentito al gestore della rete aeroportuale di introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete nel periodo 2019-2022, apportando correttivi alla proposta originariamente presentata (risultante in una riduzione della tariffa di rete da 11,48 a 10,37 Euro a passeggero<sup>15</sup>) e previo espletamento di una seconda fase di consultazione degli utenti (delibera n. 152/2019 del 21 novembre 2019). Conclusa questa consultazione con il parere favorevole degli utenti, l'Autorità ha condizionato la conformità della nuova tariffa al recepimento di un ulteriore correttivo in materia di calcolo del capitale investito netto e all'adempimento di prescrizioni relative al ricalcolo dei diritti aeroportuali, alla data di entrata in vigore dei diritti medesimi, alla fornitura di informazioni all'utenza ed alla gestione delle operazioni di conguaglio eventualmente necessarie (delibera n. 58/2020 del 12 marzo 2020). Con la delibera n. 103/2020 del 4 giugno 2020 l'Autorità, verificato il recepimento del suddetto correttivo, ha dichiarato la conformità definitiva della tariffa.

### 2.2.3. L'attività di vigilanza sulla base dei modelli vigenti

In esecuzione dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 80, comma 1, del d.l. n. 1/2012 citato, l'Autorità controlla che, nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, siano applicati i principi di correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza e non discriminazione, che sia assicurata la consultazione degli utenti aeroportuali, e che i diritti siano orientati alla media europea di quelli aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio.

Al riguardo, l'Autorità verifica, tra l'altro, che gli aggiornamenti tariffari annuali presentati dai gestori all'utenza nell'ambito delle apposite audizioni siano stati elaborati in conformità ai modelli di regolazione vigenti. In particolare, i modelli prevedono l'obbligo del gestore di pubblicare sul proprio sito *web* e porre in consultazione il documento informativo annuale, comprensivo del livello dei diritti per la successiva annualità, al più tardi 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore di tali diritti, e quindi, di norma, entro il 1° ottobre di ciascuna annualità. Per queste finalità, il gestore trasmette all'Autorità il documento informativo annuale, i verbali dell'audizione con gli utenti e gli esiti delle validazioni di ENAC in materia di investimenti, qualità, ambiente e traffico. Valutata la suddetta documentazione, l'Autorità verifica il ricalcolo dei parametri rilevanti a fini tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori/minori ricavi percepiti dal gestore che si riverberano nelle tariffe dell'anno successivo.

Nel corso dell'ultimo anno, in occasione della verifica di conformità dei procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali relativi in particolare agli aeroporti di Torino, Trieste, Bologna, Genova, Verona e Palermo, sono state tirate le fila dell'attività di vigilanza annuale relativa al decorso periodo tariffario per i suddetti aeroporti. Da tale attività non sono emerse incongruenze di rilievo.

### 2.2.4. L'attività di vigilanza sugli aeroporti con contratti di programma "in deroga"

Come detto, per effetto dell'articolo 10 della l. n. 37/2019, l'Autorità svolge oggi compiti di vigilanza ai sensi dell'articolo 80 del d. l. 1/2012 citato anche nei confronti degli aeroporti con contratti di programma c.d. "in deroga". Così, quando, negli ultimi mesi del 2019, i gestori degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia hanno provveduto all'aggiornamento annuale del livello dei diritti per il 2020 nell'ambito delle previste consultazioni degli utenti, l'Autorità è stata per la prima volta chiamata ad assolvere a dette funzioni di vigilanza. In proposito, nelle more dell'adozione di disposizioni procedurali *ad hoc*, sono state prese in considerazione le validazioni già effettuate dall'ENAC. Tale ente, infatti, mantiene compiti di regolazione tecnica ed è tenuto a verificare lo stato di avanzamento degli investimenti programmati nel Piano degli interventi ed il raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.

Valutata, quindi, la documentazione pervenuta da ENAC con riferimento a quanto precede, l'Autorità ha, anche in questi casi, avviato la verifica dei parametri rilevanti a fini tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori/minori costi iscritti dal gestore che si riverberano nelle tariffe dell'anno successivo, richiedendo informazioni ed integrazioni di dettaglio ai gestori aeroportuali. Al momento della redazione del presente rapporto, la verifica è in corso.

<sup>15</sup> Comprensive dei seguenti servizi: approdo e decollo, imbarco passeggeri UE, sicurezza, bagaglio a mano e da stiva per un aeromobile Boeing 737800 di 67 mtow, con 130 passeggeri.

### 2.2.5. La risoluzione delle controversie sui diritti aeroportuali 2020

---

La direttiva 2009/12/CE prevede che gestori e utenti possano “*rivolgersi in ultima istanza ad un’ autorità di vigilanza indipendente ogniqualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione è contestata dagli utenti dell’aeroporto*” (Considerando 11). Essa dispone che, in caso di disaccordo l’Autorità “*...esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell’ammontare dei diritti aeroportuali*” (articolo 6, paragrafo 3).

Con riferimento agli aggiornamenti dei diritti aeroportuali per il 2020, alcune associazioni rappresentative degli utenti aeroportuali hanno avanzato un’istanza di risoluzione della controversia per mancato accordo sulle proposte presentate dai gestori degli aeroporti di Milano Malpensa e Venezia Marco Polo. Trattandosi di aeroporti con contratti di programma c.d. “in deroga”, si è ritenuto di esaminare tali istanze nel rispetto delle disposizioni direttamente applicabili della direttiva 2009/12/CE e dei principi desumibili dalle norme nazionali di settore, nonché della disciplina convenzionale in vigore.

Così, con riferimento all’istanza presentata dall’ *Italian board of airline representatives* (IBAR) nei confronti della proposta di SEA in relazione all’aeroporto di Milano Malpensa, si è ritenuto che la stessa non fosse opportunamente giustificata e adeguatamente documentata; conseguentemente, il reclamo è stato respinto in fase preistruttoria nei termini di cui all’articolo 11, paragrafo 6, lettera b) della direttiva 2009/12/CE. Avuto riguardo, invece, all’istanza presentata da IBAR a seguito del mancato accordo con il gestore aeroportuale dell’aeroporto Marco Polo di Venezia, avendo ritenuto l’istanza ricevibile ed ammissibile in quanto opportunamente giustificata e adeguatamente documentata, l’Autorità ha avviato il relativo procedimento di definizione della controversia (delibera del 13 dicembre 2019, n. 175)<sup>16</sup>. Il procedimento si è concluso con la prescrizione al gestore di ricalcolare e mettere in consultazione i diritti per il 2020 utilizzando il tasso di inflazione programmata come risultante dal Documento programmatico di bilancio 2020 e di applicare temporaneamente il valore dei diritti emerso dalla precedente consultazione, da sottoporre a conguaglio entro il 31 dicembre 2020 (delibera n. 90/2010 del 7 maggio 2020).

### 2.2.6. L’analisi dei piani di risanamento delle società con partecipazioni pubbliche

---

Ai sensi dell’articolo 14, comma 5, del decreto legislativo del 19 agosto 2016, n. 175 recante “*Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica*”, l’erogazione di trasferimenti straordinari da parte di amministrazioni pubbliche a favore di società partecipate che abbiano registrato perdite di esercizio per tre esercizi consecutivi, ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infra-annuali, è subordinato alla predisposizione di un piano di risanamento che deve essere approvato dall’Autorità di regolazione di settore e comunicato alla Corte dei conti, e che contempra il raggiungimento dell’equilibrio finanziario entro tre anni.

Sulla base di tale disposizione, i gestori degli aeroporti di Trapani e di Cuneo hanno chiesto all’Autorità di valutare i piani di risanamento da essi predisposti, (ved. Box 1.). In proposito, con riferimento all’aeroporto di Cuneo, è stato rilevato che, per poter effettuare le valutazioni di competenza, è necessario acquisire sostanziali integrazioni informative e documentali. Con riferimento a quello di Trapani, al momento della redazione del presente rapporto l’Autorità sta esaminando le informazioni e la documentazione fornite dal gestore.

### 2.2.7. L’indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi

---

Come negli anni precedenti, anche nel periodo di riferimento l’Autorità ha approvato i valori dell’indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi, in questo caso calcolati con riferimento all’anno base 2019 (delibera n. 28/2019 dell’11 aprile 2019). Per la costruzione dell’indice 2020, necessario ai fini della valutazione del capitale investito netto dei gestori aeroportuali e dell’ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, l’Autorità ha utilizzato la metodologia già consolidata nei precedenti analoghi esercizi.

---

<sup>16</sup> Nell’ambito del procedimento l’Autorità ha tenuto in considerazione anche l’istanza di risoluzione delle controversie presentata dal Comitato utenti Venezia Airport, benché tale istanza fosse rivolta in via principale all’ENAC.



**Box 1. Valutazione dei piani di risanamento delle società a partecipazione pubblica**

Ai fini dell'esercizio dei compiti di cui all'articolo 14 del dlgs. n. 175/2016, l'Autorità verifica preliminarmente l'adeguatezza e completezza dei contenuti del piano con specifico riferimento a informazioni e principi generali, rilievi storici e stime prospettiche di costi, ricavi e investimenti, valorizzazione degli *asset* societari esistenti e ragioni della crisi e conseguenti strategie di sviluppo/risanamento individuate. Sono altresì esaminati, in relazione ai profili economico-regolatori di volta in volta rilevanti, la configurazione degli scenari e relativa proiezione temporale ed il raccordo tra i prospetti economico-finanziari inclusi nel piano e gli altri strumenti individuati/predisposti dall'ente interessato, con riferimento in particolare al piano industriale adottato, al contratto di servizio e relativo prospetto economico-finanziario (PEF, ove presente).

## 2.3.L'accesso alle infrastrutture autostradali

### 2.3.1. Il nuovo assetto normativo

Come anticipato, le attività svolte con riferimento alle infrastrutture autostradali nel periodo oggetto del presente rapporto hanno riguardato principalmente l'esecuzione dell'articolo 16 del d.l. n. 109/2018. Più specificamente, il comma 1, lettera a), del citato articolo 16, ha novellato le norme istitutive dell'Autorità, ed in particolare quelle contenute nel comma 2, lettera g), dell'articolo 37 del d.l. n. 201/2011, aventi ad oggetto la definizione dei sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore X a cadenza quinquennale, ampliandone l'ambito di applicazione alle concessioni vigenti. Le successive lettere b) e c) del medesimo articolo 16, comma 1, nell'innovare l'articolo 43 dello stesso d.l. n. 201/2011, hanno previsto che l'Autorità si pronunci con proprio parere sugli aggiornamenti e revisioni delle convenzioni autostradali vigenti ai fini della verifica dell'applicazione, da parte dei concessionari, dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti ed all'inclusione dei costi conseguenti nelle rispettive tariffe.

Nel periodo di riferimento, il quadro normativo inerente alle concessioni, in particolare quelle vigenti, è stato ulteriormente integrato dall'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 (c.d. "decreto Milleproroghe"). La norma ha previsto che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è scaduto, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali per il 2020 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF. Essa ha previsto, altresì, che le relative proposte, sostitutive di ogni altra precedente, siano predisposte in conformità con i provvedimenti di regolazione dell'Autorità e presentate entro il termine del 30 marzo 2020, in vista di una conclusione dell'iter di approvazione entro e non oltre il 31 luglio 2020. La norma definisce quindi fasi e tempi per la revisione delle convenzioni in essere nel rispetto del sistema tariffario definito dall'Autorità<sup>17</sup>.

Alla rassegna delle attività svolte dall'Autorità negli ambiti appena richiamati è dedicata la descrizione che segue e che comprende, altresì, quella avente ad oggetto nuovi affidamenti con gara ed *in house*, in relazione ai quali pure l'Autorità è stata chiamata a intervenire nel periodo di riferimento.

### 2.3.2. L'indagine della Corte dei conti sulle concessioni autostradali

Prima di procedere nella disamina occorre rammentare che, nel periodo di riferimento, la Corte dei conti ha approvato la relazione conclusiva dell'indagine sulle concessioni autostradali condotta negli anni 2018-2019 (deliberazione del 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G). Come riferito nelle precedenti edizioni del rapporto, all'indagine ha partecipato anche l'Autorità, che è stata chiamata altresì ad intervenire nel corso dell'audizione tenutasi il 24 settembre 2019<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> A seguito dell'emergenza dovuta alla diffusione del virus Covid-19 e delle conseguenti disposizioni in tema di proroga dei termini procedurali applicabili dalle amministrazioni pubbliche (d.l. n. 18/2020 citato), il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha reso noto con proprio comunicato di aver prorogato il citato termine del 30 marzo 2020 al 20 maggio 2020.

<sup>18</sup> La relazione conclusiva presenta una puntuale analisi dell'evoluzione delle concessioni autostradali in Italia evidenziando criticità in termini di trasparenza e diffusione di dati (capitolo II), il sistema delle proroghe (capitolo III), le inefficienze dell'assetto concessorio

Particolarmente significative le conclusioni della relazione e le conseguenti raccomandazioni là dove esse indicano che “... *La regolamentazione dovrebbe perseguire l’obiettivo di fissare le tariffe in modo da consentire un rendimento sul capitale investito compatibile con quello di mercato per investimenti di rischio comparabile. In tal senso, il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio elaborato dall’Autorità si prefigge di ridurre la remunerazione del capitale, introdurre parametri di efficienza più stringenti, restituire parte dei ricavi generati dal traffico oltre le previsioni e indurre al pagamento di penali per i ritardi negli investimenti. Si auspica, pertanto, una rapida introduzione del nuovo sistema in grado di riequilibrare i rapporti, anche in considerazione del fatto che il sistema elaborato, basato su principi e criteri comuni oltre che sugli esiti del modello econometrico delle ‘frontiere di efficienza’, consente di valutare e indirizzare l’ottimizzazione del livello di efficienza produttiva delle gestioni, stimolando la concorrenza per confronto e svolgendo un’azione di regolazione basata sugli esiti di analisi comparative che partono dall’esame dei dati storici delle concessionarie*”<sup>19</sup>.

Inoltre, con riferimento al ruolo dell’Autorità e a proposito delle ragioni dell’intervento del legislatore del 2018, la Relazione conclusiva evidenzia che: “*La necessità di un’amministrazione con forti competenze e qualificazioni tecnico-professionali per negoziare con la controparte privata e pervenire a una regolazione dei rapporti che tuteli efficacemente l’interesse pubblico, evitando il rischio di ‘cattura del regolatore’, ha portato a un rafforzamento delle competenze dell’Autorità per i trasporti che ha prodotto: a) la modifica della regolazione, garantendo trasparenza e stabilità normativa; b) la revisione periodica della qualità e dei metodi di monitoraggio; c) il riequilibrio delle tariffe. Infatti, l’articolo 16, comma 1, del d.l. 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla l. 16 novembre 2018, n. 130, ha esteso le competenze dell’Autorità di regolazione dei trasporti nella determinazione degli schemi tariffari dalle sole nuove concessioni anche a quelle vigenti; pertanto, l’Autorità ha provveduto, nel giugno del 2019, a predisporre il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio al fine di ridurre la remunerazione del capitale investito, introdurre parametri di efficienza più stringenti, restituire parte dei ricavi generati dal traffico oltre le previsioni e indurre al pagamento di penali per i ritardi negli investimenti*”<sup>20</sup>.

### 2.3.3. Il sistema tariffario di pedaggio per le concessioni autostradali vigenti

Come detto, avuto riguardo alle concessioni autostradali in essere, l’Autorità esercita sia funzioni di regolazione che compiti consultivi. Le prime si esplicano nella definizione di misure generali *ex ante*, valevoli in una pluralità di casi e nella relativa concreta applicazione a singole fattispecie. Le funzioni consultive, d’altra parte, riguardano la fase di implementazione della regolazione e, in particolare, quella della espressione del parere da rendere su richiesta del concedente sugli atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti e sui PEF da elaborare sulla base del sistema tariffario definito dall’Autorità; quest’ultima attività è propedeutica all’esame da parte del CIPE per i profili di finanza pubblica.

Si è riferito nel rapporto dello scorso anno che, per dare esecuzione all’assetto normativo determinatosi con l’entrata in vigore del d.l. n. 109/2018, l’Autorità ha condotto, nella prima parte del 2019, un procedimento volto a definire un unico sistema tariffario di pedaggio, sostitutivo dei sei diversi sistemi previsti dalle convenzioni in essere (delibera di avvio n. 16/2019 del 18 febbraio 2019). Tale sistema, messo a punto all’esito della consultazione delle parti interessate, avrebbe trovato applicazione nella revisione di 16 convenzioni vigenti elencate in apposito allegato, di seguito nella Tabella 2<sup>21</sup>.

---

(capitolo IV), la lentezza nello svolgimento delle gare (capitolo V), la problematica degli affidamenti *in house* dei lavori (capitolo VI), la remuneratività delle gestioni e gli incrementi delle tariffe (capitolo VII), il corposo contenzioso con il concedente (capitolo VIII), le lacune del sistema dei controlli sulle concessionarie (capitolo IX).

<sup>19</sup> Ivi, pag. 122.

<sup>20</sup> *Ibidem*, pp. 74-75.

<sup>21</sup> Per le finalità del procedimento rientrano tra le convenzioni vigenti sia quelle il cui periodo regolatorio quinquennale è scaduto in epoca successiva all’entrata in vigore del d.l. n. 109/2018, sia quelle il cui periodo regolatorio quinquennale è scaduto in data antecedente e per le quali, tuttavia, alla data di entrata in vigore del medesimo d.l. n. 109/2018, non si era ancora perfezionato l’aggiornamento del PEF.

Il sistema tariffario posto in consultazione confermava essenzialmente quello già applicato dall'Autorità ai nuovi affidamenti<sup>22</sup>. Quest'ultimo è stato definito elaborando il modello applicato per individuare, in via generale, gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali (delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016)<sup>23</sup>. Su tale base veniva, quindi, individuato un periodo regolatorio di durata quinquennale. Venivano, altresì, distinte le attività direttamente soggette a regolazione tariffaria, da quelle non direttamente soggette a tale regolazione eppure rilevanti ai fini della destinazione degli extraprofitti. Si individuava un sistema regolatorio con definizione dei livelli tariffari massimi, da determinarsi *ex ante* avvalendosi dei criteri definiti dall'Autorità in relazione alle singole componenti della tariffa e alle correlate previsioni di traffico, previa individuazione dei costi ammissibili. Si applicava il *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale e si prevedevano meccanismi di salvaguardia che consentissero di mantenere la remunerazione spettante ai concessionari sul CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, sulla base del tasso interno di rendimento delle attività autostradali scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente, e di trasferire in tariffa eventuali extra ricavi derivanti da volumi di traffico a consuntivo significativamente superiori alle previsioni, con benefici per gli utenti in termini di riduzione del pedaggio. Venivano, inoltre, definiti un meccanismo premiale per la qualità dei servizi offerti, obblighi di separazione contabile a carico del concessionario ed un nuovo sistema di contabilità regolatoria.

Il sistema così sviluppato mira ad assicurare l'univocità e stabilità della regolazione degli assetti economici delle concessioni autostradali nel periodo regolatorio, a ricondurre la redditività delle gestioni a livelli di mercato, a incentivare la realizzazione degli investimenti, e a garantire la trasparenza e l'equità dei pedaggi rispetto ai costi. Il perseguimento di tali finalità si ritiene contribuisca a riequilibrare il rapporto tra concedente e concessionario a beneficio degli utenti delle autostrade.

All'esito dell'esame dei contributi pervenuti in sede di consultazione, il 19 giugno 2019 l'Autorità ha adottato le 16 delibere finali (numerate dalla 64 alla 79) relative ai sistemi tariffari di pedaggio applicabili alle concessioni in essere individuate come sopra indicato<sup>24</sup>.

Ai sistemi tariffari approvati a conclusione del procedimento sopra descritto, si aggiunge quello approvato con delibera n. 29/2020 del 12 febbraio 2020 avente ad oggetto la concessione della Tangenziale esterna di Milano, in relazione alla quale il periodo regolatorio è scaduto il 31 marzo 2019. In questo caso, il concedente non è il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, bensì una società mista costituita, in attuazione di disposizioni di legge *ad hoc*, tra ANAS spa e la Regione interessata: si tratta, in particolare, della Concessioni Autostradali Lombarde spa (di seguito: CAL), costituita in compartecipazione tra ANAS spa e la Regione Lombardia in base ad una norma contenuta nella legge finanziaria 2007 con funzioni di soggetto concedente per le concessioni relative alle autostrade Bre.Be.Mi., Pedemontana Lombarda e Tangenziale esterna di Milano. Anche in questo caso, il sistema tariffario applica i principi di regolazione economica contenuti nelle delibere del 19 giugno 2019, con alcuni minimi adattamenti in ragione sia degli esiti della consultazione delle parti interessate, sia delle specificità della concessione di cui trattasi.

Infine, è stato avviato, il procedimento per la definizione del sistema tariffario di pedaggio di un'altra tratta per la quale CAL svolge le funzioni di soggetto concedente: la c.d. Pedemontana Lombarda. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato, in questo caso, al 30 giugno 2020 (delibera n. 70 del 26 marzo 2020).

Tutti i provvedimenti sin qui richiamati, anche la iniziale delibera n. 16/2019, sono stati oggetto di impugnazione da parte dei concessionari. Ad eccezione di un caso, radicatosi presso il TAR Veneto, in tutti gli

---

<sup>22</sup> Ved., in particolare, i sistemi previsti per l'affidamento con gara della concessione relativa alle tratte Torino-Ivrea-Valle d'Aosta e Torino-Alessandria-Piacenza, di cui alla delibera n. 119/2019 del 29 settembre 2019, e l'affidamento *in house* delle tratte Brennero-Modena e Venezia-Trieste, Palmanova-Udine, Portogruaro-Conegliano, Tangenziale di Mestre per la quota parte e raccordo Villesse-Gorizia di cui, rispettivamente alle delibere n. 73/2018 del 18 luglio 2018 e n. 133/2018 del 20 dicembre 2018, (ved. *Infra*).

<sup>23</sup> Come riferito in precedenti edizioni del rapporto, la delibera n. 70/2016 richiamata nel testo ha definito, anche all'esito delle interlocuzioni intercorse con l'associazione AISCAT ed i singoli concessionari, l'ambito ottimale di gestione delle tratte autostradali individuandolo nell'intervallo compreso tra 180 km (limite al di sotto del quale la gestione è da ritenersi inefficiente) e 315 km (limite al di sopra del quale non sono rinvenibili apprezzabili incrementi di efficienza). Essa definisce, altresì, le modalità per la determinazione dell'indicatore di produttività X che il concessionario deve conseguire in ciascuno dei periodi regolatori in cui è articolata la concessione e la puntualizzazione delle componenti in grado di determinare il riconoscimento di adeguamenti tariffari.

<sup>24</sup> Tutte le convenzioni elencate sono elaborate sulla base della Convenzione Unica ANAS.



altri è stato adito il TAR Piemonte. Laddove è stata presentata istanza di sospensiva come è avvenuto nel ricorso al TAR Veneto – essa è stata respinta.

Oltre a domandare l'annullamento delle delibere impugnate, i ricorrenti hanno chiesto al giudice di sollevare questione pregiudiziale dinanzi alla Corte di Giustizia UE, ovvero questione di legittimità costituzionale allegando che il sistema tariffario adottato dall'Autorità comporterebbe modifiche del rapporto concessorio in corso in violazione dei principi di affidamento. Siffatta modifica si tradurrebbe nella violazione delle norme del mercato interno poste a tutela della libera circolazione dei capitali e della libertà di stabilimento lette alla luce del principio fondamentale di certezza giuridica. Il sistema si porrebbe, altresì, in contrasto con i principi di uguaglianza e libera iniziativa economica di cui agli articoli 3 e 41 della Costituzione.

L'Autorità si è costituita in giudizio per contrastare *in nuce* tali argomentazioni posto che l'adozione dei modelli tariffari non determina, come asserito dai ricorrenti, alcuna modifica unilaterale delle convenzioni di cui sono parte il concedente e i concessionari. Il tenore letterale delle disposizioni contenute nel decreto Milleproroghe sopra richiamato conferma, d'altra parte, la necessità che, per divenire operativo, il sistema tariffario predisposto dall'Autorità debba essere recepito negli atti convenzionali tra le parti.

In conclusione, si osserva che, adottando i provvedimenti sopra descritti, l'Autorità ha posto a disposizione del concedente, per i successivi adempimenti di competenza, il sistema tariffario applicabile al momento della revisione delle concessioni vigenti. Il quadro normativo e regolatorio vigente all'esito del dl. n. 109/18 e delle richiamate delibera dell'Autorità è completamente ricostruito nella sentenza n. 22/2020 del TAR Valle d'Aosta del 26 giugno 2020.

**Tabella 2. Concessioni autostradali in essere - Sistema tariffario elaborato ex delibera n. 16/2019**

Convenzione	Tratta autostradale	Società concessionaria	Delibera
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta spa	A5 Aosta - Traforo del Monte Bianco	Raccordo Autostradale della Valle d'Aosta spa (RAV)	64/2019
Società Autostrada Tirrenica spa	A12 Livorno - San Pietro in Palazzi; A12 Civitavecchia - Tarquinia (lotto 6A)	Società Autostrada Tirrenica spa (SAT)	65/2019
Strada dei Parchi spa	A24 Roma – Teramo; A24 Diramazione GRA - Tangenziale Est di Roma; A25 Torano – Pescara	Strada dei Parchi spa	66/2019
Concessioni Autostradali Venete - CAV spa	A4 Padova Est - bivio A4/A57; A4 bivio A4/A57 - Quarto d'Altino; A57 bivio A4/A57 - Mestre-Terraglio; A57 Diramazione per l'aeroporto Marco Polo	Concessioni Autostradali Venete spa (CAV)	67/2019
Società SATAP Tronco A4	A4 Torino – Milano	Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza spa (SATAP) Tronco A4	68/2019
Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali spa	A7 Milano – Serravalle; A7 Raccordo A7 - Piazza Maggi (da A a B); A7 Raccordo A7 - Piazza Maggi (da B al km 0 dell'autostrada A7); A50 Tangenziale Ovest di Milano; A50 Tratta A della viabilità di accesso alla Fiera di Milano; A51 Tangenziale Est di Milano; A52 Tangenziale Nord di Milano; A53 Raccordo Bereguardo – Pavia; A54 Tangenziale di Pavia	Milano Serravalle spa	69/2019
Società Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova spa	A4 Brescia – Padova; A31 Rovigo - Vicenza - Piovene Rocchette (Valdastico)	Brescia - Verona - Vicenza - Padova spa	70/2019

Convenzione	Tratta autostradale	Società concessionaria	Delibera
Autostrade per l'Italia spa	A1 Milano – Napoli; A1 Diramazione Roma Nord; A1 Diramazione Roma Sud; A1 Raccordo A1 - Tangenziale Est di Milano; A4 Milano – Brescia; A7 Serravalle – Genova; A8 Milano – Varese; A8 Diramazione Gallarate – Gattico; A9 Linate - Como – Chiasso; A10 Genova – Savona; A11 Firenze - Pisa Nord; A12 Genova - Sestri Levante; A12 Roma – Civitavecchia; A13 Bologna – Padova; A13 Diramazione per Padova Sud; A13 Diramazione per Ferrara; A14 Bologna – Taranto; A14 Diramazione per Ravenna; A14 Diramazione per la Tangenziale di Bari; A14 Raccordo A1 - A14; A16 Napoli – Canosa; A23 Udine – Tarvisio; A26 Genova Voltri - Gravelona Toce; A26 Diramazione Predosa – Bettole; A26 Diramazione Stroppiana – Santhià; A27 Mestre – Belluno; A30 Caserta - Nola – Salerno; A52 Rho - Monza (lotto 3: Variante di Baranzate)	Autostrade per l'Italia spa	71/2019
Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo spa	A33 Cuneo centro – Massimini; A33 Marene – Cherasco; A33 Guarene - Alba – Roccaschiavino; A33 Diramazione per Cuneo est; A33 Viabilità di collegamento con la Tangenziale Ovest di Bra; A33 Diramazione per Cherasco	Società di progetto Autostrada Asti Cuneo spa	72/2019
Autocamionale della CISA spa	A15 Parma - La Spezia	Società Autostrada Ligure Toscana spa (SALT) - Tronco Autocisa	73/2019
Autostrada dei Fiori spa	A10 Savona – Ventimiglia	Autostrada dei Fiori spa (Tronco A10)	74/2019
Autostrada Torino Savona spa	A6 Torino – Savona; A6 Diramazione per Fossano	Autostrada dei Fiori spa (Tronco A6)	75/2019
SALT spa	A11/A12 Viareggio – Lucca; A12 Sestri Levante – Livorno; A15 diramazione per La Spezia	Società Autostrada Ligure Toscana spa (SALT) - Tronco Ligure-Toscana	76/2019
SAV Società Autostrade Valdostane spa	A5 Quincinetto – Aosta; A5 Raccordo Aosta - Gran San Bernardo	Società Autostrade Valdostane spa (SAV)	77/2019
SITAF spa Autostrada A32 Torino-Bardonecchia	A32 Torino – Bardonecchia; A32 Circonvallazione di Oulx; T4 Traforo del Frejus	Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus spa (SITAF)	78/2019
Tangenziale di Napoli spa	A56 Tangenziale di Napoli	Tangenziale di Napoli spa	79/2019

#### 2.3.4. Pareri sugli aggiornamenti dei PEF delle concessioni autostradali vigenti

Come detto, nell'ambito delle concessioni e delle relative convenzioni in essere, l'Autorità esercita sia funzioni di regolazione, che compiti consultivi. Tali attività si esplicano in fasi diverse ma collegate tra loro: una ha ad oggetto la definizione del sistema tariffario di pedaggio, e si è conclusa con l'adozione dei provvedimenti richiamati nel paragrafo precedente; l'altra si completa con l'espressione di un parere sul PEF e sul piano finanziario-regolatorio, da rendere entro trenta giorni dalla richiesta da parte del concedente.

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha reso tre pareri nell'ambito di cui trattasi, due dei quali aventi ad oggetto le proposte di aggiornamento e revisione dei rapporti concessori relativi alle convenzioni per la gestione delle tratte Torino-Milano e Asti-Cuneo. Al riguardo, nel 2017 il governo italiano aveva presentato alla Commissione europea una proposta secondo la quale, in cambio di una proroga della concessione relativa alla tratta Torino-Milano dal 2026 al 2030, la società di gestione SATAP A4 si sarebbe impegnata ad impiegare parte dei ricavi generati su tale tratta per il finanziamento degli investimenti necessari al completamento della Asti-Cuneo, al fine di ristabilire l'equilibrio economico-finanziario della relativa concessione.

In proposito, la Commissione ha ritenuto che, a fronte del rispetto degli impegni assunti per evitare sovra-compensazioni e limitare distorsioni della concorrenza, nonché per pervenire all'allineamento al 2030 della scadenza delle due concessioni citate (oltre a quelle di ATIVA e di SATAP A21), in vista dell'emanazione di un

bando di gara congiunto per le quattro concessioni, tale operazione avrebbe potuto essere considerata compatibile con le norme UE in materia di aiuti di Stato<sup>25</sup>.

Il parere reso dall'Autorità tiene conto, oltre che della decisione appena richiamata, anche delle preliminari interlocuzioni intercorse con il concedente in merito, fra l'altro, alla necessità di definire un valore di subentro alla scadenza della concessione che non costituisca ostacolo alla contendibilità in sede di gara. Al riguardo, le proposte definitive del Ministero sono pervenute l'8 luglio 2019 ed il parere dell'Autorità è stato reso il 23 luglio 2019 (parere n. 7/2019). Con riferimento al PEF della tratta Asti-Cuneo, l'Autorità ha verificato il sostanziale recepimento del sistema tariffario di pedaggio di cui alla propria delibera n. 72/2019 e, tuttavia, espresso parere contrario allo spostamento di alcune poste contabili in capo a SATAP A4, che comporterebbe un aggravio sul valore di subentro. Anche per l'aggiornamento del PEF della tratta Torino-Milano, l'Autorità ha riscontrato il sostanziale recepimento del pertinente sistema tariffario di cui alla propria delibera n. 68/2019, esprimendo però parere contrario riguardo alle proposte modalità di trattamento tariffario dei contributi in conto investimenti che il concessionario è tenuto a corrispondere a quello della tratta Asti-Cuneo per il completamento degli investimenti previsti, che l'Autorità ritiene debbano beneficiare di una remunerazione del capitale inferiore rispetto a quella proposta. Ha, infine, rilevato la necessità che le proposte siano esaminate *ex novo* dalla Commissione europea, in quanto le stesse implicano rilevanti modifiche rispetto alle ipotesi sulle quali essa si era espressa nel 2018.

Ad esito del parere dell'Autorità, con proprie deliberazioni del 1 agosto 2019 (n. 56 e 57 del 2019) il CIPE ha preso atto delle proposte di revisione dei rapporti concessori in questione. Pendenti ulteriori interlocuzioni tra l'Autorità e il concedente per la definizione dei relativi provvedimenti, la Corte dei conti, in sede di registrazione delle citate delibere, ha rilevato la necessità di un'approvazione formale delle proposte (in luogo dell'avvenuta presa d'atto) da parte del CIPE, in coerenza con il disposto di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011. Successivamente, il concedente ha trasmesso all'Autorità nuove proposte di aggiornamento dei PEF delle due concessioni ai fini dell'espressione del proprio parere, propedeutico all'approvazione del CIPE.

Sulle nuove proposte, nel cui ambito è abbandonata l'ipotesi di proroga al 2030 della concessione della tratta Torino-Milano, mentre è prevista un'anticipazione (dal 2045 al 2031) di quella relativa all'Asti-Cuneo, l'Autorità ha reso il parere n. 2/2020 il 30 gennaio 2020. Preso atto che esse recepiscono le osservazioni formulate nel corso delle interlocuzioni avvenute con il concedente ed i contenuti delle delibere del 19 giugno 2019, l'Autorità ha ribadito alcune delle criticità sui profili economico-finanziari già espresse nel parere n. 7/2019. Con riferimento all'ipotesi di prevedere un onere di subentro alla scadenza delle concessioni pari a 1.232 milioni di euro, è stato rilevato che tale valore non appare coerente con gli orientamenti della Commissione europea e che anche la Corte dei conti, nell'ambito dell'indagine sulle concessioni autostradali richiamata in apertura, ha messo in luce che valori di subentro eccessivi possono costituire barriere all'ingresso di nuovi operatori economici, determinando effetti simili a quelli della proroga della concessione. Su tali profili, l'Autorità ha ritenuto, quindi, che sarebbe stato necessario acquisire l'avviso della Commissione europea. Alla data di redazione del presente rapporto non risulta pubblicata la delibera con la quale, sulla base delle informazioni pubblicamente accessibili, il 14 maggio 2020 il CIPE ha espresso parere favorevole sul dossier<sup>26</sup>.

Il terzo dei pareri formulati dall'Autorità ha ad oggetto la revisione del rapporto concessorio in essere con la società concessionaria Strada dei parchi spa (parere n. 8/2019, del 31 luglio 2019). Esso inerisce all'esecuzione della delibera n. 66/2019 del 19 giugno 2019, con la quale l'Autorità ha definito il relativo sistema tariffario di pedaggio. Al riguardo, all'esito della richiesta formulata dal concedente e dell'esame del PEF predisposto dal concessionario, il parere ha evidenziato alcuni profili critici con particolare riferimento alle modalità di calcolo dei costi operativi, alla componente tariffaria di gestione ed all'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale. Con riferimento a questa concessione, nel quadro dei provvedimenti conseguenti all'emergenza epidemiologica dichiarata il 31 gennaio 2020, il governo ha previsto di affidare i compiti inerenti alla realizzazione degli interventi di messa in sicurezza della tratta in questione ad un Commissario incaricato *ad hoc* (articolo 206 commi 1-6 del d.l. n. 34/2020 citato). In particolare, il comma 6

<sup>25</sup> Decisione della Commissione C(2018) 2435 del 27 aprile 2018.

<sup>26</sup> All'indirizzo *internet* <http://www.governo.it/it/articolo/riunione-cipe-del-14-maggio-2020/14603>

della stessa norma prevede che la gestione ordinaria della tratta resta, nelle more, affidata al concessionario che riscuote i relativi pedaggi e propone al concedente, entro trenta giorni dalla predisposizione del programma di interventi a cura del Commissario, un atto aggiuntivo alla Convenzione ed un nuovo PEF "aggiornato secondo la disciplina prevista dall'Autorità". Al momento della redazione del presente rapporto il Commissario non è stato ancora nominato e la norma è in corso di conversione.

### 2.3.5. I nuovi affidamenti

#### 2.3.5.1. Gli affidamenti con gara

Venendo ora alle attività svolte dall'Autorità in relazione ai nuovi affidamenti, la gestione delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca e A15 diramazione per La Spezia è stata, a suo tempo, affidata alla società SALT spa e la relativa concessione è scaduta il 31 luglio 2019. La gestione della tratta autostradale A10 Ventimiglia-Savona è affidata in concessione alla società Autostrada dei Fiori spa e la relativa concessione andrà a scadenza il 30 novembre 2021. Allo stato, ciascuna delle due concessioni, considerate singolarmente, presenta un'estesa chilometrica inferiore alla soglia minima dell'ambito ottimale di gestione, mentre quella cumulata, pari a 268,20 chilometri, rientra nell'intervallo individuato a questo fine dalla delibera n. 70/2016 sopra richiamata. L'affidamento congiunto della gestione delle due tratte in questione potrà, quindi, consentire di realizzare economie di scala e di scopo.

Su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che aveva rappresentato l'intendimento di avviare un procedimento di gara per l'affidamento in concessione unitario di tutte dette tratte, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato il procedimento di definizione dello schema di concessione da porre a base di gara e del relativo sistema tariffario del pedaggio (delibera n. 119/2019 del 12 settembre 2019). A tal fine, ha tenuto conto degli esiti della consultazione delle parti interessate e delle interlocuzioni intercorse con il concedente. Il 27 dicembre 2019, il Ministero ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento della concessione in esame, il cui iter è in corso al momento della redazione del presente rapporto<sup>27</sup>.

#### 2.3.5.2. Gli affidamenti in house

Si è riferito nelle precedenti edizioni del rapporto, che l'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, ha previsto che, con riferimento alle concessioni già affidate ad Autostrada del Brennero spa e ad Autovie Venete spa, scadute rispettivamente nel 2014 e nel 2017, non solo l'Autorità definisse il relativo il sistema tariffario, bensì esprimesse anche il parere sullo schema di convenzione, da approvarsi successivamente da parte del CIPE. Conseguentemente, nel dare seguito alle richieste pervenute al riguardo dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità ha definito il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della nuova concessione *in house* delle tratte A22 Brennero-Modena (delibera 73/2018) e A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia (delibera n. 133/2018).

Successivamente, l'Autorità ha espresso tre pareri ai sensi del citato articolo 13-bis del dl. n. 148/2017. Per quanto concerne lo schema di convenzione relativo alla tratta autostradale A22, che incorpora il previsto accordo di cooperazione tra il concedente e gli enti territoriali interessati, l'Autorità ha reso il parere n. 10/2018 in data 22 novembre 2018 e, successivamente, il parere n. 3 dell'8 maggio 2019, con i quali sono state formulate osservazioni sia sullo schema di articolato che sugli allegati tecnico-economici. Quest'ultimo parere è stato recepito nella delibera del 20 maggio 2019, n. 24, con la quale il CIPE ha approvato lo schema

---

<sup>27</sup> Un caso analogo, al cui riguardo si è riferito nelle precedenti edizioni del rapporto annuale, ha riguardato la definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio ai fini dell'affidamento con gara della gestione delle tratte autostradali già assentite in concessione alla società Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta (ATIVA spa) e alla società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza (SATAP A21). Anche in quel caso, singolarmente considerate, ciascuna delle concessioni presentava un'estesa chilometrica inferiore ai 180 km individuati come soglia minima dell'ambito ottimale di gestione. Conseguentemente, l'Autorità ha suggerito al concedente di valutare l'affidamento congiunto delle due tratte al fine di raggiungere la dimensione minima efficiente di gestione. Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, quale concedente, ha accolto tale suggerimento e, ad esito della delibera n. 119/2017 del 29 settembre 2017, ha avviato con l'Autorità una serie di interlocuzioni preordinate alla predisposizione della documentazione di gara per l'affidamento della concessione in questione. Il Ministero ha pubblicato il relativo bando a settembre 2019; al momento della redazione del presente rapporto, la relativa procedura è in corso.

dell'accordo di cooperazione relativo all'affidamento in questione, invitando il Ministero a procedere accogliendo le prescrizioni formulate dall'Autorità. Non essendo, tuttavia, intervenuta la sottoscrizione dell'accordo, il relativo termine è stato dapprima prorogato al 30 giugno 2020 (articolo 1, comma 719 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 - Legge finanziaria per il 2020) e ulteriormente rinviato al 30 settembre 2020 (articolo 92, comma 4-*quinquies* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27). In proposito, il 6 aprile 2020 il Ministero ha rappresentato che, decorso infruttuosamente anche il termine del 30 settembre 2020, esso intende procedere all'affidamento della concessione con gara (in luogo dell'*in house*) e, su tale base, ha chiesto all'Autorità di predisporre il relativo schema di concessione e sistema tariffario. L'Autorità ha confermato al concedente l'avvenuto svolgimento della relativa istruttoria, cui potrà darsi seguito con la consultazione pubblica non appena il Ministero dovesse comunicare l'avvio della procedura competitiva, per il venir meno dei presupposti per l'affidamento della concessione con il ricorso all'*in house*.

Per quanto concerne, invece, la nuova concessione di Autovie Venete, l'Autorità ha espresso il parere n. 4/2019 in data 23 maggio 2019, formulando una serie di osservazioni sia sullo schema di articolato che sugli allegati tecnico-economici. Il parere in questione è stato successivamente recepito nella delibera del 24 luglio 2019, n. 39, con la quale il CIPE ha approvato lo schema di accordo di cooperazione relativo l'affidamento delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia. L'Autorità non dispone di ulteriori aggiornamenti riguardo al prosieguo dell'affidamento.

## 2.4. L'accesso alle infrastrutture ferroviarie

---

Nei paragrafi che seguono sono descritte le principali attività svolte dall'Autorità nell'esercizio delle funzioni ad essa attribuite dalla normativa europea e da quella nazionale in materia di accesso alle infrastrutture ferroviarie. Tali attività si collocano nel contesto della progressiva apertura dei mercati in vista del completamento dello spazio ferroviario europeo unico, i cui sviluppi recenti maggiormente significativi riguardano, da un lato, l'entrata in vigore del IV pacchetto ferroviario e, con esso, l'apertura dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e, dall'altro, l'esecuzione delle norme europee attinenti all'accesso agli impianti di servizi e ai servizi resi presso tali impianti. A queste ultime due tematiche sono dedicati i paragrafi introduttivi della presente sezione, che si sviluppa, nel prosieguo, con la rassegna delle ulteriori attività svolte nel periodo di riferimento.

### 2.4.1. La notifica di nuovi servizi ferroviari e il test di equilibrio economico

---

A decorrere dal 1° gennaio 2019 trovano applicazione le norme europee concernenti l'apertura (dopo quello delle merci) del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri. Fonte di questo importante sviluppo è la direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE (c.d. "*Recast*") per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. La Direttiva 2016/2370/UE è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, che ha modificato il precedente decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 di recepimento della direttiva *Recast* e, come più diffusamente illustrato nel precedente rapporto annuale, assegnato all'Autorità nuove competenze.

L'art. 12 del d.lgs. 112/2015, modificato come sopra, stabilisce che le imprese ferroviarie hanno il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria degli Stati membri dell'UE per l'esercizio di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Si è così superata la distinzione, precedentemente applicata, tra servizi internazionali, il cui mercato era stato già formalmente aperto all'accesso da parte di altre imprese UE, e servizi nazionali, il cui esercizio era subordinato invece al rilascio della licenza nazionale passeggeri. Come prima previsto per i servizi di trasporto internazionale, anche per quelli nazionali il diritto di accesso può essere soggetto a limitazioni, o l'accesso può essere negato, solo nel caso in cui i nuovi servizi proposti compromettano l'equilibrio economico dei vigenti contratti di servizio pubblico. L'accertamento dell'eventuale compromissione di tale equilibrio è rimesso all'organismo di regolazione. L'art. 24 del d.lgs. 112/2015 stabilisce che le imprese ferroviarie interessate a chiedere l'accesso all'infrastruttura per effettuare un nuovo



servizio di trasporto ferroviario di passeggeri debbano notificare la loro intenzione all'Autorità e che quest'ultima provveda ad informare, al più tardi entro 10 giorni dalla notifica, gli enti affidanti dei servizi in possibile sovrapposizione con quelli oggetto della richiesta, le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura interessati. Entro un mese dal ricevimento dell'informazione sul previsto nuovo servizio ferroviario, i gestori delle infrastrutture, le imprese ferroviarie che espletano servizi di trasporto sulla stessa infrastruttura di rete con obblighi di servizio pubblico o gli enti affidanti interessati possono richiedere all'Autorità di verificare se il nuovo servizio possa incidere negativamente sull'equilibrio economico di tale contratto. Al momento della elaborazione del presente rapporto risultano pervenute alcune proposte per l'esercizio di nuovi servizi ferroviari di trasporto passeggeri che sono state rese pubbliche sul sito *internet* dell'Autorità alla sezione *servizi on-line*<sup>28</sup>. A tali proposte non ha, allo stato, fatto seguito alcuna richiesta di svolgimento dell'esame dell'equilibrio economico da parte dei soggetti interessati.

A norma dell'art. 14 del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/1795 della Commissione del 20 novembre 2018, la metodologia adottata dall'Autorità per svolgere il test di equilibrio economico deve essere chiara, trasparente e non discriminatoria ed essere pubblicata sul suo sito web. Per definire tale metodologia, l'Autorità ha, avviato un procedimento e indetto una consultazione pubblica (delibera n. 86/2020 del 23 aprile 2020).

La metodologia posta in consultazione si articola come segue. In primo luogo, si procede ad una valutazione di compatibilità tecnica per accertare che le caratteristiche del nuovo servizio siano conformi ai requisiti stabiliti nel PIR del GI interessato. Accertata la sussistenza di tali caratteristiche, la richiesta dell'esame dell'equilibrio economico non è ritenuta ammissibile qualora si riscontrino una delle seguenti condizioni: i) il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del contratto OSP è inferiore alle soglie di legge applicabili (< 35 %); ii) il contratto OSP è in scadenza entro i 12 mesi successivi all'entrata in vigore dell'orario cui si riferisce il nuovo servizio; iii) l'impresa richiedente opera servizi ferroviari a mercato sulla stessa relazione origine/destinazione interessata dal nuovo servizio in sovrapposizione con il contratto OSP. Infine, non si procede all'esame dell'equilibrio economico se il nuovo servizio comporta benefici apprezzabili per i consumatori, tali da renderlo manifestamente non sostituibile con i servizi oggetto del contratto OSP riferiti alle stesse relazioni origine/destinazione. Ove la richiesta superi le condizioni di ammissibilità sopra enunciate, l'Autorità procede allo svolgimento dell'esame. In particolare, l'impatto economico del nuovo servizio sul contratto OSP è valutato sulla base di una serie di criteri, quali gli effetti stimati sugli utilizzatori del nuovo servizio ferroviario e gli effetti di rete attesi, ivi compresi le esternalità positive ed i vantaggi in termini di pianificazione dell'orario da parte del gestore dell'infrastruttura. In buona sostanza, i benefici potenziali sono ponderati rispetto ai potenziali effetti negativi sul contratto OSP. Le decisioni assunte dall'Autorità possono altresì indicare eventuali modifiche da apportare al nuovo servizio per garantire il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso.

La chiusura della consultazione è fissata al 3 luglio 2020, mentre il procedimento amministrativo pertinente sarà ultimato all'inizio del mese di settembre.

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

In relazione agli sviluppi accennati in apertura, di particolare rilievo nel periodo di riferimento è anche la definizione delle misure di regolazione dell'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ferroviari che presso tali impianti vengono erogati (delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019). Tale provvedimento costituisce un *unicum* lungamente atteso dal settore fin dai tempi dell'ormai abrogato decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante *Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*, che all'articolo 20, comma 9, prevedeva "(...) la definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione ed all'acquisto dei servizi (...)" mediante apposito decreto ministeriale, poi non effettuata in sede attuativa. Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con delibera n. 136/2016 del 24 novembre 2016.

Il provvedimento dell'Autorità è teso a dare compiuta attuazione alle disposizioni del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2177/2017 della Commissione del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di

<sup>28</sup> Ved. in particolare, la pagina *internet* <https://www.autorita-trasporti.it/notifica-di-un-nuovo-servizio-ferroviario-passeggeri/>

servizio e ai servizi ferroviari, di implementazione dell'articolo 13 paragrafo 9 della direttiva *Recast*. Si è inteso, altresì, aggiornare e consolidare in un unico testo le misure già adottate dall'Autorità nella stessa materia con distinti e precedenti provvedimenti, per la cui puntuale ricostruzione si rinvia alle precedenti edizioni del rapporto<sup>29</sup>.

Ai fini della predisposizione delle misure di regolazione è stata condotta una ricognizione degli impianti e dei servizi acquistati dalle imprese ferroviarie presso tali impianti. E' stato, inoltre, effettuato un primo censimento degli impianti raccordati alle reti ferroviarie, dal quale è emersa l'esigenza di distinguere gli "impianti di servizio" dagli altri impianti, quali in particolare quelli posti esclusivamente a supporto di stabilimenti di produzione o trasformazione a carattere industriale. Il procedimento ha seguito le fasi ordinarie della consultazione, dell'audizione degli *stakeholders* e dell'analisi dei contributi scritti.

Le misure di regolazione sono strutturate in tre sezioni. La prima individua l'ambito d'applicazione, che include tutti gli operatori degli impianti di servizio interconnessi (anche attraverso reti regionali) alla rete ferroviaria nazionale, ad eccezione dei gestori di infrastrutture private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse ed i fornitori di servizi all'interno di queste. Al fine di individuare con precisione tali operatori, è stato richiesto a tutti i gestori di impianti interconnessi di notificare all'Autorità entro 120 giorni dalla data pubblicazione della delibera n. 130/2019, apposita dichiarazione nella quale indicare se gli stessi siano o meno ricompresi nel suddetto ambito di applicazione. Come meglio illustrato più oltre, infatti, la puntuale definizione dell'ambito soggettivo di applicazione del provvedimento implica due distinte osservazioni: da un lato, l'individuazione degli operatori degli impianti di servizio in attività; dall'altro, la valutazione di eventuali esenzioni parziali dall'applicazione della disciplina di cui al Regolamento (UE) 2177/2017 citato e dalle connesse misure di regolazione adottate dall'Autorità.

La seconda sezione introduce obblighi generali inerenti all'accesso e all'erogazione dei servizi gravanti su operatori e proprietari di impianti. Vi rientrano quelli di garantire l'accesso a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'orientamento all'efficienza produttiva ed al contenimento dei costi e l'adozione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti, nonché un livello di penali correlato e proporzionato al corrispettivo dei servizi venduti. La stessa sezione, inoltre, declina i criteri e principi sulla base dei quali l'Autorità esercita i compiti ad essa attribuiti dal Regolamento (UE) n. 2177/2017, ivi compresi quelli inerenti alla concessione di esenzioni parziali previste dallo stesso regolamento. Tali esenzioni sono state, peraltro, oggetto di orientamenti condivisi con gli altri regolatori europei nell'ambito dei lavori del network IRG-*Rail*.

La terza ed ultima sezione regola impianti e servizi specifici, ed in particolare: le stazioni passeggeri, con riferimento agli spazi per l'offerta dei servizi di biglietteria, accoglienza e assistenza dei passeggeri; i servizi di manovra, al cui riguardo viene esteso l'ambito di applicazione della precedente delibera n. 18/2017 del 9 febbraio 2017 (che viene superata) all'organizzazione del servizio in tutti gli impianti che superano determinate soglie dimensionali e di complessità, e vengono introdotte regole specifiche per garantirne la fornitura efficiente a condizioni non discriminatorie nelle stazioni di confine, ove il servizio di manovra, oltre a soddisfare esigenze che si presentano anche in molti altri impianti (quali, ad esempio, la sosta su binari non elettrificati e la variazione in gestione operativa della composizione dei treni), è anche funzionale a garantire il regolare proseguimento dei treni transfrontalieri; i raccordi ferroviari, di cui vengono definiti criteri per la costruzione, attivazione e relativa gestione, nonché per la valutazione delle richieste di allacciamento con possibilità di adire l'Autorità in caso di diniego; i centri di manutenzione, al cui riguardo sono definiti criteri per l'accesso equo e non discriminatorio, ivi comprese le condizioni specifiche riguardanti i limiti di accesso ai servizi di manutenzione pesante, nonché la possibilità di adire l'Autorità in caso di diniego di accesso a tali centri; non ultime, le infrastrutture ferroviarie portuali, al cui riguardo è stato specificato che il gestore/concessionario dell'area è obbligato a consentire a tutti i richiedenti l'accesso alle infrastrutture di

---

<sup>29</sup> Rientra tra tali provvedimenti la delibera n. 18/2017 del 9 febbraio 2017 recante "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria", la cui intervenuta abrogazione ha condotto all'archiviazione del procedimento sanzionatorio avviato nei confronti di Eurogateway s.r.l. in applicazione del principio di retroattività delle norme sanzionatorie più favorevoli (delibera n. 61/2020 del 12 marzo 2020).

primo e ultimo miglio ricadenti nella propria disponibilità in base a regole trasparenti e alla disponibilità di capacità<sup>30</sup>.

L'esigenza di una regolazione adeguata agli spazi nelle stazioni passeggeri per l'offerta di servizi di biglietteria e di assistenza e accoglienza ai passeggeri era già emersa nei primi anni di esercizio concorrenziale del servizio di trasporto ad alta velocità. Per queste finalità, misure dedicate erano state inserite nella delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014: uno dei primi atti di regolazione dell'Autorità, i cui contenuti rilevanti per questa materia sono stati confermati dalla sentenza del 5 agosto 2019 n. 5534 del Consiglio di Stato, e sono ripercorsi nel box 2 qui di seguito.

#### **Box 2. La giurisprudenza in materia di accesso agli spazi in stazione**

Con sentenza del 5 agosto 2019 n. 5534 il Consiglio di Stato ha rigettato il ricorso avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 1025 del 24 agosto 2017 confermandone tutte le statuizioni in ordine alla legittimità della delibera n. 70/2014 e, in particolare, delle misure di regolazione contenute nel paragrafo 10, concernenti la "Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela". In proposito il ricorrente aveva lamentato l'estraneità delle misure dal perimetro regolatorio previsto dalla legge, in relazione alla loro natura asseritamente commerciale e non strumentale alla gestione del servizio pubblico di trasporto, e censurato, comunque, la portata delle stesse, ritenendole sproporzionate rispetto al fine regolatorio perseguito.

A fronte della domanda di annullamento della sentenza del TAR, il Consiglio di Stato, ha invece confermato che il potere regolamentare con cui l'Autorità ha imposto al gestore della stazione (ed in favore delle imprese ferroviarie) obblighi di accesso agli spazi per i servizi di accoglienza (misura 10.6.1) e pubblicitari (misura 10.6.2), nonché talune prescrizioni conformative del regolamento contrattuale, consistenti dell'obbligo di assicurare, in relazione agli spazi per le suddette *lounge*, "pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori" (misura 10.6.1), e di dare accesso agli spazi pubblicitari a "condizioni economiche sostenibili" (misura 10.6.2), gode di un solido fondamento normativo. Il legislatore nazionale e sovranazionale ha previsto, infatti, *"non soltanto il diritto delle imprese ferroviarie di accedere alle infrastrutture indispensabili per l'erogazione del servizio di trasporto ferroviario, ma anche il diritto - sia pure non incondizionato - di poter condividere, in condizione di parità con gli altri concorrenti, le installazioni strumentali ed accessorie, che permettono alle imprese ferroviarie di offrire migliori servizi agli utenti, e quindi di concorrere nel mercato di riferimento. Il fine sotteso alla normativa comunitaria e nazionale è infatti quello di assicurare una «concorrenza leale» tra le imprese ferroviarie. Su queste basi, non vi è dubbio che tra le competenze dell'Autorità di regolazione deve includersi la regolazione degli spazi pubblicitari e quelli di assistenza e accoglienza per i frequent travellers delle linee ad alta velocità, trattandosi di segmenti "accessori" rispetto al servizio di trasporto, in grado di condizionare l'offerta del servizio stesso"*.

Il Consiglio di Stato ha, altresì, confermato quanto già evidenziato dal TAR in ordine alla circostanza che gli spazi commerciali, i servizi di biglietteria, di accoglienza e assistenza ai viaggiatori, i desk informativi, pur gestiti secondo logiche di mercato, possono essere assegnati anche applicando l'imposizione di canoni differenziati a seconda dell'impresa richiedente, laddove questo si renda necessario per garantire l'accesso all'infrastruttura delle imprese ferroviarie nuove entranti, ritenendo, in conclusione, ragionevole e condivisibile il criterio regolatorio della visibilità adeguata ed eventualmente più che proporzionale al bacino di utenza. Osserva infatti il Consiglio di Stato che, *"rapporto tra concorrenza e regolazione non si pone infatti in termini di rigida alternatività, bensì di complementarietà: la regolazione concorre al fine di specificare e garantire la prima, ogni volta in cui, in un dato settore di attività, comportamenti opportunistici possono convergere verso forme nocive degli interessi degli utenti"*.

<sup>30</sup> Come illustrato più oltre, l'Autorità ha avuto occasione di ritornare sulla compiuta definizione dei termini di applicazione della delibera n. 130/2019 alle infrastrutture portuali nel dare riscontro ad una segnalazione (v. infra, 2.5.2).



L'aspettativa di ulteriori sviluppi in senso concorrenziale, anche in conseguenza della entrata in vigore del IV Pacchetto ferroviario, ha indotto ad aggiornare la regolazione estendendo alle reti regionali interconnesse i principi e criteri già stabiliti per la rete nazionale ed ampliando la platea dei beneficiari per includervi tutte le imprese (non solo quelle titolari di licenza di impresa ferroviaria) che offrono un servizio di trasporto ferroviario passeggeri o servizi accessori (informativi e di biglietteria).

Per le stazioni più importanti è stato, altresì, previsto che i gestori pubblichino con ampio anticipo, sottoponendole a consultazione, le scelte di programmazione dell'utilizzo degli spazi di stazione, distinguendo quelli destinati a servizi di biglietteria, assistenza ed accoglienza ai passeggeri, dagli spazi destinati ad attività prettamente commerciali. Ciò consentirà, fra l'altro, di individuare degli spazi di "riserva", che i gestori potranno temporaneamente affidare in locazione per attività commerciali impegnando i locatari a renderli rapidamente disponibili nel caso di ingresso nel mercato del trasporto ferroviario di nuovi concorrenti che ne facciano richiesta d'uso.

In esecuzione delle misure, oltre 300 gestori di oltre 480 impianti di servizio e siti interconnessi hanno notificato all'Autorità le proprie dichiarazioni di appartenenza o meno all'ambito di applicazione della citata delibera, in ottemperanza a quanto previsto dalla misura 3, punto 3, della stessa. Di questi, alla data di redazione del presente rapporto, oltre 120 gestori di oltre 250 impianti di servizio debbono considerarsi appartenenti all'ambito di applicazione della citata delibera. E' infatti in corso il completamento della verifica delle dichiarazioni notificate, ai fini della pubblicazione sul sito *web* dell'Autorità degli elenchi dei gestori di impianti di servizio, secondo quanto previsto dalla misura 3, punto 4, della delibera. Con riferimento alle società che non hanno notificato la citata dichiarazione (in numero inferiore a 50), l'Autorità procederà a valutare l'opportunità di dare avvio a procedimenti di vigilanza e sanzionatori.

In relazione all'esecuzione della delibera, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, Rete Ferroviaria Italiana spa, ha trasmesso all'Autorità una relazione tecnica sulla fattibilità e le modalità di prestazione in proprio del servizio di manovra da parte delle imprese ferroviarie presso le stazioni di confine di Tarvisio Boscoverde, Villa Opicina, Domo II, e Brennero. Tale relazione, è stata messa in consultazione dall'Autorità presso le imprese ferroviarie operanti nelle citate stazioni e, a conclusione del procedimento, è stata approvata con le precisazioni indicate nella delibera n. 91/2020 del 7 maggio 2020. Queste ultime sono volte, in particolare, a garantire un periodo di durata adeguata durante il quale le imprese ferroviarie, che attualmente usufruiscono del servizio di manovra fornito da RFI, possano riorganizzare la propria attività in modo da effettuarlo in proprio o acquistarlo da altre imprese ferroviarie.

Sempre in relazione all'esecuzione della delibera, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, in qualità di rappresentante del Compensorio ferroviario del porto di Trieste e logistiche collegate, ha richiesto all'Autorità di approvare l'estensione del regime di gestore unico del compensorio all'impianto ferroviario dell'Interporto di Trieste. Con tale estensione, diventa possibile, per i proprietari dei terminali merci ricadenti in detto compensorio, accordarsi, a determinate condizioni previste dalla delibera n. 130/2019, per affidare in esclusiva ad un unico soggetto la gestione del servizio di manovra su un ambito territoriale più ampio. A motivo della richiesta, accompagnata dalla dichiarazione d'intenti della società Interporto di Trieste spa, proprietaria degli *asset* ferroviari oggetto dell'estensione, sono poste la posizione strategica dell'interporto rispetto al nodo di Trieste e la previsione di un incremento di traffico afferente all'interporto stesso. Al riguardo, l'Autorità ha ritenuto che non sussistano condizioni ostative alla relativa approvazione con prescrizioni dell'estensione richiesta, in considerazione, in particolare, dell'attuale funzione di retroporto dell'interporto di Trieste nei confronti dell'area portuale di Trieste, nonché dell'affinità infrastrutturale tra le due aree logistiche (delibera n. 38/2020, del 27 febbraio 2020).

Avuto riguardo alle richieste di esenzione, delle due sin qui esaminate dall'Autorità, una è stata ritenuta improcedibile, in quanto presentata da un soggetto che non è risultato qualificabile come operatore dell'impianto di servizio, mentre per l'altra, presentata da Cargofer srl, l'Autorità ha avviato un procedimento per l'esame della stessa in contraddittorio con le imprese interessate e, trattandosi di una prima applicazione della procedura di cui trattasi, convocato un'adizione degli *stakeholders* (delibera n. 99 del 21 maggio 2020).

Ancora con riferimento all'esecuzione delle misure di regolazione previste dalla delibera n. 130/2019, nel corso dell'emergenza epidemiologica alcuni operatori degli impianti di servizio hanno richiesto all'Autorità di

posticipare il termine per adempiere a una parte degli obblighi ivi previsti in considerazione delle difficoltà di carattere organizzativo ed operativo scaturenti dalle misure adottate per contenere il contagio. Al riguardo, in esecuzione delle delibere n. 69/2020 e 83/2020 sopra richiamate, con la delibera n. 100/2020 del 21 maggio 2020 e sulla base di una dettagliata valutazione della complessità degli adempimenti in questione e dell'impatto di un differimento dei termini sui soggetti a favore dei quali essi sono stati previsti, l'Autorità ha accolto parzialmente tali richieste. La stessa delibera ha anche posticipato alcuni dei termini previsti per adempiere alle indicazioni e prescrizioni in materia di prospetto informativo della rete di RFI, di cui si dirà nel paragrafo 2.4.5.1.

Si rappresenta, infine, che la delibera n. 130/2019, sopra descritta, è stata impugnata da alcune imprese ferroviarie, con riferimento, in particolare, alla disciplina del sistema delle garanzie e delle penali e delle esenzioni per gli operatori di impianto ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, nonché a taluni specifici aspetti della regolazione del servizio di manovra e alle tematiche dell'allocazione degli spazi in stazione e dell'accesso ai servizi di manutenzione. I relativi ricorsi sono attualmente pendenti.

### 2.4.3. Canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

L'atto di regolazione approvato con delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 definisce principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Esso stabilisce, in particolare, che il gestore dell'infrastruttura determina i livelli dei canoni per un periodo tariffario quinquennale, ed individua nel quinquennio 2016-2021 il primo periodo tariffario in cui trovano applicazione detti principi e criteri. Con l'approssimarsi della conclusione del primo periodo tariffario di applicazione della citata delibera n. 96/2015, l'Autorità ha completato l'attività preliminare all'aggiornamento del provvedimento in particolare per quanto attiene alla piena entrata in vigore delle disposizioni del IV pacchetto ferroviario.

Nel corso del periodo di riferimento, l'Autorità ha inoltre proseguito l'esame di questioni poste in relazione all'applicazione del sistema del pedaggio ferroviario corrente la cui legittimità è stata di recente confermata dalle sentenze del Consiglio di Stato, sez VI n. 4215 e 4216 del 1 luglio 2020. Tali sentenze hanno integralmente rigettato gli appelli avanzati da due imprese ferroviarie avverso le sentenze, rispettivamente, n. 56 e 57 del 2018 del TAR Piemonte che ne già avevano respinto i ricorsi per l'annullamento delle diverse delibere di cui si compone il sistema tariffario (in primis, le delibere n. 96/2015 e nn. 72 e 75 del 2016).

Nel prosieguo si illustrano partitamente due ulteriori aspetti specifici inerenti all'esecuzione della regolazione vigente aventi ad oggetto, rispettivamente, i canoni per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri, nel cui ambito l'Autorità ha in corso un procedimento di ottemperanza a tre sentenze rese dal TAR Piemonte all'inizio del 2020, e di applicazione di tariffe promozionali, oggetto di un provvedimento dell'Autorità del 2018 e attualmente di una nuova richiesta da parte di RFI<sup>31</sup>.

#### 2.4.3.1. I canoni dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri

Con le sentenze n. 19, n. 23 e n. 25 del 7 gennaio 2020, il TAR Piemonte ha accolto, limitatamente ad un unico profilo tra i numerosi motivi di doglianza, i ricorsi proposti da alcune imprese ferroviarie, operanti nell'ambito dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri, per l'annullamento delle delibere n. 96/2015 del 13

<sup>31</sup> In relazione alle misure che consentono la modulazione tariffaria di canoni e pedaggi, si segnala l'avvenuta trattazione nel periodo di riferimento del reclamo con il quale l'impresa ferroviaria *Rail Traction Company* spa (di seguito RTC) ha lamentato di subire un ingiusto pregiudizio a seguito della differenziazione dei canoni relativi al settore del trasporto merci introdotta da RFI, ed approvata dall'Autorità con delibera n. 75/2016 del 1° luglio 2016, tra treni notturni e diurni, ove i primi beneficiano di canoni sensibilmente più bassi dei secondi. RTC ha rappresentato, altresì, di risultare ingiustamente penalizzata dalla circostanza che, per la linea Brennero-Verona, sulla quale essa svolge la maggior parte della propria attività, la possibilità di inoltrare treni nella fascia oraria notturna è fortemente limitata dalla parziale indisponibilità della linea per lavori di manutenzione. L'Autorità ha respinto il reclamo rilevando che esso ripropone in parte doglianze su cui è in corso un contenzioso dinanzi al Consiglio di Stato. Per la parte riguardante, invece, la specifica situazione della linea del Brennero, ha riscontrato che tale situazione consegue alla peculiare configurazione orografica ed alle caratteristiche tecniche della linea, e non è pertanto riconducibile a comportamenti discriminatori da parte del gestore dell'infrastruttura. La comunicazione con cui l'Autorità ha respinto il reclamo è stata impugnata da RTC, ed il ricorso è attualmente pendente dinanzi al TAR Piemonte.

novembre 2015, n. 72/2016 del 27 giugno 2016, n. 75/2016 del 1 luglio 2016, n. 138/2017 del 22 novembre 2017, n. 43/2019 del 18 aprile 2019, nonché del PIR 2018 e del PIR 2019<sup>32</sup>.

In estrema sintesi, i ricorrenti contestavano le modalità di determinazione dei costi diretti del gestore, di cui alla componente A del canone come individuata nei provvedimenti dell'Autorità; la competenza stessa dell'Autorità a determinare i criteri tariffari di cui alla componente B e comunque l'illegittima definizione dei criteri per la determinazione dei relativi *mark-up*; la fissazione in misura eccessiva e iniqua dei canoni di accesso alla rete ferroviaria e, in particolare, il carattere asseritamente discriminatorio di quelli previsti per i servizi di trasporto ferroviario internazionali di passeggeri.

Il TAR Piemonte ha rigettato i motivi di ricorso inerenti alla componente A del canone ritenendoli inadeguati ad inficiare la legittimità del procedimento, riconosciuto come complesso, dettagliato e trasparente e respingendo l'argomento secondo il quale non vi sarebbe stata partecipazione delle imprese ferroviarie. Con riferimento alle censure relative alla componente B ha, altresì, respinto la doglianza inerente alla presunta incompetenza dell'Autorità e fatto salvo l'impianto regolatorio generale di regolazione discendente dalla delibera n. 96/2015. In particolare, il TAR ha ribadito quanto già precedentemente affermato nelle sentenze nn. 1097 e 1098/2017, secondo le quali l'unica interpretazione compatibile con il diritto dell'Unione Europea, come già anche esplicitato dalla Corte di giustizia nella causa C-369/11, porti a concludere che correttamente l'Autorità abbia interpretato la propria funzione come estesa alla determinazione di ogni componente del canone, ivi inclusi i coefficienti di maggiorazione.

In accoglimento del lamentato difetto di istruttoria sollevato dalle ricorrenti, d'altra parte, il TAR ha rilevato che, l'istruttoria condotta dall'Autorità non risulta avere portato ad esiti coerenti con l'approvazione della componente B del canone, come prospettata dal gestore, tenuto conto che, con la delibera n. 72/2016, l'Autorità aveva rilevato come, per il binomio *Open Access internazionale / Open Access nazionale*, non apparisse riscontrabile di fatto una maggiore *ability to pay* del primo segmento rispetto al secondo. Il Giudice amministrativo ha disposto, pertanto, l'annullamento della delibera n. 75/2016 di approvazione del sistema tariffario presentato dal gestore dell'infrastruttura "*limitatamente alla parte in cui ha avallato il sovra canone per il segmento open access internazionale rispetto a quello nazionale; il presupposto atto regolatorio che, con le integrazioni adottate dalla stessa ART, offre invece un modello matematico che consente anche esiti inversi è per contro immune dalla problematica*". La sentenza ha statuito, inoltre, che l'ART "*dovrà [...] sul punto riprovvedere eventualmente previa idonea istruttoria*".

In ottemperanza alle citate pronunce giurisprudenziali, con delibera n. 28/2020 del 30 gennaio 2020 l'Autorità ha, quindi, avviato un procedimento concernente, in particolare, l'acquisizione degli elementi necessari a sostanziare l'applicazione di un sovra canone per il segmento *open access* internazionale rispetto a quello nazionale.

A marzo 2020 l'Autorità ha richiesto alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ed a RFI le informazioni di carattere tecnico ed economico e gli approfondimenti ritenuti necessari. Al momento della redazione del presente rapporto, il procedimento è in corso.

Il termine di conclusione del procedimento è attualmente fissato al 30 settembre 2020.

---

<sup>32</sup> In particolare, con la delibera n. 75/2016, l'Autorità aveva verificato la conformità del sistema di canoni proposto da RFI al modello regolatorio precedentemente approvato con delibera n. 96/2015, e le cui modalità applicative erano state successivamente specificate con delibera n. 72/2016. Il sistema prevede che il canone sia composto da due componenti, la prima (componente A) finalizzata al recupero dei costi direttamente attribuibili alla prestazione del servizio, e la seconda (componente B) principalmente correlata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato e costruita in modo che i ricavi totali ad essa correlati siano tali da consentire, sommati alla componente A, il recupero dei costi netti totali efficientati, imputabili al cosiddetto pacchetto minimo di accesso (d.lgs. 112/2015 art. 13 comma 1). Nel rispetto di quanto previsto dalle misure 24 e 29 della delibera n. 96/2015, RFI ha differenziato la componente B sulla base di una serie di "binomi", tra i quali, nell'ambito del trasporto passeggeri *open access*, il binomio servizi internazionali/nazionali, ritenendo che il segmento dei servizi internazionali fosse caratterizzato da una maggiore *ability to pay* rispetto a quello dei servizi nazionali.

**Box 3. L'annullamento della riduzione dei canoni di accesso alla rete AV/AC**

Con la sentenza n. 6108/2019 del 9 settembre 2019, il Consiglio di Stato ha riformato la sentenza del TAR Piemonte n. 541/2017 che aveva respinto il ricorso per l'annullamento delle misure di regolazione contenute nella citata delibera n. 70/2014 e nella delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. spa"*. La riforma riguarda, in particolare, le parti dei provvedimenti rilevanti ai fini della determinazione del canone di accesso alla rete ferroviaria in Alta Velocità/Alta Capacità per l'anno 2015. Avverso la sentenza del giudice di primo grado, aveva infatti esperito appello RFI riproponendo in sede di gravame solo alcune delle doglianze articolate in primo grado, e segnatamente l'asserita erroneità della riduzione del canone ad euro 8,2 treno/km per via della parziale e non adeguata considerazione della remunerazione del capitale investito.

Il Consiglio di Stato ha accolto tale motivo, annullato gli atti impugnati nella parte in cui non includevano la remunerazione del capitale investito tra gli elementi di costo da riconoscere in sede di fissazione del pedaggio e disposto, che *"dal carattere retroattivo dell'annullamento consegue l'obbligo conformativo per l'Autorità di colmare «ora per allora» il vuoto regolatorio determinato dall'anzidetta ablazione, attraverso l'adozione di un atto tecnicamente retroattivo, dal momento che i relativi effetti sono fatti decorrere da un momento antecedente rispetto al perfezionarsi della fattispecie. ...L'Autorità di regolazione, nel rinnovare il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015, dovrà compiere un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza, consentendo la partecipazione di tutti gli operatori interessati"*.

In proposito, l'Autorità ha depositato ricorso dinanzi alla Corte Suprema di Cassazione, ai sensi degli articoli 111, ultimo comma, della Costituzione e 110 cpa, per l'accertamento di un eventuale sconfinamento dai limiti esterni della giurisdizione da parte del Consiglio di Stato, sostanziantesi nel vizio dell'eccesso di potere giurisdizionale, ritenendo che lo stesso sia intervenuto su un ambito che, in base alla disciplina vigente *ratione temporis*, era riservato esclusivamente al regolatore indipendente. Il processo argomentativo svolto nella sentenza n. 6108/2019, apparentemente imperniato sull'interpretazione delle norme di riferimento, sembrerebbe infatti celare in realtà un sindacato sostitutivo sulle scelte discrezionali a contenuto tecnico attribuite dalla legge all'Autorità. Avverso la sentenza, l'Autorità ha, altresì, proposto un'impugnazione incidentale per revocazione per errore di fatto, sul ricorso principale di Italo Nuovo Trasporto Viaggiatori spa, per avere il giudice ritenuto escluso, in punto di fatto (ancor prima che sotto il profilo giuridico), il riconoscimento di una remunerazione del capitale investito che, invece, è stata considerata da RFI nel pedaggio incassato per il periodo in parola. Entrambi i processi sono pendenti al momento della redazione del presente rapporto.

**2.4.3.2. L'applicazione di riduzioni sui canoni**

Riprendendo quanto previsto dall'art. 18 del del d.lgs. 112/2015, la misura 34 della delibera n. 96/2015 prevede la possibilità che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale applichi delle riduzioni limitate nel tempo sui canoni di accesso all'infrastruttura, al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o di incentivare l'uso di linee notevolmente sottoutilizzate (c.d. "tariffe PROMO"). La stessa misura subordina tale possibilità al preventivo parere favorevole dell'Autorità.

Già in passato, nell'ambito dell'aggiornamento annuale del prospetto informativo della rete (PIR) svoltosi nel corso del 2017, RFI ha proposto l'applicazione di un regime tariffario di favore, denominato "promo", da applicare alle tracce inserite in uno specifico catalogo. Tale regime, è stato poi effettivamente introdotto da RFI per il biennio 2019-2020 nel rispetto delle condizioni indicate dall'Autorità nel parere da essa reso con delibera n. 17/2018 del 22 febbraio 2018 con riferimento ai treni merci operanti sulla direttrice nord-sud che utilizzano durante le ore notturne, per una porzione del percorso, la linea AV/AC Bologna-Firenze.

A gennaio 2020, RFI ha proposto all'Autorità un nuovo catalogo di tracce cui concedere la riduzione del canone per il biennio 2021-2022, riguardante anche alcune tipologie di servizi del trasporto passeggeri regionale e *open access premium*. L'Autorità ha rilevato l'esigenza, prima di formulare il proprio parere, di sottoporre la proposta di RFI all'ANSFISA, chiedendo a quest'ultima di esprimere le proprie eventuali raccomandazioni in merito a questioni che possano pregiudicare la sicurezza del trasporto ferroviario. A seguito delle interlocuzioni e degli approfondimenti svolti con l'Agenzia, l'Autorità ha chiesto a RFI di comunicare i risultati delle valutazioni del potenziale impatto sulla sicurezza del sistema ferroviario

dell'entrata in esercizio delle tracce oggetto della proposta, valutazioni cui RFI è tenuta in attuazione delle disposizioni comunitarie in materia di sicurezza ferroviaria. Al momento della redazione del presente rapporto, il procedimento è in corso.

#### 2.4.4. Indicazioni e prescrizioni sui Prospetti informativi delle reti

---

Come negli anni precedenti, anche a fine 2019 l'Autorità ha formulato indicazioni e prescrizioni sui contenuti degli aggiornamenti annuali dei prospetti informativi della rete (PIR), ossia dei documenti, previsti dall'articolo 14 del d.lgs. 112/2015, che descrivono per ciascuna rete ferroviaria le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e le relative condizioni di accesso.

Oltre che con riferimento al PIR elaborato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI, a partire dal 2019, l'Autorità ha emanato, come specificato nel successivo paragrafo, apposite delibere contenenti indicazioni e prescrizioni indirizzate anche ai gestori delle reti ferroviarie regionali interconnesse, di cui al decreto ministeriale 5 agosto 2016, rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015. Questa attività riguarda, in particolare, i gestori che nel corso del 2019 hanno provveduto a predisporre il PIR valido per l'orario di servizio 2020-2021 (PIR 2021).

#### 2.4.5. Il PIR di RFI

---

##### 2.4.5.1. Il PIR 2021

Come ogni anno, nel mese di luglio 2019, RFI ha sottoposto a consultazione l'aggiornamento del PIR per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. L'aggiornamento è stato poi approvato dall'Autorità con indicazioni e prescrizioni (delibera n. 151/2019 del 21 novembre 2019) e la versione definitiva del documento è stata pubblicata l'11 dicembre 2019.

L'intervento dell'Autorità si è incentrato, da un lato, sull'esigenza di adeguare il contenuto del PIR ai più recenti atti normativi di fonte comunitaria; dall'altro, e sotto un profilo più sostanziale, su aspetti attinenti alle regole e procedure adottate dal gestore per l'allocatione della capacità (pluriennale e annuale), l'assunzione di decisioni in merito allo sviluppo dell'infrastruttura e le penali per ritardi causati dal gestore. Esso ha avuto, altresì ad oggetto i diritti delle persone a ridotta mobilità e la trasparenza informativa nei confronti delle imprese ferroviarie e più in generale, dei soggetti che si interfacciano con il sistema ferroviario per quanto riguarda gli impianti di servizio collegati all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In relazione al primo aspetto, l'Autorità ha prescritto di inserire nel PIR un puntuale riferimento all'onere di notifica di nuovi servizi in relazione agli adempimenti illustrati *supra* al paragrafo 2.4.1.

Per quanto attiene all'allocatione pluriennale della capacità di infrastruttura, le prescrizioni hanno avuto ad oggetto le regole concernenti la stipula ed il contenuto degli accordi quadro che disciplinano diritti ed obblighi del gestore e del richiedente relativamente all'assegnazione di detta capacità per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio. In proposito, nel corso del 2019, l'Autorità ha constatato che alcune direttrici di traffico dell'infrastruttura nazionale presentano un elevato grado di utilizzazione talché, per alcune tratte, RFI ha dichiarato essere stata raggiunta la saturazione. Al riguardo, in considerazione dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto di passeggeri, l'Autorità ha, quindi, ritenuto necessario intervenire per evitare che l'accordo quadro, che pure rappresenta un utile strumento di pianificazione e programmazione industriale e commerciale per gli utilizzatori dell'infrastruttura e per RFI stessa, possa costituire un ostacolo all'ingresso di nuovi concorrenti. In quest'ottica, l'Autorità ha introdotto alcuni limiti e condizioni alla stipula o al rinnovo degli accordi quadro. In particolare, ha prescritto il divieto di modificare la scadenza di quelli vigenti e adottato misure per garantire maggiore trasparenza nell'assegnazione pluriennale della capacità attraverso la pubblicazione di un documento di riepilogo degli accordi in essere, con evidenza della relativa scadenza, delle linee oggetto di prenotazione, delle eventuali clausole che consentono al gestore di imporre una riduzione della capacità precedentemente pattuita (cosiddetta retrocessione), nonché delle penali che



RFI è tenuta a corrispondere in caso di retrocessione. Inoltre, per la determinazione di tali clausole penali, l'Autorità ha prescritto a RFI lo svolgimento di un'apposita consultazione con le imprese ferroviarie<sup>33</sup>.

Sempre con riferimento all'allocazione della capacità, nel corso del 2019 l'Autorità, anche a seguito di alcune segnalazioni, ha preso atto di possibili difficoltà da parte di imprese ferroviarie che effettuano trasporto di merci caratterizzato da spiccata stagionalità (ad es. quello dei prodotti cerealicoli) nell'ottenere tracce orarie adeguate alle proprie esigenze attraverso le richieste in corso d'orario. Per evitare tale difficoltà, alcune imprese richiedono le tracce orarie già nella fase di costruzione annuale dell'orario di servizio, pur non disponendo ancora, in tale fase, di informazioni precise sulle proprie effettive necessità commerciali. Conseguentemente, nel corso dell'orario di servizio, sono costrette ad avanzare richieste di soppressioni parziali o totali delle tracce con pochi giorni di preavviso rispetto alla data programmata di effettuazione del trasporto incorrendo, in tal modo, nelle penali previste per mancato utilizzo della capacità. Al riguardo, a norma dell'art. 30, comma 2 del d.lgs. 112/2015, l'Autorità ha ritenuto di prevedere che, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, il gestore tenga a disposizione capacità "di riserva" per poter rispondere a richieste di tracce avanzate nel corso dello stesso orario di servizio prescrivendo che, in proposito, RFI effettui annualmente una consultazione delle imprese individuando le linee interessate.

Avuto riguardo all'individuazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura, il cui esito è oggetto del piano commerciale di RFI e del contratto di programma RFI-MIT Parte Investimenti, l'Autorità ha ravvisato la necessità che la consultazione delle imprese ferroviarie e degli altri utilizzatori dell'infrastruttura, attuali o potenziali, garantiscano una maggiore trasparenza. A tal fine, ha prescritto a RFI di rendere pubblici i contributi presentati dall'apposito tavolo tecnico annuale di confronto, e di pubblicare entro il 30 gennaio di ogni anno una relazione contenente le analisi e le valutazioni svolte rispetto ai suddetti contributi.

Per quanto riguarda le penali per ritardi causati dal gestore dell'infrastruttura, in attuazione di precedenti prescrizioni dell'Autorità relative al *performance regime*, RFI ha proposto l'inserimento, nel capitolo 2 del PIR 2021, di un distinto sistema di clausole penali a proprio carico, differenziate per il segmento passeggeri e merci. L'Autorità ha ritenuto di accogliere tale proposta prescrivendo di renderlo più omogeneo per i due segmenti individuati. Inoltre, tenuto conto della dichiarazione di saturazione effettuata nel corso del 2019 da RFI su diverse tratte della rete, ha ritenuto di prescrivere l'applicazione delle penali già a partire dal PIR 2020, e quindi dall'orario 2019-2020, al fine di indurre RFI a conseguire, in termini di livello complessivo di puntualità dei servizi ferroviari, prestazioni superiori rispetto a quelle registrate negli anni precedenti.

Per quanto attiene alle persone a ridotta mobilità (PRM), considerato che le specifiche condizioni di accessibilità delle stazioni passeggeri sono disciplinate, a seconda dei casi, da diverse disposizioni comunitarie succedutesi nel tempo, nonché da specifici accordi tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, l'Autorità ha prescritto a RFI di provvedere ad una puntuale mappatura delle stazioni stesse, con individuazione, per ciascuna di esse, delle disposizioni di volta in volta applicabili.

#### 2.4.5.2. La revisione del *performance regime*

Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 21 del d.lgs. 112/2015, è in vigore per l'infrastruttura nazionale un sistema di controllo delle prestazioni (*performance regime*), ovverosia un sistema di premi e penali basato sulla misurazione dei ritardi maturati o indotti dal gestore o dalle imprese ferroviarie, e sull'attribuzione delle rispettive responsabilità, che è parte del PIR di RFI. Il *performance regime* è finalizzato ad incentivare comportamenti delle parti idonei ad assicurare la regolarità della circolazione.

Come illustrato nel VI° rapporto annuale, nel 2019 è stato istituito, su impulso dell'Autorità, un tavolo tecnico di consultazione tra il gestore e le imprese ferroviarie, finalizzato alla revisione del suddetto *performance regime* e della metodologia, ad esso sottesa, per l'attribuzione delle responsabilità delle cause di ritardo e la

---

<sup>33</sup> La rilevanza del tema è ben illustrata dal procedimento avviato nei confronti di RFI contenente la prescrizione di portare a compimento l'attività di aggiornamento/integrazione degli accordi quadro vigenti con le due imprese attive nell'alta velocità in relazione alla procedura di coordinamento tra richieste confliggenti di capacità e conformemente a quanto previsto dagli articoli 22 e 23 del d.lgs. 112/2015, nonché dal Paragrafo 4.4.1.2. del PIR e dall'articolo 9, par. 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 545/2016. Detto procedimento è stato archiviato ad esito della dimostrata avvenuta finalizzazione, da parte di RFI dell'aggiornamento/integrazione degli accordi quadro, con la sottoscrizione degli atti richiesti (delibera n. 98/2019 del 31 luglio 2019).



determinazione degli indici di puntualità, contenuta originariamente in una Comunicazione Operativa di RFI del 2010 (COp 269).

Esaminata la proposta di revisione formulata da RFI in esito al suddetto tavolo tecnico, l'Autorità ha, dapprima, formulato alcune prescrizioni in ordine alla formulazione e ai contenuti della COp269 e del *performance regime* (delibera n. 93/2019 del 18 luglio 2019) e successivamente, posto termine al processo di revisione, disponendo ulteriori prescrizioni per la finalizzazione della comunicazione operativa e l'inserimento del nuovo *performance regime* nel PIR 2021 (delibera del 21 novembre 2019, n. 150). Gli esiti della revisione hanno consentito di:

- semplificare le modalità di rilevazione dei ritardi maturati dal treno nell'ambito della corsa e di attribuzione della relativa responsabilità, anche ai fini di ridurre i casi di contenzioso tra imprese ferroviarie e gestore. Sono state, a tal fine, previste condizioni più stringenti per il riferimento, nell'attribuzione del ritardo, alle cosiddette "cause esterne", che potrà essere utilizzato solo a fronte di una certificazione che ne attesti in maniera oggettiva la sussistenza;
- introdurre una completa ri-codificazione delle cause di ritardo;
- articolare l'intera rete ferroviaria in "tratte" delimitate da stazioni rilevanti ai fini del monitoraggio della puntualità, definite di concerto con i rappresentanti delle amministrazioni regionali;
- fissare nuovi termini temporali per la formulazione di eventuali contestazioni sull'attribuzione di responsabilità da parte delle imprese ferroviarie ed entro cui il gestore è tenuto a pronunciarsi per assicurare una maggiore certezza sui tempi di risoluzione delle controversie;
- adottare, da parte del gestore, opportuni e differenziati indici di puntualità, con particolare riferimento a quanto previsto dalla delibera dell'Autorità n. 16/2018 recante le condizioni minime di qualità dei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico, di particolare significatività per gli enti responsabili dell'affidamento di contratti di servizio nell'ambito dei sistemi del TPL regionale.

Ulteriore obiettivo del processo di revisione era di definire una più adeguata correlazione tra le penali pagate dal gestore alle imprese ferroviarie per ritardi riconducibili a sua responsabilità ed il danno economico da queste subito a causa dei suddetti ritardi. In proposito, è stata prevista una penale specifica, ulteriore rispetto a quelle del *performance regime*, per i treni giunti con notevole ritardo per causa imputabile a RFI.

Il nuovo *performance regime* e la metodologia di attribuzione delle cause di ritardo entreranno in vigore a partire dall'orario di servizio 2020-2021. Una fase di pre-esercizio è prevista già nel corso dell'orario di servizio 2019-2020 al fine di simulare gli effetti del nuovo meccanismo di incentivazione della *performance* e valutare la necessità di apportare correttivi a fronte di effetti distorsivi che dovessero evidenziarsi.

#### **2.4.5.3. L'esecuzione del PIR 2020 e attività di vigilanza in materie collegate**

Con riguardo all'esecuzione del PIR 2020, nel corso del periodo di riferimento, si è concluso il procedimento sanzionatorio per l'inottemperanza ad alcune prescrizioni previste dalla delibera n. 118/2018 del 29 novembre 2018, recante "*Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2020", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, Rete Ferroviaria Italiana Spa, al "Prospetto informativo della rete 2019", nonché relative alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2021"*". (delibera n. 147/2019 del 20 novembre 2019). In relazione a tale procedimento era stato contestato al gestore di non aver recepito pienamente le prescrizioni inerenti all'obbligo di allineare il contenuto del paragrafo 2.3.3.5 del PIR 2020 alla decisione delegata (UE) 2017/2075, in merito al coordinamento tra programmazione dell'orario e programmazione delle riduzioni temporanee della circolazione. In proposito, la proposta di impegni formulata da RFI in relazione alle violazioni contestate, dichiarata ammissibile con delibera n. 116/2019 del 31 luglio 2019, è stata ritenuta idonea a rimuovere efficacemente i profili di inottemperanza evidenziati e consentire, quindi, la chiusura del procedimento con l'approvazione delle misure proposte da RFI senza accertamento dell'infrazione (ai sensi dell'articolo 9, comma 4, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, approvato, da ultimo, con delibera n. 57/2015 del 22 luglio 2015).

Questione diversa, eppure collegata al PIR, investe il mancato inserimento nel prospetto delle modalità di utilizzo di uno spazio collocato nell'atrio della Stazione di Napoli centrale assegnato in uso ad una di due imprese concorrenti. In questo caso, verificata la sussistenza di un *fumus* rispetto ai comportamenti lesivi

segnalati da un'impresa che lamentava di aver subito condotte discriminatorie da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria e del gestore della stazione per aver consentito un'installazione da parte della concorrente di dimensioni tali da compromettere totalmente la sua visibilità, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti dei soggetti coinvolti (delibera n. 127/2019 del 26 settembre 2019). In particolare, al gestore dell'infrastruttura è stato contestato di aver omesso di pubblicare nel PIR *Web* lo spazio che il gestore della stazione aveva segnalato come disponibile a seguito di espressa richiesta di una impresa ferroviaria. L'Autorità ha, altresì, contestato al gestore della stazione di Napoli centrale, in concorso con l'Impresa ferroviaria concorrente della segnalante e con lo stesso gestore dell'infrastruttura di aver concesso, in via esclusiva, all'impresa ferroviaria dominante uno spazio per l'installazione di un'isola *Customer care* nell'atrio della stazione di cui trattasi in assenza di preventiva, adeguata informazione alle altre imprese ferroviarie, da diffondere tramite il PIR *Web*. Nell'ambito di detto procedimento gli impegni congiuntamente presentati dal gestore dell'infrastruttura e da quello della stazione sono stati respinti (delibera n. 149/2019 del 20 novembre 2019), perché ritenuti inammissibili in considerazione della gravità delle violazioni prospettate che rimandano ad una condotta che risulta essere tra le più gravi, se non la più grave, tra quelle sanzionabili dall'Autorità per la sua natura discriminatoria e per essere realizzata in concorso tra soggetti parte di un'impresa verticale. Concorrevano, inoltre, precedenti provvedimenti sanzionatori irrogati a carico del gestore dell'infrastruttura RFI. Al momento della redazione del presente rapporto, il procedimento è in corso.

#### 2.4.6. Altri PIR

---

Nel corso del 2019, l'Autorità ha proseguito l'attività di monitoraggio dell'adempimento, da parte di tutti i gestori regionali delle reti ferroviarie interconnesse, di cui al decreto ministeriale 5 agosto 2016, degli obblighi previsti dall'art. 37, comma 14, lett. a) del d.lgs. 112/2015 di adottare e sottoporre all'Autorità i PIR relativi alle infrastrutture di rispettiva pertinenza. Al riguardo, a partire dal 2018, l'Autorità ha avviato un'interlocuzione con i suddetti gestori volta a sollecitare la tempestiva elaborazione dei prospetti e ad assicurare il progressivo consolidamento e l'armonizzazione dei contenuti minimi del documento alla luce delle misure adottate nel corso del tempo in relazione al PIR di RFI e dell'evoluzione del quadro normativo e regolamentare di origine nazionale o comunitaria. L'attività di monitoraggio ha condotto, nel corso del periodo di riferimento, ad esiti differenziati.

Alcuni gestori (Ferrovienord spa, Ente Autonomo Volturno srl, Società Ferrovie Udine-Cividale srl e Ferrovie Emilia-Romagna srl) che, a parte società Ferrovie Udine-Cividale, avevano elaborato già negli anni precedenti i rispettivi PIR, hanno formulato delle proposte di PIR 2021 che, a partire dal mese di giugno 2019, sono state oggetto di consultazione pubblica. In esito alla consultazione i suddetti gestori, fatta eccezione per Ferrovie Emilia-Romagna srl, hanno sottoposto le relative proposte all'Autorità che, con le delibere nn. 139, 140 e 141/2019 dell'8 novembre 2019, ha espresso le proprie valutazioni e formulato indicazioni e prescrizioni in vista della finalizzazione e pubblicazione dei prospetti entro il secondo sabato di dicembre 2019. Prescindendo dalle specificità di ciascun PIR, correlate a quella delle diverse reti cui essi afferiscono, sono di seguito richiamati i principali temi sui cui l'Autorità ha ritenuto di pronunciarsi, anche al fine di conseguire l'allineamento dei contenuti informativi di detti PIR tra di loro e rispetto a quello dell'infrastruttura nazionale.

Così, l'Autorità ha indicato la necessità di opportune integrazioni del capitolo introduttivo dei PIR, consistenti nel richiamare alcune fonti omesse che, tuttavia, concorrono a comporre il quadro giuridico di riferimento generale, con particolare riferimento alle recenti disposizioni comunitarie in materia di obblighi di comunicazione delle restrizioni di capacità a carico del gestore, e di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari. Per quanto attiene alle regole per la richiesta di capacità, sono state formulate prescrizioni sulla stipula, le condizioni di rinnovo ed i contenuti degli accordi quadro di capacità, volte in particolare a garantire la disponibilità di tracce anche a favore di eventuali nuovi richiedenti. Con riferimento agli accordi quadro, l'Autorità ha prescritto che i medesimi debbano contenere, come condizioni vincolanti, indicazioni sulla qualità, in particolare in termini di velocità commerciale assicurata, a tutela degli enti regionali affidanti contratti di servizio per il TPL regionale. Inoltre, in applicazione della decisione delegata (UE) 2017/2075, l'Autorità ha prescritto di specificare gli obblighi che gravano in capo al gestore in relazione alle limitazioni di capacità previste dal PIR, agli obblighi informativi a favore dell'utenza e alle modalità di assistenza alle PMR. Infine, è stato perseguito l'intento di allineare, per quanto possibile, le tempistiche per la richiesta di capacità

quadro, di capacità annuale, di costruzione dell'orario di servizio e delle variazioni in corso d'orario alle disposizioni normative ed alla prassi ormai consolidata relativa all'infrastruttura nazionale.

Alcune misure hanno riguardato, in particolare, l'accompagnamento del processo di adeguamento della *governance* delle gestioni prefigurato dalle disposizioni del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, che delinea la progressiva accentuazione della separazione della gestione dell'infrastruttura dalla fornitura del servizio di trasporto. A tal fine specifiche prescrizioni sono state adottate per garantire condizioni non discriminatorie di accesso alla rete, quali l'applicazione nei confronti delle imprese che svolgono servizi di trasporto regionale gravato da obblighi di servizio pubblico di penalità analoghe a quelle che sarebbero applicabili ad operatori che dovessero effettuare servizi a mercato sulle medesime infrastrutture.

Altro aspetto rilevante è quello relativo alle prescrizioni dell'Autorità in materia di fissazione, da parte dei gestori, di canoni di accesso e all'infrastruttura e di tariffe per l'accesso ai servizi ad essa correlati. L'Autorità, ha rilevato che, allo stato attuale, i sistemi di canoni e tariffe adottati non offrono evidenza del rispetto dei principi dettati in materia dal d.lgs. 112/2015, ed in particolare di quello di correlazione ai costi sostenuti dal gestore. Conseguentemente, con le delibere nn. 139, 140e 141/2019 precedentemente menzionate, l'Autorità ha emanato apposite prescrizioni cui i gestori delle infrastrutture citati dovranno ottemperare nel procedimento, che si svolgerà nel corso del 2020, di elaborazione dei PIR 2022. Con tali prescrizioni, l'Autorità ha fissato principi e criteri per la determinazione dei suddetti canoni e tariffe, coerenti con quanto previsto dal d.lgs. 112/2015 e con la disciplina regolatoria concernente l'infrastruttura ferroviaria nazionale (delibera n. 96/2015).

Ad esito dell'attività di vigilanza svolta in relazione all'attuazione delle prescrizioni e delle indicazioni fornite con le menzionate delibere nn. 139, 140 e 141/2019, il 26 marzo 2020 l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, del d.lgs. 112/2015, nei confronti di Ente Autonomo Volturino srl ed uno nei confronti di Società Ferrovie Udine-Cividale srl (delibere nn. 71/2020 e 72/2020). Al primo Gestore, in particolare, è stata contestata la tardiva pubblicazione del PIR 2021, nonché l'inottemperanza ad alcune delle prescrizioni di cui all'Allegato A alla delibera n. 140/2019, mentre al secondo gestore è stata contestata la mancata pubblicazione del PIR 2021 entro il termine previsto. Al momento della redazione del presente rapporto, i due procedimenti sono in corso.

#### **2.4.6.1. La vigilanza sulla mancata adozione dei PIR regionali**

Nel periodo di riferimento, ad esito di un'articolata interlocuzione con i gestori, sono stati avviati nove procedimenti sanzionatori nei confronti delle società che sono risultate non in regola con l'obbligo di elaborare e pubblicare il PIR 2020 e/o il PIR 2021 (delibere dalla n. 16 alla n. 24/2020 del 30 gennaio 2020). A seconda dei casi, l'Autorità ha contestato ai gestori la mancata pubblicazione del PIR 2020 (contenente le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi connessi valevoli nel corso dell'orario 2019-2020) e/o la mancata trasmissione all'Autorità della bozza di PIR 2021, elaborata a seguito di adeguata consultazione dei soggetti interessati e la documentazione relativa all'avvenuta consultazione, necessarie per poter esprimere le valutazioni di competenza propedeutiche alla pubblicazione, secondo quanto previsto dall'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015, nonché la mancata pubblicazione del PIR 2021, secondo le modalità e la tempistica previste dall'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 112/2015. Nell'ambito di detti procedimenti alcuni gestori hanno presentato proposte di impegni, che sono state ritenute irricevibili, oppure respinte dall'Autorità perché ritenute inammissibili, con conseguente prosecuzione del procedimento (delibere nn. 73, 74, 76, 77/2020 del 26 marzo 2020). Solo in un caso la proposta di impegni presentata è stata ritenuta ammissibile ed è stata, quindi, sottoposta al *market test* (delibera n. 75/2020 del 26 marzo 2020). Al momento della redazione del presente rapporto, i citati procedimenti sono in corso.

Nel periodo di riferimento sono, inoltre, giunti a conclusione due procedimenti sanzionatori avviati nel corso del 2019, nei confronti di altrettanti gestori regionali. In particolare, si è concluso il procedimento avviato nei confronti dell'allora gestore della rete umbra (Umbria TPL e Mobilità spa) per non aver trasmesso all'Autorità, per le valutazioni di competenza, la bozza di PIR inclusiva dei livelli dei canoni e dei corrispettivi previsti per il 2019, il 2020 ed il 2021, secondo quanto previsto dalla delibera n. 121/2018 del 6 dicembre 2018 (delibera n. 4/2020 del 16 gennaio 2020). In proposito, rigettati gli impegni proposti da Umbria TPL e Mobilità spa – per il cui adempimento il gestore si impegnava ad avvalersi della collaborazione di RFI, società subentrata,

dal 10 giugno 2019, nella titolarità del proprio ramo di azienda ferroviario - perché ritenuti inammissibili, l'Autorità ha valutato che l'avvicendamento del gestore non fosse ostativo all'adempimento degli obblighi di cui trattasi anche perché avvenuto successivamente alla data (29 marzo 2019) di scadenza degli adempimenti in contestazione là dove, a tale data, non risultava avviato alcun percorso di progressivo adeguamento alla regolazione dell'Autorità. Il gestore uscente è stato, dunque, condannato al pagamento di una sanzione pecuniaria di 7.500 euro, determinata tenuto anche conto dell'azione positiva da esso spiegata nel sensibilizzare il citato cessionario della rete (RFI) al rapido assolvimento degli adempimenti prescritti dall'Autorità.

Quanto al secondo procedimento, verificata la natura incolpevole dell'omissione, si è concluso con una archiviazione il procedimento sanzionatorio avviato nei confronti del gestore La Ferroviaria Italiana spa per non aver risposto tempestivamente ad una richiesta di informazioni dell'Autorità, concernente l'adempimento degli obblighi normativi di cui al d.lgs. 112/2015 (delibera n. 100/2019 del 31 luglio 2019)<sup>34</sup>.

#### 2.4.7. L'aggiornamento 2018-19 del contratto di programma con RFI

---

Il Contratto di programma - parte investimenti (CdP-I) disciplina, per periodi quinquennali, la concessione di finanziamenti da parte dello Stato al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) per fare fronte a nuovi investimenti ai fini dello sviluppo dell'infrastruttura.

In proposito, nei primi mesi del 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema dell'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma - parte investimenti 2017-2021, per consentire all'Autorità di esprimersi al riguardo. Tale adempimento è previsto dall'art. 15 del d. lgs. n. 112/2015. Lo schema di Aggiornamento tiene conto del parere espresso da CIPE con delibera n. 37/2019. Esso è stato pubblicato sul sito web di RFI al fine di consentire ai richiedenti che utilizzano l'infrastruttura ferroviaria di esprimersi e trasmesso al Parlamento per il parere da parte delle commissioni competenti per materia.

Al riguardo, premesse alcune considerazioni sull'iter di elaborazione del documento, l'Autorità ha evidenziato la necessità, per il futuro, di un maggiore coinvolgimento degli utilizzatori dell'infrastruttura ferroviaria e delle regioni al fine di assicurare, da un lato, una maggiore considerazione delle esigenze dei territori e, dall'altro, una maggiore diffusione delle informazioni sull'impatto degli investimenti sul sistema ferroviario di interesse regionale (parere n. 4 del 26 marzo 2020).

Più in generale, anche in considerazione della circostanza che la programmazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria è oggetto – coerentemente con quanto previsto dall'articolo 15 del d.lgs. 112/2015 – sia del CdP-I che del piano commerciale di RFI, e che i due documenti sono sottoposti a separate consultazioni pubbliche, l'Autorità ha evidenziato l'esigenza di una maggiore trasparenza del processo decisionale sotteso a detta programmazione, delle fasi in cui esso si articola e di come viene assicurata la coerenza del contenuto dei due documenti, ed il raccordo tra tali contenuti. Ciò al fine sia di consentire agli operatori del settore di comprendere in che misura lo Stato garantisca, al di là delle rimodulazioni periodiche delle priorità realizzative, la stabilità nel medio-lungo periodo delle prospettive di sviluppo della rete ferroviaria, sia di contrastare comportamenti anticoncorrenziali quali quelli recentemente sanzionati dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (provvedimento n. 27878/2020) e dalla stessa Autorità (delibera n. 78/2018).

Anche con riferimento ai contenuti specifici dell'Aggiornamento, e delle schede di intervento che ne fanno parte, l'Autorità ha formulato una serie di osservazioni volte a rendere accessibili e facilmente comprensibili, a tutti i soggetti interessati a richiedere l'accesso alla rete ferroviaria nazionale, le informazioni sullo sviluppo della stessa, sui tempi attesi di completamento degli investimenti e sui connessi effetti, ad esempio in termini di incremento di capacità e miglioramento dei livelli di servizio resi.

---

<sup>34</sup> Con riferimento all'esercizio dei poteri di richiesta di informazioni si segnalano i provvedimenti con i quali l'Autorità ha avviato due procedimenti sanzionatori ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del d.lgs. 112/2015 nei confronti di due imprese ferroviarie per non aver fornito i dati e le informazioni richieste, nell'esercizio della funzione di monitoraggio di cui al comma 8 della succitata disposizione normativa, per la redazione del "VIII Rapporto IRG–Rail Market Monitoring" (delibere nn. 62/2020 e 63/2020 del 12 marzo 2020). Entrambi i procedimenti sono in corso al momento della redazione del presente rapporto.

Si è evidenziato, inoltre, come l'esigenza di coinvolgimento degli operatori del settore sia ancora maggiore quando gli investimenti, oltre a generare detti benefici, implicano costi a carico degli operatori. E' questo il caso del programma di installazione dell'ERTMS (*European Train Control System*), promosso dall'Unione europea e concepito per sostituire i diversi sistemi di segnalamento ferroviario esistenti in Europa con un sistema unico che permetta ai treni di viaggiare senza interruzioni attraverso paesi diversi. L'attuazione di tale programma implica degli investimenti anche sul materiale rotabile, i cui costi sono a carico delle imprese ferroviarie. L'Autorità ha quindi evidenziato l'opportunità che il MIT coinvolga le amministrazioni affidanti servizi in regime di obbligo di servizio pubblico, in particolare le regioni, tenuto conto che i costi a carico delle imprese ferroviarie si potrebbero riflettere in ultima analisi, sull'entità delle compensazioni oggetto dei contratti di servizio e/o sulle tariffe applicate all'utenza finale. Analoga attenzione dovrebbe essere rivolta al settore merci, in cui molte imprese ferroviarie utilizzano materiale rotabile non attrezzato con sottosistemi di bordo compatibili con il sistema ERTMS. Al momento della redazione del presente rapporto, l'Aggiornamento non risulta essere ancora stato sottoscritto.

Osservazioni di tenore analogo a quelle sopra descritte sono state formulate dall'Autorità anche avuto riguardo al piano commerciale: il documento contenente la programmazione degli investimenti e dei relativi finanziamenti che RFI è tenuta, sempre ai sensi dell'articolo 15 del d.lgs. 112/2011, ad elaborare e ad aggiornare periodicamente, anche sulla base di quanto previsto dal contratto di programma. In proposito, a settembre 2019 RFI ha avviato una consultazione sul contenuto di tale documento ed a febbraio, recependo alcune delle osservazioni dell'Autorità e degli *stakeholders*, lo ha integrato e pubblicato sul proprio sito web.

## 2.5. L'accesso alle infrastrutture portuali

---

In materia di accesso alle infrastrutture portuali, nel corso del periodo di riferimento le attività svolte hanno riguardato il monitoraggio dell'applicazione delle misure di regolazione in vigore e la trattazione di alcune segnalazioni pervenute da parte di operatori del settore.

### 2.5.1. Monitoraggio sull'attuazione della delibera n. 57/2018

---

Come riferito nelle precedenti edizioni del rapporto, nel 2018, l'Autorità ha approvato le prime misure di regolazione dell'accesso alle infrastrutture portuali (delibera n. 57 del 30 maggio 2018). Esse hanno ad oggetto principi e criteri per l'affidamento di concessioni di aree e banchine portuali e le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, nonché criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe applicate a operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali. In proposito, nel periodo di riferimento è proseguita l'attività di monitoraggio dei provvedimenti adottati dalle Autorità di sistema portuale (di seguito AdSP) per assicurare l'applicazione delle misure di regolazione sopra richiamate.

I riscontri sin qui acquisiti presentano un quadro non univoco e *in itinere*. Solo in pochi casi le AdSP hanno attivato nuove procedure di rilascio di concessioni di aree e banchine portuali e, nel complesso, scarse sono le informazioni fornite in ordine alle modalità di adempimento delle pertinenti misure regolatorie. In relazione all'individuazione delle destinazioni d'uso degli spazi, la maggior parte delle AdSP si riporta ai Piani regolatori portuali quali fonte di integrazione delle misure di regolazione, mentre non sempre i Regolamenti di gestione delle aree demaniali contengono riferimenti alla delibera n. 57/2018. In materia di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi portuali, la maggior parte delle AdSP interpellate rinvia ai regolamenti di procedura che, in alcuni casi, sono stati approvati *ex novo* anche in ottemperanza delle misure di regolazione dell'Autorità, mentre in altri sono ad esse preesistenti. Riguardo alla vigilanza sulle tariffe, in generale, le AdSP hanno rappresentato di attenersi alle misure di regolazione assicurando la pubblicazione delle tariffe ed il controllo sulla loro effettiva applicazione. Alcune hanno dichiarato di non riconoscere nei propri ambiti l'esistenza di infrastrutture essenziali e di non ritenersi, pertanto, soggette all'applicazione delle misure dell'Autorità. Quanto alle procedure di verifica sui meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori e ai criteri di contabilità regolatoria per il controllo delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali, meno della metà delle AdSP ha riferito di aver disciplinato tali meccanismi incentivanti o di avere intendimento di farlo prossimamente, mentre la maggior parte tra esse ha comunicato di non aver predisposto strumenti di contabilità regolatoria.



### 2.5.2. Segnalazioni in ambito portuale

---

A fronte degli esiti del monitoraggio appena richiamati, le segnalazioni trattate nel periodo di riferimento hanno confermato la persistente necessità di assicurare l'applicazione di principi di trasparenza nelle attività rilevanti ai fini dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e alle operazioni che ivi hanno luogo.

In particolare, nel mese di luglio 2019, si è conclusa l'attività relativa ad una segnalazione di un'impresa operante nel settore delle riparazioni navali all'interno del porto di Napoli che, nell'anno precedente, aveva lamentato presunte violazioni di tali principi con riferimento all'accesso ai bacini di carenaggio demaniali in muratura dell'AdSP del Mare Tirreno centrale, affidati in concessione ad un'azienda concorrente. L'impresa segnalante contestava l'affidamento diretto di durata trentennale della concessione e il presunto conflitto di interessi dell'affidataria che, asseritamente, gestiva un'infrastruttura essenziale e, allo stesso tempo, fruiva della stessa in assenza di una separazione societaria e contabile delle relative attività e praticava nei confronti degli utenti tariffe eccessive e discriminatorie, sulle quali l'AdSP non avrebbe esercitato adeguati controlli.

Al riguardo, nel corso degli approfondimenti istruttori è emerso che il confronto con analoghe realtà lasciava dubbi sulla effettiva congruità delle tariffe; più in generale, è stato rilevato che, in presenza di due sentenze del TAR Campania (appellate al Consiglio di Stato), l'AdSP non aveva ritenuto di adottare decisioni modificative del Regolamento bacini, rilevante ai fini dell'oggetto della segnalazione. Effettivamente, l'applicazione di tariffe ingiustificatamente elevate per l'utilizzo del bacino di carenaggio possono produrre effetti discriminatori e anticoncorrenziali. Al termine di una dettagliata istruttoria, che ha comportato anche l'analisi delle caratteristiche territoriali e strutturali del mercato della cantieristica nel bacino mediterraneo, è stata quindi rappresentata all'AdSP del Mare Tirreno centrale l'opportunità di adottare tutte le opportune azioni per garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali, anche in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci, nonché alla congruità delle tariffe, sulle quali essa è chiamata a vigilare. È stata segnalata, altresì, l'esigenza di chiarire le modalità di gestione dei bacini di carenaggio, approvando senza indugio un nuovo regolamento in materia, anche nell'ottica di garantire la più proficua utilizzazione delle aree demaniali. La parte segnalante, in considerazione dei suddetti esiti istruttori e dei seguiti conseguenti, ha successivamente comunicato il venir meno dei motivi di doglianza all'origine della segnalazione di cui trattasi.

Tra le segnalazioni pervenute, si richiamano, altresì, quelle inerenti presunte distorsioni anticoncorrenziali derivanti dalla costituzione di una nuova società che avrebbe assunto il controllo di due importanti terminal contenitori nel porto di Genova. In particolare, è stato chiesto all'Autorità di verificare l'avvenuto rispetto, nel caso segnalato, degli obblighi previsti per gli operatori degli impianti di servizio dalla delibera n. 130/2019, il cui contenuto è stato illustrato in precedenza. Al riguardo si è osservato che l'ambito di applicazione del provvedimento non comprende le operazioni strettamente portuali, oggetto della concessione dei terminal mentre, con riferimento alle infrastrutture portuali, esso riguarda la regolazione dell'accesso agli impianti di servizio ferroviario interni alle aree in concessione. Ad ogni buon conto, dall'analisi della segnalazione di cui trattasi, non sono emersi estremi rilevanti ai fini dell'accertamento di possibili violazioni di quanto disposto dalla citata delibera n. 130/2019.

D'altra parte, la fattispecie segnalata appariva mostrare profili di criticità rispetto a quanto statuito dall'articolo 18, comma 7, della legge 18 gennaio 1994, n. 84, recante *"Riordino della legislazione in materia portuale"*, ai sensi del quale *"In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione"*. In proposito, le misure di cui alla delibera n. 57/2018 forniscono un quadro di riferimento univoco per assicurare l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e il miglioramento della loro efficienza produttiva anche in relazione alle modalità di individuazione e concessione di aree e banchine portuali. In particolare, la misura n. 2 prevede che le aree e banchine portuali oggetto di concessione siano individuate sulla base delle linee strategiche di pianificazione e programmazione del porto definite negli atti di programmazione, e che le



relative destinazioni d'uso avvengano in considerazione degli specifici obiettivi che si intendono perseguire, nel rispetto di metodologie di analisi qualitative e quantitative allineate alle migliori prassi nazionali ed internazionali. La citata misura reca, altresì, disposizioni in merito alle modalità di affidamento delle concessioni, nonché in relazione ad eventuali deroghe transitorie ai piani regolatori portuali vigenti, tese ad assicurare in particolare il rispetto dei principi di imparzialità, parità di trattamento, trasparenza e non discriminazione. Quanto precede è stato segnalato all'AdSP del Mar Ligure Occidentale nel mese di gennaio 2020 in applicazione dell'art. 6, comma 3, lettera n) della l. n. 84/1994 citata, ai sensi della quale il Presidente dell'AdSP *“esercita, sentito il Comitato di gestione, le competenze attribuite all'Autorità di sistema portuale dagli articoli 16, 17 e 18 nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3, nonché nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti per gli aspetti di competenza”*.

Nello stesso periodo, un operatore portuale del porto di Crotona interessato al rilascio di una concessione ha lamentato che l'AdSP competente avrebbe in merito rappresentato, come circostanza ostativa, di essere ancora in procinto di approvare un regolamento d'uso delle aree demaniali marittime nel quale recepire i principi contenuti nella delibera dell'Autorità n. 57/2018. In proposito, pur rilevando la necessità di fare riferimento alla medesima AdSP per l'esercizio delle funzioni di amministrazione attiva, l'Autorità ha evidenziato che il mancato recepimento delle misure di cui alla delibera n. 57/2018 nei regolamenti dell'AdSP non può essere invocato come impedimento all'applicazione delle misure medesime nell'ambito di procedimenti di rilascio di concessioni che, come quello in questione, erano stati attivati dopo l'entrata in vigore della delibera.

## 2.6. L'accesso alle autostazioni

Tra le infrastrutture regolate dall'Autorità, vi sono anche le autostazioni, in particolare quelle ubicate nei pressi di stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e metropolitane e maggiormente significative in relazione alle caratteristiche delle reti locali dei trasporti. Rileva, al riguardo, la delibera dell'Autorità n. 56/2018 del 30 maggio 2018 recante *“Misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi”*. Sulla base di una ricognizione delle infrastrutture a rilevanza nazionale in cui vi è connessione tra servizi automobilistici di trasporto a media-lunga percorrenza, tale delibera ha disposto che i gestori delle autostazioni predispongano appositi *set informativi* (SI) ai fini della pubblicazione sul loro sito e su quello dell'Autorità, nonché *prospetti informativi dell'autostazione* (PIA) contenenti le indicazioni operative rilevanti per assicurare l'accesso equo e non discriminatorio degli operatori interessati alle infrastrutture di cui trattasi: dalle condizioni contrattuali, ai servizi principali e complementari offerti, alle modalità di adempimento ad obblighi informativi (sintesi degli adempimenti nella Tabella 3 di seguito).

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

Autostazioni	SI (pubblicazione)	PIA (trasmissione)
Bologna	X	X
Firenze (Villa Costanza)	X	X
Milano (Lampugnano)	X	X
Napoli	X	X
Padova	X	X
Treviso	X	X
Palermo	X	X
Perugia	X	X
Roma (Tiburtina)	X	X
Trento	X	X

Le interlocuzioni avviate con Regioni, Province Autonome e Agenzie per il trasporto pubblico locale interessate in relazione all'esercizio dei rispettivi compiti di programmazione dei trasporti locali hanno portato all'identificazione di ulteriori autostazioni (Tabella 4).

**Tabella 4. Autostazioni individuate all'esito delle interlocuzioni con enti locali e agenzie della mobilità**

Ente	Ulteriori autostazioni individuate
Valle D'Aosta	Aosta
Abruzzo	Avezzano – Penne
Calabria	Castrovillari - Cosenza – Crotona
Toscana	Firenze S. Caterina
Puglia	Bari, Lecce
Lombardia (Agenzie TPL)	Bergamo, Brescia
Liguria (Province)	Sanremo
Piemonte (Agenzia TPL)	Torino – Tortona
Campania (Comuni)	Eboli, Polla

In relazione alle autostazioni di cui alla Tabella 4 al momento della redazione del presente rapporto, è in corso l'acquisizione della documentazione gestionale prevista dalla sopracitata delibera n. 56/2018. Tale attività sarà intensificata al fine di ottenere la piena attuazione delle misure di regolazione da parte di tutti gli enti territoriali coinvolti. L'applicazione della delibera n. 56/2018 ha comportato l'introduzione di nuove regole di gestione delle autostazioni interessate. I benefici attesi per operatori e utenti e passeggeri sono sintetizzati nel Box 4.

#### Box 4. Benefici della regolazione dell'accesso alle autostazioni

- uniformità, a livello nazionale, delle informazioni relative all'accesso alle autostazioni, erogate attraverso il PIA, a beneficio di operatori e utenti di servizi e infrastrutture;
- definizione di un quadro omogeneo e non discriminatorio di condizioni tecniche ed economiche concernenti l'operatività dell'autostazione, finalizzato a garantire condizioni di accesso eque agli operatori ed eliminare le barriere all'ingresso.

### 2.6.1. L'attività di vigilanza

Ad esito del monitoraggio sull'applicazione delle misure di regolazione dell'accesso alle autostazioni, l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio per presunta parziale inottemperanza nei confronti del gestore di quella di Milano Lampugnano (delibera n. 9/2020 del 16 gennaio 2020). Al riguardo, anche sulla base dei rilievi ispettivi svolti presso l'autostazione e la sede legale del gestore, è emersa *prima facie* la violazione da parte di alcune misure inerenti il PIA, ed in particolare, di quelle che prescrivono l'obbligo di fornire una descrizione completa degli spazi presenti all'interno dell'autostazione, degli schemi di contratto da stipulare tra il gestore e i singoli vettori, delle condizioni tecnico-economiche per l'utilizzo degli spazi e per la fruizione dei servizi, ivi inclusi quelli destinati all'assistenza passeggeri e ad usi pubblicitari ed informativi, delle condizioni di utilizzo dei locali tecnici per il personale di servizio, nonché delle condizioni di accessibilità fisica dell'autostazione, in particolare per le PMR. Al momento della redazione del presente rapporto, il procedimento è ancora in corso.

In ragione di quanto emerso nel corso dei citati rilievi ispettivi, nei confronti del medesimo gestore di autostazione è stato, inoltre, avviato d'ufficio un procedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante *Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus*, di cui si tratterà più ampiamente in prosieguo, per non avere lo stesso provveduto affinché i passeggeri dispongano al più tardi alla partenza di informazioni appropriate e comprensibili sui diritti di cui gli stessi sono titolari (delibera n. 101/2020 del 21 maggio 2020).

### 3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI

---

Con riferimento alla regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, di linea e non di linea, nel periodo di riferimento, si segnala la revisione della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015, che costituisce, in ordine temporale, il primo atto di regolazione dell'Autorità in questa materia. Il relativo procedimento si è concluso con l'adozione della delibera n. 154/2019 del 28 novembre 2019, recante *“Misure finalizzate alla redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, alla definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché alla definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”*.

Ad esso è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con la citata delibera n. 136/2016. I principali contenuti e la portata innovativa delle Misure sono sinteticamente riportati di seguito nel box 5.

Avuto riguardo al servizio di taxi, l'Autorità ha reso numerosi pareri ai Comuni richiedenti e, per la prima volta, attivato la potestà, prevista dalle norme istitutive, di ricorrere dinanzi al TAR Lazio nel caso di mancata esecuzione delle prescrizioni fornite nell'esercizio di tali funzioni.

Da ultimo, la sezione riferisce in ordine alle attività in corso con riferimento ai provvedimenti con i quali, anche nel settore del TPL come in quello aeroportuale (ved. *supra* paragrafo 2.2.6), l'Autorità approva, su richiesta degli enti interessati, i piani di risanamento delle società a partecipazione pubblica.

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

#### 3.1. La regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale

---

Come noto, le norme istitutive dell'Autorità attinenti alla regolazione del trasporto pubblico locale e regionale sono state oggetto di interpretazione autentica da parte della Corte costituzionale (sentenza n. 41/2013). La sentenza ha espressamente indicato che i provvedimenti dell'Autorità definiscono la cornice di regolazione economica all'interno della quale le amministrazioni competenti esercitano le funzioni loro attribuite e prevedono, a tale scopo, metodologie, criteri e strumenti applicativi.

Ulteriore riferimento normativo essenziale nella materia è costituito dal decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422 recante *“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”*, come successivamente modificato e integrato, da ultimo dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito con modificazioni con legge 21 giugno 2017, n. 96, recante *“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”* (in particolare, artt. 47 e seguenti), che ha altresì disposto significative integrazioni delle competenze dell'Autorità in questo ambito.

In esecuzione delle norme istitutive, e avuto riguardo alle disposizioni richiamate, il quadro della regolazione sin qui sviluppato in materia dall'Autorità si articola su quattro 'pilastri'. Essi sono di seguito sinteticamente richiamati seguendo la sequenza logico-temporale delle attività di competenza degli enti ed altri soggetti interessati piuttosto che l'ordine cronologico della rispettiva adozione.

Rileva, in primo luogo, l'individuazione dell'*iter* e dei criteri per la definizione dell'ambito di servizio pubblico e delle relative modalità di finanziamento (delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017 recante *“la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, lettera a), del decreto-legge n.1/2012”*). Questo provvedimento si riferisce alle attività che gli enti locali e le agenzie eventualmente delegate sono chiamati a svolgere prima degli affidamenti, a partire dall'analisi della domanda potenziale e debole, all'individuazione dei servizi adeguati a soddisfare le esigenze di tale domanda rispetto alle modalità di finanziamento scelte, fino al dimensionamento ottimale dei lotti da affidare.

**Box 5. Contenuti e principali innovazioni introdotte dalla delibera n. 154/2019**

Le misure di regolazione contenute nella delibera n. 154/2019 disciplinano lo svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia, secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento (gara, affidamento diretto o *in house*) e trovano applicazione, con opportune differenziazioni, sia agli affidamenti in appalto, che a quelli in concessione. Esse sono riconducibili a tre distinte fasi.

Riguardano la fase propedeutica all'avvio delle procedure la disciplina dei beni strumentali, con particolare riferimento ai beni finanziati con risorse pubbliche e al materiale rotabile. Le misure relative a questa fase prevedono, *inter alia*, che gli enti affidanti adottino una matrice dei rischi e un PEF simulato e individuino specifici obiettivi di efficacia ed efficienza applicando adeguati indicatori. Sono, altresì, previsti obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per le imprese affidatarie.

Con riferimento alla fase di affidamento, le misure prevedono, fra l'altro, che gli enti affidanti mettano a disposizione dei partecipanti un *set* minimo di informazioni e, in caso di gara, prevedano condizioni di partecipazione eque e non discriminatorie in termini, tra l'altro, di requisiti, criteri di aggiudicazione e condizioni di trasferimento del personale.

Sono riconducibili alla fase esecutiva del contratto la disciplina delle modalità di monitoraggio del servizio e la relativa rendicontazione. Tali misure si prefiggono di assicurare che il contratto risponda ad obiettivi di trasparenza e accessibilità dei dati e che siano contemplati meccanismi di verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario e di aggiornamento tariffario.

Le principali innovazioni riguardano:

- la specificazione dell'ambito oggettivo e la definizione di quello temporale di applicazione con la previsione, in caso di procedure già avviate e in fase avanzata, della possibilità di ricorrere alla delibera n. 49/2015;
- la previsione di una relazione di affidamento;
- la specificazione della procedura di consultazione degli *stakeholder*;
- la disciplina dei beni strumentali acquisiti con finanziamento pubblico, con individuazione delle condizioni di trasferimento al nuovo affidatario e, ove previsto, mantenimento degli stessi in capo al gestore uscente;
- la revisione dei criteri di determinazione del valore di subentro del materiale rotabile per i servizi di trasporto su strada;
- la disciplina degli obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile per i contratti di servizio relativi al trasporto su strada;
- l'introduzione di nuovi criteri di individuazione e allocazione dei rischi anche in caso di affidamento in concessione;
- la predisposizione di appositi schemi per la redazione del PEF simulato;
- la definizione delle modalità di riconoscimento dell'utile ragionevole, quale valore del tasso di remunerazione applicato al CIN, determinato periodicamente secondo il metodo basato sul WACC;
- l'individuazione di regole generali per l'applicazione della clausola sociale in caso di nuovo affidamento;
- la definizione delle modalità di monitoraggio e rendicontazione del servizio;
- la revisione dei criteri di aggiornamento delle tariffe, con applicazione del metodo del *price cap*, anche al fine di tener conto della possibile implementazione di sistemi tariffari integrati;
- la definizione delle condizioni di revisione contrattuale con particolare riferimento a scostamenti rispetto al PEF, modifica del programma di esercizio e mancato rispetto delle prestazioni qualitative attese.

In secondo luogo, sono regolate con provvedimento dell'Autorità le fasi propedeutiche all'affidamento (individuazione dei beni strumentali e delle caratteristiche quali-quantitative del servizio interessato), i contenuti specifici della relativa documentazione (informazioni, requisiti degli operatori, criteri di valutazione in caso di gara, tempistiche) e gli schemi di contratto di servizio (delibera n. 154/2019, sopra richiamata, che riguarda l'intero ambito del trasporto via terra, sia esso con ferrovia o via strada, e delibera n. 22/2019 del 13 marzo 2019 recante "*definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare*", nel cui ambito particolare enfasi è posta sulla verifica del mercato prevista dalla normativa euro-unitaria di settore).

In terzo luogo, sono definite le condizioni minime di qualità dei servizi connotati da oneri di servizio pubblico da inserire nei nuovi contratti di servizio tra ente affidante e impresa affidataria precisando all'uopo appositi indicatori di obiettivi da conseguire, livelli di qualità e conseguenti penali in caso di inadempimento, con riferimento all'offerta di posti, alla regolarità e puntualità del servizio, all'informazione all'utenza,

all'accessibilità commerciale, alla pulizia e comfort dei mezzi di trasporto, all'accessibilità e sicurezza del viaggio (delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 recante " *Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*" e delibera n. 96/2018 del 4 ottobre 2018 recante " *Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*"). I principali benefici derivanti dall'introduzione delle CMQ sono illustrati di seguito nel box 6.

#### **Box 6. Benefici connessi all'applicazione delle CMQ**

- maggiore trasparenza, derivante dalla pubblicazione dei contratti di servizio e dei relativi allegati nei siti *web* di imprese ferroviarie ed enti affidanti, che garantisce agli utenti una migliore fruizione del servizio nonché un maggiore e più diffuso controllo sugli stessi;
- maggiore uniformità di fattori e indicatori, a garanzia di eguali CMQ per gli utenti, indipendentemente dalla localizzazione del servizio, pur tenendosi conto di fattori geografici specifici;
- gerarchizzazione di stazioni e linee finalizzata, *inter alia*, alla differenziazione dei livelli minimi degli indicatori in funzione della rilevanza della domanda;
- predisposizione di appositi piani attraverso i quali l'impresa ferroviaria informa enti affidanti e altri *stakeholder* di azioni e attività programmate in materia di accessibilità al servizio, canali commerciali, servizi sostitutivi, sicurezza e controlleria, diffusione di informazioni in lingua inglese;
- adozione di un sistema di penali mitigabili in relazione al miglioramento delle *performance*;
- previsione di CMQ a carico del gestore dell'infrastruttura da inserire in accordi quadro o altri atti negoziali giuridicamente vincolanti che regolano il rapporto tra ente affidante e lo stesso gestore.

In quarto luogo, con particolare riferimento ai servizi ferroviari, sono definite le procedure che gli enti affidanti devono adottare per perseguire l'efficienza nella gestione dei contratti di servizio (delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018, recante " *Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale*" ). A questo fine sono individuati i criteri per la predisposizione del PEF e, in caso di affidamento diretto o *in house*, del piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (PRO), da trasmettere all'Autorità prima della stipula del contratto, gli obblighi di rendicontazione da inserire nei contratti di servizio a fini di monitoraggio, nonché, quelli che gravano in capo alle imprese affidatarie in materia di separazione contabile e contabilità regolatoria, da trasmettere all'Autorità entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio e utilizzando i *format* resi disponibili con modalità telematiche. I benefici connessi all'applicazione della delibera sono illustrati di seguito nel box 7.

#### **Box 7. Benefici connessi all'applicazione della delibera n. 120/2018**

- applicazione, da parte degli enti affidanti, di un valore di recupero di efficienza del costo operativo rispetto a quello stimato dall'Autorità;
- pubblicazione, sui siti *web* di enti affidanti e imprese ferroviarie, dei dati economici dei contratti in precedenza coperti da clausola di riservatezza;
- previsione di meccanismi incentivanti legati al raggiungimento di determinati livelli di *customer satisfaction*;
- adozione, all'interno del contratto, di ulteriori previsioni per la responsabilizzazione dell'impresa ferroviaria al raggiungimento dei livelli obiettivo dei KPI;
- valorizzazione degli effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita, in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico;
- riduzione dell'asimmetria informativa tra le parti contrattuali, con conseguente accresciuto potere negoziale dell'ente affidante nei confronti dell'impresa ferroviaria nelle fasi antecedenti l'affidamento.

### 3.1.1. Monitoraggio sull'applicazione della regolazione in materia di servizi

Riguardo alla corretta applicazione degli strumenti di regolazione sopra richiamati, l'Autorità ha avviato attività di monitoraggio i cui esiti sono di seguito descritti partitamente. Per queste finalità, l'Autorità ha svolto una ricognizione dei contratti di servizio riconducibili all'ambito oggettivo e temporale di applicazione delle diverse misure, richiesto agli enti affidanti le informazioni non desumibili da atti pubblici e segnalato, ove opportuno, l'approssimarsi di adempimenti previsti dalla regolazione.

#### 3.1.1.1. Ambiti e lotti di affidamento

La delibera n. 48/2017 sopra richiamata definisce i criteri per il dimensionamento dei lotti di affidamento, che l'ente competente svolge nell'esercizio dei propri compiti di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto, nonché quelli per l'individuazione delle opzioni di finanziamento a copertura dei servizi gravati da OSP. Al riguardo è previsto che, *"prima della pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito o prima dell'atto di affidamento diretto o in house"*, il soggetto competente trasmetta all'Autorità un'apposita relazione affinché essa renda il proprio parere entro il termine di 45 giorni.

Il parere rilasciato dall'Autorità concerne, in particolare, la definizione dei lotti, da effettuarsi con il duplice obiettivo di favorire la più ampia partecipazione degli operatori e di consentire il conseguimento di economie di scala e di densità (dimensione ottima minima). Le scelte effettuate devono risultare adeguatamente motivate, anche attraverso il confronto con gli scenari alternativi considerati. In particolare, la configurazione dei lotti deve risultare efficiente in termini di impiego di risorse pubbliche, efficace nel rispondere alle esigenze di mobilità degli utenti, nonché tale da favorire la massima partecipazione alle procedure di affidamento da parte degli operatori; essa, pertanto, non può prescindere da un'adeguata analisi della domanda e della relativa *willingness to pay*, dalla valutazione di possibili variazioni dell'offerta attuale per pervenire alla nuova offerta programmata, nonché da un'analisi del mercato degli operatori potenzialmente interessati a effettuare il servizio.

L'adempimento di tale onere consente agli enti che vi provvedono di acquisire maggiore consapevolezza delle problematiche concernenti la domanda e l'offerta di servizi di trasporto pubblico nel territorio considerato e di acquisire gli orientamenti dell'Autorità in ordine alla definizione di procedure orientate a conseguire efficienza, qualità e trasparenza. Analizzando le esigenze della domanda, anche potenziale, sin dalla fase di programmazione dei servizi, infatti, essi sono in grado di definire più efficacemente l'ambito di servizio pubblico e le relative modalità di finanziamento eventualmente superando la mera reiterazione di affidamenti passati. Obiettivo delle Misure è promuovere scelte sistemiche da parte degli enti procedenti che contemperino finalità trasportistiche e di altra natura, esigenze degli utenti e offerta del mercato. Sebbene i risultati dell'applicazione della delibera siano, allo stato, difficilmente quantificabili, si ritiene che i relativi effetti saranno percepibili in un arco temporale più ampio, *in primis* attraverso il rafforzamento dei presupposti posti a base degli affidamenti. Le interlocuzioni intercorse al riguardo nel periodo di riferimento del presente rapporto, in particolare con le Regioni Calabria, Campania, Marche, Molise, Puglia, Toscana e con l'Agenzia Trasporto Pubblico Bergamo, hanno consentito all'Autorità di precisare le finalità perseguite, rilevare l'eterogeneità dei contesti territoriali e delle tipologie di affidamento utilizzate, di apprezzare ricadute positive, in termini di efficacia ed efficienza, sul disegno delle procedure di affidamento riconducibili all'implementazione delle misure adottate.

#### 3.1.1.2. Affidamento dei servizi di trasporto

Posto che la delibera n. 154/2019 sarà applicabile alle nuove procedure, il monitoraggio degli affidamenti dei servizi di trasporto ha riguardato, nel periodo di riferimento del presente rapporto, l'applicazione della delibera n. 49/2015. Nell'ambito del trasporto ferroviario, in particolare, nel biennio 2018-2019 risultano essere stati stipulati nuovi contratti dalle Regioni Calabria, Campania, Lazio, Marche, Puglia, Sicilia, Umbria e Toscana, ai quali è applicabile anche la delibera n. 16/2018, di cui si rende conto in prosieguo. Avuto riguardo ai contratti in vigore (Tabella 5), essi presentano un significativo grado di uniformità, sia in termini di struttura che di contenuti, riconducibile principalmente all'affidamento al medesimo operatore. Essi recepiscono, altresì, le misure della delibera n. 49/2015 applicabili agli affidamenti diretti, in particolare quelle relative al contenuto minimo delle pattuizioni (prospetto 5), nonché le prescrizioni di cui alle delibere n. 16/2018 e 120/2018.



**Tabella 5. Contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale di passeggeri**

Ente Affidante	Impresa Ferroviaria	Scadenza
Regione Abruzzo	Trenitalia	31.12.2023
	TUA – Società Unica Abruzzese di Trasporto	31.12.2027
Regione Basilicata	Trenitalia	31.12.2023
	FAL – Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2023
Prov. Bolzano	Trenitalia	31.12.2024
	SAD - Trasporto Locale	31.12.2024
Regione Calabria	Trenitalia	31.12.2032
	FdC - Ferrovie della Calabria	31.12.2020 (*)
Regione Campania	Trenitalia	31.12.2033
	EAV – Ente Autonomo Volturno	31.12.2020 (*)
Regione Emilia-Romagna	Trenitalia-TPER	31.12.2041
Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia	Trenitalia	31.12.2020
	FUC - Ferrovie Udine Cividale	31.12.2020
Regione Lazio	Trenitalia	31.12.2032
	ATAC	25.05.2019 (*)
Regione Liguria	Trenitalia	31.12.2032
	AMT (Genova-Casella)	15.04.2025
Regione Lombardia	ATI (ATM-Trenord) – Linea S5	31.12.2020
	Trenord	31.12.2020
Regione Marche	Trenitalia	31.12.2033
Regione Molise	Trenitalia	31.12.2023
Regione Piemonte	Trenitalia	31.12.2020
	GTT – Gruppo Torinese Trasporti	31.12.2020
	BLS	10.12.2022
Regione Puglia	Trenitalia	31.12.2032
	FdG - Ferrovie del Gargano (San Severo – Peschici)	31.12.2021
	FdG - Ferrovie del Gargano (Foggia Lucera)	31.12.2021
	Ferrottramviaria	31.12.2021
	FSE - Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici	31.12.2021
	FAL - Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2021
Regione Autonoma della Sardegna	Trenitalia	31.12.2025
	ARST	31.12.2020
Regione Siciliana	Trenitalia	31.12.2026
Regione Toscana	Trenitalia	30.11.2034
	TFT - Trasporto Ferroviario Toscano	31.12.2023
Provincia Autonoma di Trento	Trenitalia	31.12.2024
	Trentino Trasporti	30.06.2024
Regione Umbria	Trenitalia	31.12.2032
	Busitalia	31.06.2020
Regione Autonoma Valle D'Aosta	Trenitalia	12.12.2020 (*)
Regione Veneto	Trenitalia	31.12.2032
	Sistemi Territoriali	31.12.2022

(\*) Contratti oggetto di prosecuzione in continuità nelle more dell'avvio del nuovo servizio

Tutti i contratti di servizio stipulati dopo l'adozione della delibera n. 49/2015 prevedono:

- la matrice dei rischi, il PEF e specifici obiettivi di miglioramento dell'efficacia ed efficienza (quali ad esempio, iniziative di contrasto dell'evasione tariffaria), ove applicabili nel rispetto della delibera n. 120/2018, appositamente declinati nel Piano Raggiungimento Obiettivi Regolatori (PRO);
- l'adozione di un sistema di monitoraggio e rendicontazione dei dati e informazioni relativi al servizio offerto, con particolare riferimento a elementi di natura quali-quantitativa, economica, gestionale e di investimento, cui corrisponde un sistema di premialità e penalità a fronte dei risultati raggiunti rispetto agli obiettivi pianificati;
- l'applicazione di disposizioni per la tutela dei diritti dei passeggeri, anche a mobilità ridotta, tra cui l'adozione della "Carta dei Servizi" e il relativo coinvolgimento delle associazioni dei consumatori, ai sensi dell'art. 2 comma 461 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, nonché la predisposizione del Piano Operativo per l'Accessibilità" (Prospetto 5, punti e ed f).

In relazione al trasporto su strada, le attività di monitoraggio hanno interessato procedure di affidamento in fase di avvio da parte degli enti interessati ed hanno avuto ad oggetto specifiche disposizioni della delibera n. 49/2015 quali quelle relative all'accesso ai beni strumentali, alla clausola sociale, alle condizioni di partecipazione alle gare, ai profili economici e al contenuto dei contratti. Le risultanze delle attività di monitoraggio sono confluite nella finalizzazione della delibera n. 154/2019, la cui applicazione è stata oggetto di verifica con riferimento ad alcune procedure di affidamento avviate di recente (Comune e Agenzia TPL di Milano, Comune di Messina) e a proroghe degli affidamenti in corso che devono tener conto del nuovo assetto regolatorio (bacini di Bologna e Ferrara, Ente di Governo di Venezia).

Con riferimento al trasporto marittimo, a seguito della adozione della delibera n. 22/2019, i nuovi affidamenti dovranno attenersi agli adempimenti richiamati di seguito (box 8) e alle prescrizioni aventi ad oggetto: la definizione delle esigenze di servizio pubblico, attraverso analisi *on desk* della domanda attuale e potenziale, indagini e/o simulazioni, sentiti gli utenti dei servizi di trasporto anche attraverso le associazioni dei consumatori, al fine di individuare una o più relazioni origine-destinazione che richiedono servizi di trasporto marittimo; la consultazione degli operatori di mercato finalizzata a verificare la disponibilità allo svolgimento del servizio in libero mercato (verifica del mercato); l'individuazione dello strumento di intervento a tutela delle esigenze di servizio pubblico, tra quelli previsti dalla normativa vigente, che risulti meno restrittivo della libertà di scambi nel settore.

#### **Box 8. Adempimenti ex delibera n. 22/2019**

- comunicazione all'Autorità dei termini di avvio e conclusione della consultazione finalizzata alla verifica del mercato, almeno quattordici giorni prima della data di inizio programmata, e trasmissione della documentazione resa disponibile agli operatori (soggetto competente);
- trasmissione all'Autorità di apposita relazione sugli esiti della verifica del mercato, sulla quale essa si esprime entro quarantacinque giorni, dove è data evidenza in particolare dei seguenti aspetti: *iter* sviluppato a seguito della comunicazione all'Autorità; motivazioni alla base della scelta effettuata per il soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico; disponibilità degli approdi ed eventuali vincoli di capacità delle infrastrutture interessate dal servizio (soggetto competente);
- trasmissione, entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, degli schemi di contabilità regolatoria predisposti sulla base dei format messi a disposizione dall'Autorità, corredati da specifica relazione illustrativa (impresa di navigazione).

In questo ambito la Tabella 6 evidenzia l'elevato numero di convenzioni/contratti di servizio in scadenza nel corso del 2020 (quattordici su ventidue), tra i quali assume particolare rilevanza la convenzione per i collegamenti tra la penisola e le isole Sardegna e Sicilia (oltre alle isole Tremiti). In proposito, l'Autorità ha rilevato l'avvio da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti delle attività propedeutiche all'eventuale nuovo affidamento del servizio di collegamento della Regione Autonoma della Sardegna con l'Isola dell'Asinara, nonché la pubblicazione da parte della Regione medesima del bando di gara per l'affidamento del servizio. Verificato il rispetto degli obblighi di comunicazione dei termini di avvio e

conclusione della consultazione e di trasmissione della relativa documentazione, l’Autorità ha espresso nei confronti della stessa Regione la prima valutazione di conformità della procedura di verifica del mercato alla regolazione di settore. Ha, inoltre, segnalato agli enti affidanti la necessità di dare corso alle attività propedeutiche sopra descritte e l’intervenuta decorrenza della data di applicazione della disciplina relativa a contabilità regolatoria e separazione contabile (1° gennaio 2020).

**Tabella 6. Contratti di servizio di trasporto marittimo di interesse nazionale e regionale**

Ente Affidante	Ambito territoriale	Impresa di Navigazione	Scadenza Contratto di Servizio
Regione Campania	Procida, Ischia, Capri	Caremar spa	15.07.2024
	Procida, Monte di Procida	Lauro.it spa	15.06.2020
	Ischia, Procida, Pozzuoli (notturno)	Medmar Navi spa	31.03.2022
Regione Lazio	Pontine	Laziomar spa	15.01.2024
Regione Autonoma della Sardegna	Asinara	Delcomar spa	13.02.2020
	San Pietro, La Maddalena	Delcomar spa	31.03.2022
	La Maddalena (notturno)	Delcomar spa	31.03.2022
	San Pietro (notturno)	Ensamar srl	31.03.2022
Regione Siciliana	Eolie	Caronte & Tourist Isole Minori spa	31.12.2020
	Egadi	Caronte & Tourist Isole Minori spa	31.12.2020
	Ustica	Caronte & Tourist Isole Minori spa	31.12.2020
	Ustica	Liberty Lines spa	31.12.2020
	Pantelleria	Liberty Lines spa	31.12.2020
	Pelagie	Liberty Lines spa	31.12.2020
	Pelagie	Liberty Lines spa	31.12.2020
	Eolie	Liberty Lines spa	31.12.2020
	Egadi	Liberty Lines spa	31.12.2020
	Pantelleria	Traghetti delle Isole spa	31.12.2020
	Pelagie	Traghetti delle Isole spa	31.12.2020
Regione Toscana	Arcipelago toscano	Toremarspa	31.12.2023
MIT	Sardegna, Sicilia, Tremiti	Compagnia Italiana di Navigazione spa	17.07.2020
	Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria	Società di Navigazione Siciliana spa	10.04.2028

### 3.1.1.3. La qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia e via mare

Con riferimento al servizio di trasporto ferroviario, la delibera n. 16/2018 ha introdotto rilevanti innovazioni in merito agli aspetti della qualità del servizio. Le condizioni minime di qualità (CMQ) sono declinate in fattori di qualità (che ne individuano la multidimensionalità), indicatori e livelli minimi (attraverso i quali misurare gli stessi fattori). Il sistema delle penali previste per il mancato rispetto di tali condizioni si basa, poi, sullo scostamento da tali livelli minimi e sulla variazione delle *performance* annuali. La delibera n. 16/2018 introduce, inoltre, importanti prescrizioni in merito alla trasparenza nei confronti sia degli enti affidanti che delle imprese ferroviarie. Le CMQ investono, così, l’intera esperienza di viaggio degli utenti, ricomprendendo tutti gli aspetti legati a produzione ed erogazione del servizio e tutti i soggetti coinvolti (enti affidanti, imprese ferroviarie, gestori delle infrastrutture e delle stazioni). In proposito, il monitoraggio sui contratti di servizio è finalizzato a rilevare difformità espresse da indicatori appositamente elaborati; esso comporta sia una valutazione statica, effettuata a valle della stipula, sia una valutazione dinamica, nel corso della vigenza dei contratti, al fine di verificare, in particolare: la coerenza con i criteri generali dell’atto di regolazione degli adempimenti programmatici (piano di accesso al dato) e strumentali alla specificazione di indicatori e livelli minimi, della classificazione delle linee e dei nodi della rete, nonché della disciplina delle fasi di monitoraggio e verifica, del sistema di penali, delle indagini di qualità attesa e percepita; l’ottemperanza agli obblighi di pubblicazione e trasmissione di documenti e informazioni, al fine di garantire un adeguato livello di

trasparenza; la presenza nei contratti di servizio di fattori di qualità, indicatori e penali e relativa conformità in termini di algoritmi di calcolo, casistiche di computo, livelli minimi degli indicatori e struttura delle penali. Nel periodo di riferimento del presente rapporto, il monitoraggio ha riguardato otto contratti di servizio, stipulati in parte nel 2018 (Regioni Lazio, Umbria, Puglia e Sicilia), e in parte nel 2019 (Regioni Calabria, Campania, Marche e Toscana). Per ciascuno di essi, in ragione della numerosità e complessità di elementi da valutare, è stato formulato un indicatore quantitativo di conformità complessiva alla delibera, espresso come valore medio delle percentuali di conformità delle singole schede. Nel complesso, l'analisi effettuata ha evidenziato un elevato livello di conformità generale a quanto previsto dalla delibera n. 16/2018.

Con riferimento al trasporto marittimo, nonostante il 2020 si caratterizzi per un elevato numero di contratti in scadenza, nel periodo di riferimento del presente rapporto non è stato stipulato alcun contratto di servizio. Risulta, d'altra parte, avviata la procedura di affidamento del servizio di cabotaggio marittimo tra la Sardegna e l'isola dell'Asinara, al cui riguardo, i documenti acclusi al bando di gara pubblicati dall'ente affidante richiamano l'applicazione integrale della delibera n. 96/2018<sup>35</sup>.

#### 3.1.1.4. L'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale

Avuto riguardo agli adempimenti previsti dalla delibera n. 120/2018, rileva in particolare la prescrizione secondo la quale, al fine di redigere PRO e PEF, l'ente affidante richiede preventivamente all'Autorità di elaborare i parametri di efficienza pertinenti al contratto di servizio, da restituire al richiedente entro quindici giorni. Dall'entrata in vigore della citata delibera, sono pervenute all'Autorità undici richieste di definizione dei parametri di efficienza, delle quali due nel periodo di riferimento del presente rapporto (Agenzia della Mobilità Piemontese, Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia), trasmessi agli enti richiedenti nei tempi previsti. A seguito di tali richieste, sei enti affidanti hanno predisposto e trasmesso all'Autorità PEF e PRO; tra questi, al momento della redazione del presente rapporto, Calabria, Campania, Marche e Toscana hanno già provveduto a stipulare un contratto di servizio. Il monitoraggio effettuato al riguardo evidenzia che la previsione, nei contratti di servizio di nuova stipula, di meccanismi progressivi di recupero dell'efficienza dei costi operativi ha favorito, *in primis*, il superamento del modello di contratto c.d. "a catalogo", adottato generalmente nei contratti affidati all'operatore Trenitalia spa antecedentemente all'entrata in vigore della richiamata delibera n. 120/2018<sup>36</sup>.

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

Le norme istitutive attribuiscono all'Autorità competenze in materia di servizio di taxi, di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21 recante "*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*" a norma della quale, i Comuni, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea (come quello dei taxi), stabiliscono il numero ed il tipo dei veicoli (o natanti) da adibire al servizio (c.d. contingentamento numerico). le modalità di svolgimento dello stesso, i criteri per la determinazione delle tariffe e i requisiti e le condizioni per il rilascio della relativa licenza.

In particolare, le norme istitutive prevedono che l'Autorità monitori e verifichi la corrispondenza alle esigenze dei diversi contesti urbani dei livelli di offerta, delle tariffe, nonché della qualità delle prestazioni "*secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti*". Esse prevedono, altresì, che Regioni e Comuni che intendano procedere all'adeguamento dei servizi acquisiscano, nei rispettivi ambiti di competenza, il preventivo parere dell'Autorità. Nell'esercitare le proprie funzioni consultive, l'Autorità introduce, ove necessario, specifiche prescrizioni e raccomandazioni e svolge verifiche di ottemperanza sulla base di apposite *check-list*. In caso di inottemperanza, essa può esercitare poteri di legittimazione processuale attiva e ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

<sup>35</sup> Bando pubblicato all'indirizzo Internet <https://www.regione.sardegna.it/j/v/2644?s=1&v=9&c=389&c1=1235&id=85420>. Allegato E "Standard di qualità", Premesse.

<sup>36</sup> Il contratto a "catalogo" prevedeva un corrispettivo composto principalmente da tre macro-voci: canone di accesso all'infrastruttura con costo a corpo; costo di trasporto calcolato a ore, anziché a treno-km, variabile in funzione del numero di posti offerti dalla composizione del materiale utilizzato; ulteriori maggiorazioni percentuali sul corrispettivo orario, per i casi di servizio notturno, sabati e festivi, servizi con bassa frequentazione e con materiale rotabile nuovo.

### 3.2.1. L'attività consultiva dell'Autorità

Alcune tematiche ricorrenti dell'attività consultiva svolta dall'Autorità in questo ambito sono state sintetizzate in una nota trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e trasporti, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome, e alla Conferenza Stato-città e autonomie locali, al fine di evidenziare i principali orientamenti assunti, con particolare riferimento alla necessità di escludere vincoli di esclusiva in favore dei servizi radio-taxi e di ampliare il dimensionamento territoriale del servizio (sintesi nel box 9). Tali aspetti erano stati peraltro già segnalati al Parlamento e al Governo con precedenti atti dell'Autorità.

#### **Box 9. Attività di segnalazione, consultiva e audizioni parlamentari in materia di TPL**

##### **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 (21 maggio 2015)**

L'Autorità ha rilevato la necessità di: eliminare una serie di vincoli gravanti sul servizio taxi, quali l'impedimento ai titolari di licenza di praticare sconti e il divieto di cumulo di più licenze; rimuovere le restrizioni previste in alcuni atti convenzionali degli organismi di gestione dei radio-taxi che impongono agli aderenti di acquisire le proprie corse esclusivamente tramite la cooperativa o il consorzio di riferimento; aumentare la libertà di organizzazione del servizio; prevedere specifici obblighi concernenti i servizi di intermediazione offerti tramite piattaforme tecnologiche e valutare l'opportunità di una revisione del concetto di territorialità.

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

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

##### **Audizione del Presidente dell'Autorità dinanzi alla Commissione IX – Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei deputati in materia di “Disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea – AC. 1478” (16 gennaio 2019)**

L'Autorità ha ribadito la necessità di una revisione del concetto di territorialità. Essa ha suggerito altresì l'eliminazione dell'obbligo del rientro in rimessa per ogni singolo servizio al fine di superare ingiustificati vincoli all'attività che generano inefficienze sul piano economico, nonché ulteriori esternalità negative (e.g. di tipo ambientale). Inoltre, ha suggerito l'eliminazione di condizioni potenzialmente limitative della possibilità, introdotta dalle norme in esame, di prenotare il servizio anche tramite piattaforme tecnologiche o altri sistemi.

##### **Nota al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, e alla Conferenza Stato-città e autonomie locali avente a oggetto “Indicazioni dell'Autorità riguardanti il settore di trasporto taxi di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. n. 201 del 6/12/2011 e s.m.i.” (11 ottobre 2019)**

L'Autorità è intervenuta, *in primis*, in relazione alle clausole di esclusiva presenti negli atti di disciplina dei rapporti tra società di gestione del servizio radio-taxi e tassisti aderenti, ribadendo il principio di libera acquisizione delle corse da parte del titolare di licenza, attraverso una pluralità di modalità, anche in concorrenza tra loro, quali radio-taxi e altri sistemi innovativi, *i.e.* piattaforme tecnologiche “aperte”. In secondo luogo, in relazione al contingente taxi e al relativo bacino di riferimento, l'Autorità ha evidenziato l'opportunità di definire bacini sovracomunali, laddove siano accertate comprovate e oggettive interdipendenze in termini di fabbisogno di mobilità degli utenti tra più territori limitrofi, come già richiamato nell'ambito del citato Atto di segnalazione. Con riferimento all'individuazione del fabbisogno numerico di vetture (e relativi futuri adeguamenti), l'Autorità ha invitato i Comuni a sviluppare una metodologia basata, oltretutto sulle variabili socio-economiche e territoriali, sulla stima del numero di veicoli per fascia oraria necessari a soddisfare la domanda di spostamento (effettiva e potenziale), articolata in termini temporali e territoriali, considerando il sistema dei trasporti dell'area nel suo complesso nonché i suoi assetti futuri, anche con riguardo alla diffusione di forme di mobilità innovativa.

Avuto riguardo all'attività svolta a favore delle amministrazioni locali, nel periodo di riferimento del presente rapporto, l'Autorità ha rilasciato sei pareri aventi ad oggetto, principalmente, l'aggiornamento di regolamenti comunali per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea e l'adeguamento del contingente di taxi.

**Tabella 7. Attività consultiva in materia di servizio di taxi (giugno 2019 – maggio 2020)**

Richiedente	Oggetto	Parere	Data emissione
Comune di Bardolino	Schema di regolamento comunale	6/2019 e 10/2019	19 giugno e 24 ottobre 2019
Comune di Alassio	Attivazione del servizio di radio-taxi	9/2019	31 luglio 2019
Comune di Salerno	Schema di bando per l'assegnazione di nuove licenze per il servizio taxi e schema di regolamento comunale	11/2019	8 novembre 2019
Comune di Grado	Schema di regolamento comunale	1/2020	16 gennaio 2020
Comuni di Alassio e Laigueglia	Schema di regolamento comprensoriale	3/2020	12 marzo 2020

**Box 10. Attività consultiva in materia di servizio di taxi: principali prescrizioni e raccomandazioni****Contingente/incremento del numero di licenze taxi**

- stima dei fabbisogni di domanda (per fascia oraria/giorno della settimana/periodo dell'anno);
- quantificazione dei principali indicatori di offerta del servizio (*i.e.* numero di vetture per abitanti residenti e per abitanti presenti, compresi turisti; tempi medi di attesa per il servizio);
- ricorso a licenze temporanee, anche in relazione a specifici eventi straordinari e periodi estivi;
- previsione di una percentuale minima di veicoli attrezzati per il trasporto di utenti disabili;
- definizione di bacini sovracomunali ove esistano oggettive interdipendenze in termini di fabbisogno di mobilità degli utenti tra più territori limitrofi.

**Organizzazione del servizio**

- promozione di sistemi innovativi, competitivi e aperti che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi, in assenza di vincoli;
- vigilanza sull'erogazione di servizi di radio-taxi da parte di organismi associativi dei tassisti al fine di evitare indebite limitazioni imposte agli aderenti in relazione all'acquisizione delle corse;
- ampliamento degli strumenti utilizzabili dai titolari di licenze per l'acquisizione delle corse;
- attivazione di turnazioni integrative rispetto a quelle ordinarie, da effettuare anche tramite sostituti alla guida aventi i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente;
- attivazione di un sistema di monitoraggio, attraverso l'acquisizione di dati e informazioni sulle modalità di erogazione dei servizi da sistemi o piattaforme strumentali al servizio, in forma anonima e nel rispetto della normativa in materia di tutela della riservatezza commerciale e industriale.

**Sistema tariffario**

- commisurazione degli aggiornamenti tariffari all'andamento dei costi di erogazione del servizio;
- previsione, tra i criteri di aggiornamento delle tariffe, della variazione del livello di qualità del servizio;
- garanzia di trasparenza, correttezza e adeguatezza nella pubblicizzazione delle tariffe, anche mediante apposito tariffario, da rendere disponibile in una pluralità di lingue straniere nel sito *web* istituzionale dell'ente, presso *hub* trasportistici, nonché in siti di maggior frequentazione turistica.

**Qualità del servizio**

- previsione di modalità e tempistiche di applicazione della Carta dei servizi, la quale deve contenere standard di qualità verificabili (*i.e.* caratteristiche dei veicoli, modalità innovative di prenotazione e chiamata);
- definizione di una procedura di segnalazione dei reclami da parte degli utenti, con l'indicazione nel tariffario, da esporre in maniera visibile in vettura, di apposita casella di posta elettronica e specifico numero telefonico;
- promozione della crescita professionale dei tassisti (es. valorizzazione della conoscenza di lingue straniere);
- promozione dell'utilizzo di tecnologie innovative per l'accesso attraverso dispositivi mobili ai servizi di chiamata, prenotazione e pagamento, con la possibilità per l'utenza di valutazione del servizio reso (*feedback*);
- promozione dell'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale.



Si segnala, in particolare, il regolamento oggetto del parere preventivo n. 3/2020, che rappresenta il primo esempio posto all'attenzione dell'Autorità di disciplina di un'area comprensoriale costituita tra più comuni (Alassio e Laigueglia), attraverso la stipula di una convenzione che amplia l'ambito territoriale di gestione del servizio. Oltre alla revisione del concetto di territorialità, il regolamento recepisce le principali prescrizioni e raccomandazioni già fornite dall'Autorità nell'esercizio della sua funzione consultiva in materia e, in particolare, prevede che il tassista possa scegliere le modalità di acquisizione delle corse anche ricorrendo alle tecnologie innovative al fine di facilitare l'accesso al servizio e diminuire i tempi di attesa.

### 3.2.2. L'attivazione dei poteri di legittimazione processuale attiva

---

Come accennato, l'articolo 37, comma 2, lettera n), del decreto-legge n. 201/2011, attribuisce all'Autorità la legittimazione processuale attiva all'impugnazione, presso il TAR Lazio, dei provvedimenti adottati dagli enti territoriali in violazione dei pareri espressi nell'esercizio delle competenze aventi ad oggetto la disciplina del servizio di taxi. Conseguentemente, nel caso in cui gli enti territoriali non si adeguino al parere da essa espresso, l'Autorità può rivolgersi al giudice amministrativo per richiedere la verifica di legittimità degli atti adottati in materia dal Comune o dalla Regione. Ove tale legittimità non venga confermata, il rimedio processuale assicura la cogenza del parere e costituisce strumento di *enforcement* dei compiti prioritariamente collaborativi attribuiti all'Autorità in questo ambito.

Muovendo dal presupposto che l'esercizio della potestà attribuita in via eccezionale all'Autorità deve rispettare i canoni di ragionevolezza e proporzionalità, che esso debba dunque intervenire nei casi più rilevanti di mancata conformità degli atti adottati dagli enti territoriali competenti ai contenuti espressi nei pareri dell'Autorità, nel periodo di riferimento del presente rapporto, a seguito dell'attività di monitoraggio successiva al rilascio dei pareri, l'Autorità ha in tre occasioni ritenuto di dover adire il TAR Lazio.

Con riferimento al parere n. 7/2018 rilasciato al Comune di Lucca, l'Autorità, ha rilevato, nel bando di concorso pubblico per l'assegnazione di 8 licenze e nell'articolo 24 del regolamento comunale per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea il perdurare delle criticità evidenziate nel parere stesso relativamente ai profili organizzativi e di qualità del servizio. Si rilevava che, richiamando il citato articolo 24 del regolamento, il bando non garantiva agli esercenti la piena libertà nell'organizzazione del servizio e le relative disposizioni risultavano "fortemente limitative dell'innovazione e dell'efficienza del servizio". Inoltre, la disciplina adottata dal Comune privava i futuri titolari di licenza della possibilità di acquisire le richieste di servizio da parte degli utenti attraverso applicazioni *web*, restringeva la libertà nell'organizzazione del servizio e comprimereva la qualità del servizio medesimo, impedendo *tout court* gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo. Non avendo ricevuto riscontro alle reiterate richieste di adeguamento al proprio parere, l'Autorità proponeva quindi ricorso per l'annullamento degli atti comunali al TAR Lazio, presso il quale il giudizio è tuttora pendente.

Con riferimento al parere n. 1/2019, rilasciato al Comune di Imperia e pure avente ad oggetto l'approvazione del regolamento comunale per il trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea, a seguito dell'attività di monitoraggio successiva al rilascio dello stesso, veniva accertato il perdurare delle criticità già rilevate con riferimento alle modalità di determinazione del contingente delle licenze e di organizzazione del servizio. Il nuovo regolamento, approvato dall'Ente locale senza neanche acquisire il prescritto parere preventivo dell'Autorità, avrebbe determinato l'impossibilità, per i tassisti che non si fossero avvalsi del numero unico predisposto dal Comune, di utilizzare piattaforme aperte (non proprietarie di organismi associativi dei tassisti stessi) per l'acquisizione del servizio taxi. Non avendo avuto riscontro alla richiesta di adeguamento, l'Autorità proponeva ricorso per l'annullamento degli atti comunali al TAR Lazio. Il giudizio è tuttora pendente.

Da ultimo, con riferimento allo schema di bando di selezione per titoli per l'assegnazione di 10 licenze per il servizio di taxi, la cui procedura era stata avviata dal Comune di Salerno e poi sospesa dallo stesso a seguito di una segnalazione circa la mancata preventiva consultazione di cui al citato art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. n. 201/2011, con il parere n. 11/2019 l'Autorità ha evidenziato al Comune alcune criticità del bando e del vigente regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea taxi e noleggio con conducente, approvato anch'esso senza la preventiva acquisizione del parere dell'Autorità dal Consiglio Comunale. A seguito dell'attività di monitoraggio, successiva al rilascio del parere, si evidenziava il mancato

recepimento di quanto prescritto, sia in ordine alla necessaria predeterminazione della percentuale di licenze da assentire ai titolari di veicoli attrezzati con apposite pedane per utenti disabili, sia con riferimento all'organizzazione del servizio (in ragione della scarsa chiarezza nella previsione di sistemi innovativi e aperti che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi senza vincoli, della mancata promozione di taxi ad uso collettivo e previsione della pubblicazione del "tariffario", inclusivo di tutte le componenti del sistema tariffario vigente e delle principali condizioni di trasporto, tradotto almeno in lingua inglese, non solo nelle autovetture taxi, ma anche, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sul sito *web* istituzionale del Comune, negli *hub* trasportistici e nei punti di maggior frequentazione turistica) e, alla qualità dello stesso (con riferimento, in particolare, all'inserimento tra i "Requisiti e condizioni per l'ammissione al concorso", la conoscenza della lingua inglese). Anche in questo caso, non avendo avuto riscontro alla richiesta di adeguamento, l'Autorità proponeva ricorso per l'annullamento degli atti comunali al TAR Lazio, presso il quale il giudizio è tuttora pendente.

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

---

Analogamente a quanto riferito con riferimento alle società di gestione aeroportuale, anche nell'ambito del trasporto pubblico locale, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, del d. lgs. 175/2016, la possibilità di sottoscrivere aumenti di capitale o operare altri trasferimenti straordinari a favore di società a partecipazione pubblica affidatarie di contratti di servizio da parte delle amministrazioni controllanti è subordinata all'approvazione da parte dell'Autorità dei relativi piani di risanamento che contemplino il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni.

A tal fine, l'Autorità, effettua un'istruttoria basata sugli *step* descritti nel dettaglio al Box 1, finalizzata alla valutazione della conformità del suddetto piano alla regolazione di settore, con particolare riferimento alle delibere 48/2017 e 154/2019 (già 49/2015) sopra richiamate.

Nel periodo di riferimento del presente rapporto sono pervenute all'Autorità istanze presentate dal Comune di Molfetta, con riferimento alla Società Mobilità e Trasporti Molfetta Srl che gestisce i relativi servizi di TPL urbano, e della Città Metropolitana di Napoli, con riferimento alla Società Compagnia Trasporti Pubblici spa concessionaria di servizi di TPL urbano ed extraurbano nelle Province di Napoli e Caserta. Le procedure di approvazione dei relativi piani di risanamento sono attualmente in corso.

## 4. DIRITTI DEGLI UTENTI E DEI PASSEGGERI

---

Le funzioni che l'Autorità svolge in materia di tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri sono riconducibili a diversi insiemi normativi.

Da un lato, sul piano del diritto interno, le norme istitutive dispongono che l'Autorità definisca "in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi" (art. 37, co. 2, lett. e) del d.l. n. 201/2011).

Analoghe disposizioni sono state previste, in via generale, per tutte le autorità di regolazione dei servizi pubblici dall'art. 8 del d.l. n. 1/2012 di poco successivo alle disposizioni appena richiamate. Si tratta della previsione di funzioni di regolazione *ex ante*, cui consegue l'esercizio dei connessi poteri di vigilanza, esecuzione e sanzione previsti per l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, co. 3 del d.l. n. 201/2011. Tali funzioni sono state sin qui esercitate, come di seguito descritto, con riferimento ai servizi di trasporto ferroviario e a quelli via mare e per vie navigabili interne.

Dall'altro, sul piano del diritto dell'Unione europea, la tutela dei diritti dei passeggeri è oggetto di un insieme di regolamenti che assicurano un livello minimo e uniforme di protezione e prevedono che gli Stati membri adottino norme di esecuzione nazionali per definire il regime sanzionatorio delle infrazioni e individuare l'organismo responsabile della relativa applicazione. In questo caso, a differenza del complesso normativo

sopra richiamato, i diritti oggetto di tutela riguardano specificamente i passeggeri e non anche, più in generale, gli utenti delle infrastrutture di trasporto. Inoltre, la definizione delle fattispecie oggetto di tutela è individuata direttamente nei regolamenti UE, mentre l'organismo nazionale è responsabile della sorveglianza sulla corretta applicazione degli stessi e della eventuale irrogazione delle sanzioni. La misura delle sanzioni, che devono essere "effettive, proporzionali e dissuasive", è poi definita nelle disposizioni nazionali di esecuzione previste per ciascun regolamento e modalità di trasporto e non, come nel caso del contenuto minimo dei diritti, sulla base delle norme istitutive dell'Autorità. In Italia, in particolare, le competenze dell'organismo nazionale di esecuzione sono attribuite all'Autorità con riferimento alla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con autobus e via mare e per vie navigabili interne, mentre quelle inerenti al trasporto aereo, conferite anteriormente alla sua istituzione, sono tuttora attribuite all'ENAC<sup>37</sup>.

In attuazione della disciplina nazionale di esecuzione dei regolamenti UE, l'Autorità ha poi disciplinato con propri atti di portata generale i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione di dette sanzioni<sup>38</sup>. Le norme nazionali di esecuzione dei regolamenti europei hanno, altresì, previsto che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione, ogni volta che lo ritenga necessario, possa avanzare al Parlamento e al Governo proposte di modifica della disciplina, anche con riferimento alla misura delle sanzioni irrogate. In proposito, alla luce dell'esperienza maturata ed avendo ravvisato alcune criticità nella disciplina sanzionatoria nazionale nei tre ambiti attribuiti alla sua competenza, il 5 dicembre 2018, l'Autorità ha trasmesso un apposito atto di segnalazione a Parlamento e Governo<sup>39</sup>.

#### **Box 11. Indipendenza dell'Autorità e tutela dei diritti dei passeggeri**

Nel prevedere che ogni Stato membro designi uno o più organismi responsabili dell'applicazione di ciascun regolamento concernente i diritti dei passeggeri, le norme UE precisano che l'organismo preposto deve essere indipendente sul piano giuridico-organizzativo, decisionale e finanziario. Tale requisito deve essere garantito nei confronti: di qualsiasi gestore dell'infrastruttura, dell'organismo preposto all'imposizione di diritti, dell'organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dell'impresa ferroviaria (articolo 30 del Regolamento (CE) n. 1371/2007); di "interessi commerciali" (articolo 25 del Regolamento (UE) n. 1177/2010); dei vettori, degli operatori turistici e degli enti di gestione delle stazioni (articolo 28 del Regolamento (UE) n. 181/2011). L'Autorità risponde a tutti i predetti requisiti.

L'Autorità è, altresì, coinvolta nell'esecuzione delle norme UE inerenti alla tutela dei diritti dei consumatori alle quali è stata data esecuzione in Italia con il Codice del Consumo (decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, come successivamente modificato e integrato). In tale ambito, nel quale la competenza primaria è attribuita all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), l'Autorità è chiamata ad esprimersi

<sup>37</sup> In particolare, al Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, è stata data esecuzione con il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70; al Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus è stata data esecuzione con il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169; al Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne è stata data esecuzione con il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129. Per quanto attiene ai passeggeri del settore aereo al Regolamento (CE) n. 261/2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, è stata data esecuzione con il decreto legislativo del 27 gennaio 2006, n. 69.

<sup>38</sup> Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, adottato con delibera dell'Autorità del 4 luglio 2014 n. 52/2014; Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n.181/2011 che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, adottato con delibera dell'Autorità del 20 gennaio 2015 n. 4/2015; Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, adottato con delibera dell'Autorità del 15 ottobre 2015 n. 86/2015.

<sup>39</sup> Atto di segnalazione disponibile all'indirizzo internet <http://www.autorita-trasporti.it/atti-di-segnalazione/atto-di-segnalazione-art-sulla-tutela-dei-diritti-dei-passeggeri-nel-trasporto-ferroviario-nel-trasporto-via-mare-e-per-vie-navigabili-interne-e-nel-trasporto-effettuato-con-autobus-disciplina-sanzi/>.

con proprio parere ove la pratica commerciale di cui trattasi investa il settore dei trasporti (art. 27 comma 1 del d. lgs. 206/2005 citato). Il Protocollo di collaborazione in essere tra AGCM e Autorità di regolazione dei trasporti, la cui vigenza è stata rinnovata per un triennio proprio nel corso del periodo di riferimento, definisce il quadro della collaborazione tra le due istituzioni anche con riferimento all'esercizio delle competenze di cui trattasi.

Premesso quanto precede, le attività svolte dall'Autorità nel periodo di riferimento avuto riguardo ai tre insiemi normativi appena richiamati sono di seguito partitamente esposte.

Prima di procedere a tale disamina appare, tuttavia, opportuno evidenziare che l'efficacia delle norme di tutela delle posizioni di diritto di passeggeri e utenti dipende, in buona misura, dalla conoscenza che ne hanno i destinatari. Rileva, in proposito, quanto recentemente dichiarato dalla Commissaria UE per i trasporti, Adina Vălean, in relazione ai risultati del sondaggio di Eurobarometro pubblicato nel mese di gennaio 2020: *"l'Unione europea è l'unica regione al mondo in cui i cittadini sono completamente tutelati da un insieme di diritti dei passeggeri. È necessaria però una migliore conoscenza di tali diritti, che dovrebbero anche essere più facilmente comprensibili (...)"*<sup>40</sup>. Dal sondaggio è emerso, infatti, che solo un cittadino europeo su tre è a conoscenza dell'esistenza di diritti dei passeggeri applicabili in tutta l'UE (il dato italiano è di poco inferiore alla media dell'Unione); il rapporto cresce di poco (dal 32 al 43 per cento) se si considerano, tra gli intervistati, solo coloro che abbiano effettuato un viaggio con almeno una delle modalità di trasporto oggetto di norme UE di tutela dei passeggeri. Evidente è, quindi, la necessità di assicurare un'informazione compiuta e capillare in materia, attività nella quale l'Autorità è direttamente impegnata.

L'Autorità assicura, infatti, la diffusione delle campagne informative promosse dalla Commissione in relazione alle tutele di fonte UE e dedica proprie risorse ad accrescere la consapevolezza di passeggeri e utenti in relazione ai diritti oggetto di specifica regolazione da essa adottata.

Per queste finalità, l'Autorità ha ampiamente rinnovato le sezioni del proprio sito *web* dedicate ai diritti di passeggeri e utenti (ved. *infra* 5.1.3.). Inoltre, tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020 ha promosso il progetto di una campagna di comunicazione istituzionale da realizzare, in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei ministri, tramite la diffusione di messaggi audiovisivi negli spazi disponibili a titolo gratuito sui canali televisivi e radiofonici della RAI. Sulla base del programma originario, anteriore all'emergenza sanitaria da Covid-19, la diffusione della campagna informativa era stata prevista per i mesi precedenti le vacanze estive di maggiore congestione della mobilità. Infine, il sito *web* è stato arricchito di nuovi contenuti in relazione agli effetti delle misure di contenimento del contagio sugli spostamenti: in particolare, tenuto conto delle numerose istanze pervenute a partire dal mese di marzo 2020 correlate all'emergenza epidemiologica, sono state fornite informazioni in merito agli orientamenti adottati dalla Commissione europea circa l'applicazione di alcune disposizioni dei regolamenti sui diritti dei passeggeri al contesto dell'epidemia di Covid-19<sup>41</sup>, con particolare riguardo ai rimborsi dei titoli di viaggio a seguito di cancellazione di servizi di trasporto su iniziativa del vettore o dell'Autorità pubblica, nonché ai rimborsi per rinuncia al viaggio da parte del passeggero, i quali sono disciplinati dalle condizioni generali di contratto o dalla disciplina nazionale<sup>42</sup>.

#### 4.1. La regolazione del contenuto minimo dei diritti (CMD)

In esito allo svolgimento dei compiti istituzionali e, in particolare, sulla base dei reclami e delle segnalazioni di utenti, delle loro associazioni e dei comitati più rappresentativi, l'Autorità ha adottato, come sopra anticipato, alcuni atti di regolazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti. Evidentemente, le

<sup>40</sup> Eurobarometro, Speciale 485 "Diritti dei passeggeri", realizzato nei 28 Stati membri. I risultati del sondaggio si basano su n. 27.973 persone intervistate, sono disponibili all'indirizzo *internet* [https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2200\\_91\\_1\\_485\\_ENG](https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2200_91_1_485_ENG).

<sup>41</sup> Comunicazione della Commissione europea "Orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19", C(2020) 1830 final.

<sup>42</sup> A livello nazionale l'argomento è stato trattato dall'articolo 28 del decreto-legge 2 marzo 2020, n. 9, poi confluito nell'articolo 88 bis del testo coordinato con la legge di conversione del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27; a livello UE è intervenuta la Raccomandazione (UE) 2020/648 della Commissione del 13 maggio 2020 relativa ai buoni offerti a passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia di Covid-19.

fattispecie individuate dall'Autorità non sono tra quelle già oggetto di specifica tutela nei richiamati regolamenti dell'Unione europea o ne costituiscono ulteriore e più dettagliata declinazione. In ogni caso, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera e), del d.l. n. 201/2011, i provvedimenti concernenti il contenuto minimo dei diritti fanno salve le ulteriori garanzie che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi al fine di accrescere la protezione degli utenti. Analogamente ad altri atti di regolazione *ex ante*, anche quelli inerenti al contenuto minimo dei diritti sono adottati all'esito di un procedimento partecipativo e di consultazione delle parti interessate.

In ordine cronologico, il primo di tali provvedimenti ha riguardato il settore ferroviario e, in particolare, i servizi di Alta Velocità in relazione ai quali l'Autorità ha adottato "*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. 54/2016 dell'11 maggio 2016). Sul dettaglio dei contenuti del provvedimento si è reso conto in precedenti edizioni del rapporto. Nel periodo di riferimento, è proseguita l'attività di monitoraggio in ordine al rispetto delle misure la cui applicazione presuppone, in ogni caso, l'attivazione di politiche commerciali di abbonamento.

Nei paragrafi che seguono, l'attenzione sarà incentrata sull'esecuzione di due ulteriori provvedimenti riconducibili alla stessa tipologia e adottati successivamente.

#### 4.1.1. Il CMD nel trasporto per ferrovia connotato da oneri di servizio pubblico

---

Nel 2018, l'Autorità ha adottato "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*" (delibera n. 106/2018, del 25 ottobre 2018). Decorso il termine di sei mesi dall'entrata in vigore dell'atto di regolazione, accordato ai gestori dei servizi ferroviari per adeguare le proprie condizioni generali di trasporto e carte dei servizi e ai gestori delle stazioni per conformare le carte dei servizi, il provvedimento ha trovato completa applicazione nel corso del 2019.

In questo caso, si è ritenuto di definire l'ambito di applicazione delle misure avuto riguardo alla particolare natura dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri (quelli connotati – appunto – da oneri di servizio pubblico), siano essi resi dal gestore dei servizi o della stazione su base nazionale, regionale o locale, e operati su rete ferroviaria nazionale o interconnessa, anche isolata. Mentre, da un lato, la concreta determinazione dell'indennizzo in caso di violazione del contenuto minimo dei diritti è demandata al gestore dei servizi di trasporto o della stazione, dall'altro, essa deve avvenire sulla base di criteri predeterminati e assicurando la piena trasparenza e conoscibilità delle modalità per garantire l'effettivo esercizio dei diritti medesimi.

Le misure di regolazione si articolano in quattro insiemi principali. In primo luogo, esse individuano con maggior dettaglio, rispetto a quanto già previsto dal Regolamento (CE) n. 1371/2007, quali informazioni debbano essere fornite ai passeggeri prima, durante o dopo il viaggio ed indicano le modalità con cui le stesse devono essere rese. Al riguardo è previsto l'obbligo per le imprese di utilizzare almeno due canali informativi gratuiti, di cui uno accessibile anche agli utenti che non utilizzano il *web* (misura 4)<sup>43</sup>.

In secondo luogo, la regolazione è volta a garantire il pieno godimento del diritto all'accessibilità e fruibilità di servizi e stazioni per gli utenti con disabilità o a mobilità ridotta. In particolare, è previsto l'obbligo a carico dei gestori dei servizi e delle stazioni di definire nelle carte dei servizi e di corrispondere appositi indennizzi

---

<sup>43</sup> In particolare, gli utenti hanno diritto a ricevere informazioni:

- di carattere generale (ad es. sulle condizioni generali del contratto di trasporto, le carte dei servizi, i canali per ottenere le informazioni aggiornate sulla circolazione e su eventuali irregolarità del servizio) e di natura commerciale;
- sull'accessibilità e fruibilità dei servizi e delle stazioni, l'eventuale disponibilità di posti a sedere in luoghi d'attesa dedicati, al riparo da condizioni atmosferiche, nonché di infrastrutture e di servizi dedicati agli utenti con disabilità o a mobilità ridotta, della disponibilità di posti in prima e seconda classe, carrozze letto e cuccette e ulteriori servizi e sull'accessibilità e condizioni di accesso per le biciclette;
- in caso di irregolarità o modifiche del servizio, sulle eventuali decisioni di sopprimere determinati servizi ai sensi dell'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 1371/2007; su ritardi, cancellazioni e relative cause; sui diritti spettanti in caso di ritardi, cancellazioni, soppressioni e le modalità per esercitarli. Inoltre, nel caso in cui gli utenti abbiano già acquistato un titolo di viaggio, essi devono essere informati almeno sulla possibilità di trasporto alternativo, di scegliere (ove ne ricorrano i presupposti) tra rimborso del biglietto, prosecuzione del viaggio o itinerario alternativo, sulle modalità di accesso al servizio automobilistico sostitutivo o integrativo, sull'assistenza garantita e sulle forme di indennizzo comunque denominate.



là dove, in caso di disagi, le infrastrutture e le dotazioni che garantiscono l'accessibilità alle stazioni e la fruibilità dei servizi non vengano ripristinate entro i termini previsti (misura 5.2). Inoltre, nel caso in cui il servizio, precedentemente indicato come fruibile, risulti inaccessibile o non idoneo per il trasporto di utenti con disabilità o a mobilità ridotta che abbiano già acquistato il titolo di viaggio, è previsto l'obbligo di determinare specifici indennizzi in aggiunta al rimborso del biglietto (misura 5.3).

Il terzo gruppo di misure individua, fra l'altro, lo specifico diritto dei titolari di abbonamento all'indennizzo nel caso di ritardi o soppressioni ripetuti (misure 6 e 7). Inoltre, al fine di certificare la presenza del passeggero sul treno, le imprese ferroviarie sono sollecitate a adottare sistemi di rilevazione a bordo tramite modalità telematiche come, ad esempio, *APP mobile* o sito *web* che sfruttino la geolocalizzazione (misura 6.2).

Da ultimo, il provvedimento disciplina le modalità di richiesta ed erogazione di rimborsi e indennizzi (misura 8). Vengono, altresì, disciplinati i diritti connessi al trattamento dei reclami, con particolare riguardo alle modalità di presentazione e all'onere di motivazione della risposta, che deve essere specifica e attinente a tutte le doglianze del reclamante.

L'atto di regolazione è stato oggetto di impugnazione dinanzi al TAR Piemonte da parte di un'Impresa ferroviaria. La ricorrente lamentava, in particolare, l'illegittimità della misura 6.3, nella parte in cui essa individua i criteri per la determinazione da parte del gestore del servizio dell'eventuale ritardo del treno, utile ai fini della maturazione del diritto all'indennizzo da parte degli utenti. A questo proposito, invocava il presunto contrasto della disposizione con quella di cui all'articolo 11, comma 3, d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, che porrebbe tale competenza in capo al gestore dell'infrastruttura, e l'assenza di fondamento normativo per la prescrizione che l'orario di arrivo alla destinazione finale possa essere individuato in quello di apertura delle porte del treno. Di quest'ultima prescrizione, lamentava, altresì, la contraddittorietà con quella, alternativa, che demanda al capotreno la registrazione dell'apertura delle porte.

Il TAR Piemonte, con la sentenza n. 690/2019 del 18 giugno 2019, ha ritenuto totalmente infondato il ricorso evidenziando, fra l'altro, che ai fini dell'erogazione dell'indennizzo, il metodo di rilevamento del ritardo e la nozione stessa di "ritardo" devono essere tarati sull'oggetto e sulla causa del contratto di trasporto, e quindi sull'orario effettivo di arrivo a destinazione del passeggero<sup>44</sup>. Avverso la sentenza del TAR Piemonte, l'impresa ferroviaria ha presentato ricorso in appello al Consiglio di Stato. Il procedimento, dopo il rigetto dell'istanza di sospensione cautelare della misura proposto dalla ricorrente, è tuttora pendente.

Per quanto concerne l'attività di vigilanza sulle misure di regolazione di cui trattasi, il 5 dicembre 2019 l'Autorità ha avviato quindici procedimenti per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori nei confronti delle società di gestione di servizi ferroviari e di stazioni che sono risultate, *prima facie*, non adempienti (delibere dalla n. 156 alla n. 170/2019). In particolare, ad esito della verifica a campione delle carte dei servizi e delle condizioni generali di trasporto pubblicate sui siti *web* di tali imprese, nonché a seguito di puntuali richieste di informazioni, l'Autorità ha contestato il mancato adeguamento a quanto prescritto con la delibera n. 106/2018 in materia di indennizzi in caso di disservizi, con particolare riferimento ai diritti dei passeggeri a mobilità ridotta, agli abbonamenti e, più in generale, alle tempistiche massime previste per il riconoscimento del diritto all'indennizzo.

Nel corso dei suddetti procedimenti, quattordici delle quindici imprese destinatarie hanno presentato impegni, ai sensi degli articoli 8 e 9 del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità. In tredici casi, le proposte sono state dichiarate ammissibili, ai sensi dell'articolo

---

<sup>44</sup> Sul punto la sentenza rileva che "[...] la presuppuesta normativa europea... menziona esplicitamente la «destinazione finale» del viaggiatore (e non una qualunque porzione di binario) e richiama la sentenza della Corte di Giustizia UE del 4 settembre 2014 nella Causa C-452/13, Germanwings, consultabile all'indirizzo *web* <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=it&td=ALL&num=C-452/13>. Riguardo al richiamato articolo 11, comma 3, del d.lgs. 112/2015, il TAR afferma che esso "attiene ... alla accessibilità e sicurezza della rete, certamente demandata all'esclusivo controllo del gestore di rete stessa nella sua attività di governance della rete; ben altra cosa è la puntualità del servizio che il gestore del servizio deve garantire all'utente. E' evidente, da un punto di vista logico e normativo, che per l'utente l'unico momento qualificabile «arrivo» è quello in cui egli può effettivamente scendere dal convoglio e perseguire le proprie esigenze; il contratto di trasporto esaurisce la sua funzione a destinazione cioè nel «luogo» in cui le parti hanno convenuto che il passeggero sia trasportato e che non è il primo tratto del binario della stazione; il contratto di trasporto non può che essere finalizzato, alla luce della realizzazione effettiva e concreta dell'interesse del creditore, al momento in cui il passeggero giunge nella destinazione di suo interesse, ossia al momento in cui può scendere dal treno".



9, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori dell’Autorità, con contestuale pubblicazione degli impegni sul sito *web* istituzionale ai fini del *market test* (delibere dalla n. 40 alla n. 52/2020 del 27 febbraio 2020). In un caso, invece, l’Autorità ha disposto il rigetto degli impegni proposti giudicandoli inammissibili in quanto inidonei a rimuovere tutte le contestazioni mosse in sede di avvio, con conseguente prosecuzione del procedimento sanzionatorio (delibera n. 30/2020, del 27 febbraio 2020). Il procedimento prosegue, altresì, per l’impresa ferroviaria che non ha presentato impegni.

#### 4.1.2. Il CMD nel trattamento dei reclami nel trasporto via mare

---

Per quanto riguarda i servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne, l’Autorità ha approvato “*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami*” (delibera n. 83/2019, del 4 luglio 2019). In questo caso, l’attenzione dell’Autorità si è incentrata specificamente sul trattamento dei reclami ai sensi del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Analogamente a quanto previsto dal provvedimento precedentemente richiamato, decorso il termine di sei mesi per consentire ai gestori di servizi e agli operatori dei terminali di adeguarsi, le misure sono entrate definitivamente in vigore all’inizio dell’anno 2020. Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con delibera n.136/2016 del 24 novembre 2016.

Quanto all’ambito di applicazione, esso comprende sia i servizi gravati da oneri di servizio pubblico che quelli a mercato, ivi compresi i servizi di crociera. Riguardo ai contenuti, un primo gruppo di misure definisce il trattamento dei reclami come il complesso delle procedure organizzate dal gestore del servizio o dall’operatore del terminale per la raccolta dei reclami presentati in prima istanza dai passeggeri e per fornire ad essi risposta; individua, altresì, la disciplina di dettaglio di siffatte procedure, che devono essere accessibili e consentire, in ragione della frequente natura internazionale dei viaggi, la possibilità di utilizzare, oltre alla lingua italiana, anche quella inglese ottenendo, in quest’ultimo caso, una risposta anch’essa formulata in lingua inglese. Le imprese sono, inoltre, tenute a consentire l’inoltro dei reclami mediante più canali tra i quali, almeno, il sito *web*, la posta elettronica e la posta raccomandata.

Benché sia stato elaborato un apposito modulo, che i gestori dei servizi e gli operatori dei terminali sono tenuti a rendere disponibile, il reclamo deve poter essere presentato in forma libera, e deve essere esaminato dal ricevente anche in presenza di elementi minimi, quali l’identità del passeggero, il codice di prenotazione o il numero del biglietto e la descrizione della fattispecie che si assume essere in contrasto con la normativa europea o nazionale, con le condizioni generali di trasporto o la carta dei servizi, qualora ne sia prevista l’adozione.

Di tutto quanto precede, nonché dei termini per la presentazione del reclamo, dei rimedi attivabili in caso di mancato riscontro e della possibilità di indennizzi automatici, il gestore del servizio di trasporto deve assicurare piena informazione agli utenti attraverso una sezione dedicata ai reclami del proprio sito *web*, locandine affisse a bordo delle navi, inserimento nelle condizioni generali di trasporto e, qualora prevista, nella carta dei servizi. Nel caso in cui l’utente stipuli un contratto di trasporto con soggetti intermediari (venditori di biglietti, agenti di viaggio, operatori turistici), è fatto obbligo di inserire nel biglietto l’indicazione del gestore del servizio al quale rivolgere l’eventuale richiamo e il sito *web* sul quale consultare la sezione dedicata denominata “Reclami”.

Si segnala, in proposito, che l’Autorità ha ritenuto opportuno prevedere espressamente che le imprese rendano conoscibili e accessibili le sezioni dei propri siti *internet* dedicate ai reclami. L’elenco di tali collegamenti e dei relativi *link* diretti alle pagine degli operatori è attualmente disponibile sul sito *web* istituzionale dell’Autorità. I reclami, peraltro, devono essere registrati nei sistemi dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali secondo specifici criteri. La registrazione e la conservazione dei dati consentono di conoscere le fattispecie concrete lesive, facilitando in tal modo anche opportune azioni da parte del gestore del servizio per ridurre il numero complessivo dei reclami.

Ulteriore aspetto di interesse è la previsione dell’obbligo di garantire un’esatta corrispondenza tra l’oggetto del reclamo e la richiesta del reclamante, da un lato, e la risposta da parte dal gestore del servizio. È previsto,

infatti, un onere motivazionale rafforzato di indicare nella risposta all'utente, in un linguaggio comprensibile, se il reclamo è accolto o respinto e, nel caso il passeggero ne abbia diritto, quali siano i tempi e le modalità dell'eventuale rimborso o indennizzo. Devono, inoltre, essere specificate le misure ed i tempi eventualmente previsti per eliminare il disservizio, oltre ai rimedi attivabili dall'utente in caso di risposta non soddisfacente.

Particolarmente innovativa appare, infine, la misura che definisce il diritto dell'utente di ricevere, nel caso di risposta fornita tardivamente, un indennizzo automatico commisurato al prezzo del biglietto non inferiore al 10 per cento, qualora la risposta venga fornita nel periodo compreso tra il sessantunesimo e il novantesimo giorno dal ricevimento del reclamo, e al 20 per cento, nel caso in cui la risposta non intervenga entro il novantesimo giorno. La prescrizione riguarda anche i casi in cui l'indennizzo automatico non è dovuto, e precisamente: se la somma dovuta sia inferiore a 6,00 euro, se il reclamo sia mancante degli elementi essenziali o non sia stato presentato nel rispetto dei termini previsti, nonché, al fine di evitare reclami seriali e, in genere, frodi, se all'utente sia già stato corrisposto un indennizzo a seguito di presentazione di un reclamo avente ad oggetto il medesimo viaggio.

È bene evidenziare che l'indennizzo automatico non duplica la sanzione per condotta illecita; esso viene corrisposto dai gestori del servizio direttamente agli utenti per compensare il disagio derivante dalla mancata conoscenza dell'esito del proprio reclamo che si prolunghi oltre il termine di due mesi indicato dal regolamento. L'approccio è quindi risarcitorio e teso a garantire il ristoro del disagio subito a causa della tardiva o omessa risposta. Certamente, per altro verso, la misura spinge i gestori ad ottemperare agli obblighi derivanti dalle relative disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

## 4.2. La tutela dei diritti dei passeggeri previsti dai regolamenti europei

---

Venendo ora alla disamina delle attività svolte nell'esercizio delle funzioni di organismo nazionale responsabile dell'applicazione dei regolamenti UE in materia di tutela dei diritti dei passeggeri, occorre richiamare, in via generale, che l'Autorità interviene "in seconda istanza", ossia dopo che sia stato esperito infruttuosamente un reclamo diretto, in prima istanza, all'impresa che eroga il servizio al quale si riferisce la doglianza. A fronte di questa caratteristica delle previsioni di tutela dei diritti di fonte europea, si rileva che, nel complesso, l'andamento dei reclami inoltrati all'Autorità è crescente nel corso degli anni, avuto riguardo, in particolare, alle istanze relative ai servizi ferroviari e con autobus.

Distinguiamo, peraltro, il *reclamo* correttamente inoltrato all'Autorità e contenente gli elementi essenziali per una valutazione compiuta della fattispecie rappresentata dal passeggero, dalla *segnalazione*, che consiste in una istanza non formulata con le prescritte modalità (ad esempio, senza attendere i tempi prescritti dal regolamento dalla presentazione del reclamo all'impresa, o con una descrizione generica della problematica). Le segnalazioni possono contenere elementi utili ad arricchire l'evidenza sulla base della quale l'Autorità può assumere iniziative *ex officio*; tuttavia, per essere esaminate alla stregua di reclami per le finalità dell'eventuale applicazione delle norme sanzionatorie, esse devono essere riproposte dagli istanti con le necessarie integrazioni e correzioni. La tendenza crescente dei reclami sopra richiamata si conferma anche tenendo conto delle sole istanze correttamente presentate e non anche delle segnalazioni.

Per quanto attiene ai canali di inoltro delle istanze, risulta ormai prevalente l'utilizzo del sistema di presentazione dei reclami per via telematica (SiTe), accessibile dalla pagina *internet* dell'Autorità, entrato in operatività il 1° gennaio 2016. Tale sistema consente, tramite una procedura guidata, di presentare i reclami direttamente *on line*, previa registrazione e rilascio delle relative credenziali; la centralizzazione della ricezione dei reclami permette, d'altra parte, all'Autorità di identificare i disservizi in tempi più brevi, valutare il merito delle istanze e rispondere in maniera più efficace e tempestiva.

Quanto all'impianto sanzionatorio, le sanzioni sono stabilite in funzione dell'infrazione accertata e commisurate non solo alla gravità, alla reiterazione della violazione e alle azioni intraprese per attenuare o eliminarne gli effetti, ma anche al rapporto percentuale tra i passeggeri coinvolti dalla violazione e quelli trasportati. Inoltre, qualora la violazione accertata sia ancora in atto al momento della contestazione, il relativo atto reca altresì l'intimazione a porre fine all'infrazione. L'ottemperanza o, viceversa, l'inosservanza dell'intimazione sono valutate a norma di legge anche ai fini del trattamento sanzionatorio.

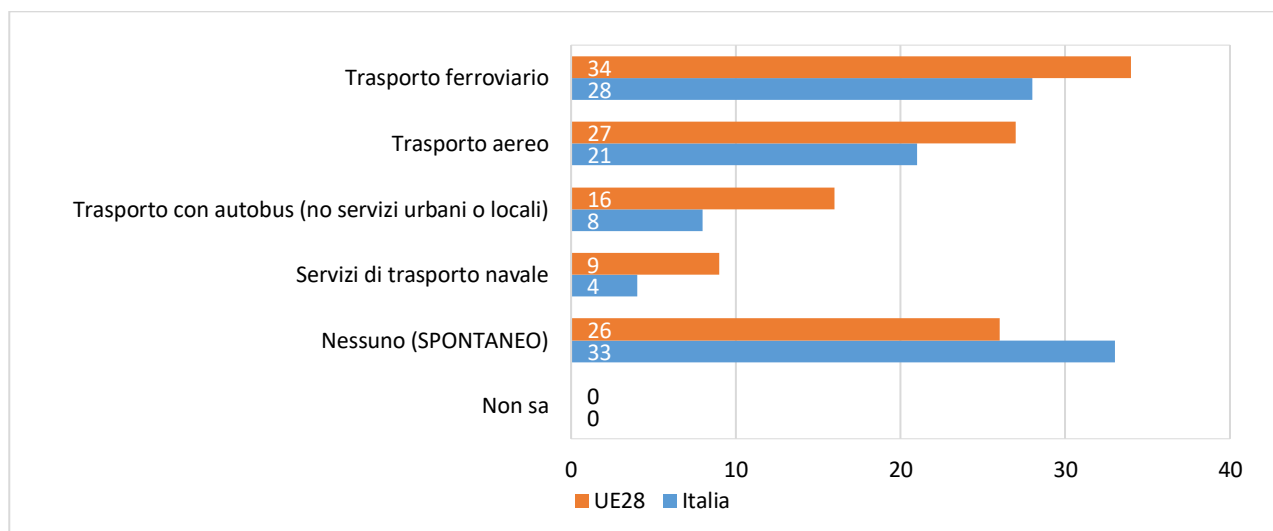
Le somme rivenienti dal pagamento delle sanzioni sono versate in apposito fondo, istituito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti. Al riguardo, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 19 febbraio 2019, adottato su proposta dell’Autorità e d’intesa con la Conferenza Stato-Regioni, dispone che tali somme siano destinate a realizzare campagne di sensibilizzazione e di informazione sui diritti dei passeggeri, promosse anche avvalendosi della collaborazione dei gestori dei servizi e delle infrastrutture interessati<sup>45</sup>.

Inoltre, le somme derivanti dalle sanzioni applicate ai trasporti di interesse nazionale vengono assegnate al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, mentre quelle rivenienti dalle sanzioni applicate ai servizi pubblici di interesse regionale e locale vengono assegnate a ciascuna regione in maniera proporzionale rispetto alle sanzioni pagate che siano riferibili ai rispettivi territori. In esecuzione di quanto previsto dall’articolo 3, comma 2, del decreto, l’Autorità ha trasmesso entro il termine ivi previsto (il primo trimestre di ogni anno), le tabelle riassuntive di tutte le sanzioni irrogate nel 2019, indicando a quale Regione siano da riferire le sanzioni comminate alle imprese di trasporto pubblico regionale e locale.

#### 4.2.1. I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Come illustrato nel grafico che segue, a livello UE e in Italia, anche se con valori percentuali diversi, sulla lunga distanza, il trasporto di passeggeri per ferrovia è prevalente rispetto a quello via aereo, autobus e mare.

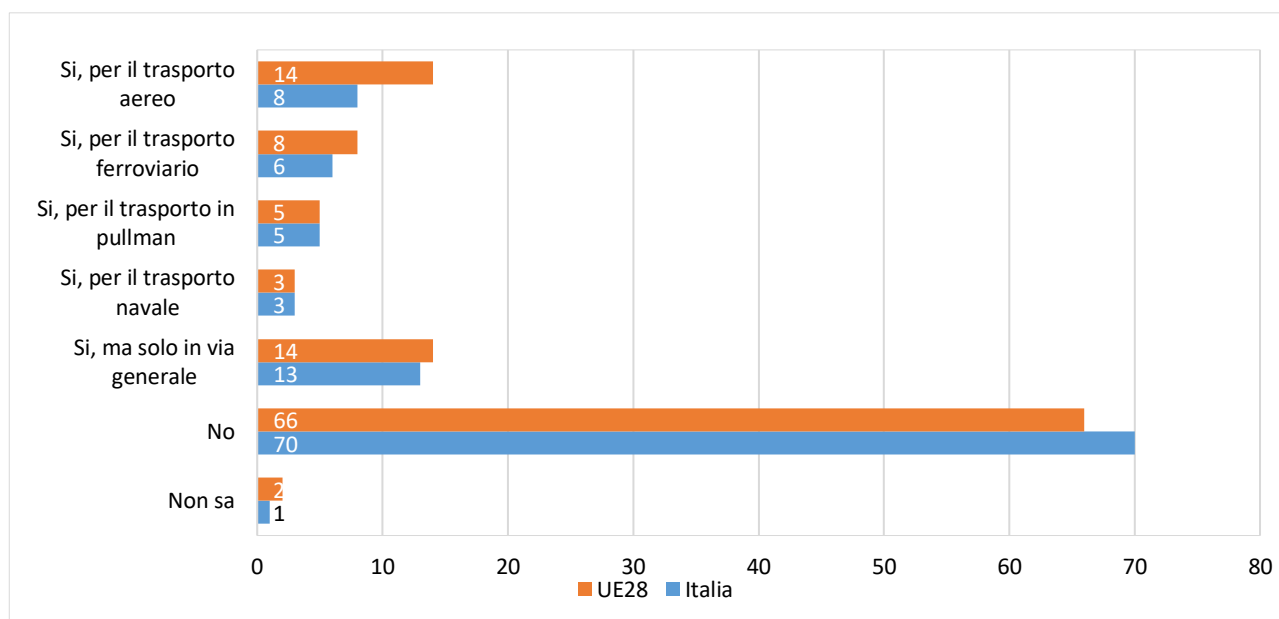
**Figura 2. Utilizzo del trasporto ferroviario e altre modalità nell’UE e in Italia. Dati espressi in %.**



Fonte: Elaborazione ART su dati Eurobarometro speciale 485, Diritti dei passeggeri

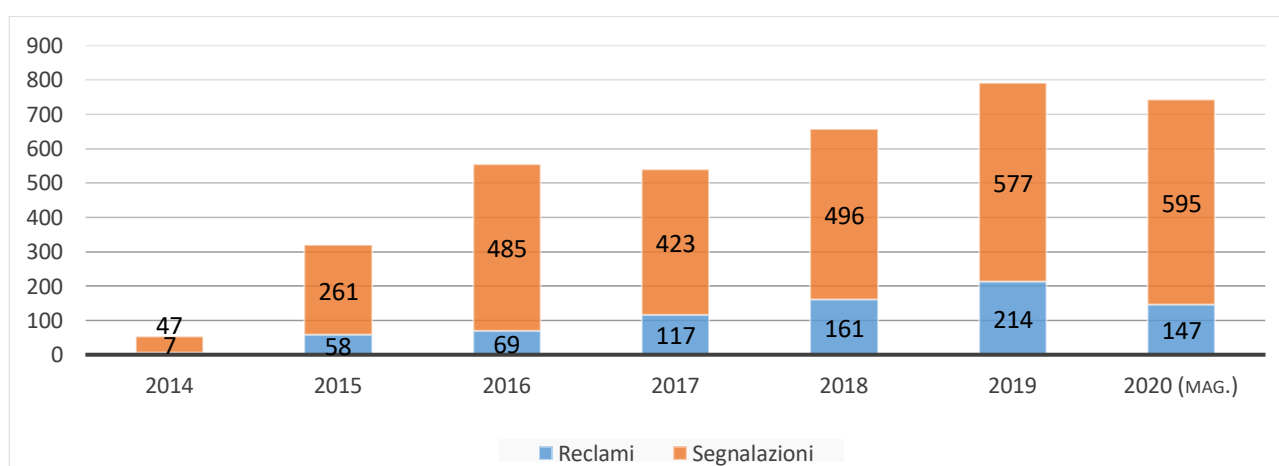
Con riguardo alla conoscenza dell’esistenza di diritti dei passeggeri dell’UE, il grafico seguente mostra che quasi un terzo degli intervistati, a livello europeo, ne è a conoscenza: in particolare il 14% è a conoscenza dei diritti dei passeggeri per il servizio aereo, l’8% per il settore ferroviario, il 5% per il trasporto con autobus e per il 3% per il trasporto via mare; solo il 14% conosce tali diritti in via generale. Il dato italiano rilevato è inferiore, in termini percentuali, rispetto a quello accertato a livello europeo per quanto riguarda la conoscenza dei diritti dei passeggeri per i servizi aerei e ferroviari; le due rilevazioni, invece, coincidono con riguardo ai servizi di trasporto con autobus e via mare.

<sup>45</sup> Pubblicato in G.U., Serie generale, n. 83 dell’8 aprile 2019.

**Figura 3. Conoscenza dell'esistenza di strumenti di tutela dei diritti dei passeggeri. Dati espressi in %.**

Fonte: Elaborazione ART su dati Eurobarometro speciale 485. Diritti dei passeggeri

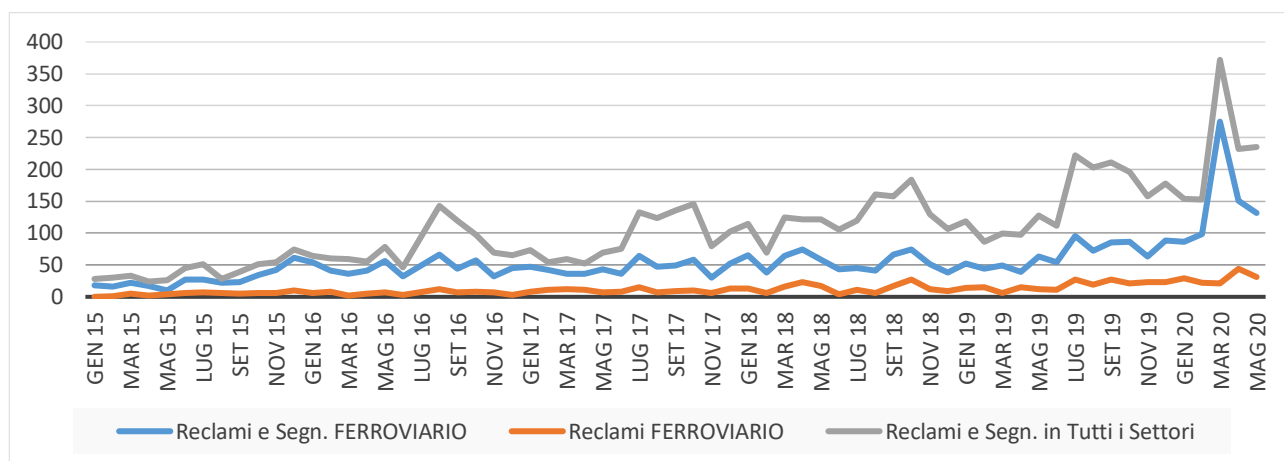
Premesso quanto sopra, il grafico che segue illustra l'andamento dei reclami e delle segnalazioni pervenuti all'Autorità da quando, nel 2014, è stata designata quale organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Il dato crescente di reclami e segnalazioni (ad eccezione del 2017) è indice anche di una crescente consapevolezza da parte dei passeggeri circa gli strumenti di tutela dei diritti a loro disposizione e del ruolo dell'Autorità. Si rileva inoltre, come sopra anticipato, che dal mese di marzo 2020 sono pervenute numerose segnalazioni connesse all'emergenza epidemologica di Covid-19, concernenti, nella maggior parte dei casi, richieste di rimborso di biglietti singoli o abbonamenti per rinuncia al viaggio, relativamente a vari profili, tra cui le modalità e le condizioni per la richiesta dei rimborsi e le motivazioni dell'eventuale diniego da parte dei vettori. Nello specifico, nel periodo di riferimento del presente rapporto sono pervenuti n. 298 reclami e n. 987 segnalazioni; il 49,2% delle istanze ricevute ha interessato servizi AV mentre il 47,7% servizi di trasporto regionali.

**Figura 4. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni (2014-2020)**

Fonte: ART

Il *trend* mensile dei reclami e delle segnalazioni in ingresso è raffigurato dal grafico che segue, dal quale si evince un andamento crescente nel periodo, con picchi durante i periodi estivi, caratterizzati da una maggiore propensione agli spostamenti.

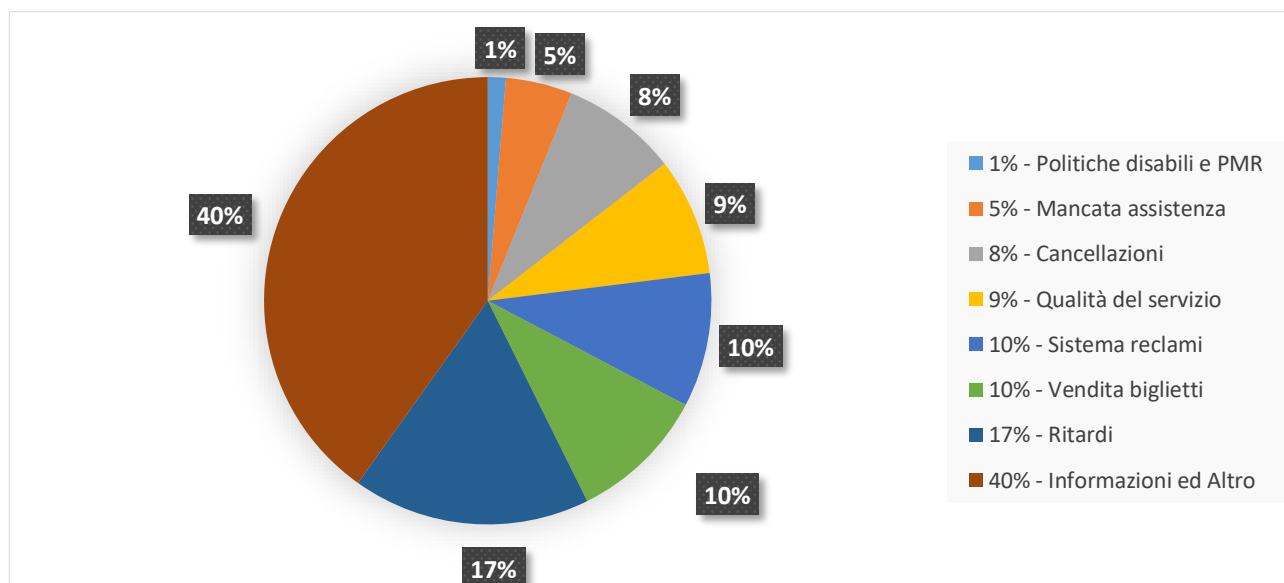
**Figura 5. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)**



Fonte: ART

Come evidenziato nel grafico che segue, reclami e segnalazioni relativi a servizi ferroviari hanno evidenziato criticità di diversa natura. I passeggeri hanno lamentato (i) la mancata informazione, su richiesta, prima del viaggio e in caso di cancellazione o ritardo all'arrivo o alla partenza; (ii) la mancata erogazione dell'indennizzo da parte dell'impresa ferroviaria a seguito di ritardo; (iii) problematiche connesse alle modalità di vendita dei biglietti; (iv) problematiche connesse all'accessibilità del sistema di presentazione dei reclami e all'assenza di riscontro da parte del vettore al reclamo di prima istanza; (v) la scarsa qualità del servizio erogato; (vi) la mancata erogazione dell'indennizzo da parte dell'impresa ferroviaria a seguito di cancellazione del servizio (vii) la mancata assistenza in caso di cancellazione o ritardo all'arrivo o alla partenza superiore a 60 minuti, sia in termine di fornitura di pasti o bevande che di sistemazione in albergo o di altro tipo, qualora necessari e dovuti. Infine, sebbene la percentuale dei reclami pervenuti riguardanti le persone con disabilità o PMR appaia contenuta (l'1%), con riguardo all'oggetto delle istanze si tratta di doglianze significative.

**Figura 6. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati nelle segnalazioni e nei reclami (2014-2020)**



Fonte: ART

Si precisa, inoltre, che la categoria "Informazioni ed Altro" ricomprende segnalazioni e reclami che attengono, oltre che alle contestazioni inerenti la violazione di specifici obblighi informativi in capo alle imprese ferroviarie o al gestore dell'infrastruttura, anche ad ulteriori aspetti tra i quali, il trattamento delle richieste

di rimborso, richieste di informazioni generiche, furti o smarrimenti di bagagli, nuova programmazione degli orari, impossibilità di trasporto di biciclette, accesso non consentito ad animali, condizioni contrattuali o tariffarie ritenute discriminatorie. Ogni reclamo o segnalazione può contenere più profili di doglianza.

Nel periodo di riferimento sono stati avviati n. 12 procedimenti sanzionatori per violazioni concernenti (i) l'omessa assistenza materiale ai passeggeri in caso di ritardo superiore a 60 minuti; (ii) il mancato pagamento anticipato in caso di decesso o lesioni entro 15 giorni dall'identificazione della persona fisica; (iii) la risposta tardiva al reclamo di prima istanza; (iv) la mancata corresponsione dell'indennizzo in caso di ritardo; (v) il ritardo nella corresponsione dell'indennizzo e (vi) le informazioni di viaggio<sup>46</sup>.

Per quanto concerne l'attività sanzionatoria, si evidenzia che, a fronte dei reclami e segnalazioni pervenuti, n. 9 procedimenti sanzionatori tra quelli avviati nel corso del 2019 si sono conclusi con l'irrogazione di ammende nei confronti dei vettori per l'accertata violazione dei diritti dei passeggeri. Due di questi, in particolare, sono stati avviati sulla base di segnalazioni della Polizia ferroviaria (Polfer) con la quale è in vigore dal 2019 uno specifico protocollo di collaborazione.

Più specificamente, n. 2 procedimenti sanzionatori si sono conclusi con l'accertata violazione da parte delle imprese ferroviarie coinvolte dell'articolo 13, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, ai sensi del quale "[i]n caso di decesso o lesioni di un passeggero, l'impresa ferroviaria di cui all'articolo 26, paragrafo 5, dell'allegato I, effettua, senza indugio e in ogni caso entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente diritto al risarcimento, i pagamenti anticipati eventualmente necessari per soddisfare le immediate necessità economiche proporzionalmente al danno subito"<sup>47</sup>. In questi casi, l'Autorità ha accertato che, sia nell'immediatezza del sinistro, che nei 15 giorni successivi all'identificazione del passeggero, le imprese ferroviarie avevano omesso di attivarsi affinché gli interessati, sussistendone i presupposti di legge, potessero accedere ad un'anticipazione economica. Tale condotta è aggravata in assenza di procedure aziendali idonee a presidiare l'obbligo in esame.

Inoltre, n. 4 procedimenti sanzionatori si sono conclusi con l'accertamento della violazione dell'articolo 17, paragrafi 1 e 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007<sup>48</sup>. In detti casi, le imprese ferroviarie sono state sanzionate per non aver riconosciuto ai passeggeri gli indennizzi da ritardo previsti dal paragrafo 1 della disposizione avendo parametrato il ritardo sul momento in cui il treno, con il suo primo asse, occupa il primo circuito di binario di stazione anziché, coerentemente con la nozione di cui all'articolo 3, paragrafo 12, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, e come sin qui confermato dalla giurisprudenza, sull'orario di effettiva apertura delle porte, momento in cui il passeggero può effettivamente scendere dal convoglio e perseguire le proprie esigenze<sup>49</sup>. In questi casi, è stata accertata anche la violazione del paragrafo 2 dell'articolo 17 del Regolamento (CE) n. 1371/2007, per non avere le imprese ottemperato alla intimazione dell'Autorità di porre fine all'infrazione.

---

<sup>46</sup> Si vedano, a riguardo, il procedimento avviato dalla delibera n. 91/2019, del 18 luglio 2019 concluso con delibera n. 155/2019, del 5 dicembre 2019; il procedimento avviato con delibera n. 103/2019, del 31 luglio 2019 concluso con delibera n. 178/2019, del 19 dicembre 2019; il procedimento di cui alla delibera n. 105/2019, del 31 luglio 2019 estinto con delibera n. 148/2019, del 20 novembre 2019; il procedimento avviato con delibera n. 122/2019, del 12 settembre 2019 conclusosi con delibera n. 6/2020, del 16 gennaio 2020; il procedimento di cui alla delibera n. 128/2019, del 26 settembre 2019 estinto con delibera n. 7/2020 del 16 gennaio 2020; il procedimento avviato con delibera n. 129/2019, del 26 settembre 2019, estinto con delibera n. 8/2020, del 16 gennaio 2020; il procedimento di cui alla delibera n. 135/2019, del 24 ottobre 2019 conclusosi con delibera n. 32/2020, del 12 febbraio 2020; il procedimento avviato con delibera n. 136/2019, del 24 ottobre 2019 e concluso con delibera n. 25/2020, del 30 gennaio 2020; il procedimento di cui alla delibera n. 146/2019, del 20 novembre 2019 e concluso con delibera n. 60/2020, del 12 marzo 2020; il procedimenti avviati con delibera n. 33/2020, del 12 febbraio 2020, delibera n. 92/2020, del 7 maggio 2020 e delibera n. 102/2020 del 21 maggio 2020, tutt'ora in corso.

<sup>47</sup> Delibere n. 148/2019, del 20 novembre 2019 e n. 6/2020, del 16 gennaio 2020.

<sup>48</sup> Delibere n. 7/2020, del 16 gennaio 2020, n. 25/2020, del 30 gennaio 2020, n. 32/2020, del 12 febbraio 2020 e n. 60/2020, del 12 marzo 2020.

<sup>49</sup> Criterio, come sopra detto, confermato dal giudice di primo grado (TAR Piemonte, sentenza n. 690/2019) ed attualmente al vaglio del Consiglio di Stato. Ved. anche paragrafo 2.2 della Comunicazione della Commissione europea su "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", C(2015) 4089 final.

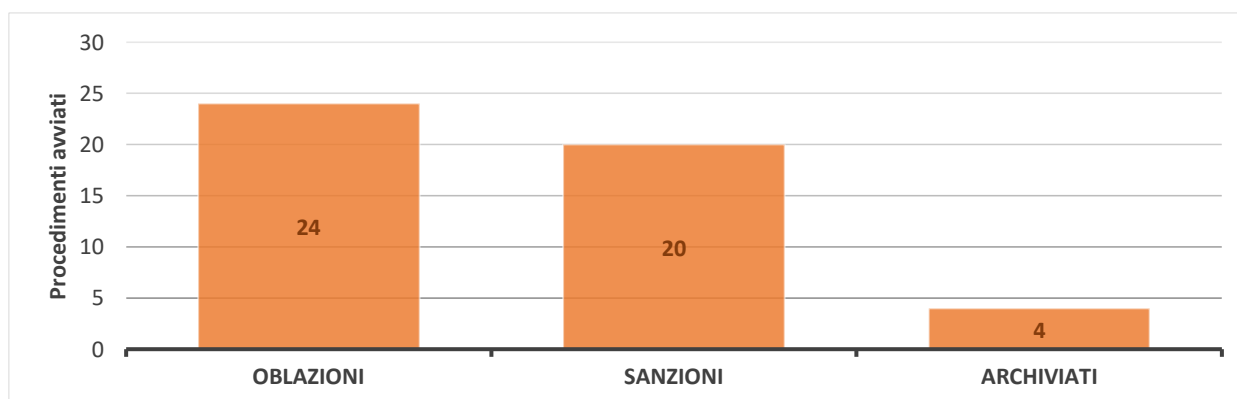


In altri n. 2 casi, l’Autorità ha accertato la violazione da parte dei vettori dell’obbligo di fornire ai passeggeri pasti e bevande gratuiti in funzione dei tempi di attesa (pur in minima quantità) in caso di ritardo all’arrivo o alla partenza di oltre 60 minuti, e pur nell’ambito dei margini di autonomia lasciati alle imprese ferroviarie dal dettato normativo<sup>50</sup>. Avverso i provvedimenti di irrogazione della sanzione è stato proposto ricorso al TAR Piemonte. I procedimenti sono attualmente pendenti.

In tutti i casi precedenti, l’importo delle sanzioni è stato determinato in applicazione dei principi di cui all’articolo 5, comma 3, del d.lgs. n. 70 del 2014 (*rispetto dei principi di effettività e proporzionalità, gravità ed eventuale reiterazione della violazione, azioni poste in essere per eliminare o attenuare le conseguenze della violazione, rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati*) e delle Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall’Autorità, adottate con delibera n. 49/2017 del 6 aprile 2017. Conseguentemente, in sede di quantificazione della sanzione, laddove ne ricorrevano i presupposti, è stata applicata una maggiorazione sia per la reiterazione della violazione che per l’inosservanza dell’intimazione dell’Autorità.

Un solo procedimento sanzionatorio, inoltre, si è concluso con il pagamento in misura ridotta della sanzione da parte delle imprese ferroviarie ai sensi dell’articolo 16 della legge 6 novembre 1981, n. 689 e, dunque, senza accertamento dell’infrazione<sup>51</sup>. In coerenza con quanto evidenziato nell’Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo sopra richiamato, l’istituto non ha trovato applicazione nei casi di reiterazione della violazione<sup>52</sup>. Gli esiti dei procedimenti sanzionatori avviati dall’Autorità nel periodo 2014 – maggio 2020 sono riassunti nel grafico seguente. Esso evidenzia che, nell’intero periodo di oltre sei anni preso in considerazione, il 50% dei procedimenti sanzionatori si sono conclusi con il pagamento in misura ridotta della sanzione da parte dell’impresa ferroviaria, mentre il 41,7% con l’irrogazione della sanzione.

**Figura 7. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)**



Fonte: ART

Nel periodo di riferimento, è proseguito l’iter volto alla revisione del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Si ricorda, al riguardo che, nel 2013, la Commissione europea aveva evidenziato nell’ambito di una apposita

<sup>50</sup> Delibere n. 155/2019, del 5 dicembre 2019 e n. 178/2019, del 19 dicembre 2019.

<sup>51</sup> Vedi Delibera n. 88/2019, del 18 luglio 2019. Come noto, l’articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689 disciplina il pagamento in misura ridotta per favorire la più rapida definizione dei procedimenti amministrativi di natura sanzionatori. Le norme attribuiscono ai soggetti cui è contestata una violazione, la facoltà di non opporsi a quanto invocato a suo carico e arrestare il procedimento amministrativo, attraverso la corresponsione di una somma di denaro il cui importo è predeterminato dalla legge.

<sup>52</sup> L’articolo 8-bis (“Reiterazione delle violazioni”) della legge n. 689/1981 dispone che “Salvo quanto previsto da speciali disposizioni di legge, si ha reiterazione quando, nei cinque anni successivi alla commissione di una violazione amministrativa, accertata con provvedimento esecutivo, lo stesso soggetto commette un’altra violazione della stessa indole. Si ha reiterazione anche quando più violazioni della stessa indole commesse nel quinquennio sono accertate con unico provvedimento esecutivo. Si considerano della stessa indole le violazioni della medesima disposizione e quelle di disposizioni diverse che, per la natura dei fatti che le costituiscono o per le modalità della condotta, presentano una sostanziale omogeneità o caratteri fondamentali comuni. La reiterazione è specifica se è violata la medesima disposizione (...)”.

Relazione alcune aree problematiche, poi confermate in una valutazione d'impatto svolta nel 2016/2017<sup>53</sup>. All'esito di queste valutazioni, il 27 settembre 2017 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio una Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione), volta a rafforzare la tutela dei diritti di fonte UE e a migliorare la qualità e l'efficienza del trasporto di passeggeri con questa modalità, al fine di incrementarne l'utilizzo anche in un'ottica di migliore sostenibilità ambientale della stessa<sup>54</sup>. Non ultimo, stabilendo norme uniformi e, tuttavia, un livello minimo di tutela, gli Stati membri resterebbero liberi di adottare norme più rigorose.

In relazione a tale proposta, in qualità di organismo responsabile della corretta applicazione della normativa comunitaria, su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità, d'intesa con la Rappresentanza permanente presso l'Unione europea, ha partecipato, e partecipa tuttora, alle riunioni del Gruppo di lavoro Trasporti Terrestri del Consiglio (*Working Party on Land Transport*), in seno al quale essa è in esame. Al riguardo, il 15 novembre 2018, in seduta plenaria, il Parlamento europeo ha votato la relazione della competente Commissione TRAN e l'ha adottata in prima lettura<sup>55</sup>. Il 2 dicembre 2019, il Consiglio Trasporti, telecomunicazioni ed energia (TTE) ha approvato l'Orientamento generale sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>56</sup>, sulla base del quale è in corso di svolgimento la fase dei triloghi per l'esame, fra gli altri, dei profili sui quali permangono differenze di posizione tra le due istituzioni, tra i quali:

- l'ambito di applicazione del regolamento, che sarà progressivamente esteso a taluni servizi nazionali che oggi gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione delle disposizioni del regolamento stesso, per assicurare ai passeggeri una tutela uniforme in ambito dell'Unione. Al riguardo, il Consiglio ha inserito nel proprio Orientamento generale la possibilità di continuare a prevedere deroghe, ad esempio, per i servizi urbani, suburbani e regionali, mentre il Parlamento si era espresso nel senso di ridurre in maniera più significativa le esenzioni;
- la diffusione, mediante adeguata informazione e maggiore disponibilità di canali di vendita, dell'utilizzo dei biglietti globali<sup>57</sup>. In proposito, il testo votato dal Parlamento risulta più avanzato nella promozione di tale tipologia di titoli di viaggio;
- la definizione di causa di forza maggiore, in relazione alla quale il Consiglio ha ritenuto che le imprese ferroviarie non sono tenute a versare indennizzi per ritardi o cancellazioni dovuti a circostanze che non avrebbero potuto evitare (quali condizioni metereologiche estreme, gravi catastrofi naturali, ecc.), mentre esse non sarebbero esonerate al ricorrere di altre circostanze (quali scioperi del proprio personale, atti o omissioni di altre imprese che utilizzano la stessa infrastruttura ferroviaria oppure dei gestori delle stazioni). Il testo votato dal Parlamento, di contro, non prevedeva alcuna clausola di forza maggiore.

Ulteriori aspetti significativi della revisione delle attuali tutele riguardano:

- la maggiore tutela per i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, al cui riguardo la proposta stabilisce precise responsabilità, anche nei casi in cui stazioni e imprese non dispongano di personale di accompagnamento dedicato. In questo ambito vengono anche chiarite le regole applicabili all'indennizzo per la perdita o la riparazione di attrezzature per la mobilità ed è previsto espressamente che il personale preposto ad assistere le persone con disabilità o a mobilità ridotta riceva una idonea formazione;
- disposizioni volte a facilitare il trasporto di biciclette volte a bordo dei treni, definendo con maggior chiarezza i casi in cui l'impresa ferroviaria può rifiutare di svolgere tale servizio;
- il rafforzamento degli obblighi informativi a favore dei passeggeri: viene introdotto, tra l'altro, l'obbligo di apporre sul biglietto cartaceo o elettronico (o, nel caso in cui ciò sia impossibile) tramite altre modalità,

<sup>53</sup> Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, Applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 [COM (2013) 0587].

<sup>54</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=CELEX:52017PC0548>.

<sup>55</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_14052\\_2018\\_INIT&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_14052_2018_INIT&from=EN).

<sup>56</sup> È possibile seguire l'iter della Proposta presso le istituzioni dell'Unione Europea, tramite il tasto "Procedure", al link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0548>.

<sup>57</sup> Il Regolamento (CE) n. 1371/2007 definisce il biglietto globale come "uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie".

in formato accessibile alle persone con disabilità, un avviso in cui viene specificato dove sia possibile reperire informazioni sui diritti dei passeggeri in caso di soppressione del servizio, perdita di coincidenza o ritardo prolungato;

- sono previste procedure più precise per il trattamento dei reclami e le relative scadenze, al cui riguardo il Parlamento aveva anche previsto l'adozione di un modulo europeo unico per la presentazione delle richieste di indennizzo.

L'iter della Proposta di rifusione non risulta ad oggi completato; l'adozione dell'atto finale potrebbe avvenire nel corso del prossimo semestre di Presidenza dell'Unione europea.

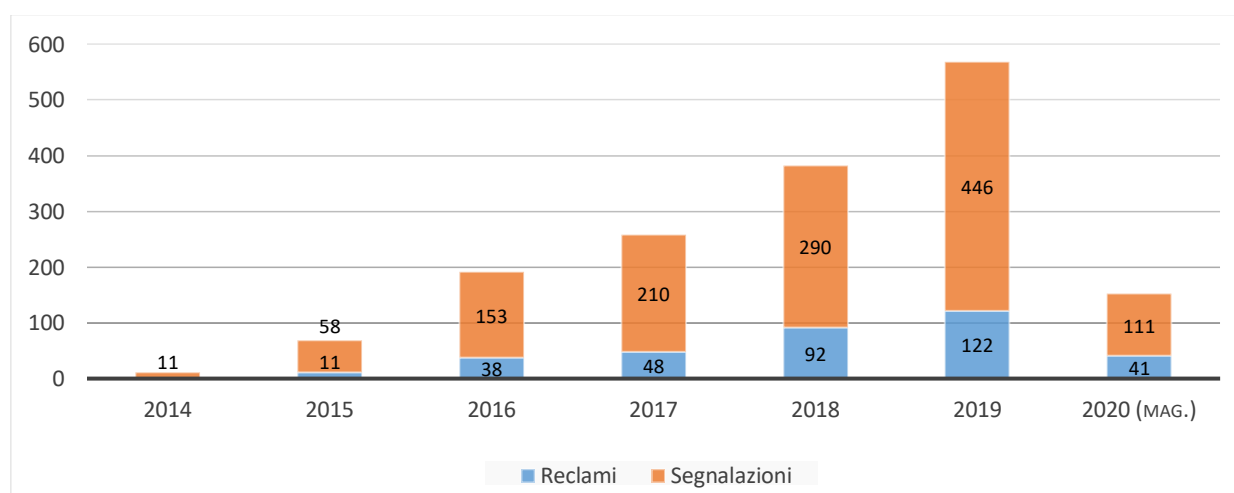
#### 4.2.2. I diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus

Il Regolamento (UE) n. 181/2011 in materia di tutela dei passeggeri che viaggiano con autobus si applica ai servizi di trasporto regolari per la percorrenza di distanze pari o superiori a 250 Km; alcune disposizioni si applicano, altresì, a percorrenze inferiori e ai trasporti occasionali. In particolare, il Regolamento mira a garantire un livello equivalente di protezione e assistenza ai passeggeri in relazione (i) alla protezione dei passeggeri in caso di incidente; (ii) alle pari opportunità di viaggio per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta; (iii) al contenimento dei disagi causati da cancellazioni o ritardi significativi; (iv) all'adeguatezza dell'informazione sui diritti di cui godono i passeggeri e della possibilità del relativo esercizio; (v) all'efficacia delle tutele garantite attraverso gli organismi nazionali preposti.

Entrato in vigore il 1° marzo 2013, ed oggetto di una relazione sullo stato di attuazione nel 2016, nel terzo trimestre 2019, la Commissione ha avviato un processo di valutazione volto a verificare i risultati raggiunti e la persistente validità delle disposizioni, attesi anche gli sviluppi che hanno caratterizzato il settore<sup>58</sup>. In particolare, la valutazione ha ad oggetto: (i) la congruità dell'ambito di applicazione delle tutele previste negli Stati membri; (ii) l'adeguatezza delle condizioni contrattuali e delle tariffe dei vettori e dei venditori di biglietti; (iii) gli indennizzi e l'assistenza in caso di incidenti; (iv) l'applicazione dei diritti dei passeggeri disabili e dei passeggeri a mobilità ridotta; (v) l'applicazione dei diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo; (vi) l'applicazione degli obblighi informativi e sulla gestione dei reclami; (vii) l'applicazione del regolamento da parte degli organismi nazionali responsabili.

Per quanto concerne l'attività svolta dall'Autorità in qualità di organismo nazionale responsabile, il grafico che segue illustra l'andamento crescente dei reclami e delle segnalazioni pervenuti a partire dal 2014.

**Figura 8. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni pervenuti all'Autorità (2014-2020)**



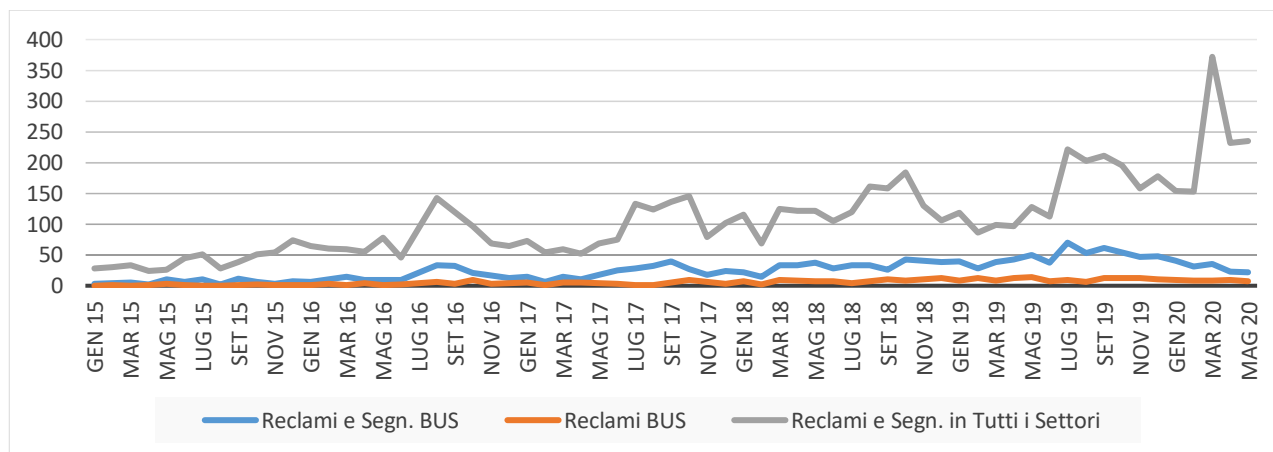
Fonte: ART

<sup>58</sup> Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del Regolamento (UE) relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004 [COM (2016) 619 final].

Come già rilevato per i servizi di trasporto ferroviari, a partire dal mese di marzo 2020 sono pervenute numerose segnalazioni connesse all’epidemia Covid-19 riguardanti, nella maggior parte dei casi, richieste di rimborso di biglietti singoli o abbonamenti. Nel periodo di riferimento del presente rapporto sono pervenuti n. 110 reclami e n. 412 segnalazioni rilevanti.

L’andamento crescente dei reclami e delle segnalazioni in ingresso, riconducibile ad una maggiore consapevolezza degli strumenti di tutela dei diritti previsti dalla vigente normativa, è raffigurato anche dal grafico seguente che illustra la *trend* mensile di ricezione delle istanze da parte dei passeggeri; anche nel settore del trasporto con autobus si registra un aumento soprattutto durante i periodi estivi.

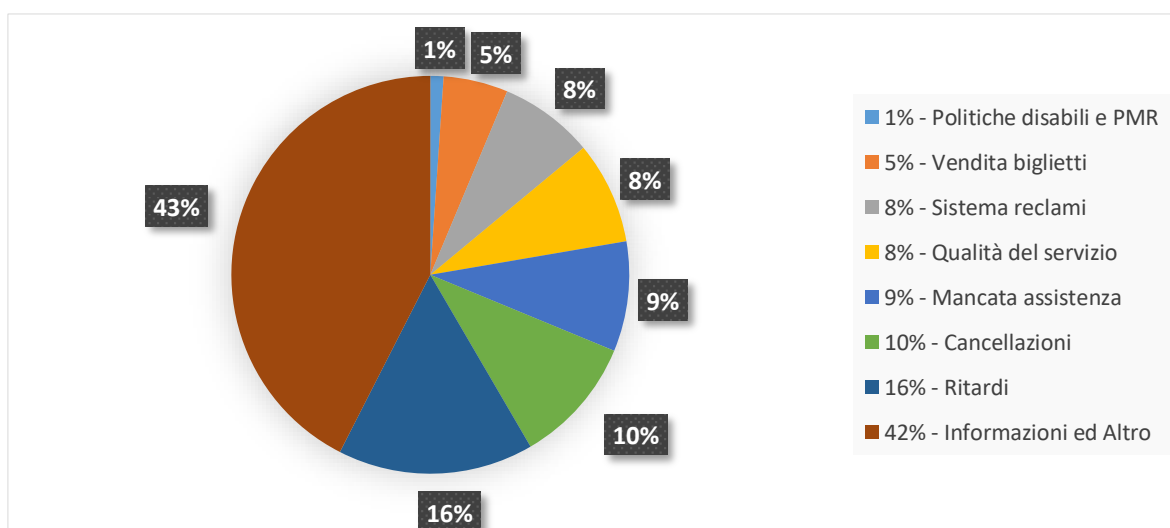
**Figura 9. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)**



Fonte: ART

Come rappresentato nel grafico che segue, i passeggeri hanno lamentato diverse criticità: (i) la mancata informazione fornita in partenza da stazioni/fermate in caso di cancellazione o partenza ritardata; (ii) il mancato rimborso/indennizzo a seguito di ritardo o di cancellazione alla partenza; (iii) la mancata assistenza, sia in termine di fornitura di spuntini, pasti o bevande che di sistemazione in albergo o in altro alloggio, qualora dovuti e necessari in caso di partenza cancellata o ritardata; (iv) la scarsa qualità del servizio erogato; (v) problematiche connesse all’accessibilità del sistema di presentazione dei reclami e all’assenza di riscontro da parte del vettore al reclamo di prima istanza; (vi) criticità connesse al sistema di vendita dei biglietti; (vii) problematiche relative al trasporto di disabili e PMR (l’1%).

**Figura 10. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati all’interno di segnalazioni e reclami (2014-2020)**



Fonte: ART

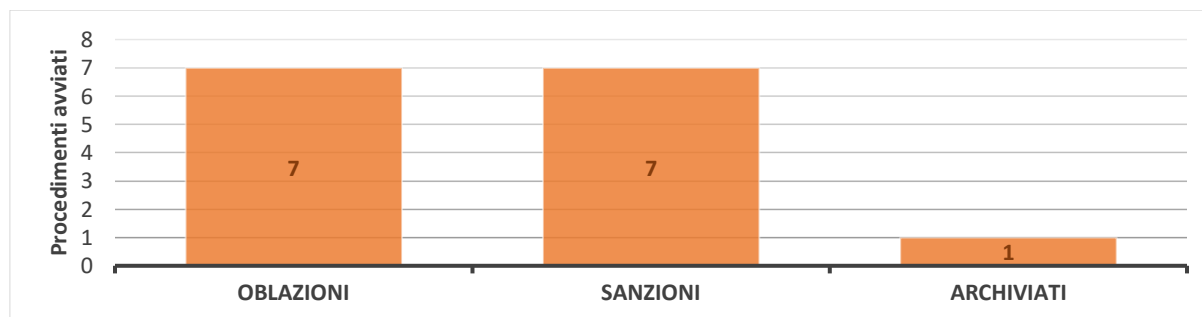
Si rappresenta che la categoria “Informazioni ed Altro” ricomprende segnalazioni e reclami che attengono, oltre che alle contestazioni inerenti alla violazione degli obblighi informativi in capo ai vettori, anche ulteriori aspetti tra i quali, il trattamento delle richieste di rimborso, richieste di informazioni generiche, furti o smarrimenti bagagli, nuova programmazione degli orari, ecc. Come nel caso del trasporto ferroviario, ogni reclamo o segnalazione può contenere più profili di doglianza.

Per quanto concerne l’attività sanzionatoria svolta dall’Autorità nel periodo oggetto del presente rapporto, si evidenzia che, a fronte dei reclami e segnalazioni presentati all’Autorità, sono stati avviati n. 5. procedimenti sanzionatori. Più specificamente le infrazioni contestate, che hanno dato luogo all’avvio di procedimenti sanzionatori, hanno riguardato (i) l’obbligo, in caso di cancellazione o di un ritardo superiore a 120 minuti in partenza, di offerta immediata ai passeggeri della scelta tra la continuazione, il reinstradamento o il rimborso del prezzo del biglietto<sup>59</sup>; (ii) la mancata corresponsione della somma pari al 50% del prezzo del biglietto, oltre al rimborso del prezzo dello stesso, nel caso in cui il vettore non sia in grado di offrire la scelta di cui sopra; (iii) la mancata o tardiva informazione fornita in caso di ritardo o cancellazione sulla “*situazione*” o sull’orario di partenza previsto “*non appena tale informazione è disponibile*”; (iv) la mancata assistenza fornita qualora si renda necessaria in caso di ritardo o di cancellazione di un servizio<sup>60</sup>; (v) la tardiva o mancata risposta al reclamo<sup>61</sup>.

Nel periodo di riferimento, nella materia in esame si sono conclusi n. 2 procedimenti sanzionatori, uno dei quali con l’accertamento di due infrazioni a carico del vettore e con il pagamento, da parte dello stesso, della sanzione in misura ridotta relativamente alla terza contestazione<sup>62</sup>, mentre il secondo procedimento si è concluso con l’oblazione e, dunque, senza accertamento dell’infrazione<sup>63</sup>.

Relativamente all’attività sanzionatoria, nel periodo compreso tra il 2014 e il 31 maggio 2020, come si evince dal grafico successivo, il 46,7% di procedimenti sanzionatori si sono conclusi con l’accertamento della violazione e l’irrogazione della sanzione, calcolata in alcuni casi sul numero dei passeggeri titolari di biglietto per il servizio oggetto del reclamo; parimenti sempre il 46,7% dei procedimenti si sono conclusi con il pagamento della sanzione in misura ridotta, come previsto dal citato articolo 16 della legge n. 689/1981.

**Figura 11. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)**



Fonte: ART

<sup>59</sup> Al riguardo in alcuni procedimenti sanzionatori è stata contestata al vettore l’assenza di un comportamento proattivo e propositivo nei confronti dei propri utenti, come richiesto dalla norma. A titolo di esempio, l’invio da parte del vettore di un sms con il quale, nell’informare il passeggero in partenza da una stazione del ritardo superiore a 120 minuti, invitava lo stesso a contattare telefonicamente l’assistenza clienti “*per una possibile alternativa*”, senza alcun riferimento al diritto alla scelta tra le diverse alternative di cui all’articolo 19, paragrafo 1, del regolamento, non è stato ritenuto conforme alla disciplina europea.

<sup>60</sup> Rileva in proposito il procedimento avviato con la Delibera n. 10/2020, del 16 gennaio 2020, ancora in corso, in cui è stata contestata al vettore la mancata offerta ai passeggeri dell’assistenza prevista e di non essersi attivato per informare i passeggeri, durante l’attesa, del diritto a ricevere la predetta assistenza mediante il rimborso dei costi da essi eventualmente sostenuti.

<sup>61</sup> In particolare, si vedano i procedimenti avviati con le delibere n. 32/2019, dell’11 aprile 2019 e n. 57/2019, del 23 maggio 2019, estinti, rispettivamente, con le delibere n. 63/2019 del 6 giugno 2019 e n. 90/2019 del 18 luglio 2019; il procedimento avviato con la delibera n. 179/2019, del 19 dicembre 2019, concluso con la delibera n. 87/2020, del 23 aprile 2020; i procedimenti di cui alle Delibere n. 53/2020, del 27 febbraio 2020, n. 64/2020, del 12/03/2020 e n. 101/2020, del 21 maggio 2020 sono ancora in corso.

<sup>62</sup> delibera n. 87/2020, del 23 aprile 2020.

<sup>63</sup> delibera n. 90/2019, del 18 luglio 2019.

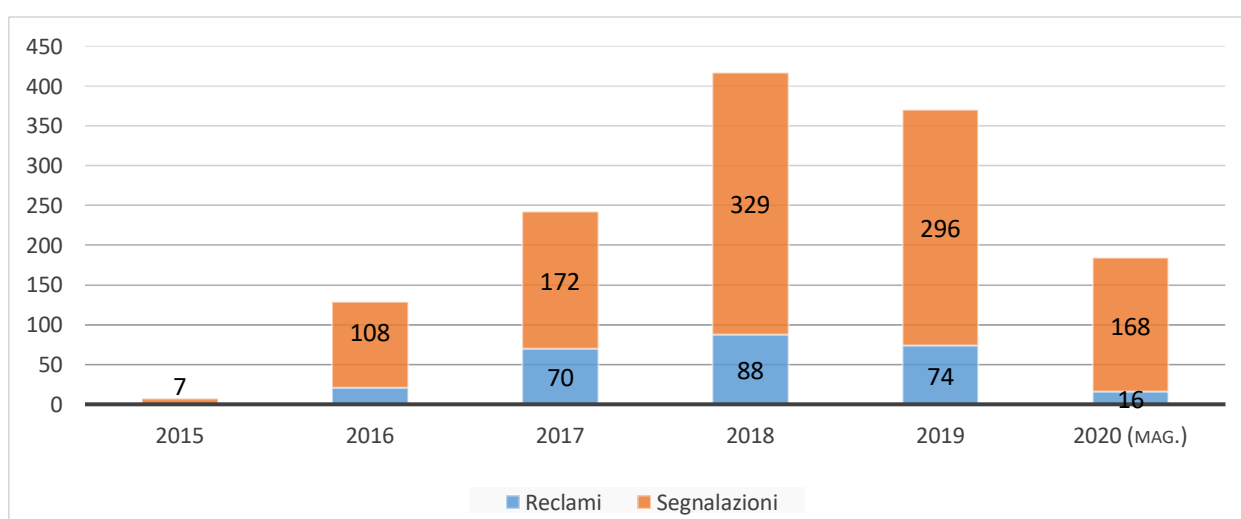
### 4.2.3. I diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne

Il Regolamento (UE) n. 1177/2010 si pone l'obiettivo di garantire un livello equivalente di protezione e assistenza ai passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne garantendo, in particolare (i) che le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta abbiano opportunità di viaggiare al pari degli altri cittadini; (ii) che i disagi dei passeggeri dovuti a cancellazioni o ritardi significativi siano contenuti, prevedendo l'obbligo per il vettore di fornire informazioni, assistenza, trasporto alternativo e indennizzi in caso di ritardo all'arrivo; (iii) che i passeggeri siano adeguatamente informati dei loro diritti e siano in grado di esercitarli; (iv) che gli Stati membri e gli organismi nazionali preposti all'applicazione facciano rispettare le disposizioni del regolamento. Come nei casi relativi al trasporto ferroviario e con autobus, si tratta di misure di protezione minime e irrinunciabili (articolo 6) che non precludono il ricorso agli ulteriori strumenti di tutela, anche giudiziale, messi a disposizione dai singoli ordinamenti giuridici nazionali.

Entrato in vigore in data 18 dicembre 2012, ed oggetto di una relazione sullo stato di attuazione nel 2016<sup>64</sup>, come nel caso di quello relativo al trasporto via autobus, nel terzo trimestre del 2019 la Commissione ha avviato un processo volto a verificare i risultati raggiunti e a valutare se le disposizioni ivi contenute siano ancora giustificate. Analoghi anche gli ambiti della valutazione in corso.

Per quanto riguarda l'attività svolta dall'Autorità, in qualità di organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento, nel periodo di riferimento del presente rapporto, sono pervenuti all'Autorità n. 76 reclami e n. 416 segnalazioni relativi al settore marittimo. Anche in questo caso si sono registrate, a partire dal mese di marzo 2020, numerose istanze correlate all'epidemia da Covid-19, consistenti, nella maggior parte dei casi, in richieste di rimborso di titoli di viaggio. Il grafico seguente permette di evidenziarne l'andamento e, in particolare, la lieve flessione registrata nel 2019: questo fattore, da un lato, può essere ricollegato all'effetto dissuasivo delle attività sanzionatorie e di *moral suasion* svolta dall'Autorità, che possono aver indotto alcune Compagnie marittime a migliorare le modalità di gestione dei rapporti con l'utenza; d'altra parte, non può sottacersi la perdurante mancanza, nelle norme nazionali di esecuzione del regolamento UE (d.lgs. n. 129/2015), di una specifica sanzione per l'inosservanza degli obblighi di indennizzo a carico del vettore in caso di ritardo all'arrivo in relazione alla durata prevista del viaggio, di cui all'articolo 19 del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Tale lacuna legislativa, evidenziata nell'Atto di segnalazione sopra richiamato, potrebbe aver disincentivato la proposizione di reclami di seconda istanza.

**Figura 12. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni (2015-2020)**



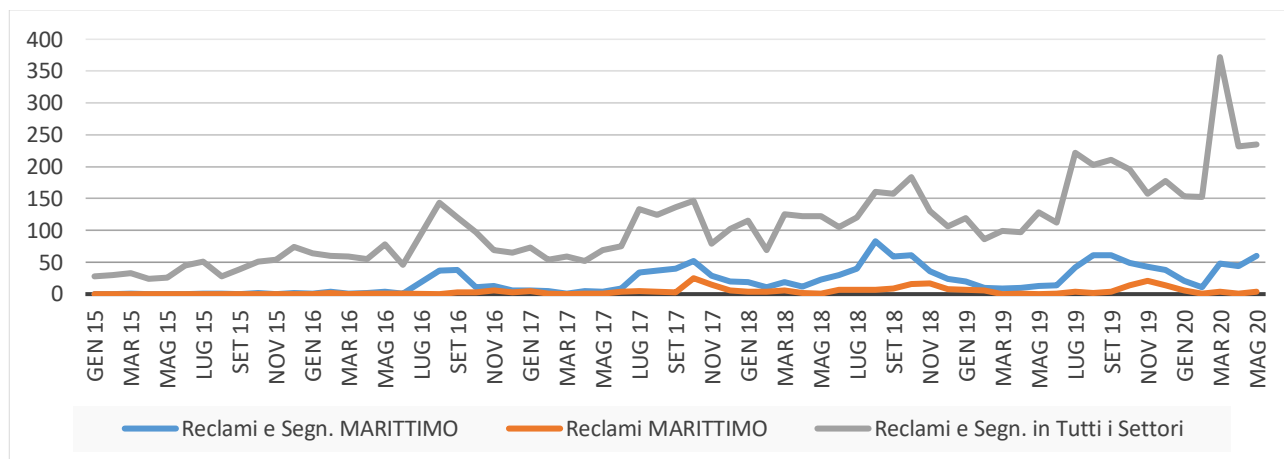
Fonte: ART

<sup>64</sup> Relazione della Commissione europea al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, COM(2016) 274 final.



La Figura che segue illustra invece l'andamento, con dettaglio mensile, delle istanze. Come nei casi precedenti, per ogni annualità e con particolare evidenza nel 2019, sono presenti forti picchi a ridosso dei periodi estivi. Più che nelle altre modalità, il *trend* dei reclami e segnalazioni risulta fortemente stagionalizzato.

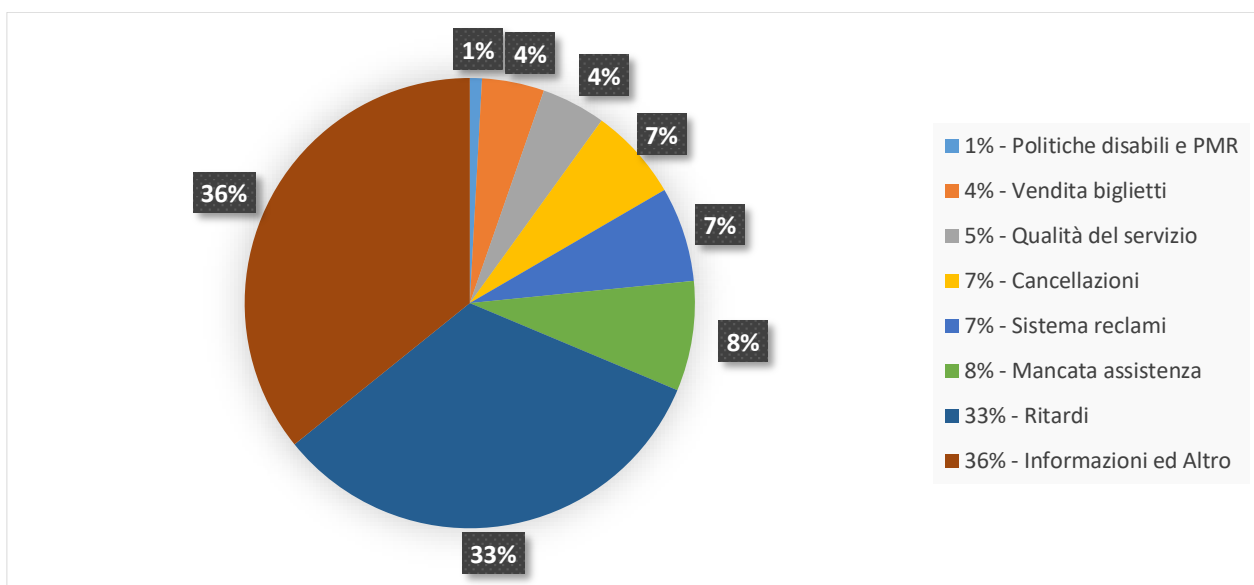
**Figura 13. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: andamento mensile dei reclami e delle segnalazioni (2015-2020)**



Fonte: ART

Le fattispecie esaminate con maggior frequenza nel periodo di riferimento, come risulta dal grafico seguente, hanno riguardato, in particolare, criticità in relazione a (i) l' informativa fornita in caso di cancellazioni o partenze ritardate; (ii) l' erogazione delle compensazioni connesse al prezzo del biglietto o di rimborsi a seguito di ritardi; (iii) l' assistenza offerta ai passeggeri in caso di cancellazioni o partenze ritardate; (iv) l' accessibilità del sistema di presentazione dei reclami, la tempestività e la motivazione delle relative risposte e l' effettiva soluzione dei disservizi subiti dagli utenti; (v) l' erogazione delle compensazioni connesse al prezzo del biglietto o di rimborsi a seguito di cancellazioni; (vi) la qualità del servizio erogato; (vii) problematiche connesse alla vendita di biglietti. Infine, anche in questo ambito, le istanze connesse al servizio di trasporto di persone con disabilità o PMR hanno rappresentato solo l'1%.

**Figura 14. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: motivi rappresentati all'interno di segnalazioni e reclami (2014-2020)**



Fonte: ART

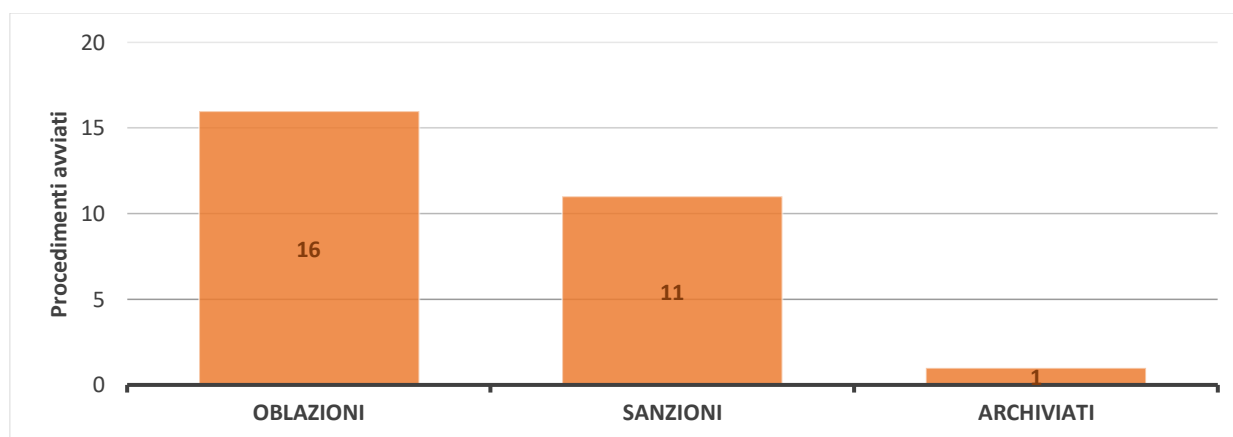
In materia di tutela dei passeggeri nel trasporto via mare, nel periodo in esame sono stati avviati n. 3 procedimenti sanzionatori per violazioni connesse a (i) omessa assistenza materiale nel caso in cui la partenza sia cancellata o subisca un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto di partenza; (ii) la mancanza di adeguate informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate; (iii) la mancata o tardiva risposta al reclamo di prima istanza e (iv) l'omessa offerta al passeggero di scelta tra trasporto alternativo e rimborso del prezzo del biglietto in caso di ritardo alla partenza superiore a 90 minuti<sup>65</sup>.

Complessivamente, nel periodo in esame sono stati conclusi n. 6 procedimenti sanzionatori avviati nel corso del 2019; in n. 5 casi sono state adottate sanzioni pecuniarie. In particolare, l'Autorità ha accertato nella maggior parte dei casi l'avvenuta violazione da parte delle imprese marittime degli obblighi previsti dal Regolamento (UE) n. 1177/2010, con specifico riguardo alle informazioni, all'assistenza e all'offerta della scelta tra trasporto alternativo o rimborso, che devono essere forniti ai passeggeri qualora le partenze siano cancellate o ritardate<sup>66</sup>. Avverso i provvedimenti di irrogazione della sanzione è stato proposto ricorso al TAR Piemonte. I procedimenti sono attualmente pendenti.

Anche in tal caso, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del d.lgs. 129/2015 e delle Linee guida dell'Autorità sulla quantificazione delle sanzioni, l'importo delle ammende è stato determinato nel rispetto dei principi di effettività e proporzionalità, in funzione della gravità della violazione e del rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati, tenendo conto della presenza di attenuanti (es. le azioni poste in essere dalle Compagnie per eliminare o ridurre le conseguenze della violazione) o di aggravanti (es. reiterazione) a carico del vettore. In n. 5 casi, invece, il procedimento si è estinto in parte<sup>67</sup> o interamente<sup>68</sup>, senza accertamento, totale o parziale delle infrazioni contestate, per l'avvenuto pagamento, da parte delle Compagnie di navigazione, della sanzione in misura ridotta.

Relativamente all'attività sanzionatoria svolta nel settore marittimo, nel periodo tra il 2014 e il 31 maggio 2020, come indicato nel grafico seguente, i procedimenti sanzionatori si sono conclusi per una parte rilevante (pari al 57,1 %) con il pagamento della sanzione in misura ridotta, come previsto dal sopra richiamato articolo 16 della l. n. 689/1981, mentre il 39,3% con l'accertamento della violazione e l'irrogazione della sanzione, calcolata in alcuni casi sul numero dei passeggeri; in un solo caso si è proceduto con l'archiviazione.

**Figura 15. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati e conclusi (2014-2020)**



Fonte: ART

<sup>65</sup> Cfr. i procedimenti di cui alla Delibera n. 104/2019, del 31 luglio 2019, estinto con Delibera n. 5/2020, del 16 gennaio 2020; alla Delibera n. 123/2019, del 12 settembre 2019, estinto con Delibera n. 142/2019, dell'8 novembre 2019 e alla Delibera 88/2020, del 23 aprile 2020, ancora in corso.

<sup>66</sup> Si vedano, al riguardo, vedi le Delibere n. 82/2019, del 4 luglio 2019, n. 87/2019, del 18 luglio 2019, n. 99 e 101/2019, del 31 luglio 2019 e n. 5/2020, del 16 gennaio 2020.

<sup>67</sup> Si fa riferimento alle Delibere n. 82/2019, del 4 luglio 2019, n. 87/2019, del 18 luglio 2019, n. 99/2019, del 31 luglio 2019, e n. 5/2020, del 16 gennaio 2020.

<sup>68</sup> In proposito rileva la Delibera n. 142/2019, del 12 settembre 2019.

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

---

Con riferimento all'applicazione del Codice del Consumo a pratiche commerciali scorrette nel settore dei trasporti, nel periodo di riferimento l'Autorità ha adottato un parere in relazione ad un procedimento avviato dall'AGCM nel settembre 2018 e concernente "un'articolata pratica commerciale" posta in essere nell'ambito della definizione, diffusione e applicazione in via continuativa di offerte e promozioni da parte di una preminente impresa ferroviaria.

La pratica commerciale in questione era stata individuata dall'AGCM ed era emersa anche da segnalazioni di consumatori pervenute all'Autorità e da questa trasmesse all'Autorità garante. I profili di criticità individuati dall'AGCM riguardavano in particolare: (i) alcune modalità della prospezione pubblicitaria delle offerte e promozioni segnalate; (ii) la circostanza che i biglietti reclamizzati in offerta non sarebbero stati disponibili sin dall'avvio e, comunque, nel corso della promozione, ovvero che gli sconti promessi non sarebbero stati applicati durante il periodo attivo della promozione sugli indicati livelli tariffari; (iii) l'annullamento da parte dell'impresa dei titoli di viaggio acquistati in offerta con annessi ostacoli al riaccredito al consumatore del prezzo già pagato.

Nel corso del procedimento l'impresa ha presentato una proposta di impegni. Nel formulare il proprio parere (n. 5/2019 del 23 maggio 2019), l'Autorità ha considerato sia il quadro normativo di cui al Regolamento (CE) n. 1371/2007 sopra richiamato, che quello regolatorio già elaborato in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti. Il procedimento si è concluso nel giugno 2019 senza l'accertamento della violazione da parte di AGCM che, in considerazione altresì del parere reso dall'Autorità, di cui viene dato conto nel provvedimento finale, ha ritenuto gli impegni presentati dall'impresa idonei a far venire meno i possibili profili di scorrettezza della pratica commerciale oggetto di istruttoria, disponendone l'obbligatorietà<sup>69</sup>.

## 5. ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ

---

### 5.1. Autofinanziamento

---

L'unica fonte di finanziamento dell'Autorità è rappresentata da un contributo agli oneri di funzionamento che gli operatori economici sono tenuti a versare ai sensi dell'art. 37, comma 6, lett. b) del d.l. 201/2011. Le modalità di adempimento di tale prestazione vengono determinate con delibera dell'Autorità adottata con cadenza annuale. Al fine di garantire la più ampia partecipazione degli operatori economici interessati, la misura e le modalità di determinazione e di versamento del contributo sono individuate a conclusione di un procedimento comprensivo di una fase di consultazione pubblica. La delibera è sottoposta ad approvazione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, il cui assenso è acquisito decorsi trenta giorni dalla notifica della delibera medesima.

#### 5.1.1. La delibera di autofinanziamento per il 2020

---

Per l'anno 2020, la delibera n. 172/2019 del 5 dicembre 2019, approvata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 gennaio 2020, ha fissato il contributo nella misura dello 0,6 per mille del fatturato, risultante dall'ultimo bilancio approvato al 12 febbraio 2020, data di pubblicazione del provvedimento dell'Autorità<sup>70</sup>. La misura è quindi, anche per il 2020, inferiore a quella stabilita come massima dalle norme istitutive (uno per mille del fatturato riferito all'ultimo esercizio dell'impresa).

---

<sup>69</sup>Provvedimento n. 27810 dell'AGCM, disponibile alla pagina:

[https://www.agcm.it/dotcmsCustom/tc/2024/7/getDominoAttach?urlStr=192.168.14.10:8080/C12560D000291394/0/4E420DE0301B701CC125843F004F6E7C/\\$File/p27810.pdf](https://www.agcm.it/dotcmsCustom/tc/2024/7/getDominoAttach?urlStr=192.168.14.10:8080/C12560D000291394/0/4E420DE0301B701CC125843F004F6E7C/$File/p27810.pdf).

<sup>70</sup>Nozione che deve intendersi quale "importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS" (art. 2, comma 2 della delibera n. 172/2019).

La base contributiva è ulteriormente definita come segue. In primo luogo, il versamento non è dovuto per importi contributivi pari o inferiori a 1.800 euro. L'introduzione di una soglia *de minimis* risponde all'obiettivo di semplificare gli adempimenti degli operatori di minori dimensioni e a ragione di economicità delle attività amministrative di verifica e di riscossione relative all'applicazione del prelievo del contributo. Inoltre, analogamente a quanto avvenuto per l'anno precedente, anche per il 2020 alcune voci dei ricavi sono state escluse dalla determinazione del fatturato rilevante a fini contributivi<sup>71</sup>. Si è, inoltre, tenuto conto delle specifiche caratteristiche di ciascuna delle imprese regolate dall'Autorità<sup>72</sup>.

Riguardo alle modalità di versamento, anche per il 2020 è stata prevista la possibilità per le imprese di versare un acconto, pari a due terzi dell'importo dovuto, entro la data del 30 aprile 2020 e il saldo del residuo entro il 30 ottobre 2020. Tutte le informazioni utili sono disponibili in un'apposita sezione del sito *internet* dell'Autorità dedicata al tema (v. infra, par. 5.13.1).

Il perimetro delle imprese tenute al versamento del contributo comprende le seguenti attività: a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni); b) gestione degli impianti di servizio ferroviario; c) gestione di centri di movimentazioni merci (interporti); d) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato; e) servizio di taxi; f) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci; g) servizi non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie; h) servizi di trasporto di passeggeri via mare e per vie navigabili interne; i) servizi di trasporto di passeggeri su strada.

A tali operatori si aggiungono le imprese che effettuino i) servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti; (ii) servizi di trasporto di merci via mare e per vie navigabili interne; (iii) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci. Nondimeno, rispetto a queste ultime attività ogni obbligo dichiarativo e contributivo rimane sospeso sino a definizione dei giudizi pendenti dinanzi al giudice amministrativo.

Nel caso di soggetti legati da rapporti di controllo o collegamento di cui all'art. 2359 cod. civ., ovvero sottoposti ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 cod. civ. (anche mediante rapporti commerciali all'interno del medesimo gruppo), ciascuno di essi è tenuto a versare un autonomo contributo

---

<sup>71</sup> Più in particolare, la delibera n. 172/2019 e la conseguente determina del Segretario generale n. 77/2020 del 19 febbraio 2019, hanno precisato l'ambito del fatturato rilevante ai fini contributivi escludendo le seguenti voci: eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità, come da ultimo individuati nella medesima delibera n. 172/2019; ricavi conseguiti per attività svolte all'estero; contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; contributi in conto esercizio erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in forza di contratti di programma – parte servizi, nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale; ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali, derivanti dall'“*equivalente incremento della tariffa di competenza*” applicata con l'entrata in vigore del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, come convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all'adeguamento ed al miglioramento delle strade e autostrade in gestione diretta ANAS Spa; ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale. Inoltre, anche per quest'anno viene ribadita l'esclusione dei ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi che effettuino prestazioni di trasporto, dal momento che, per evitare duplicazioni di contribuzione, in relazione alle prestazioni svolte nell'interesse dei consorzi, solo questi ultimi dovranno versare il contributo. Si conferma, altresì, lo scomputo, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, dei ricavi derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore soggetto al contributo e dei ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto. Per l'anno 2020, infine, sono esclusi dal totale dei ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione di centri di movimentazione merci (interporti): (i) le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili; (ii) il riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili all'ambito di competenza dell'Autorità; (iii) i ricavi derivanti da attività meramente amministrative, quali il supporto per la regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

<sup>72</sup> Così, ad esempio, è confermata la disciplina speciale prevista per il settore del trasporto di passeggeri via mare e per altre vie navigabili in ragione della particolare natura e dell'elevato grado di internazionalizzazione del relativo mercato. In tale ambito, mentre viene ribadita l'esclusione dal fatturato rilevante dei ricavi conseguiti da attività svolte all'estero, quello rilevante ai fini della quantificazione del contributo è così determinato: fatturato moltiplicato per il rapporto tra il numero dei passeggeri imbarcati e/o sbarcati nel territorio italiano nell'esercizio di riferimento ed il numero totale dei passeggeri imbarcati e/o sbarcati durante il medesimo esercizio, sulla base dei dati rilevati, per il trasporto via mare, dalle Autorità di sistema portuale. Restano escluse dall'applicazione di questo criterio le attività svolte dalle imprese di cabotaggio per le quali il fatturato rilevante è calcolato secondo i criteri generali.

la cui entità deve essere calcolata in relazione ai ricavi iscritti a bilancio derivanti dall'attività svolta dalla singola società. Non sono, invece, tenute alla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali alla data del 31 dicembre 2019. Nel caso in cui le società siano state poste in liquidazione e/o assoggettate a procedure concorsuali con finalità liquidative a partire dal 1° gennaio 2020, *“il contributo è dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità liquidativa”*.

Riguardo ai contributi dovuti per gli esercizi precedenti, al momento della redazione del presente rapporto, è stata completata la fase di accertamento per il recupero delle somme dovute e, anche parzialmente, non versate dai soggetti tenuti al contributo per gli anni 2015, 2016, 2017 e 2018.

### 5.1.2. Il contenzioso e l'evoluzione normativa

Come illustrato nelle precedenti edizioni del rapporto Annuale, i provvedimenti dell'Autorità in materia di autofinanziamento sono stati oggetto di ricorsi dinanzi al giudice amministrativo. In una prima fase, la problematica centrale ivi sollevata consisteva nella asserita indeterminatezza della platea dei soggetti tenuti alla corresponsione del contributo i ricorrenti sostenevano di non appartenere alla categoria dei *“gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati”* e, conseguentemente, di non rientrare in tale platea<sup>73</sup>.

Un passaggio centrale per la definizione del contenzioso è stato segnato dalla sentenza della Corte costituzionale del 7 aprile 2017, n. 69 pronunciata sulla questione di legittimità sollevata dal TAR Piemonte per contrasto dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011 istitutivo dell'Autorità con gli artt. 3, 23, 41 e 97 della Costituzione. Nel dichiarare l'infondatezza della questione, la Corte ha affermato che il contributo all'Autorità costituisce una prestazione patrimoniale imposta rientrante nel campo di applicazione dell'art. 23 Cost. e, in quanto tale, soggetta a riserva di legge. È stata, così, confermata la natura tributaria del contributo e chiarita la natura dell'obbligo contributivo che non consegue ad un rapporto con prestazioni reciproche tra le parti<sup>74</sup>.

L'art. 16 del più volte richiamato decreto-legge 28 settembre 2018 n. 109, convertito con modificazioni nella legge 16 novembre 2018, n. 130 ha, successivamente, modificato le norme in materia di autofinanziamento disponendo che il contributo necessario a finanziare le attività dell'Autorità debba essere corrisposto *“dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto”*. Le nuove disposizioni prevedono, altresì, che l'Autorità può esigere il contributo con riferimento ai soggetti che operano nei mercati in relazione ai quali essa abbia dato concreto avvio all'esercizio delle competenze o al compimento delle attività previste dalla legge. La novella legislativa ha altresì contemplato espressamente *“la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato”* e disposto che il computo debba avvenire in modo da *“evitare duplicazioni di contribuzione”*.

Alla luce degli sviluppi sopra richiamati si può cominciare a tirare le fila dell'esercizio ermeneutico sin qui svolto dalla giurisprudenza.

---

<sup>73</sup> Alle imprese che avevano originariamente presentato ricorso, operanti prevalentemente nell'ambito della logistica, dell'autotrasporto di merci, della spedizione e del trasporto espresso, della gestione di terminal portuali e di *handling* aeroportuale, si sono in seguito aggiunte imprese (o loro associazioni) attive in altri ambiti di trasporto (vettori aerei, autotrasporto passeggeri, trasporto passeggeri via mare, trasporto merci via mare, concessionari autostradali, interporti).

<sup>74</sup> In merito all'individuazione dei soggetti tenuti alla contribuzione, la Corte costituzionale ha, peraltro, affermato che l'art. 37 del d.l. 201/2011 fa riferimento ai *“gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati”*, ossia a coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività (specificate al comma 3 dell'art. 37) attraverso le quali esercita le proprie competenze (enumerate dal comma 2 del medesimo articolo). Pertanto, la platea degli obbligati non sarebbe individuata dal *“mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di «mercato dei trasporti» (e dei «servizi accessori»); al contrario, deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, (...)”*. La Consulta ha poi chiarito che non sussistevano carenze nel procedimento finalizzato ad individuare il contributo dovuto all'Autorità in quanto *“L'intervento del Presidente del Consiglio e del Ministro dell'economia e delle finanze costituisce un significativo argine procedimentale alla discrezionalità dell'ART e alla sua capacità di determinare da sé le proprie risorse”*. Non ultimo, la Consulta si è soffermata sulla partecipazione al procedimento, apprezzando il coinvolgimento da parte dell'Autorità delle associazioni di categoria. Come pure già riferito, successivamente alla pronuncia della Corte, l'Autorità ha operato una ricognizione delle proprie competenze e delle attività concretamente svolte applicando i canoni interpretativi enunciati nella sentenza n. 69/2017 (delibera n. 75/2017).

Con riferimento al contenzioso avviato prima della novella del 2018, come ricordato nelle precedenti edizioni del rapporto Annuale, il TAR Piemonte ha accolto i ricorsi presentati da alcune categorie di soggetti che l'Autorità aveva ritenuto ricompresi tra i *“gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati”* (secondo la formulazione originaria dell'art. 37 co. 6 del d.l. n. 201/2011). In forza del principio affermato dalla Corte costituzionale con la richiamata sentenza n. 69/1017, il Tribunale ha poi consolidato il principio secondo il quale sono tenuti all'obbligo di pagamento solo i soggetti che siano già stati assoggettati all'esercizio delle funzioni affidate all'Autorità.

Il TAR Piemonte ha, inoltre, operato una distinzione fra *“destinatari”* della regolazione e *“beneficiari”* della stessa (in astratto e potenzialmente tutti i consumatori), sostenendo che soltanto i destinatari diretti della regolazione siano tenuti al versamento del contributo. Tali pronunce hanno comportato l'esclusione dall'assoggettamento al contributo di un'ampia categoria di soggetti che il giudice amministrativo ha ricondotto alla categoria dei beneficiari della regolazione dell'Autorità, oltre al rimborso delle somme eventualmente già versate sino all'annualità 2018 compresa.

Nell'ambito del trasporto aereo, il Consiglio di Stato ha confermato le sentenze di primo grado in una serie di pronunce emanate tra ottobre e dicembre del 2019, escludendo dal perimetro dei soggetti tenuti alla contribuzione i vettori aerei: i giudici di secondo grado, se, da un lato, hanno fugato ogni dubbio sull'attribuzione in capo all'Autorità di funzioni regolatorie anche nei riguardi di questi ultimi, e conseguentemente, sulla possibilità teorica di assoggettarli al pagamento del contributo, hanno, dall'altro, ritenuto che l'Autorità, con riferimento alle annualità contributive di volta in volta esaminate, non avesse ancora concretamente esercitato le sopracitate funzioni o altre attività, anche non strettamente regolatorie, nei riguardi della categoria dei vettori aerei, avendole invece esercitate solo nei confronti dei gestori aeroportuali<sup>75</sup>.

Il TAR Piemonte si è, altresì, pronunciato in merito ad alcuni ricorsi promossi da società operanti nel settore del trasporto pubblico locale e del trasporto di linea interregionale. Al riguardo, richiamando quanto statuito dalla Corte costituzionale, il TAR, avendo valutato che le attività svolte dalle società ricorrenti sono state oggetto di provvedimenti di regolazione dell'Autorità già a partire dal 2015, ha confermato la legittimità dell'obbligo contributivo<sup>76</sup>.

Il quadro giurisprudenziale concernente la formulazione originaria dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011 si è ulteriormente arricchito con l'emanazione di diciassette sentenze del TAR Piemonte (alle quali è stato riservato uno specifico approfondimento nel VI rapporto Annuale) su altrettanti ricorsi promossi da concessionari autostradali. Con tali pronunce i giudici amministrativi hanno affermato che la regolazione si indirizza ad interi settori di mercato, e quindi indistintamente a tutti i *players* che lo compongono e non a soggetti individualmente considerati, nonché che l'attività dell'Autorità dalla quale scaturisce l'onere contributivo comprende anche quella che precede l'esito finale dei singoli procedimenti<sup>77</sup>. Nello stesso

---

<sup>75</sup> Il riferimento è alla serie di decisioni inaugurata con le sentenze del Consiglio di Stato nn. 7371/2019, 7372/2019, 7373/2019, 7374/2019, 7375/2019, 7376/2019 del 28 ottobre 2019 e chiusa dalle sentenze nn. 8697/2019 e 8699/2019 del 23 dicembre 2019, passando per le pronunce nn. 7697/2019 e 7698/2019 dell'11 novembre 2019, nn. 7777/2019, 7778/2019, 7779/2019, 7780/2019, 7781/2019, 7782/2019, 7783/2019, 7784/2019, 7785/2019, 7786/2019 e 7787/2019 del 13 novembre 2019 nonché n. 7914/2019 del 20 novembre 2019.

<sup>76</sup> Più specificamente, in questi ambiti, il TAR ha ritenuto che la delibera n. 49/2015 contenente *“Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento”*, nonché l'attività di gestione e decisione dei reclami degli utenti del servizio di trasporto pubblico di linea su autobus, e la connessa facoltà di applicare sanzioni, attribuita all'Autorità *ex lege* in attuazione del regolamento (UE) n. 181/2011 giustificano l'assoggettamento al contributo di attività relative alla erogazione di servizi autobus di linea e attività di trasporto pubblico locale con oneri di TPL. In tal senso, le pronunce del TAR Piemonte, passate in giudicato, nn. 1281/2018, 1282/2018, 1283/2018, 1284/2018 e 1290/2018 del 28 novembre 2018).

<sup>77</sup> *“La peculiarità del potere attribuito all'ART in materia, non esclude affatto che l'Autorità regoli (e regolasse in precedenza) il settore di mercato nella sua generalità”* e prescindendo dal rafforzamento delle competenze effettuato con l'intervento legislativo del 2018. *“[L]a complessiva disciplina dunque attribuisce, come fisiologico, alla regolazione la vocazione a regolare il «mercato», senza artificiose segmentazioni tra singoli soggetti che vi appartengono”*. Il Collegio ha puntualizzato altresì che, nonostante la delibera con cui l'Autorità ha esercitato le proprie competenze riguardo al settore sia successiva a quella di imposizione del contributo (2016),



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

Con riferimento all’ambito del trasporto marittimo di passeggeri e merci, il TAR Piemonte ha riconosciuto che il contributo sia dovuto in relazione allo specifico segmento di mercato connotato da oneri di servizio pubblico<sup>78</sup>. Ha, invece, rimarcato la differenza tra le attività di vigilanza e sanzionatoria rispetto a quelle di regolazione in senso stretto e ravvisato nei vettori marittimi i “beneficiari” della regolazione dell’Autorità in materia di accesso alle infrastrutture portuali. Sul piano della tutela dei diritti dei passeggeri, il TAR ha riconosciuto l’analogia delle funzioni svolte dall’Autorità in relazione al trasporto marittimo con quelle relative nel trasporto via autobus. Tuttavia, ha appuntato la sua attenzione sulla circostanza che, mentre per lo svolgimento di quest’ultima attività il legislatore ha ritenuto necessario prevedere un incremento dell’organico dell’Autorità, lo stesso non è avvenuto allorquando, con il d.lgs. 129/2015, ha ad essa attribuito le funzioni di organismo incaricato dell’esecuzione delle norme UE in materia di trasporto via mare e vie navigabili interne. Pertanto, la copertura delle relative spese di funzionamento è posta a carico di soggetti regolati appartenenti ad altri settori. Avverso tali pronunce l’Autorità ha proposto ricorso in appello<sup>79</sup>.

In tema di interporti, il TAR ha respinto i ricorsi promossi da alcune società affidatarie della gestione interportuale evidenziando l’infondatezza della tesi secondo cui solo i servizi di trasporto in senso proprio sono soggetti alla regolazione ART e dunque comportano l’obbligo di corrispondere il contributo. In proposito, ha affermato che *“in realtà la regolazione ART si estende ad ambiti più ampi di quelli strettamente riconducibili al trasporto, ricomprendendo anche servizi accessori o comunque connessi con il trasporto, ma non identificabili con esso. La circostanza che l’interporto non effettui servizi di trasporto in proprio non basta per escludere che tale infrastruttura sia assoggettata alla regolazione ART e all’obbligo di contributo, tenuto conto che l’art. 37 comma 6 lett. b) del decreto-legge n. 201/2011 fa espresso riferimento ai «gestori delle infrastrutture». E che l’interporto sia una infrastruttura connessa con il settore dei trasporti è innegabile [...]”*. Il TAR, osservando che con *“le delibere ART nn. 70/2014, 30/2016, 93/2016, 133/2016 l’ART ha effettivamente esercitato poteri regolatori in ambiti che, almeno in parte, investono anche l’attività svolta dagli (e negli) interporti”*, li ha quindi ritenuti soggetti “regolati” dell’Autorità e, pertanto, sugli stessi dovrebbe ricadere l’onere di contribuzione per il funzionamento dell’ART<sup>80</sup>.

Non ultimo, il giudice amministrativo ha confermato la legittimità delle richieste di corresponsione del contributo anche nei riguardi di terminalisti portuali e altri soggetti che erogano operazioni e servizi portuali<sup>81</sup>, nonché di fornitori di servizi di manovra e locomozione (trazione)<sup>82</sup>.

#### 5.1.2.1. Le prime pronunce sulla novella introdotta dall’art. 16 del d.l. n. 109/18

A partire da novembre 2019 anche la nuova formulazione dell’art. 37, comma 6, lett. b) del d.l. 201/2011 è stata sottoposta al vaglio del giudice amministrativo di primo grado. Al riguardo, il TAR Piemonte ha distinto nella nuova enunciazione *“profili meramente esplicativi di principi già evincibili dal testo previgente, così come interpretato dalla Corte costituzionale”* e *“profili innovativi”*.

---

poiché questa attiene al periodo oggetto di contribuzione e si pone quale esito finale di una specifica e complessiva attività di regolazione demandata all’Autorità, essa radica ugualmente il diritto dell’ente di avvalersi del contributo. Si richiamano qui le decisioni del TAR Piemonte n. 116/2019 del 31 gennaio 2019 e nn. 117/2019, 118/2019, 119/2019, 120/2019, 121/2019, 122/2019, 123/2019, 124/2019, 125/2019, 126/2019, 127/2019, 128/2019, 129/2019, 130/2019, 131/2019 e 132/2019 del 1° febbraio 2019.

<sup>78</sup> Sentenze del TAR Piemonte nn. 296/2019, 297/2019, 300/2019, 301/2019, 302/2019, 303/2019 del 18 marzo 2019 e nn. 829/2019, 830/2019, 831/2019, 832/2019, 833/2019 e 834/2019 del 24 luglio 2019 e n. 361/2020 del 10 giugno 2020.

<sup>79</sup> Il richiamo riguarda le pronunce del TAR Piemonte nn. 296/2019, 297/2019, 298/2019, 299/2019, 301/2019, 302/2019, 303/2019 del 18 marzo 2019 e nn. 829/2019, 830/2019, 831/2019, 832/2019, 833/2019 e 834/2019 del 24 luglio 2019.

<sup>80</sup> Si tratta delle sentenze del TAR Piemonte, passate in giudicato, nn. 337/2019, 338/2019, 339/2019, 340/2019, 341/2019, 342/2019 del 26 marzo 2019.

<sup>81</sup> Sentenz del TAR Piemonte n. 113/2020 del 6 febbraio 2020 e n. 360/2020 del 10 giugno 2020.

<sup>82</sup> In materia, pronunce del TAR Piemonte nn. 73/2020 e 74/2020 del 27 gennaio 2020.

Tra i primi, ha ravvisato la scelta di sostituire il riferimento ai *“gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati”*, con quello agli *“operatori economici operanti nel settore del trasporto”*, quale criterio identificativo dei soggetti obbligati al versamento del contributo. In proposito, ha riconosciuto che il richiamo al *“mercato”* ove agiscono gli operatori economici interessati dalla regolazione permette di estendere l’obbligo contributivo a tutte le imprese del settore, a prescindere dalla qualifica di *“destinatari diretti di atti o provvedimenti specifici dell’Autorità”*. In termini analoghi, ha ravvisato nell’opzione legislativa di ancorare al mero avvio dell’esercizio delle competenze istituzionali attribuite all’Autorità, l’obbligo di contribuzione rechi in realtà carattere puramente esplicativo di un principio preesistente. Al riguardo, sono quindi sufficienti a radicare l’obbligo contributivo anche attività strumentali e prodromiche alla regolazione, quali l’acquisizione di informazioni, la redazione di pareri, lo svolgimento di ispezioni, l’irrogazione di sanzioni, l’esame di reclami e segnalazioni.

Diversamente, il TAR ha apprezzato la natura innovativa dell’esplicita puntualizzazione secondo cui il contributo è *“diretto a finanziare non soltanto le attività propriamente regolatorie dell’Autorità, ma tutte le attività comunque ad essa attribuite dalla legge”*, anche al di fuori dell’art. 37. Innovativa anche la previsione espressa della facoltà di prevedere *“soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato”* e modalità di calcolo del contributo ispirate dalla necessità di evitare *“duplicazioni di contribuzione”*.

Venendo agli specifici profili relativi ai singoli ambiti dei trasporti, il TAR ha ritenuto che non rientrino nel perimetro dei soggetti tenuti al versamento del contributo all’Autorità le imprese che svolgono: a) servizi di trasporto di merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti, via mare e per vie navigabili interne<sup>83</sup>; b) servizi di trasporto merci via mare e per vie navigabili interne<sup>84</sup>; c) trasporto aereo di passeggeri e/o merci<sup>85</sup>. Con specifico riferimento al trasporto aereo si afferma, quindi, che *“anche alla luce della modifica normativa (che si appalesa più come una positivizzazione degli approdi giurisprudenziali nelle more maturati che come una autentica innovazione) il mercato del trasporto aereo non risulti, allo stato, destinatario di attività dell’ART che giustifichino l’imposizione di un contributo in percentuale sul fatturato e, contemporaneamente, manchi una disposizione di legge nazionale che preveda anche solo l’imposizione di diritti in relazione a specifiche prestazioni rese nell’ambito della regolazione dei diritti aeroportuali”*. La statuizione non è condivisa dall’Autorità che ha interposto appello con riferimento a tutti i ricorsi in cui è risultata soccombente, per cui i relativi giudizi di impugnativa sono pendenti al momento della redazione del presente rapporto.

Avuto riguardo al trasporto ferroviario di merci, il TAR Piemonte ha ritenuto che l’erogazione di servizi di manovra e locomozione (trazione) giustifichi la corresponsione del contributo in relazione a dette attività<sup>86</sup>.

Quanto al trasporto marittimo di passeggeri, i giudici del TAR Piemonte hanno ritenuto che la nuova formulazione normativa consenta di imporre agli operatori il pagamento del contributo a prescindere dalla natura regolatoria in senso stretto delle attività effettuate dall’ente nei riguardi della categoria di appartenenza<sup>87</sup>.

## 5.2. Bilancio e acquisti

---

Nel 2019 il risultato di gestione dell’Autorità è stato pari a 3.612.578,20 euro. Tra le entrate, la voce più rilevante è costituita dal contributo al funzionamento al cui riguardo si è appena riferito, prevista in sede di assestamento di bilancio in 18.520.000,00 euro e rendicontata in 19.172.173,42 euro. Le spese, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, sono state consuntivate in 16.127.151,02 euro e sono previste, per l’anno 2020, per un importo complessivo pari a 24.187.000,00 euro (al netto dei trasferimenti finanziati mediante applicazione dell’avanzo di amministrazione), in ragione del programmato completamento della pianta

---

<sup>83</sup> *Ex plurimis*, sentenze del TAR Piemonte nn. 1129/2019, 1130/2019, 1131/2019, 1132/2019, 1134/2019, 1135/2019, 1136/2019, 1137/2019, 1138/2019, 1139/2019, 1140/2019, 1141/2019 e 1143/2019 dell’11 novembre 2019.

<sup>84</sup> Pronunce del TAR Piemonte nn. 1126/2019, 1127/2019, 1128/2019 dell’11 novembre 2019.

<sup>85</sup> *Ex multis*, decisioni del TAR Piemonte nn. 1125/2019 e 1142/2019 dell’11 novembre 2019.

<sup>86</sup> Sentenza del TAR Piemonte n. 72/2020 del 27 gennaio 2020.

<sup>87</sup> In proposito, sentenze del TAR Piemonte nn. 1126/2019, 1127/2019, 1128/2019 dell’11 novembre 2019 e n. 115/2020 del 10 febbraio 2020.

organica del personale di ruolo e dell'assunzione di ulteriore personale a tempo determinato. Alla luce dell'intervenuta emergenza epidemiologica da Covid-19 il programma di spesa potrà costituire oggetto di revisione in sede di assestamento del bilancio 2020.

L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2019, pari a 26.141.007,90 euro (di cui 3.612.578,20 euro costituiscono l'avanzo di competenza dell'anno 2019), è stato vincolato per un importo di 17.915.699,90 euro. Tale avanzo vincolato è stato determinato, prevalentemente, dal protrarsi del contenzioso in materia di contributo per il funzionamento dell'Autorità sopra richiamato. In particolare, si è reso necessario vincolare l'importo di 13.300.000,00 euro quale fondo rischi ed oneri, calcolato sulla base delle somme incassate con riferimento ai settori del trasporto oggetto di sentenza sfavorevole del giudice amministrativo di primo grado. L'avanzo di amministrazione disponibile risulta pertanto pari a 8.225.308,00 euro.

Con riferimento all'utilizzo delle convenzioni quadro CONSIP, in materia di acquisto di beni e servizi nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica previsti dalla normativa vigente, nel periodo in esame l'Autorità ha fatto ricorso a quelle esistenti per l'approvvigionamento di buoni pasto sostitutivi del servizio mensa, per la fruizione di servizi di telefonia mobile, telefonia fissa, gestione e manutenzione postazioni IP, per l'acquisto di tecnologie server e di pc portatili. In relazione agli altri strumenti messi a disposizione da CONSIP l'Autorità ha aderito inoltre al Contratto Quadro "SPC Cloud" nell'ambito del Lotto 1, per l'erogazione di servizi di cloud computing, e del Lotto 4, per i servizi di realizzazione e gestione di portali e servizi on line.

### 5.3. Le gestioni in comune con altre Autorità indipendenti

---

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha proseguito nell'adempimento degli obblighi di razionalizzazione di cui all'art. 22, comma 7, del decreto-legge 26 giugno 2014, n. 90, convertito con modificazioni dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. Come noto, tale disposizione 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. Essa indica, altresì, il termine del 31 dicembre 2014 per il relativo adempimento in relazione ad almeno tre dei seguenti servizi: affari generali, servizi finanziari e contabili, acquisti e appalti, amministrazione del personale, gestione del patrimonio, servizi tecnici e logistici, sistemi informativi ed informatici.

A tale proposito, come già riferito in precedenti Rapporti annuali, in data 10 dicembre 2015 l'Autorità ha aderito alla Convenzione per la gestione unitaria dei beni strumentali stipulata a dicembre 2014 tra l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, oggi Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA), l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e il Garante per la protezione dei dati personali (Garante Privacy). In tale ambito, l'Autorità ha aderito, in particolare, alla gestione unitaria dei servizi inerenti la categoria degli affari generali, acquisti e appalti, amministrazione del personale e servizi finanziari e contabili. Sono attualmente in corso di definizione congiuntamente con il Garante Privacy e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni la definizione del piano sanitario 2021/2022 e l'affidamento del servizio di *brokeraggio* assicurativo.

### 5.4. Personale

---

Alla data del 31 maggio 2020, il personale dell'Autorità si compone, oltre al Segretario generale, di 101 unità di personale a tempo indeterminato, già immesso nei ruoli o in prova, di cui 10 con qualifica di dirigente, 74 con qualifica di funzionario e 17 con qualifica di operativo. Ad esse si aggiungono 5 esperti (tra i quali il Consigliere giuridico ed il *Chief Economist* dell'Autorità) e 8 unità di personale in diretta collaborazione con il Presidente e i Componenti dell'Autorità assunte con contratto a tempo determinato, tra i quali il portavoce del Presidente. Un'ulteriore unità di personale in diretta collaborazione di un Consigliere appartiene ai ruoli dell'Autorità.

Rileva al riguardo la circostanza che, in considerazione delle accresciute competenze attribuite all'Autorità, il comma 1-bis dell'art. 16 del d. l. n. 109/2018 sopra richiamato ha ampliato l'originale organico dell'Autorità aumentandolo di trenta unità, portandolo da 90 a 120. La norma consente di provvedere al reclutamento tramite scorrimento delle graduatorie concorsuali in corso di validità, in relazione ai profili di interesse

individuati dall’Autorità nell’ambito della propria autonomia organizzativa e in conformità con quanto stabilito dalla legge.

Rideterminata la pianta organica – che, sulla base di una puntuale analisi dei fabbisogni, prevede attualmente 12 dirigenti, 88 funzionari e 20 operativi (delibera n. 27/2019 del 28 marzo 2019 – l’Autorità ha, quindi avviato le procedure di reclutamento ritenendo di ricorrere sia allo scorrimento di graduatorie che a nuovi concorsi.

Pertanto, ha dapprima utilizzato le graduatorie finali della procedura concorsuale già indetta con delibera n. 74/2015 del 10 settembre 2015, dando corso al reclutamento di 5 unità di personale con qualifica di funzionario e 3 unità di personale con qualifica di operativo. Inoltre, in applicazione del protocollo di esecuzione del citato art. 22 del d.l. 90/2014, ha altresì attinto alle graduatorie formate presso altre Autorità amministrative indipendenti, reclutando 2 unità di personale con qualifica di funzionario (rispettivamente traendone 1 da una graduatoria dell’AGCM ed 1 da una graduatoria congiunta dell’AGCM e dell’ANAC).

L’Autorità ha, poi, indetto una nuova procedura concorsuale per il reclutamento di 15 unità di personale nelle qualifiche di dirigente (1 unità), funzionario (12 unità) e operativo (2 unità) (delibere n. 173/2019 del 5 dicembre 2019, di approvazione dei bandi, e n. 34/2020 del 12 febbraio 2020, di nomina delle commissioni esaminatrici). Ulteriori due funzionari saranno individuati all’esito della procedura di concorso per titoli ed esami indetta congiuntamente con l’ARERA e avviata con delibera n. 68/2020 del 12 marzo 2020. Intervenuta la sospensione delle procedure concorsuali disposta dal d.l. 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modifiche, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27.

Nell’ambito degli adempimenti previsti dalla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante “Norme per il diritto al lavoro dei disabili”, all’esito della procedura avviata il 30 maggio 2018, nel mese di ottobre 2019, l’Autorità ha proceduto ad assumere, a tempo indeterminato e con la qualifica di funzionario, i 4 candidati dichiarati vincitori in detta procedura e, a febbraio 2020, ad immettere in servizio un’ulteriore unità di personale, con la medesima qualifica, reclutandola fra i candidati ivi dichiarati idonei.

Si osservi che delle 101 unità di personale di ruolo, 6 sono collocate in posizione di comando presso altre amministrazioni. Il relativo impatto sulla struttura deve essere valutato tenendo conto, in particolare, della qualifica dirigenziale ricoperta da 2 di tali unità, della circostanza che i relativi oneri economici gravano, per lo più, sul bilancio dell’Autorità e della indisponibilità dei relativi posti in ruolo. Si tratta, in ogni caso, di comandi rispetto ai quali le amministrazioni richiedenti hanno invocato la natura obbligatoria, escludendo così ogni discrezionalità in ordine alla relativa disposizione.

Non ultimo, avendo l’Autorità approvato il 31 luglio 2019 le graduatorie finali relative alla selezione pubblica di personale a tempo determinato indetta il 2 agosto 2018, nel corso dell’anno 2020 è prevista l’assunzione di 15 unità di personale per la durata di 24 mesi, prorogabili di ulteriori 12, di cui 10 unità con qualifica di funzionario, 4 unità con qualifica di operativo e 1 unità riservata alle categorie protette di cui all’art. 1 della l. n. 68/1999, anch’essa con qualifica di operativo. Il periodo effettivo di svolgimento delle attività è condizionato dall’applicazione delle misure di contenimento del contagio da Covid-19.

L’Autorità ha, infine, indetto una selezione pubblica, per titoli e colloquio, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato (delibere n. 67/2020 del 12 marzo 2020, di approvazione dell’avviso, e n. 79/2020 del 1° aprile 2020, di nomina della commissione esaminatrice). Ad esito della suddetta selezione la graduatoria finale è stata approvata con delibera n. 94/2020 del 7 maggio 2020.

#### 5.4.1. Telelavoro e lavoro agile (ordinario e straordinario)

---

A seguito del secondo bando attuativo degli istituti di conciliazione vita–lavoro, nel periodo compreso tra il 1° aprile 2019 ed il 31 marzo 2020, 7 lavoratori hanno usufruito del telelavoro e 22 lavoratori hanno beneficiato del lavoro agile in via ordinaria.

A questi provvedimenti si sono sovrapposti, già alla fine del mese di febbraio 2020, quelli con i quali, in relazione all’emergenza epidemiologica connessa alla diffusione del Covid-19, l’Autorità ha disposto, in via straordinaria, l’applicazione generalizzata e senza limiti settimanali del lavoro agile.

Con le stesse prescrizioni è stata disposta la sospensione di tutte le trasferte e missioni nazionali e internazionali ed è stato previsto che tutte le riunioni abbiano luogo a distanza, tramite modalità conference call, in linea con le prescrizioni volte a favorire il distanziamento sociale. Inoltre, applicando processi di dematerializzazione e di digitalizzazione, anche le attività documentali sono state effettuate a distanza.

#### 5.4.2. Formazione

---

Con riferimento alle attività di formazione, nel corso del 2019 il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione dell'Autorità ha tenuto un corso di formazione generale e tre corsi di formazione sui rischi specifici, destinati a tutti i dipendenti in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro.

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

Per quanto riguarda la prevenzione della corruzione ed il rispetto degli obblighi di trasparenza, su iniziativa del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza dell'Autorità, nel mese di dicembre 2019 si è svolto un corso di formazione in materia destinato a tutto il personale assunto nell'arco del 2019.

Nel periodo di riferimento è proseguita, altresì, l'attuazione del piano di formazione in materia di *privacy* volto a illustrare la normativa in materia e il suo impatto sull'attività amministrativa delle Autorità indipendenti. Il piano, articolato in 5 moduli, è stato avviato con un seminario, organizzato dal *network* dei Responsabili della protezione dei dati delle Autorità di regolazione e vigilanza e tenutosi presso la sede di Milano dell'ARERA, cui hanno partecipato i dirigenti di tutte le Autorità amministrative indipendenti. Successivamente si sono tenuti in modalità FAD (formazione a distanza), un modulo formativo destinato a tutti i dipendenti dell'Autorità e un corso specificamente rivolto agli amministratori di sistema dell'Autorità.

Conseguentemente alla messa in esercizio, nell'anno 2019, del nuovo sistema informativo gestionale integrato, è proseguita, a cura della società affidataria del servizio, la formazione sulla implementazione delle modalità di classificazione, fascicolazione e gestione documentale del protocollo, nonché sull'archivistica e sui moduli inerenti al sistema gestionale contabile e del personale.

#### 5.4.3. Praticantato

---

Alla luce della positiva esperienza maturata nelle edizioni 2017 e 2018, nel settembre 2019 è stata indetta una nuova selezione pubblica per l'ammissione al praticantato di dieci giovani laureati in discipline attinenti all'attività dell'Autorità. L'istituto prevede lo svolgimento di un periodo di attività non retribuita presso l'Autorità di durata semestrale, prolungabile al massimo per un ulteriore semestre<sup>88</sup>. I vincitori della selezione inizieranno il periodo di praticantato nel corso del 2020. Anche in questo caso, il periodo effettivo di svolgimento delle attività è condizionato dalla applicazione delle misure di contenimento del contagio da Covid-19.

### 5.5. Dialogo con le rappresentanze sindacali

---

Nel periodo di riferimento è proseguito il dialogo con le rappresentanze sindacali che si è concretizzato, fra l'altro, nella sottoscrizione, il 29 luglio 2019, dell'accordo sul Codice disciplinare dei dipendenti dell'Autorità (ved. infra).

Il 25 febbraio 2020 è stato, altresì sottoscritto un ulteriore accordo in materia di disciplina del telelavoro e del lavoro agile con validità dal 1° aprile 2020 al 31 marzo 2021. In particolare, l'aggiornamento prevede l'estensione a 22 posizioni del lavoro agile fino a 40 giornate lavorative l'anno e a 12 posizioni di quello fino a

---

<sup>88</sup> Pur in assenza di retribuzione, a favore dei giovani praticanti è corrisposto un contributo forfettario alle spese, la cui misura è differenziata in ragione del luogo di residenza (in particolare, a seconda che esso si trovi o meno nella regione Piemonte).



20 giornate. L'accordo fa seguito a quelli di pari oggetto già sottoscritti il 20 marzo 2018 e il 13 febbraio 2019 e precede l'introduzione delle misure straordinarie già descritte<sup>89</sup>.

Sempre in data 25 febbraio 2020 le parti hanno sottoscritto un accordo in materia di quiescenza e previdenza del personale dell'Autorità che ha modificato in maniera organica la disciplina del trattamento pensionistico complementare.

## 5.6. Valutazione della performance e progressioni di carriera

---

Nell'ambito del sistema di misurazione e valutazione della performance applicabile a tutti i dipendenti di ruolo dell'Autorità, al momento della redazione del presente rapporto, è stata completata la fase di assegnazione al personale degli obiettivi riferiti all'anno 2020, in coerenza con gli Obiettivi programmatici per il biennio 2020-2021 e prestazionali per l'anno 2020 approvati dal Consiglio dell'Autorità nel mese di gennaio 2020, ed è in corso di svolgimento la fase di rendicontazione e valutazione finale degli obiettivi assegnati ai dipendenti per l'anno 2019.

In applicazione del Regolamento sulle progressioni di carriera, approvato dall'Autorità con delibera n. 53/2017 del 6 aprile 2017, come da ultimo modificato con delibera n. 51/2019 dell'8 maggio 2019, e dell'accordo stipulato con le rappresentanze sindacali il 25 febbraio 2019 in merito all'individuazione dei parametri per l'attribuzione dei passaggi di livello stipendiale riferiti al biennio 2017/2018, il 18 luglio 2019 l'Autorità ha approvato le progressioni di carriera del personale di ruolo riferite al biennio di valutazione 2017/2018, con decorrenza, ai fini giuridici ed economici, dal 1° luglio 2019.

## 5.7. Il Codice disciplinare

---

In attuazione del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale, l'Autorità si è dotata di un proprio Codice disciplinare volto a sancire gli obblighi del dipendente. In relazione alle condotte rilevanti, il Codice prevede sanzioni graduate e progressive, un articolato procedimento disciplinare e di conciliazione, la garanzia della corresponsione di un assegno alimentare e la possibilità di una sospensione cautelare dal servizio oltre a meccanismi di coordinamento con l'eventuale procedimento penale originatosi in ragione delle medesime condotte.

Il Codice si applica ai dipendenti di ruolo dell'Autorità e, in quanto compatibile, al personale assunto con contratto di lavoro a tempo determinato e a coloro che operino presso l'Autorità in posizione di comando o distacco da altre pubbliche amministrazioni, istituti e organismi pubblici o privati. Conformemente a quanto statuito dall'art. 7 della Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo, nonché nel rispetto del principio di legalità e certezza sanciti anche dall'art. 1 della legge 24 novembre 1981, n. 689, il Codice disciplinare trova applicazione esclusivamente per fatti, comportamenti, condotte e violazioni compiuti successivamente alla sua entrata in vigore.

## 5.8. Organizzazione

---

La struttura organizzativa dell'Autorità è quella prevista dal Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento approvato il 23 maggio 2016 e da ultimo modificato in data 27 febbraio 2020 (delibera n. 54/2020 del 27 febbraio 2020).

L'organo amministrativo di vertice è il Segretario generale, Dott. Guido Improta che, a norma della legge istitutiva e del sopra citato Regolamento, sovrintende alla struttura dell'Autorità, articolata in dieci Uffici (sei di *line* e quattro di *staff*) e ne risponde al Presidente. Il Segretario generale assicura altresì ai Componenti ogni collaborazione nello svolgimento dei loro compiti.

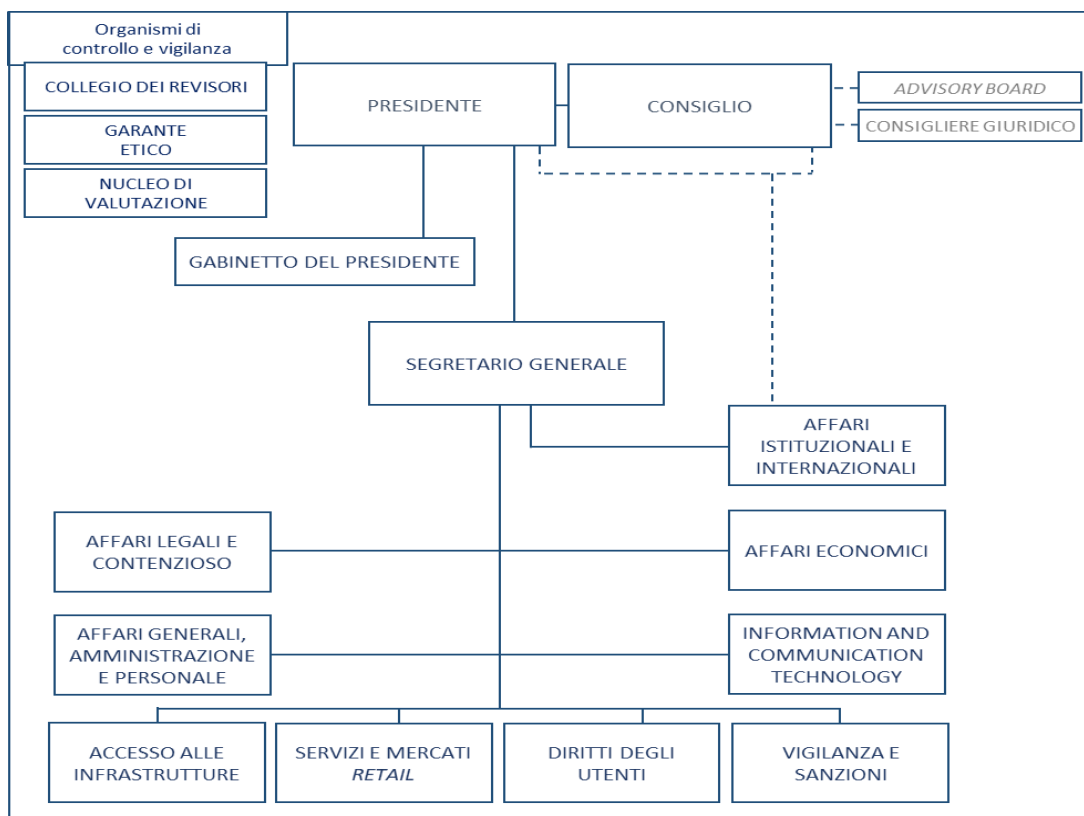
---

<sup>89</sup> Come riferito nelle precedenti edizioni del Rapporto annuale, l'accordo del 2018 – il primo in materia di istituti di conciliazione vita-lavoro, prevedeva non solo l'avvio in via sperimentale del telelavoro e del lavoro agile, ma anche l'istituzione della banca delle ore, l'introduzione dei permessi studio e l'aumento da 2 a 4 giorni dei permessi per giustificati motivi personali o familiari.



Sin dalla sua costituzione, l’Autorità ha mantenuto una struttura articolata in uffici di *staff* e di line investiti di competenze orizzontali, avendo espressamente preferito questo modello rispetto ad uno nel quale le competenze fossero assegnate in relazione alle diverse modalità di trasporto. Alla data della redazione del presente rapporto, l’organigramma dell’Autorità è il seguente (Figura 16)<sup>90</sup>.

**Figura 16. Organigramma dell’Autorità**



### 5.8.1. Sede e uffici

Nel periodo di riferimento, l’Autorità ha mantenuto il proprio insediamento nei termini e con le modalità di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 3 dicembre 2013, che ha fissato la sede presso gli uffici situati nel palazzo Lingotto a Torino, di proprietà del Politecnico.

Nel corso del 2019 si sono perfezionate le procedure volte ad acquisire la disponibilità, in comodato d’uso, dei locali siti al V piano del Lingotto, sempre di proprietà del Politecnico. A tal fine, Autorità e Politecnico hanno sottoscritto un *addendum* al Protocollo iniziale in base al quale, a decorrere dal primo trimestre del 2020 l’ente ha in uso, oltre agli attuali locali posti al IV piano dell’edificio, anche quelli posti al piano superiore in modo da poter accrescere le postazioni di lavoro disponibili da 100 a 150. Il programma di effettivo insediamento degli Uffici anche presso i locali posti al V piano ha subito modifiche in conseguenza dell’emergenza epidemiologica dichiarata il 31 gennaio 2020.

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

<sup>90</sup> Con delibera n. 54/2020 citata, l’Autorità ha apportato alcune modifiche al proprio regolamento di organizzazione e funzionamento. La rappresentazione degli uffici che precede riflette, tuttavia, la struttura operativa nel periodo di riferimento del presente Rapporto.

## 5.9. Altri organismi

---

### 5.9.1. Il Garante etico

---

Come rappresentato nel VI rapporto Annuale dell’Autorità, a partire dal 1° gennaio 2019 e per la durata di tre anni, il ruolo di Garante etico viene ricoperto dal Prof. Pippo Ranci Ortigosa (delibera n. 147/2018 del 28 dicembre 2018). L’organismo ha il compito di rendere pareri concernenti l’interpretazione e l’applicazione delle disposizioni contenute nel Codice etico, anche in relazione a casi concreti.

### 5.9.2. Il Nucleo di valutazione

---

Il Nucleo di valutazione propone al Consiglio i criteri e le metodologie di valutazione dei dipendenti dell’Autorità ed effettua attività di valutazione e controllo strategico nell’ottica di verificare le scelte operative adottate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio, al quale riferisce almeno ogni semestre. L’attuale Nucleo di valutazione è stato nominato nel mese di aprile 2018 e risulta composto dal Dott. Antonio Ronza, in qualità di Presidente, dalla Dott.ssa Elena Caffarena e dalla Dott.ssa Giulia Zanichelli, in qualità di Componenti.

Oltre ad aver revisionato il sistema di *Performance management* in vigore presso l’Autorità, confermandone l’ispirazione ad un principio di meritocrazia e orientandolo a un maggior coinvolgimento del personale nelle fasi di assegnazione, monitoraggio intermedio e valutazione finale degli obiettivi, con ridefinizione del proprio ruolo quale garante della corretta applicazione del processo in esame, ha svolto le attività ad esso attribuite e connesse. In particolare, nel periodo di riferimento ha provveduto all’informativa semestrale al Consiglio sugli obiettivi assegnati al personale con qualifica dirigenziale per l’anno 2019, alla rendicontazione finale degli obiettivi riferiti all’anno 2019 e all’assegnazione al personale degli obiettivi per l’anno 2020.

### 5.9.3. Il Collegio dei revisori

---

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

Alla luce della modifica apportata al Regolamento di Organizzazione e Funzionamento dell’Autorità dalla delibera n. 153/2019 del 21 novembre 2019, il Collegio dei revisori può essere presieduto da un presidente di sezione o da un consigliere della Corte dei conti, in servizio o in quiescenza e di compone, altresì, di ulteriori due membri scelti tra dirigenti dello Stato, professori universitari ordinari di contabilità pubblica o discipline similari e magistrati della Corte dei conti.

Nel periodo di riferimento, il parere in merito al bilancio di previsione per l’esercizio 2020 e pluriennale 2020-2022 è stato reso dal Collegio dei revisori uscente, formato dal Presidente Dott. Raffaele Squitieri, già Presidente della Corte dei conti, dalla Dott.ssa Maria Luisa Pozzone, dirigente del Ministero dell’Economia e delle finanze, e dal Dott. Angelo Maria Quaglini, magistrato della Corte dei conti.

Per effetto della designazione effettuata con delibera n. 183/2019 del 19 dicembre 2019, il Collegio dei revisori è attualmente costituito dal Presidente, Dott. Luigi Caso, consigliere della Corte dei conti e dai membri Dott. Giuseppe Maria Mezzapesa, consigliere della Corte dei conti e dalla Dott.ssa Serena Lamartina, dirigente del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato. Il nuovo Collegio si è insediato il 14 gennaio 2020 e nel mese di marzo ha reso il parere in merito al Rendiconto finanziario 2019.

### 5.9.4. L’Advisory board

---

L’*Advisory board*, costituito in nuova composizione il 31 maggio 2017, è formato da membri scelti tra professori universitari ed esperti di formazione giuridica, economica e ingegneristica ed ha il compito di elaborare analisi e studi su temi di interesse dell’Autorità. Si compone di un coordinatore e di un numero massimo di otto esperti, nominati dal Consiglio, su proposta del Presidente.

Per i primi 18 mesi di attività, il coordinamento del Board è stato assicurato in via congiunta dalla Dott.ssa Ginevra Bruzzone e dal Prof. Chris Nash. Entrambi sono stati confermati dall'Autorità con delibera n. 131/2018 del 7 dicembre 2018, sino alla scadenza triennale di questo organismo. Riguardo agli altri componenti, nel periodo di riferimento, la composizione del Board è rimasta invariata comprendendo i professori Eddy Van de Voorde, Giovanni Fraquelli e Andrew Smith. Il Prof. Marco Ponti aveva, invece, chiesto la sospensione del proprio incarico per il periodo in cui ha assunto altri incarichi presso l'Amministrazione centrale.

In particolare, nel periodo di riferimento l'*Advisory board* ha elaborato e presentato propri contributi originali in occasione del seminario internazionale sul "*Benchmarking e la regolazione nei trasporti*", tenutosi a Torino il 12 dicembre 2019. Il seminario, al quale hanno preso parte rappresentanti dell'accademia, delle istituzioni, delle associazioni di settore e degli utenti, è stato aperto da una relazione introduttiva del Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, Roberto Rustichelli e si è articolato in tre *panels* in cui sono state illustrate presentazioni dei membri dell'*Advisory board* e del *Chief economist* dell'Autorità. Programma e materiali del seminario sono stati resi disponibili sul sito dell'Autorità.

## 5.10. Esecuzione di disposizioni di legge

---

### 5.10.1. Privacy e protezione dei dati

---

In materia di trattamento dei dati personali delle persone fisiche, il regolamento 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (detto anche *regolamento generale sulla protezione dei dati*), cui è stata data esecuzione in Italia con il decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, è intervenuto sulle norme previgenti e introdotto nuovi adempimenti. Nella qualità di Titolare del trattamento dei dati, l'Autorità ha dato attuazione a tali prescrizioni adottando specifiche misure tecniche ed organizzative finalizzate a garantire la conformità del trattamento dei dati personali al regolamento, nonché un livello di sicurezza adeguato al rischio per i diritti e le libertà delle persone fisiche (art. 24, paragrafo 1, e 32, del Regolamento).

In particolare, con la delibera n. 78/2020 del 26 marzo 2020 (che ha sostituito la precedente delibera n. 137/19 del 24 ottobre 2019), l'Autorità ha conferito specifici compiti e funzioni connessi al trattamento di dati personali a soggetti espressamente designati, individuati nell'ambito della struttura amministrativa dell'Autorità. Esercitando la facoltà di designazione prevista dall'art. 2-*quaterdecies*, comma 1, del decreto legislativo 30 giugno 2003, recante *Codice in materia di protezione dei dati personali* (come da ultimo modificato dal d.lgs. n. 101/2018 citato), è stato rafforzato il sistema di trattamento dei dati personali e di protezione dei diritti dei soggetti interessati.

Con il medesimo provvedimento, l'Autorità ha anche adempiuto all'obbligo di autorizzazione al trattamento dei dati, ai sensi dell'art. 2-*quaterdecies*, comma 2, del d.lgs. n. 196/2003 citato e dell'art. 4, par. 1, n. 10, del regolamento (UE) 2016/679, di tutto il personale dell'Autorità, in relazione ai compiti assegnati. Ha individuato, infine, i principi generali e le istruzioni operative cui devono attenersi i soggetti comunque autorizzati al trattamento. Tale adempimento risponde, come è noto, a quanto previsto dagli artt. 29 e 32, par. 4, del regolamento (UE) 2016/679, secondo il quale i soggetti autorizzati non possono trattare dati personali se non adeguatamente istruiti in tal senso dal titolare.

Parallelamente all'adozione delle misure tecniche e organizzative di cui sopra, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha implementato una serie di altre attività, specificamente rivolte alla migliore *compliance* dell'organizzazione interna con la normativa vigente in materia di *privacy*. Tra esse, si segnalano, in particolare: l'aggiornamento costante delle misure in materia di adeguatezza dei sistemi informativi dell'Autorità rispetto alle esigenze di garanzia e di sicurezza richiesti dal regolamento; l'implementazione della procedura per la gestione delle violazioni dei dati personali (*data breach*); l'aggiornamento delle informative *privacy* presenti sul sito dell'Autorità e nei moduli dei reclami relativi alle violazioni dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto marittimo e nel trasporto con autobus.

Infine, con delibera n. 35/2020 del 12 febbraio 2020, l'Autorità ha designato nella persona del Dott. Claudio Marchetta il Responsabile della protezione dei dati personali, ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) 2016/679, in sostituzione del precedente incaricato.

### 5.10.2. Amministrazione digitale

---

In esecuzione delle disposizioni di legge in materia di amministrazione digitale previste dal codice dell'Amministrazione Digitale (CAD) contenuto nel decreto legislativo del 7 marzo 2005, n. 82, successivamente emendato dal decreto legislativo del 13 dicembre 2017, n. 217, l'Autorità ha adottato strumenti informatici al fine di *“assicurare la disponibilità, la gestione, l'accesso, la trasmissione, la conservazione e la fruibilità dell'informazione in modalità digitale”*. In particolare, oltre ad aver assicurato gli adempimenti attinenti alla dotazione della firma elettronica qualificata per il personale dirigenziale, all'adozione del domicilio digitale registrato sull'Indice delle Pubbliche Amministrazioni (IPA), alla nomina del Responsabile per la transizione digitale, del Responsabile della conservazione e del Responsabile della gestione documentale, si è proceduto all'impostazione dei processi di informatizzazione dei procedimenti amministrativi e dei relativi fascicoli, alla redazione di un manuale di istruzioni per il funzionamento del protocollo informatico, della gestione dei flussi documentali e degli archivi, nonché all'elaborazione di un piano di classificazione o titolario di archivio.

Le due principali linee di intervento in materia di amministrazione digitale attualmente in fase di progettazione e sviluppo riguardano:

- l'introduzione del Sistema Pubblico SPID per la gestione dell'Identità Digitale di cittadini e imprese, per l'accesso ai servizi *on-line* dell'Autorità;
- la connessione con la piattaforma digitale PagoPA, che consente a imprese e cittadini di eseguire pagamenti verso le PA in modalità standardizzata, sollevando al contempo le amministrazioni dai costi e dagli oneri connessi ai ritardi dei metodi di incasso tradizionali.

### 5.10.3. Trasparenza e prevenzione della corruzione

---

Il responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) dell'Autorità è il Dott. Vincenzo Accardo, dirigente dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale; per lo svolgimento delle attività di supporto del RPCT e, comunque, per assicurare lo svolgimento dei relativi compiti in caso di mancanza, assenza o impedimento è stato individuato, quale sostituto, il Dott. Andrea Ferroni, funzionario dell'Autorità.

Nell'ambito degli adempimenti di legge in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione, in data 31 gennaio 2019 è stato approvato il Piano triennale per la prevenzione della corruzione (PTPC) riferito al triennio 2019-2021 e, in data 30 gennaio 2020, è stato approvato il PTPC relativo al triennio 2020-2022. Nell'ambito del Piano 2020-2022 è stata aggiornata e sviluppata la mappatura dei processi e delle attività di competenza dell'Autorità al fine di individuare quelli a maggior rischio di corruzione, secondo le indicazioni fornite dall'ANAC nell'Allegato 1 al Piano nazionale anticorruzione (PNA) 2019, che ha sostituito le disposizioni previste dall'Allegato 5 del precedente PNA 2013. Contestualmente sono state confermate o modificate le misure specifiche di prevenzione del rischio corruttivo già contenute nel PTPC 2019-2021 specificando, per ciascuna di esse, gli indicatori di monitoraggio, i tempi di realizzazione e gli Uffici responsabili dell'attuazione delle misure. Nel Piano sono state inoltre aggiornate ed integrate le misure di prevenzione della corruzione di carattere generale.

Il RPCT dell'Autorità ha infine predisposto e reso disponibile sul sito web istituzionale la prevista relazione sull'attuazione del PTPC 2019-2021.

## 5.11. La sicurezza dei sistemi informatici

---

La sicurezza dei sistemi informatici comprende tutte le iniziative finalizzate alla gestione ed ottimizzazione dell'infrastruttura e delle reti dell'Autorità sulle quali si attestano i sistemi informatici, nonché le iniziative volte a garantire la sicurezza dei sistemi informativi, dalla definizione delle linee guida al controllo degli accessi, alla protezione dei dati, alla continuità operativa, fino a ricomprendere eventuali iniziative di sicurezza di carattere organizzativo.

L'Autorità opera in ottica di continuo miglioramento per la protezione e la sicurezza della propria infrastruttura informatica, sia nella fase della progettazione (*security by design*), che in quelle della manutenzione ordinaria ed evolutiva. I principali ambiti di intervento riguardano:

- l'infrastruttura tecnologica per l'erogazione dei servizi applicativi dell'Autorità e le politiche di accesso ai dati; i piani di continuità dei processi e dei servizi critici;
- i meccanismi di verifica (*audit*) sulla sicurezza interna dei sistemi e delle reti, l'integrità, la disponibilità e la riservatezza dei dati e delle informazioni.

## 5.12. La digitalizzazione dei processi

---

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha proseguito le attività di rinnovo del proprio sistema gestionale integrato e dell'organizzazione dei processi avviate tra il 2018 e il 2019 nell'ambito di un generale piano di digitalizzazione. Il piano di trasformazione ha come obiettivo principale il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle attività attraverso una riduzione dei tempi di adeguamento alle novità normative e ad una gestione unitaria di dati, eventi e documenti informatici.

Per queste finalità, sulla base di una compiuta ricognizione dell'organizzazione delle attività e dei processi, l'Autorità si è dotata di un sistema gestionale delle funzioni attinenti al personale, alla contabilità e al protocollo integrato con quello di gestione documentale. L'integrazione, a sua volta, ha come obiettivo quello di mettere a sistema tutti i processi di formazione, gestione, trattamento, trasmissione e conservazione dei documenti e delle informazioni, fornendo, al contempo, uno strumento a supporto dei processi decisionali attraverso lo sviluppo di modelli di processo gestionali (*workflow*) che consentono l'automazione delle procedure di lavoro e la definizione di indicatori di misurazione della *performance*.

A questo scopo, dopo aver sperimentato gli strumenti di automazione e semplificazione dei processi gestionali di base implementati tra il 2018 e l'inizio del 2019, tra i quali la trattazione della corrispondenza in entrata ed in uscita e alcuni procedimenti documentali ad essa correlati, nel periodo di riferimento l'analisi è stata estesa a tutte le attività istituzionali.

## 5.13. Il portale web, i canali social e i servizi on-line

---

Il *web* costituisce per l'Autorità lo strumento principale di informazione e comunicazione istituzionale. A partire dal completo rinnovamento del [portale istituzionale](#), nel 2018, sono stati avviati ulteriori interventi di natura editoriale, con l'ampliamento dei contenuti e il rafforzamento della dimensione *social*, strutturale, con la creazione di nuove sezioni e strumenti di navigazione, ricerca e diffusione dei contenuti pubblicati sul portale e tecnico, con l'implementazione di soluzioni di ottimizzazione *web* per i motori di ricerca (attività *SEO on-site* e *off-site*).

Riguardo alla valorizzazione dei contenuti, all'interno della sezione «Atti e documenti», è stata creata una nuova area dedicata alle «[misure di regolazione](#)» ove sono evidenziati i testi approvati e consolidati, come risultanti da eventuali modifiche. Così, per ogni tipologia di infrastruttura, modalità di trasporto o ambito di tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti vengono indicati gli atti di regolazione vigenti consultando i quali è possibile avere evidenza dei precedenti e delle relative delibere di adozione. Eventuali testi coordinati sono resi disponibili allo scopo di facilitare la consultazione degli atti dell'Autorità.

Si è anche provveduto all'ampliamento e alla riorganizzazione delle modalità di esposizione dei contenuti della sezione dedicata ai «[diritti dei passeggeri](#)», nonché allo sviluppo delle modalità di navigazione e delle funzioni di ricerca dei contenuti all'interno del portale *web* a partire dalla *homepage*. In particolare, in questa sezione sono stati rielaborati i testi relativi ai diritti dei passeggeri e degli utenti e alle modalità di presentazione dei reclami (*vedi infra*).

È stata inoltre ampliata l'[area FAQ](#) del sito *web* con nuovi percorsi di navigazione guidata per le diverse modalità di trasporto, e sono state selezionate alcune parole chiave utili a popolare il *tag-cloud* di nuova

costruzione<sup>91</sup>. La creazione del *tag-cloud* dell’Autorità, in particolare, è stata frutto di un duplice intervento, dapprima di individuazione di un insieme di parole chiave significative (21) sulla base di una classificazione più dettagliata degli ambiti di intervento e delle modalità di trasporto, e successivamente di meta-datazione (classificazione) dei contenuti pubblicati sul portale per la creazione del *tag-cloud* accessibile dalla *homepage* e dalle principali pagine interne, con la possibilità di navigare e ricercare i contenuti pubblicati sul sito tramite le parole chiave preimpostate. Nel rispetto delle linee guida AGID per l’accessibilità dei siti web delle PA, il *tag-cloud* dell’Autorità utilizza una gradazione di colore, in scala di azzurro: più scuro il colore, maggiore la frequenza della parola-chiave.

Il valore informativo del portale *web* istituzionale è stato altresì ampliato con la creazione di un [Bollettino mensile](#), consultabile in formato digitale in nuova sottosezione dedicata all’interno dell’area “Media ed eventi”. Il Bollettino presenta una selezione delle principali decisioni adottate dall’Autorità su base mensile e consente il rinvio immediato ai provvedimenti richiamati, il cui elenco completo e i relativi testi sono resi disponibili sul sito *web* dell’Autorità. I numeri del Bollettino vengono pubblicati a chiusura del ciclo di riunioni del Consiglio tenutesi nel corso di ciascun mese e forniscono un aggiornamento sintetico sull’evoluzione dell’attività amministrativa svolta, consultabile nel dettaglio e per ambito specifico all’interno delle relative aree del sito *web* istituzionale.

Riguardo alla presenza dell’Autorità sui canali *social*, la [pagina LinkedIn ART](#), lanciata a fine ottobre 2019, viene principalmente utilizzata, in sinergia con le pagine [Twitter](#) e [YouTube](#), come ‘ripetitore’ delle notizie e dei principali contenuti veicolati tramite il sito *web* istituzionale. Essa può, inoltre, essere utilizzata per pubblicare informazioni relative ai bandi di concorso o selezione del personale, nonché per assicurare il rilancio di contenuti generati da altre istituzioni (amministrazioni centrali, altre autorità indipendenti, istituzioni dell’Unione europea, università e centri di ricerca, per citare i principali) sul tema della regolazione dei trasporti.

### 5.13.1. I servizi *on-line*

---

I servizi *on-line* messi a disposizione dall’Autorità tramite una apposita sezione del portale *web* sono:

- il sistema telematico di acquisizione dei reclami che possono essere presentati dai passeggeri in relazione ai diritti e agli obblighi nel trasporto ferroviario, nel trasporto effettuato con autobus, e nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne;
- il servizio per il versamento del contributo annuale dovuto dai gestori delle infrastrutture e dei servizi di trasporto regolati per il finanziamento dell’Autorità;
- il servizio di notifica di un nuovo servizio ferroviario di trasporto di passeggeri;
- i sistemi di monitoraggio e rilevazione dei dati di settore.

Più specificamente, il “Sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri (SiTe)” consente di presentare all’Autorità reclami ai fini dell’accertamento di infrazioni delle disposizioni dei Regolamenti europei sui diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con autobus e via mare e per vie navigabili interne. In particolare, esso consente, previa registrazione, di presentare reclamo tramite una procedura guidata, evitando così errori nel caricamento dei dati e dei documenti obbligatori. L’identificazione dell’utente tramite accreditamento, inoltre, elimina la necessità di sottoscrizione autografa del reclamo e permette di visualizzare la presa in carico della pratica e le interlocuzioni intercorse. Sul piano gestionale, il SiTe rende possibile l’accentramento della ricezione delle istanze a vantaggio anche dell’adozione di misure di prevenzione rispetto al ripetersi dei disservizi e assicura tempi di risposta e di eventuale correzione di irregolarità più rapidi. Nel periodo di riferimento, il 70% dei reclami pervenuti all’Autorità è stato acquisito tramite il sistema telematico.

---

<sup>91</sup> Con il termine *tag-cloud* (nuvola di etichette) si indica la rappresentazione grafica dei *tag* più usati all’interno di un sito *web*, ossia delle parole chiave associate ai contenuti del sito stesso. Ogni *tag* nella *tag-cloud* contiene un collegamento ipertestuale che consente di accedere a tutto il contenuto associato a quello specifico *tag*. In genere, la lista delle parole chiave è presentata in ordine alfabetico, con la caratteristica di attribuire un *font* di dimensioni più grandi a quelle più importanti. Si tratta quindi di una lista pesata.



Il “Servizio telematico per le procedure di autofinanziamento” è rivolto ai gestori delle infrastrutture e dei servizi di trasporto regolati per l’attestazione del versamento del contributo annuale da essi dovuto per il finanziamento dell’Autorità. All’interno di un’area riservata le aziende interessate possono consultare informazioni sulle modalità di calcolo e di dichiarazione del contributo dovuto all’Autorità, nonché sulle modalità di invio di comunicazioni relative al pagamento effettuato. Il servizio permette un’interazione semplice e sicura, consentendo alle aziende di compilare, produrre e trasmettere i documenti necessari alla finalizzazione della pratica senza necessità di utilizzare ulteriori sistemi per l’inoltro dei documenti sottoscritti o di eventuali allegati, e con la possibilità di visualizzare lo stato di avanzamento delle pratiche in lavorazione e dei precedenti.

Come anticipato (ved. *supra*, paragrafo 2.4), in applicazione del IV pacchetto ferroviario, l’Autorità è destinataria della notifica di richieste di attivazione di nuovi servizi di trasporto di passeggeri e tenuta a darne informazione entro dieci giorni alle imprese e al gestore interessato. Per questa attività, è stata messa a disposizione una apposita sezione dei servizi *on-line* offerti attraverso il portale *web* istituzionale. In particolare, per queste finalità le imprese ferroviarie che intendono offrire un nuovo servizio possono compilare un modello in formato *pdf* appositamente elaborato evidenziando, nel piano della prestazione, i primi tre anni e, se possibile, i primi cinque anni di attività. Ove le informazioni fornite risultassero incomplete, l’Autorità ne informa il proponente concedendo dieci giorni lavorativi per integrare la documentazione, decorsi i quali la notifica non verrà presa in considerazione.

Non ultimo, nell’ambito degli strumenti di analisi dei mercati regolati, si collocano i monitoraggi e le rilevazioni di dati inerenti ai diversi ambiti del settore (autostradale, ferroviario, aeroportuale, e del trasporto con taxi). Attualmente, il processo di gestione dei monitoraggi, viene effettuato via *web* attraverso una sezione dedicata dei servizi *on-line*. A tale scopo, in collaborazione con il Politecnico di Torino, è stato realizzato e consolidato un sistema di natura *general purpose* che consente di acquisire e gestire dati per soddisfare esigenze diverse per natura e forma. Il sistema prevede la registrazione dell’utente attraverso la compilazione via *web* di uno specifico modulo anagrafico cui segue l’invio di un *token* di accesso che gli consente di accedere alla propria area personale per la gestione di specifici moduli di raccolta dati in formato *pdf* ed eventuali allegati documentali.

Sempre con riferimento ai servizi online, un importante elemento di innovazione, introdotto nel periodo di riferimento nell’ambito dei servizi *on-line* resi disponibili via *web*, è stato quello dell’interoperabilità con il sistema gestionale integrato dell’Autorità. Gli automatismi introdotti consentono di limitare l’attività manuale di data *entry* e la possibilità di errore di imputazione del dato, e uniformano la valorizzazione dei metadati e la creazione dei fascicoli. Al momento, l’intervento di interoperabilità con il sistema gestionale interessa il “Sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri (SiTe)”, il “Servizio telematico per le procedure di autofinanziamento” e il “Servizio di rilevazione dati e monitoraggi”.

#### **Box 12. Costruzione di una banca dati dei trasporti unificata**

La costruzione di un'unica banca dati dei trasporti consentirà all’Autorità di effettuare analisi trasversali ai diversi ambiti dei mercati regolati. Il progetto, della durata biennale (2020-2022), prevede l’integrazione e il consolidamento delle banche dati ad oggi utilizzate per diverse finalità, attraverso la definizione di un unico modello delle informazioni basato su un insieme di anagrafiche comuni e di un indice unico degli indicatori monitorati. Nell’ambito del progetto verranno inoltre ridefinite le modalità di acquisizione dei dati oggetto delle rilevazioni periodiche effettuate dall’Autorità, con particolare attenzione agli aspetti di semplificazione e alla certificazione del processo di trasmissione delle informazioni da parte delle aziende, prevedendo anche lo sviluppo di canali per l’interoperabilità applicativa. Parallelamente, verranno sviluppati strumenti evoluti di analisi dei dati al fine di implementare processi di *data quality assurance* e la costruzione di cruscotti per il monitoraggio dei mercati regolati. Si prevede un’integrazione progressiva dei dati dei diversi ambiti del settore all’interno della banca dati unificata, dando priorità ai quelli più consolidati dal punto di vista degli indicatori monitorati. Nel corso dei primi mesi del 2020, in particolare, è stato definito il modello delle anagrafiche comuni delle aziende e degli enti e progettato quello dei dati di supporto alle rilevazioni e alla costruzione dell’indice generale degli indicatori monitorati. In particolare, si è iniziato ad alimentare la banca dati con i dati del settore ferroviario regionale che conta più di 280 indicatori riferiti a diversi ambiti: economico, tecnico, produzione, e qualità.

## PARTE SECONDA – DATI ECONOMICI

### 1. INTRODUZIONE

Questa sezione, in continuità con gli anni precedenti, illustra taluni aspetti quantitativi inerenti ad ambiti di intervento dell’Autorità di regolazione dei trasporti, che riguardano le infrastrutture e i servizi aeroportuali, le infrastrutture autostradali, le reti ferroviarie e i servizi ferroviari, le infrastrutture portuali e i servizi marittimi, i servizi di trasporto pubblico di linea a non di linea.

Tali diversi sistemi di trasporto sono analizzati dal punto di vista del contesto sia europeo sia italiano (attraverso i principali indicatori della domanda e dell’offerta), con riguardo all’evoluzione dei dati degli ultimi anni dei relativi segmenti merci e passeggeri.

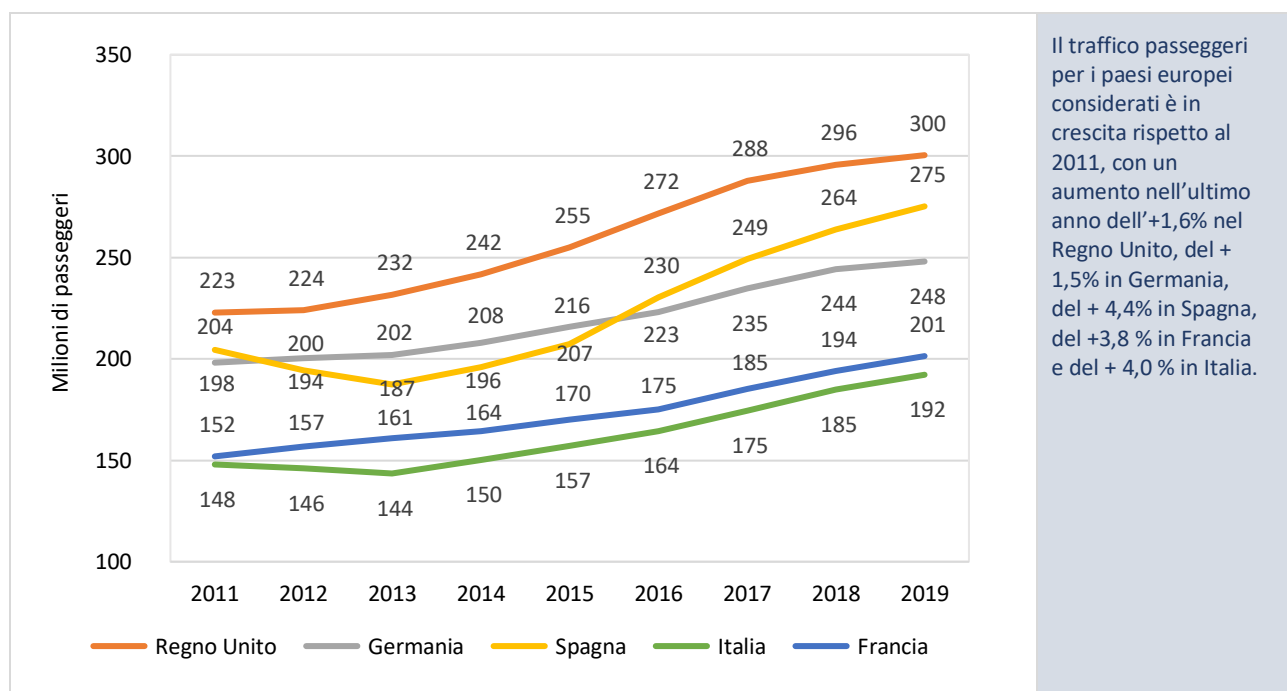
I set informativi rappresentati provengono da fonti pubbliche, sebbene alcune informazioni siano state raccolte ed elaborate direttamente dall’Autorità (ciò avviene ad esempio per il settore ferroviario, che l’Autorità monitora annualmente essendo membro del *network* dei regolatori europei IRG-Rail). Alcuni indicatori economici e finanziari sono ottenuti, infatti, da analisi dei dati della contabilità regolatoria delle imprese in possesso dell’Autorità.

Con riferimento al settore autostradale, inoltre, a partire dal mese di maggio 2019, l’Autorità ha la possibilità di interrogare per finalità relative all’esercizio delle proprie funzioni la banca dati SIVCA del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, contenente dati tecnici/economici delle società concessionarie autostradali aggiornati trimestralmente.

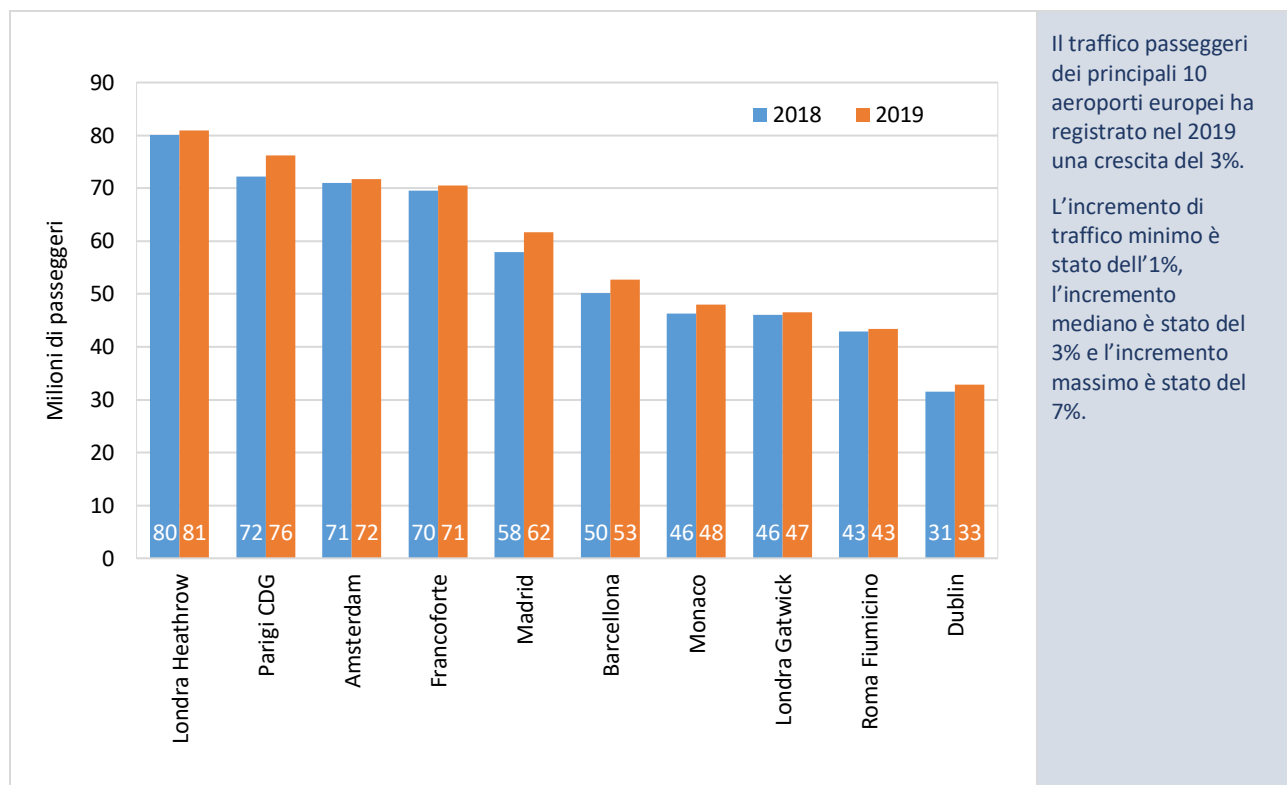
### 2. LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

#### 2.1 Situazione europea

**Figura 17. Crescita del traffico di passeggeri per singoli paesi europei, 2011-2019**



Fonte: CAA, ADV, AENA, ENAC, *Ministère de la Transition écologique et solidaire*, *Union des Aéroports Français UAF* (per il 2019).

**Figura 18. Classifica dei principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati, 2018-2019**

Fonte: CAA, Union des Aéroports Français, Schiphol, FRAPORT, AENA, Munich airport, ENAC, DAA.

## 2.2 Situazione italiana

**Tabella 8. Descrizione del sistema aeroportuale italiano, 2019**

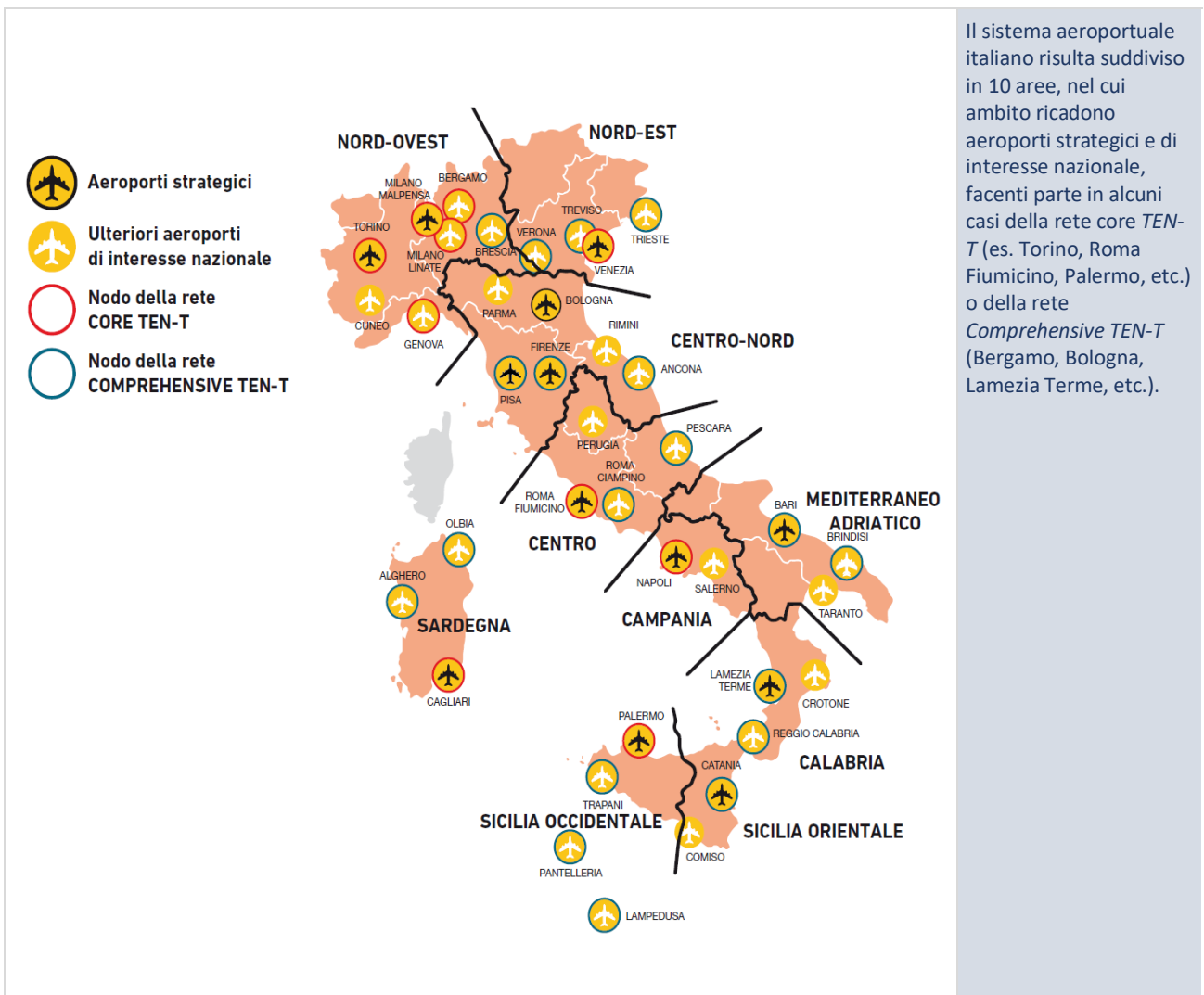
45 aeroporti aperti al traffico commerciale		L'andamento del traffico passeggeri in Italia è in crescita costante dal 2013, in linea con le tendenze europee.  I 45 aeroporti italiani aperti al traffico commerciale <sup>92</sup> hanno movimentato 192,2 mln <sup>93</sup> di passeggeri.
192.200.078 passeggeri		
Crescita dei volumi di traffico passeggeri in tutti i maggiori aeroporti		
+4,0 % passeggeri	(rispetto al 2018)	
+2,0 % movimenti		
-2,7 % merci		
Il 43,9 % dei passeggeri e dei movimenti concentrati sui poli di Roma e Milano		

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

<sup>92</sup> Nei 45 aeroporti aperti al traffico commerciale è compreso anche l'aeroporto di Forlì (in attesa del rilascio di certificazione pertinente) e non è presente l'aeroporto di Oristano Fenosu che è attualmente chiuso al traffico (fonte: ENAC, 2020, *Dati di traffico 2019*).

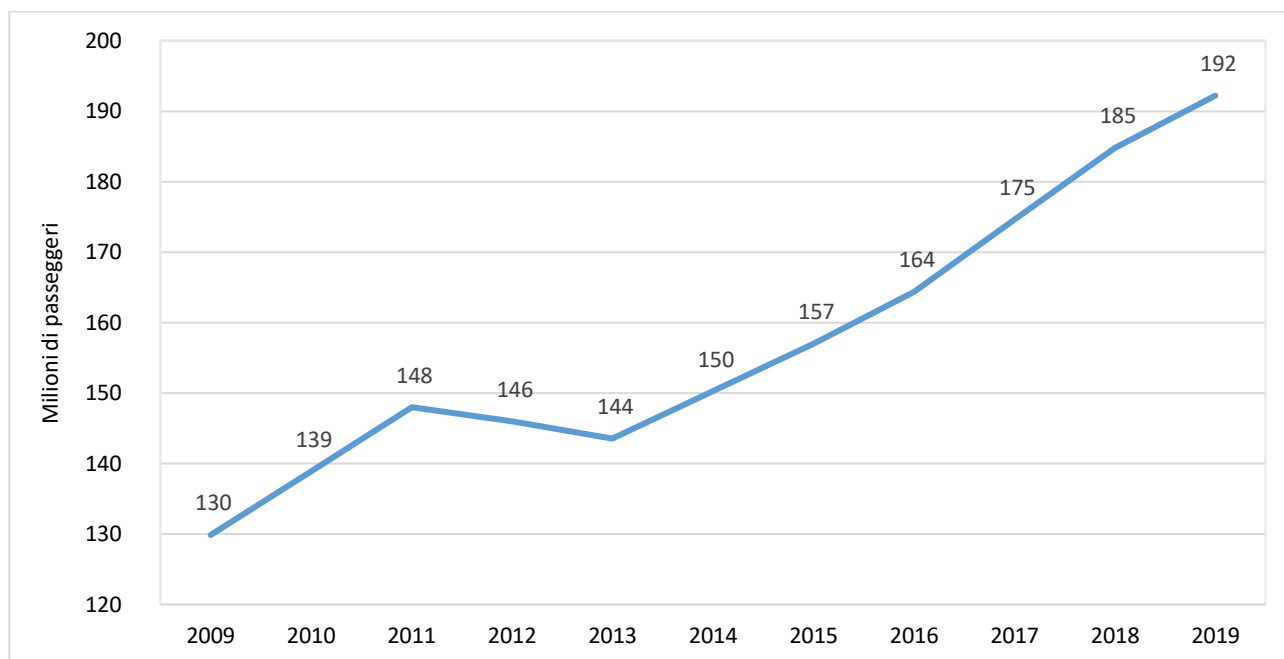
<sup>93</sup> I dati di traffico pubblicati da ENAC 2019 includono i passeggeri *infant*, cioè i passeggeri con età inferiore ai 2 anni. Ai fini di una corretta lettura dei dati dei singoli scali nazionali si segnala che lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre, con conseguente trasferimento a Milano Malpensa delle attività operative.

**Figura 19. Il sistema aeroportuale italiano**

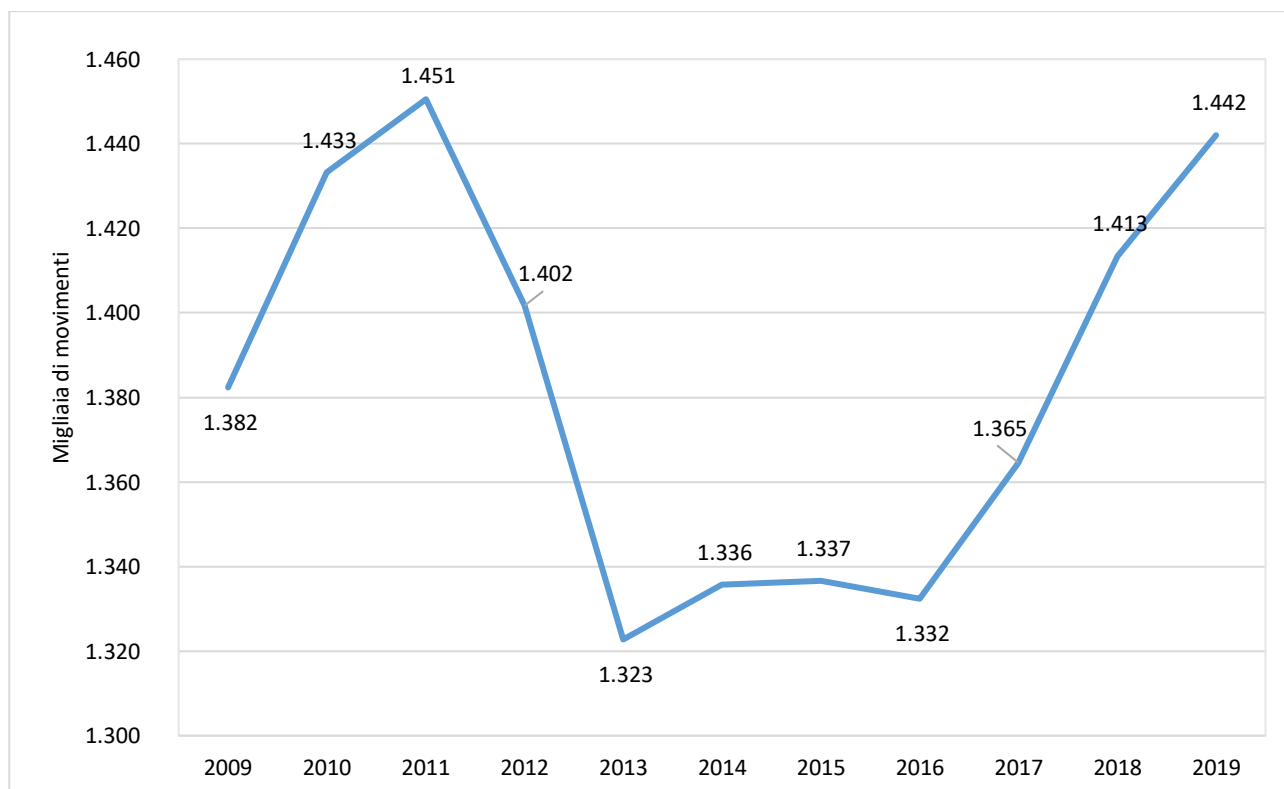


Il sistema aeroportuale italiano risulta suddiviso in 10 aree, nel cui ambito ricadono aeroporti strategici e di interesse nazionale, facenti parte in alcuni casi della rete core *TEN-T* (es. Torino, Roma Fiumicino, Palermo, etc.) o della rete *Comprehensive TEN-T* (Bergamo, Bologna, Lamezia Terme, etc.).

Fonte: ENAC, *Rapporto e Bilancio Sociale* 2018.

**Figura 20. Andamento dei passeggeri in Italia, 2009-2019**

Fonte: Elaborazioni ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

**Figura 21. Andamento dei movimenti (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto) in Italia, 2009- 2019**

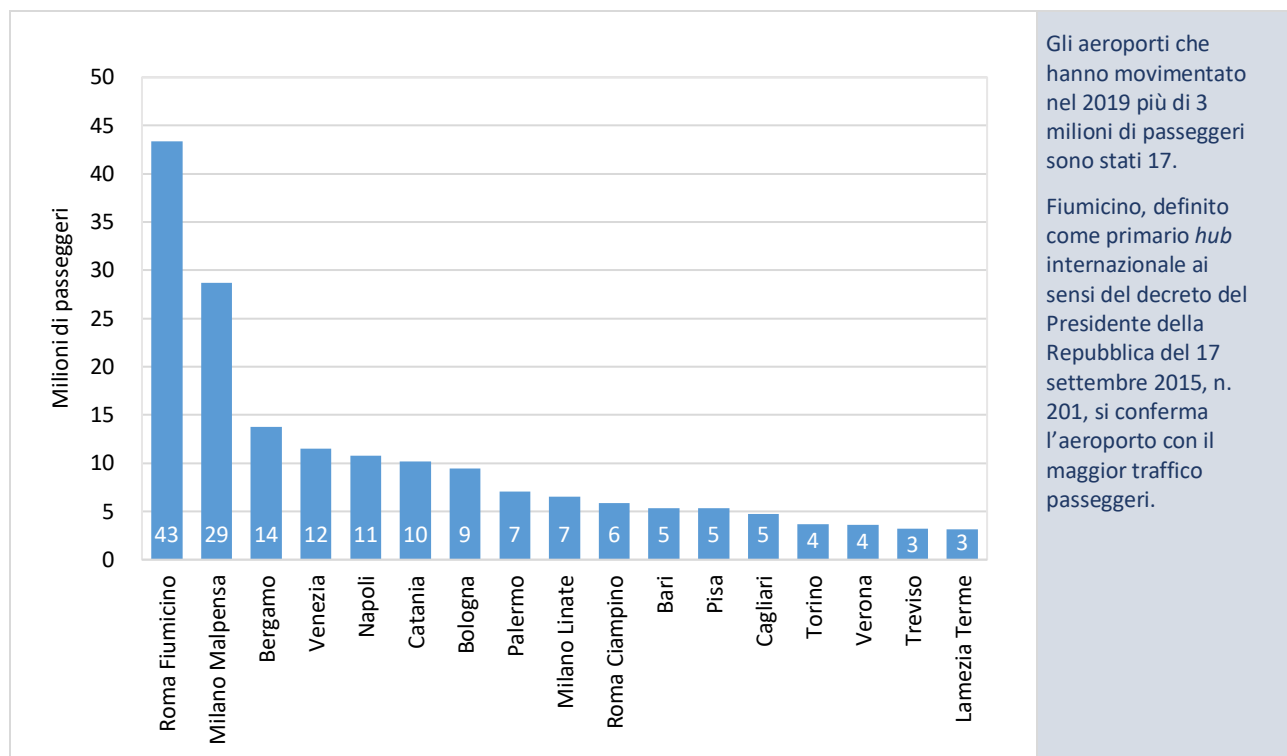
Fonte: Elaborazioni ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

**Tabella 9. Passeggeri trasportati per aeroporto, 2019**

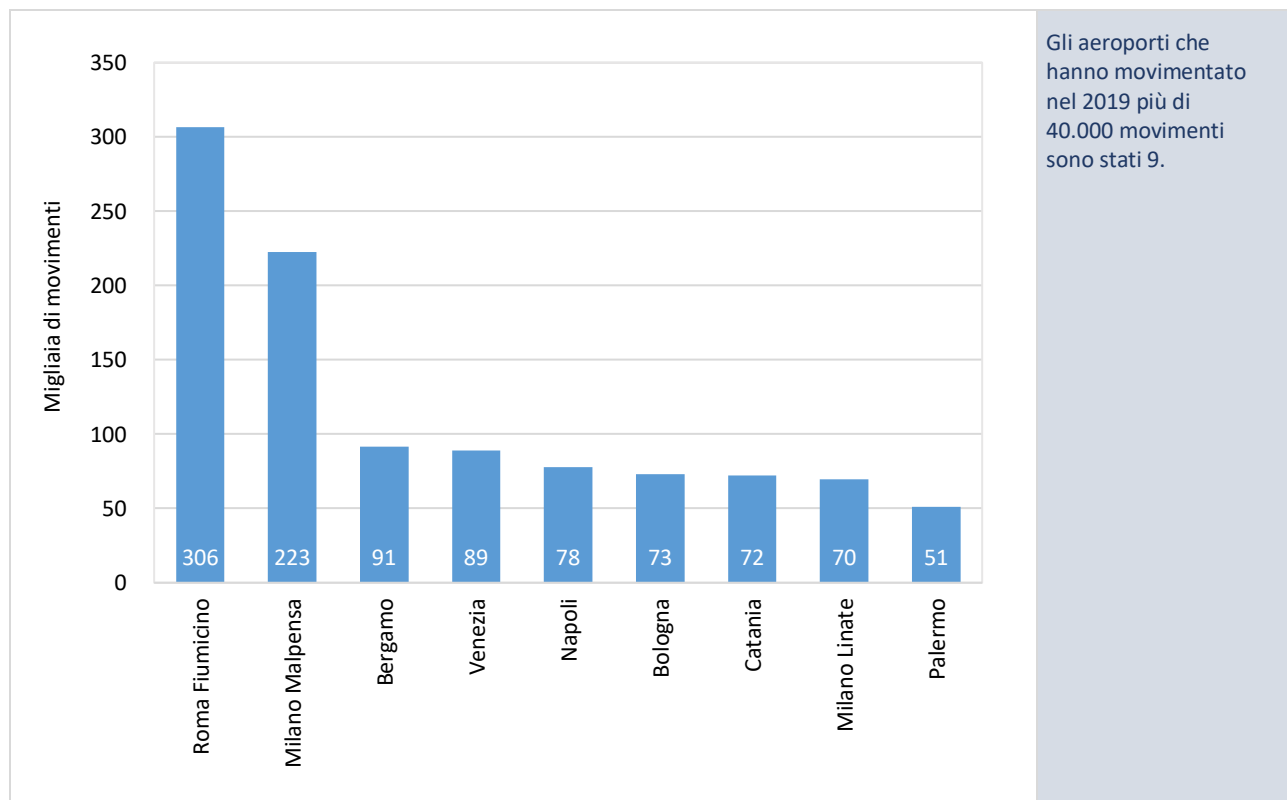
Aeroporto	Passeggeri 2019	Variazione 2019 vs 2018	Passeggeri 2019 nazionali	Passeggeri 2019 internazionali	% pax nazionali	% pax internazionali
Roma Fiumicino	43.354.887	1,1%	11.051.812	32.303.075	25,5%	74,5%
Milano Malpensa	28.705.638	16,9%	5.785.998	22.919.640	20,2%	79,8%
Bergamo	13.792.266	7,5%	3.460.248	10.332.018	25,1%	74,9%
Venezia	11.507.301	3,7%	1.532.577	9.974.724	13,3%	86,7%
Napoli	10.796.590	9,0%	3.416.549	7.380.041	31,6%	68,4%
Catania	10.155.077	3,5%	6.409.024	3.746.053	63,1%	36,9%
Bologna	9.462.808	11,5%	1.965.539	7.497.269	20,8%	79,2%
Palermo	7.027.567	6,5%	5.051.799	1.975.768	71,9%	28,1%
Milano Linate	6.536.914	-28,8%	3.332.406	3.204.508	51,0%	49,0%
Roma Ciampino	5.851.821	0,7%	184.173	5.667.648	3,1%	96,9%
Bari	5.363.791	7,0%	2.921.146	2.442.645	54,5%	45,5%
Pisa	5.346.624	-1,9%	1.410.395	3.936.229	26,4%	73,6%
Cagliari	4.760.858	9,3%	3.374.127	1.386.731	70,9%	29,1%
Torino	3.695.172	-9,3%	1.810.149	1.885.023	49,0%	51,0%
Verona	3.597.869	5,6%	1.329.842	2.268.027	37,0%	63,0%
Treviso	3.233.483	-1,2%	1.089.319	2.144.164	33,7%	66,3%
Lamezia Terme	3.117.830	13,5%	2.320.032	797.798	74,4%	25,6%
Olbia	2.934.290	-1,2%	1.389.297	1.544.993	47,3%	52,7%
Firenze	2.854.215	5,5%	378.648	2.475.567	13,3%	86,7%
Brindisi	2.700.639	9,3%	1.977.716	722.923	73,2%	26,8%
Genova	1.533.363	5,8%	750.746	782.617	49,0%	51,0%
Alghero	1.385.647	2,3%	982.618	403.029	70,9%	29,1%
Trieste	779.802	1,3%	441.856	337.946	56,7%	43,3%
Pescara	696.327	5,9%	306.728	389.599	44,0%	56,0%
Ancona	483.892	8,2%	108.839	375.053	22,5%	77,5%
Trapani	407.230	-13,4%	325.359	81.871	79,9%	20,1%
Rimini	394.583	29,7%	88	394.495	0,0%	100,0%
Reggio Calabria	367.348	2,9%	367.223	125	100,0%	0,0%
Comiso	352.379	-16,8%	241.406	110.973	68,5%	31,5%
Lampedusa	274.031	2,2%	274.031	0	100,0%	0,0%
Perugia	218.172	-0,8%	54.191	163.981	24,8%	75,2%
Crotone	171.996	105,3%	153.917	18.079	89,5%	10,5%
Pantelleria	165.118	9,2%	165.115	3	100,0%	0,0%
Cuneo	89.787	-16,4%	65.092	24.695	72,5%	27,5%
Parma	71.674	-4,8%	43.058	28.616	60,1%	39,9%
Brescia	9.601	180,6%	1.025	8.576	10,7%	89,3%
Marina di campo	1.869	160,3%	103	1.766	5,5%	94,5%
Bolzano	765	-90,3%	0	765	0,0%	100,0%
Taranto	603	939,7%	0	603	0,0%	100,0%
Grosseto	247	-96,8%	72	175	29,1%	70,9%
Salerno	4	-97,2%	2	2	50,0%	50,0%
Albenga	0	n.a	0	0	n.a	n.a
Aosta	0	n.a	0	0	n.a	n.a
Forlì	0	n.a	0	0	n.a	n.a
Foggia	0	n.a	0	0	n.a	n.a
<b>Totale</b>	<b>192.200.078</b>	<b>4,0%</b>	<b>64.472.265</b>	<b>127.727.813</b>	<b>33,5%</b>	<b>66,5%</b>

Fonte: ENAC, Dati di traffico 2019. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.



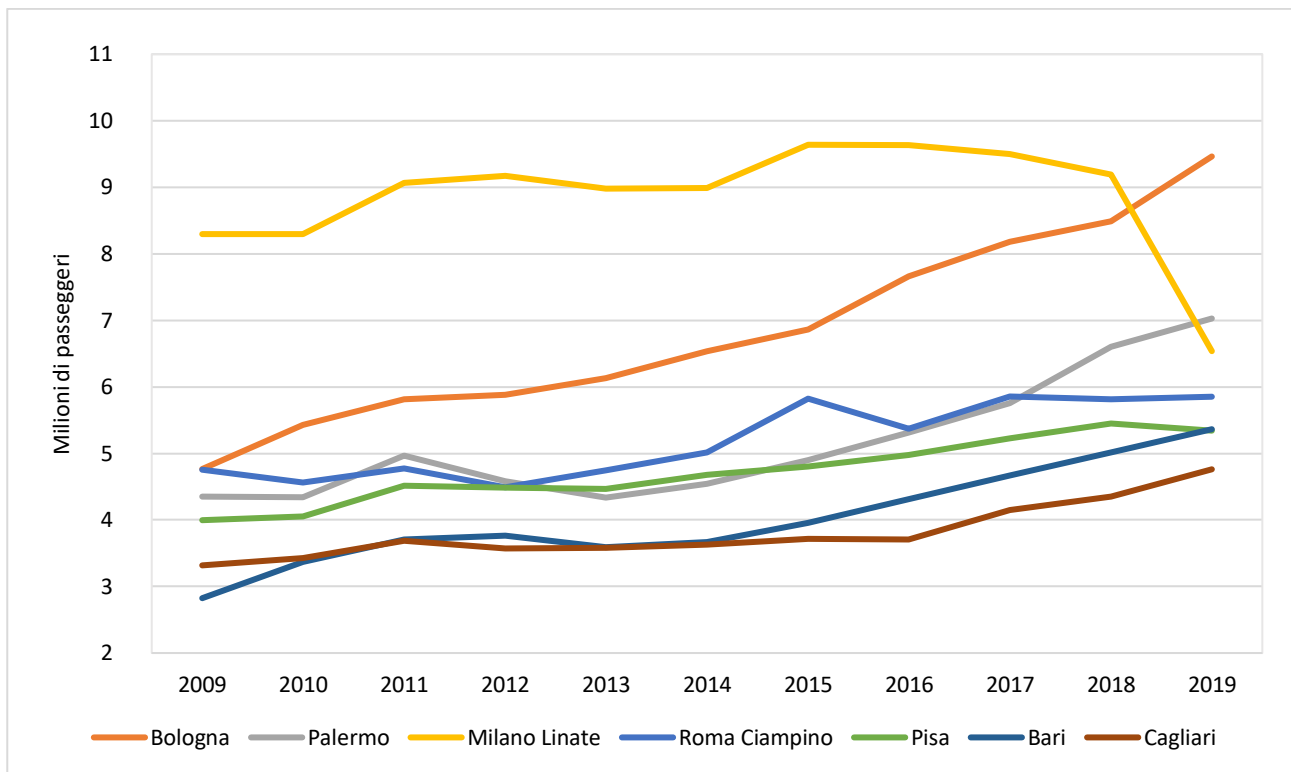
**Figura 22. Classifica degli aeroporti italiani con traffico passeggeri superiore ai 3 milioni per anno, 2019**

Fonte: ENAC, Dati di traffico 2019. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

**Figura 23. Classifica degli aeroporti italiani con più di 40.000 movimenti per anno, 2019**

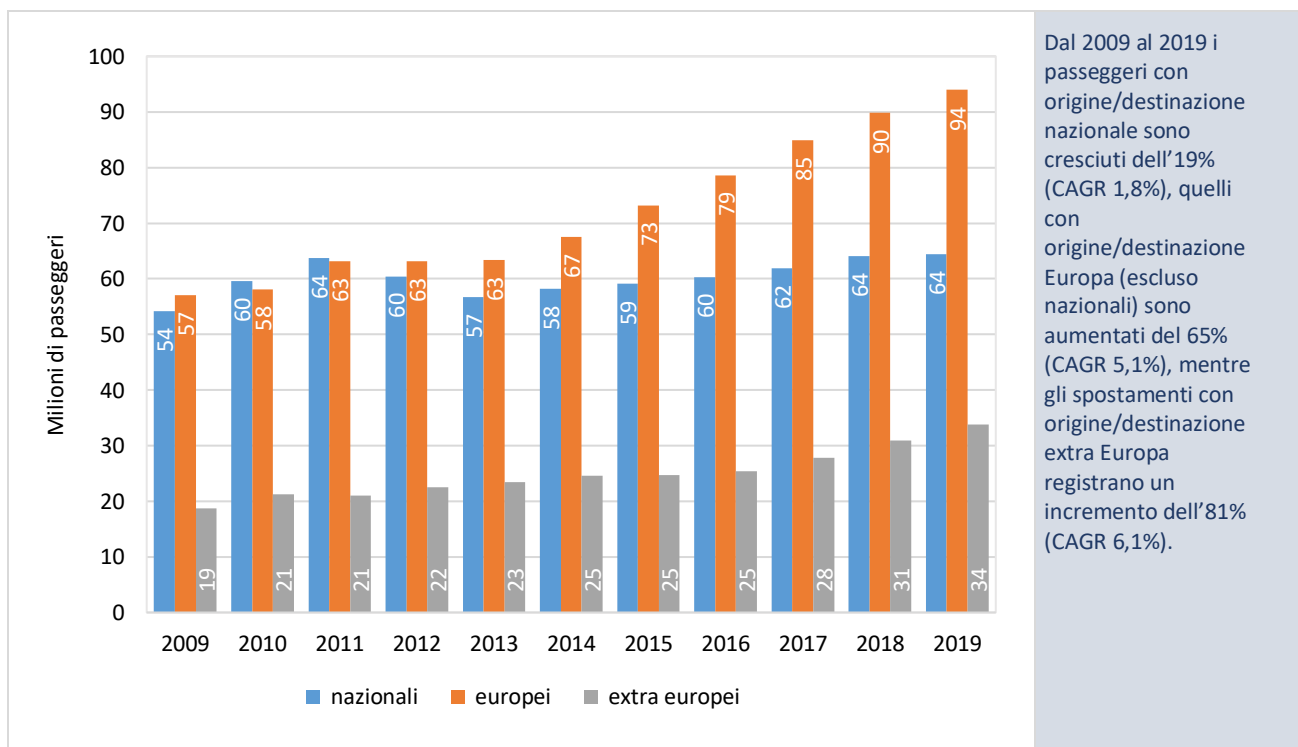
Fonte: ENAC, Dati di traffico 2019. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

**Figura 24. Andamento dei passeggeri per aeroporti tra 4 e 10 milioni di passeggeri per anno, 2009-2019**



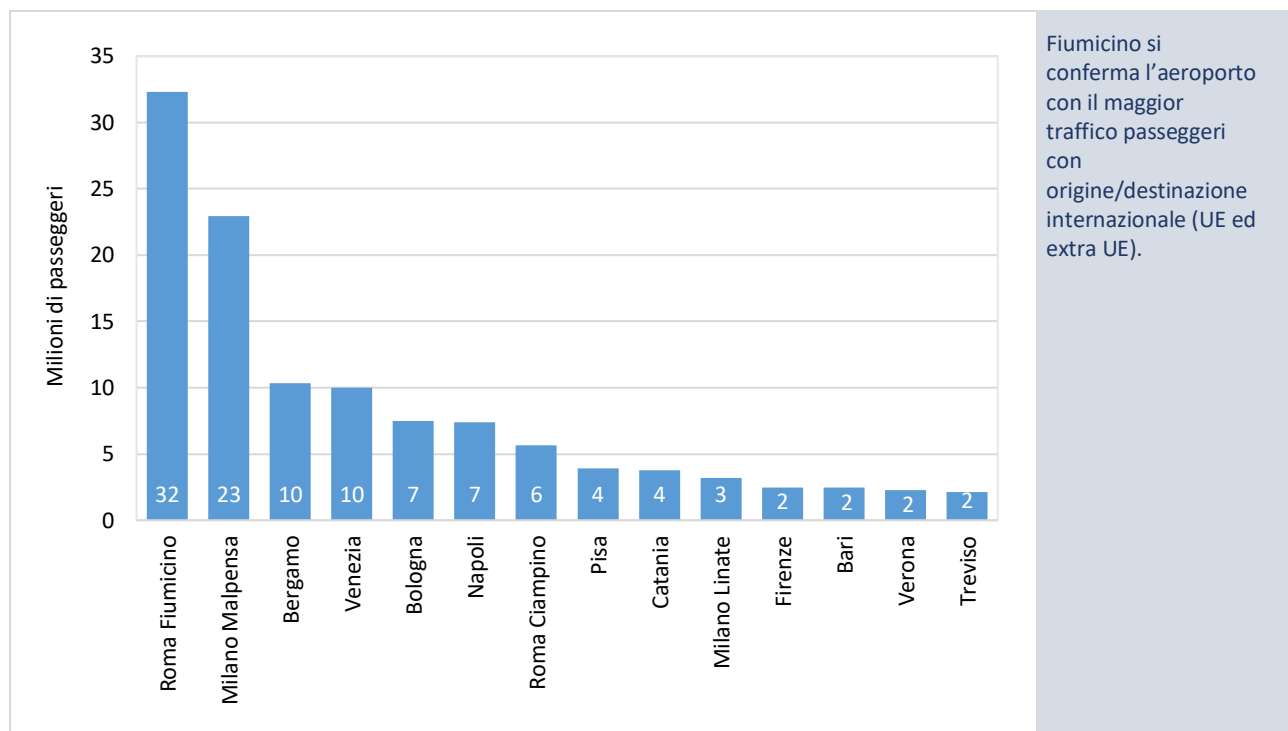
Fonte: ENAC, Dati di traffico 2019. Dati riferiti ai servizi di linea e charter.

**Figura 25. Crescita dei passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione negli aeroporti italiani, 2009-2018**



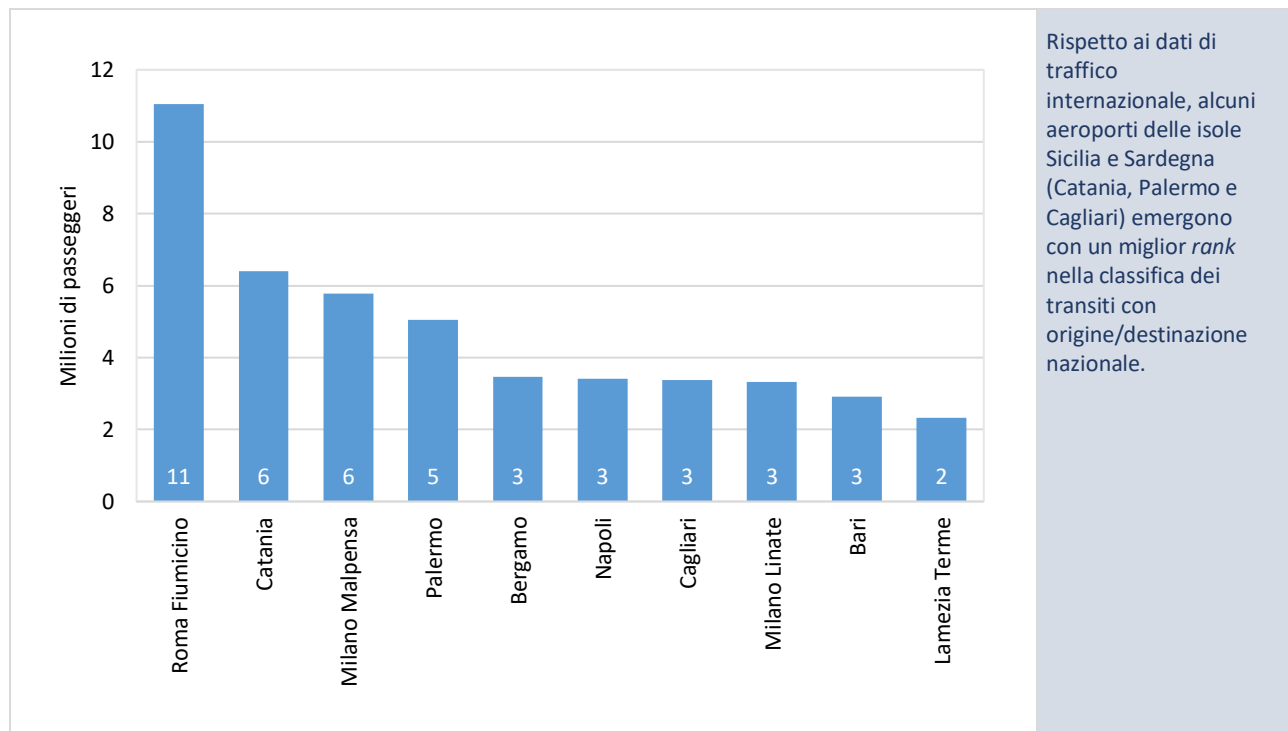
Fonte: Elaborazioni ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e charter.

**Figura 26. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito internazionale, 2019**



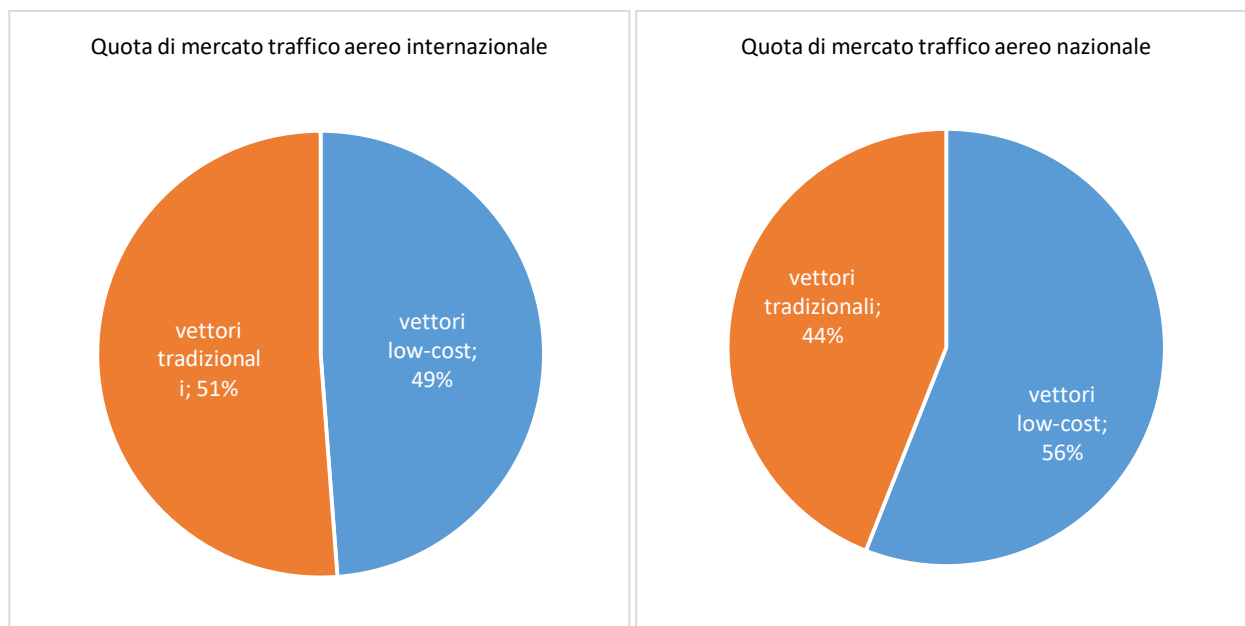
Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2019*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

**Figura 27. Classifica dei principali aeroporti italiani per numero di passeggeri in transito nazionale, 2019**



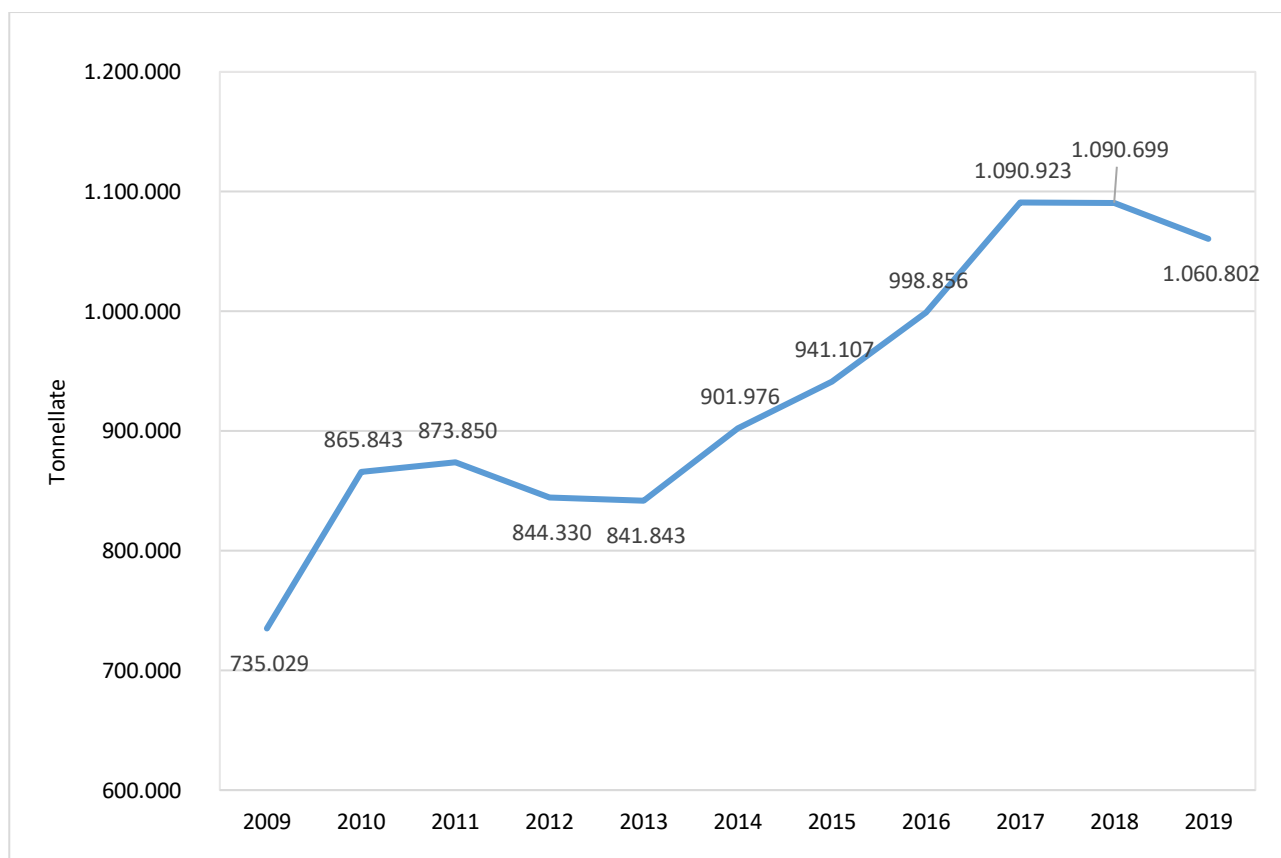
Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2019*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

**Figura 28. Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e low cost, 2018**

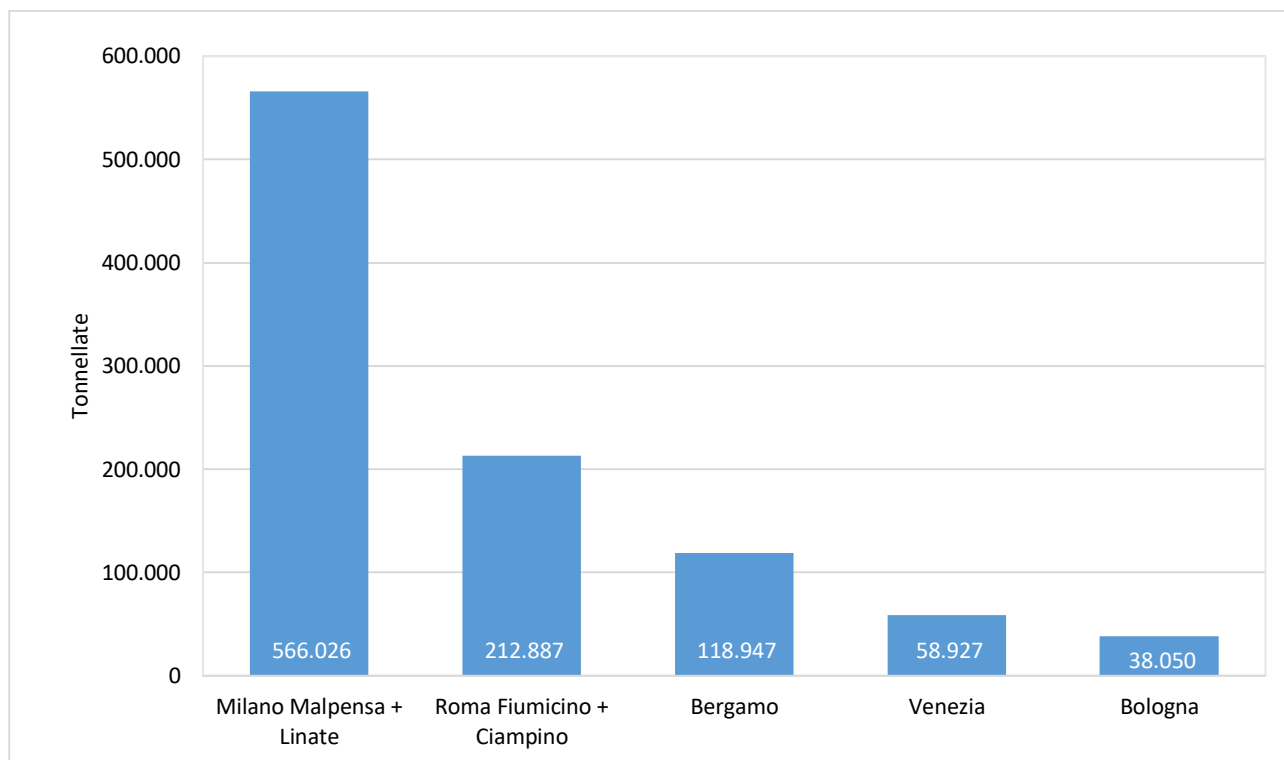


Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2018*.

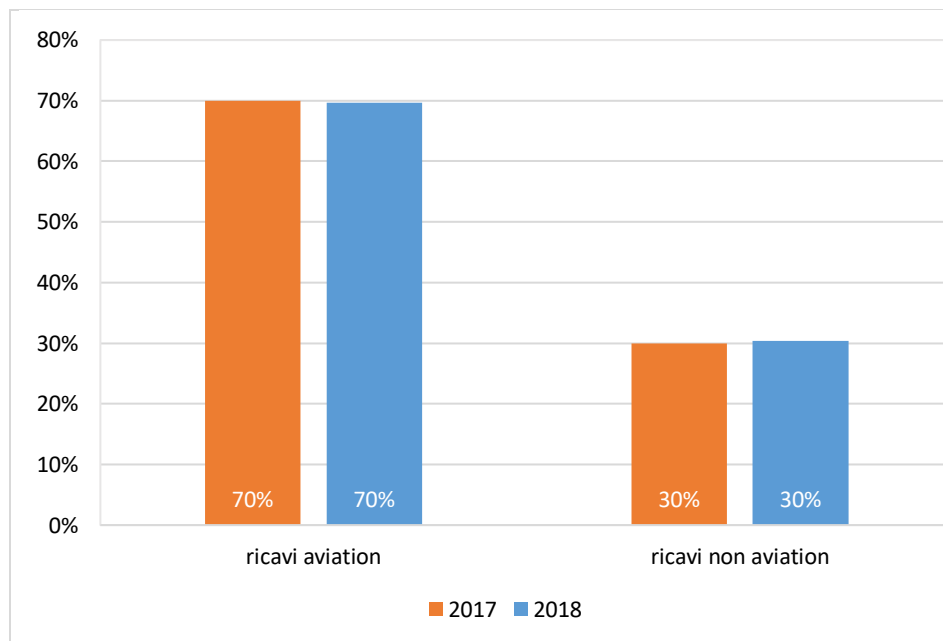
**Figura 29. Andamento del traffico merci via aereo al netto del servizio postale, 2009-2019**



Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2019*. Dati riferiti ai servizi di linea e charter.

**Figura 30. Classifica dei cinque principali poli italiani per traffico aereo merci, 2019**

Fonte: ENAC, *Dati di traffico 2019*. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

**Figura 31. Composizione dei ricavi da attività aeronautiche e non dei gestori aeroportuali, 2017-2018**

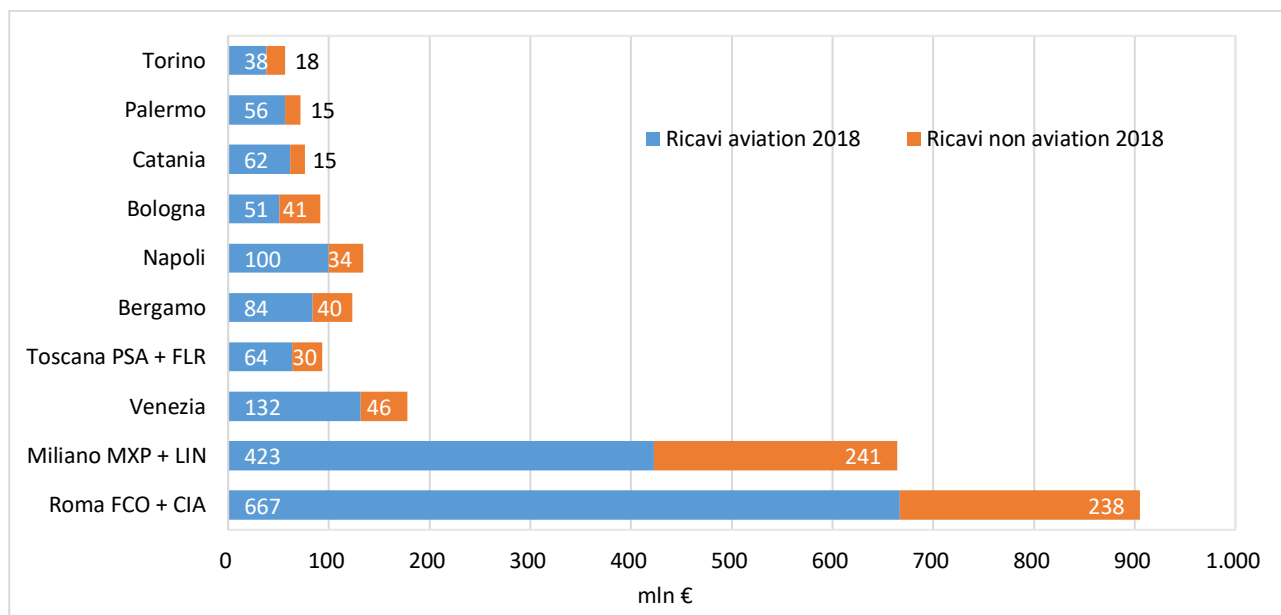
Nel 2018, il valore delle attività aeronautiche del campione oscilla, per singolo gestore del campione, da un minimo del 56% ad un massimo del 81%, con una media semplice del 70% e una mediana del 71%.

Il valore delle attività non aeronautiche del campione oscilla, per singolo gestore, da un minimo del 19% ad un massimo del 44%, con una media semplice del 30% e una mediana del 29%.

Fonte: Elaborazione ART sulla base dei dati di bilancio d'esercizio 2018 (campione<sup>94</sup>).

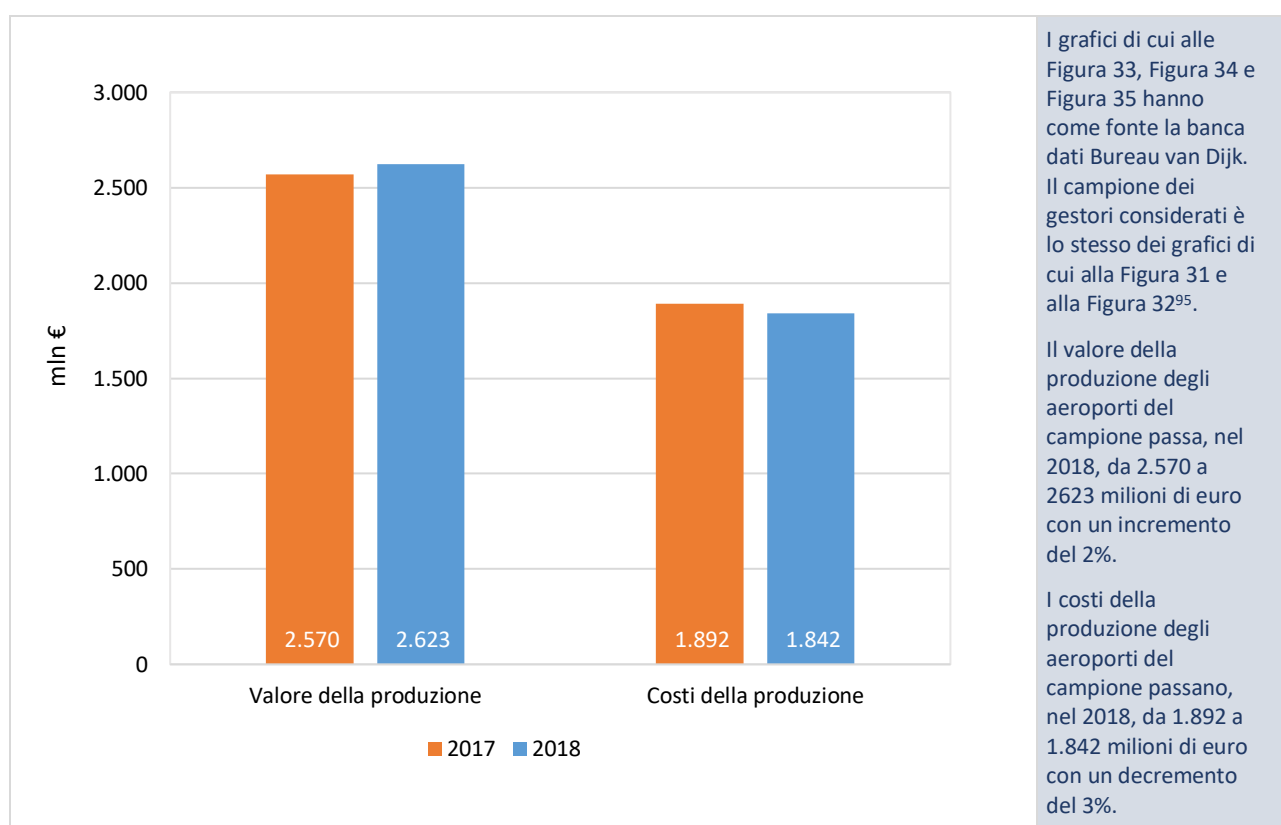
<sup>94</sup> Le elaborazioni di cui alla Figura 31 e alla Figura 32 sono state effettuate sulla base dei dati di bilancio SACBO (Orio al Serio), Aeroporto di Bologna, SAC (Catania), Toscana Aeroporti (Firenze, Pisa), SEA (Milano Malpensa e Linate), GESAC (Napoli), GESAP (Palermo), ADR (Roma Fiumicino e Ciampino), SAGAT (Torino) e SAVE (Venezia). Si rappresenta che diversi gestori, in considerazione dell'adozione del principio contabile IFRS 15, hanno riclassificato i ricavi del 2017, computando alcune somme riconosciute ai vettori aerei a riduzione dei ricavi, anziché ad incremento dei costi e che tale rettifica non è presente, nel 2017, nei dati di cui alla Figura 33 e alla Figura 35.

**Figura 32. Composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali italiani, 2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati di bilancio d'esercizio 2018 (campione).

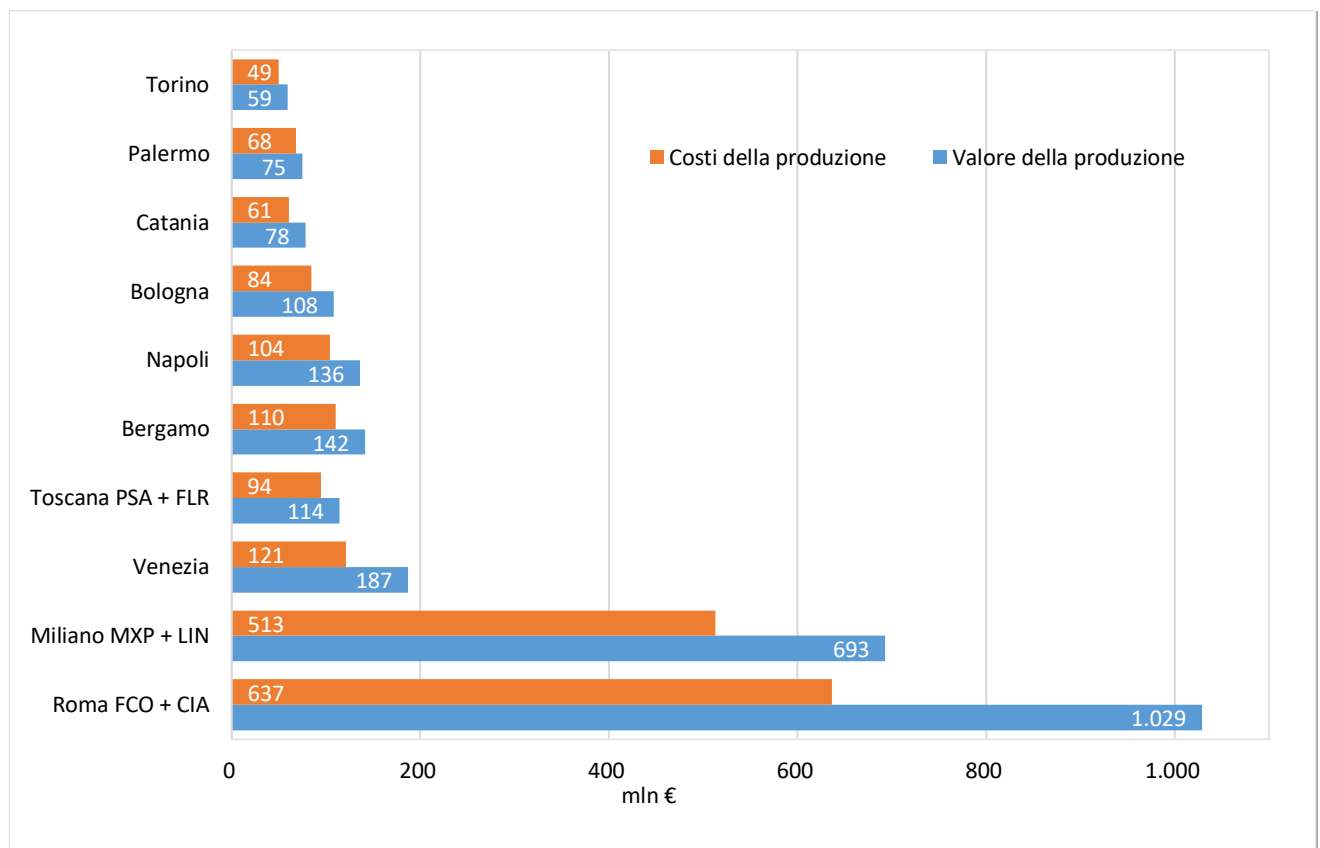
**Figura 33. Totale del valore e costi della produzione dei gestori aeroportuali italiani, 2017-2018**



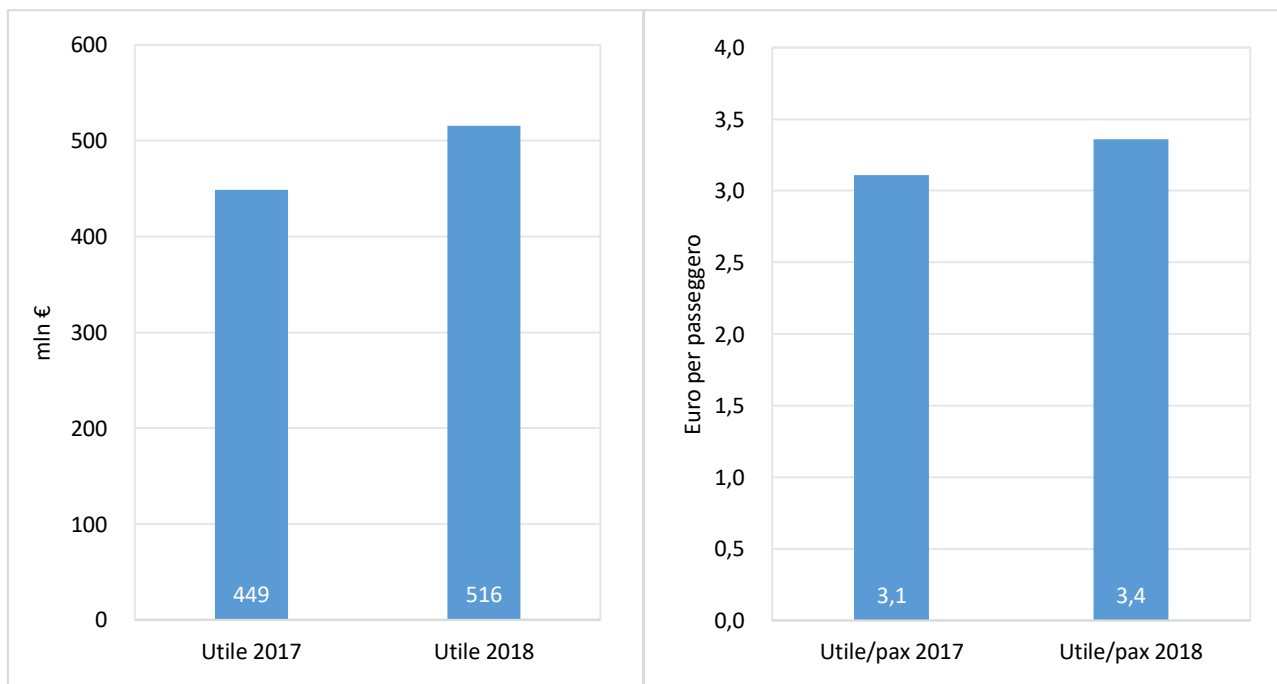
Fonte: Banca dati Bureau van Dijk (campione).

<sup>95</sup> Si evidenzia infine che il valore della produzione differisce dalla somma dei ricavi *aviation* e non *aviation* in quanto può comprendere ricavi di altra natura (quali ad esempio i ricavi per servizi di costruzione).



**Figura 34. Valore e costi della produzione per i principali aeroporti italiani, 2018**

Fonte: Banca dati Bureau van Dijk (campione).

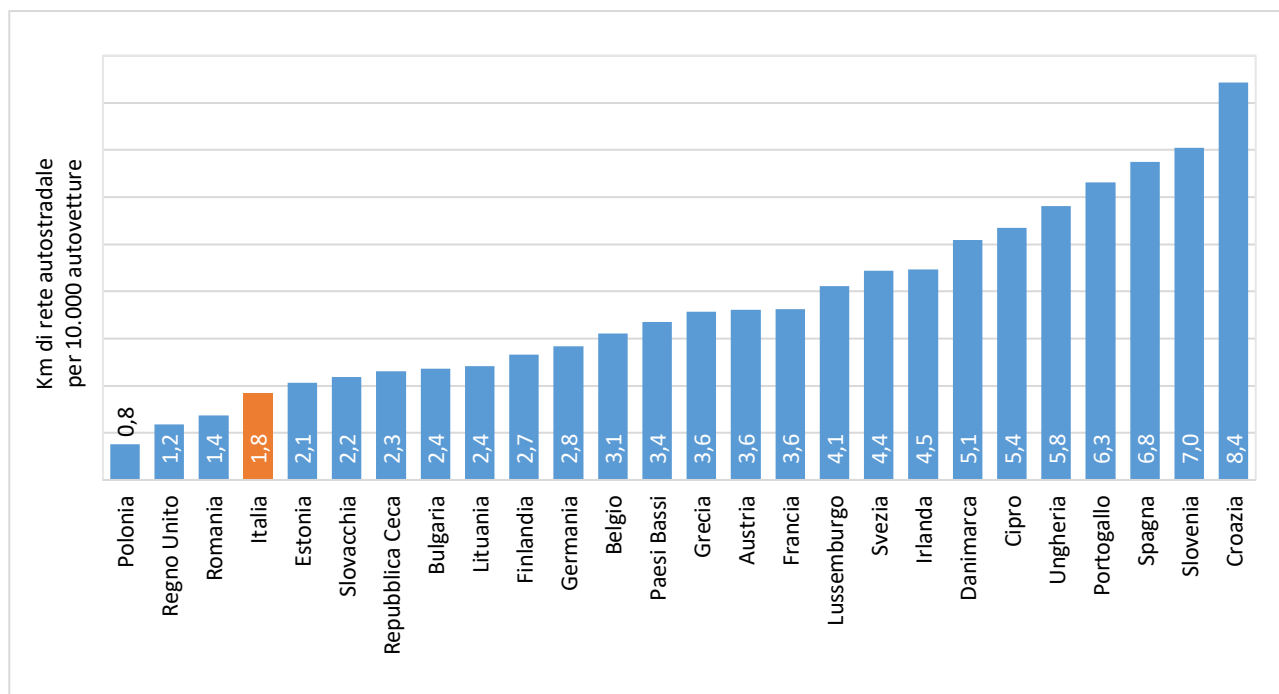
**Figura 35. Utile e utili per passeggero sul totale dei gestori aeroportuali italiani, 2017-2018**

Fonte: Banca dati Bureau van Dijk (campione). ENAC, Dati di traffico. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

### 3. LE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

#### 3.1 Situazione europea

**Figura 36. Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture (UE), 2016**



Fonte: Istat (Dati disponibili al 18 maggio 2020).

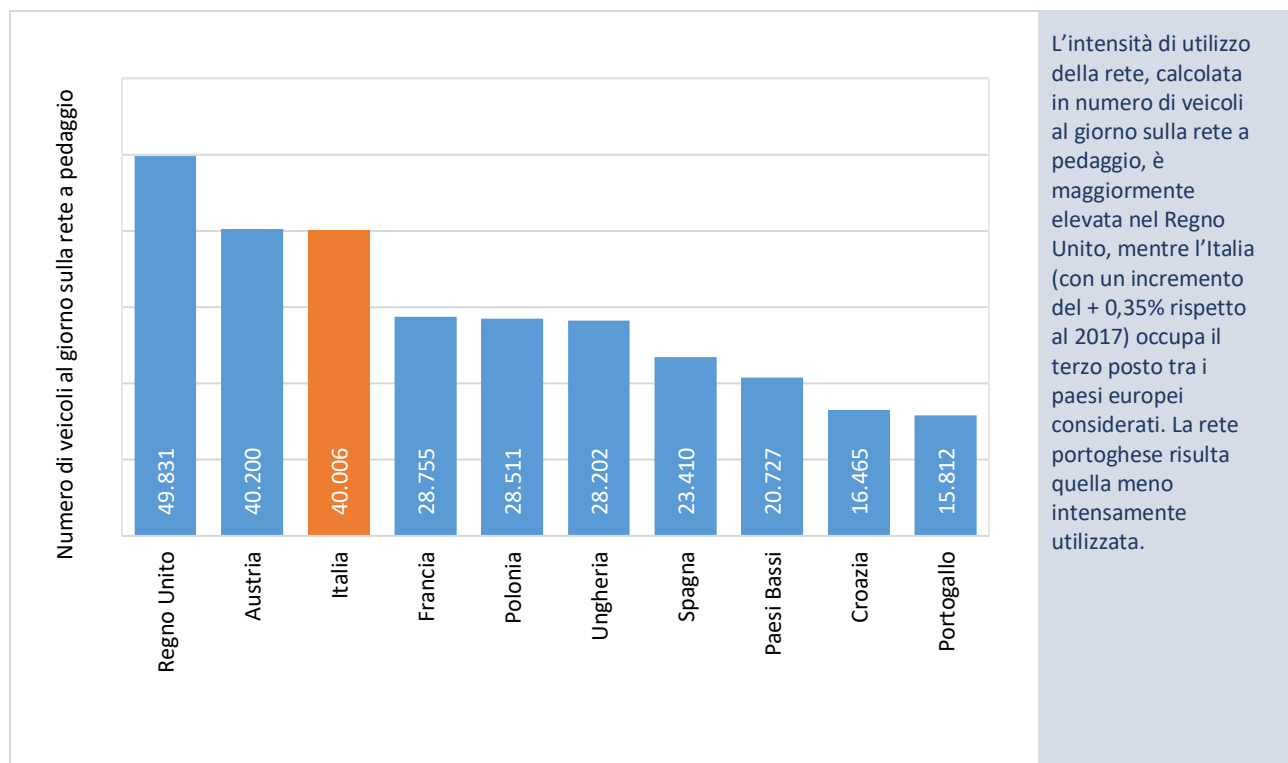
**Tabella 10. Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei, 2017**

	1980	1990	2000	2010	2017
Germania	7.538	10.854	11.712	12.819	13.009
Spagna	1.923	4.693	9.049	14.262	15.523
Francia	5.287	6.824	9.766	11.392	11.618
Italia	5.900	6.193	6.478	6.668	6.934
Paesi Bassi	1.798	2.092	2.265	2.646	2.758
Portogallo	132	316	1.482	2.737	3.065
Svezia	809	939	1.499	1.971	2.132
Regno Unito	2.694	3.181	3.600	3.671	3.803

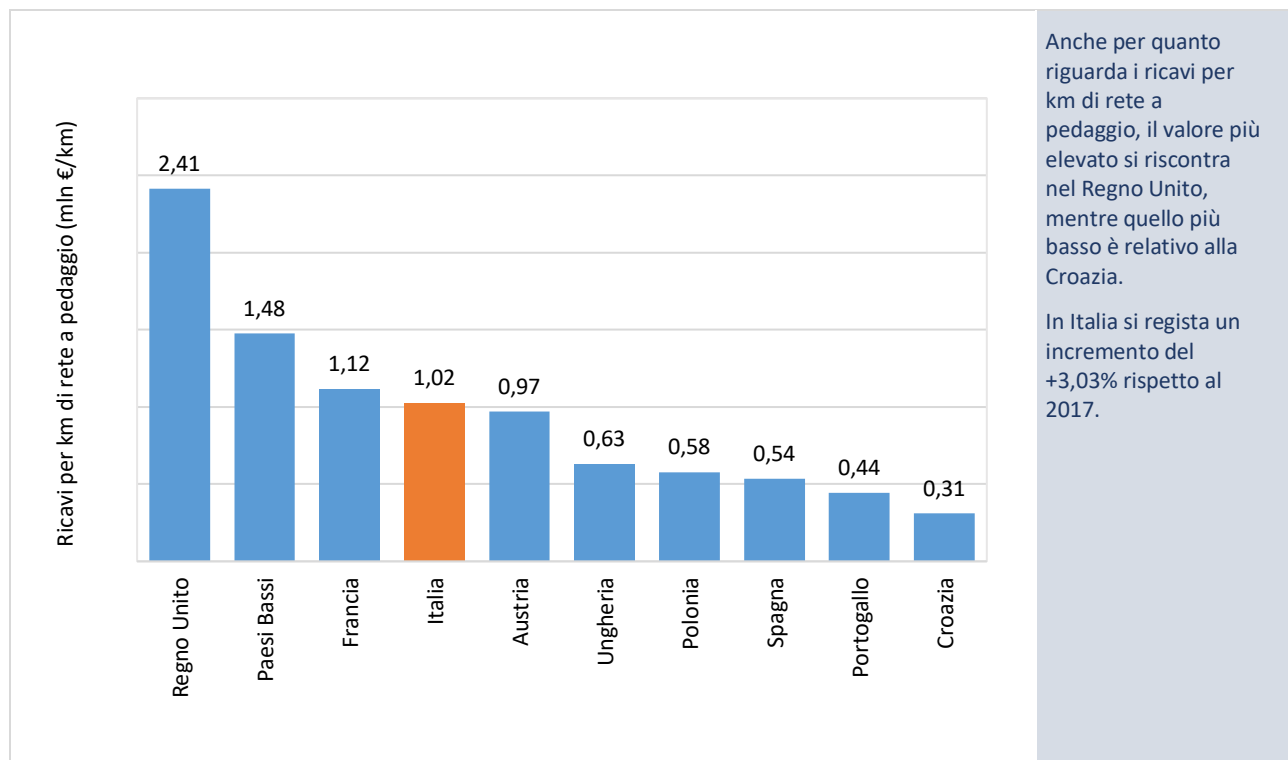
A partire dagli anni '80 del secolo scorso, l'estensione della rete autostradale è incrementata nei paesi di riferimento.

In particolare, dal 2000 tale aumento è stato rilevante in Portogallo (+107%), Spagna (+72%) e Svezia (+42%).

Fonte: Eurostat.

**Figura 37. Numero di veicoli al giorno sulla rete a pedaggio dei primi 10 paesi europei, 2018**

Fonte: ASECAP, *Statistical Bulletin*, 2019.

**Figura 38. Ricavi da pedaggio per km di rete gestita, 2018**

Fonte: ASECAP, *Statistical Bulletin*, 2019.

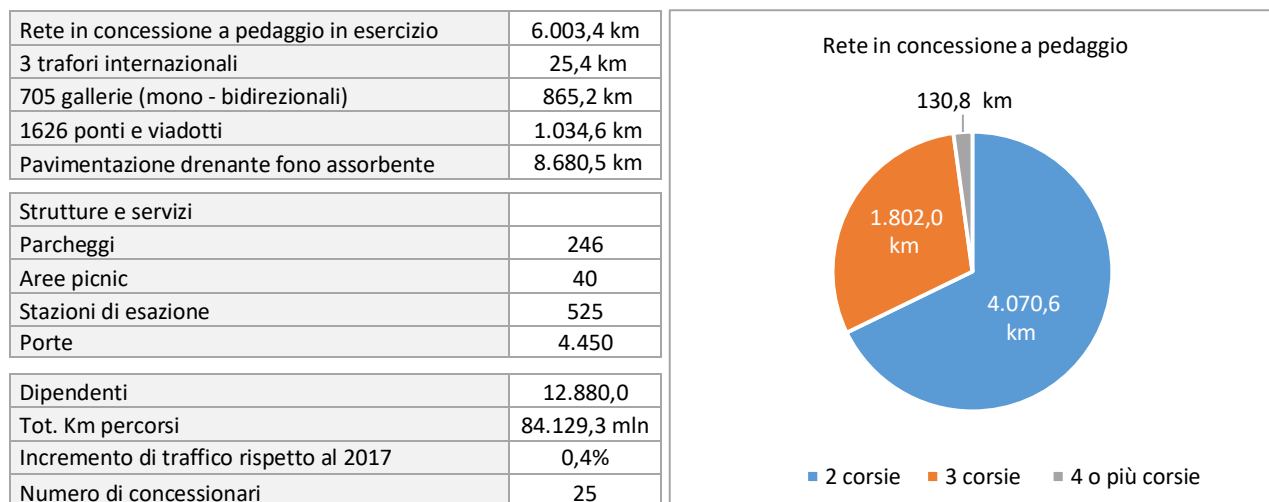
## 3.2 Situazione italiana

**Tabella 11. Rete autostradale italiana, 2018**

Società concessionarie	Km di rete in esercizio	
Autostrade per l'Italia spa	2.854,6	<p>La rete autostradale italiana in concessione è gestita da 26 società concessionarie, comprensive delle società che gestiscono i trafori internazionali.</p> <p>La rete autostradale italiana in esercizio nel 2018 si estende per circa 6.957 chilometri, di cui a pedaggio per circa 6.000 chilometri.</p> <p>Il totale dei veicoli-km percorsi sulla rete ammonta a poco più di 84 miliardi, ed ha registrato un incremento pari a circa il 0,4% rispetto all'anno precedente.</p> <p>La maggior parte della rete è composta da autostrade a 2 corsie (68%), mentre circa un quarto è a 3 corsie. Solamente il 2% della rete è a più di 3 corsie.</p>
Anas spa	953,8 <sup>96</sup>	
Autostrada del Brennero spa	314,0	
CAS – Consorzio per le Autostrade Siciliane	298,4	
SATAP spa	291,9	
Strada dei Parchi spa	281,4	
SALT– Società Autostrada Ligure Toscana spa	255,9	
Autostrada dei Fiori spa	244,2	
Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova spa	235,6	
Autovie Venete spa	210,2	
Milano Serravalle – Milano Tangenziali spa	179,1	
ATIVA spa	155,8	
Autovia Padana spa	88,6	
SITAF – Società Traforo Autostradale del Frejus spa	82,5	
CAV – Concessioni Autostradali Venete spa	74,1	
SAV – Società Autostrade Valdostane spa	67,4	
Società di progetto Brebemi spa	62,1	
Società Autostrada Asti – Cuneo spa	55,7	
SAT – Società Autostrada Tirrenica spa	54,6	
SAM – Società Autostrade Meridionali spa	51,6	
Autostrada Pedemontana Lombarda spa	41,5	
Tangenziale Esterna spa	33,0	
RAV – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta spa	32,4	
Tangenziale di Napoli spa	20,2	
SITRASB – Società Italiana Traforo Gran San Bernardo spa	12,8	
SITMB – Società Italiana Traforo del Monte Bianco spa	5,8	
<b>Totale km</b>	<b>6.957,2</b>	

Fonte: AISCAT, *AISCAT in cifre*, 2018.

<sup>96</sup> Il dato è stato aggiornato nella Tabella 12 con riferimento all'annualità 2020.

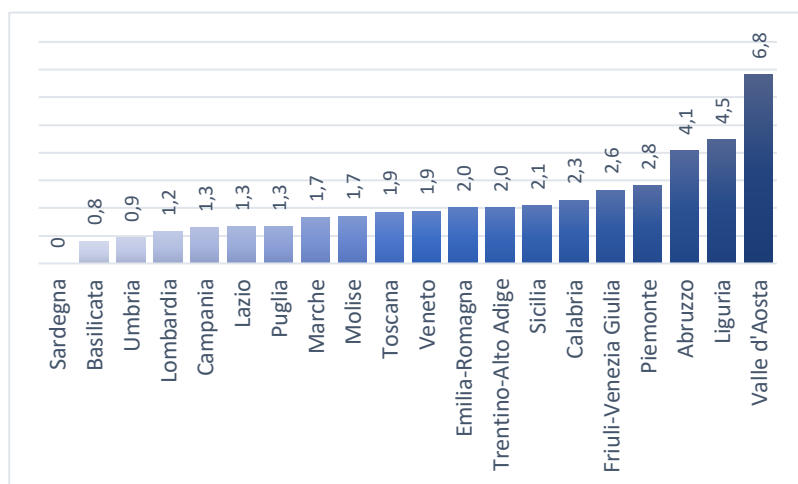
**Figura 39. Il settore autostradale italiano a pedaggio in cifre, 2018**

Fonte: AISCAT, *AISCAT in cifre*, 2018.

**Tabella 12. Rete stradale e autostradale gestita da ANAS spa, 2020**

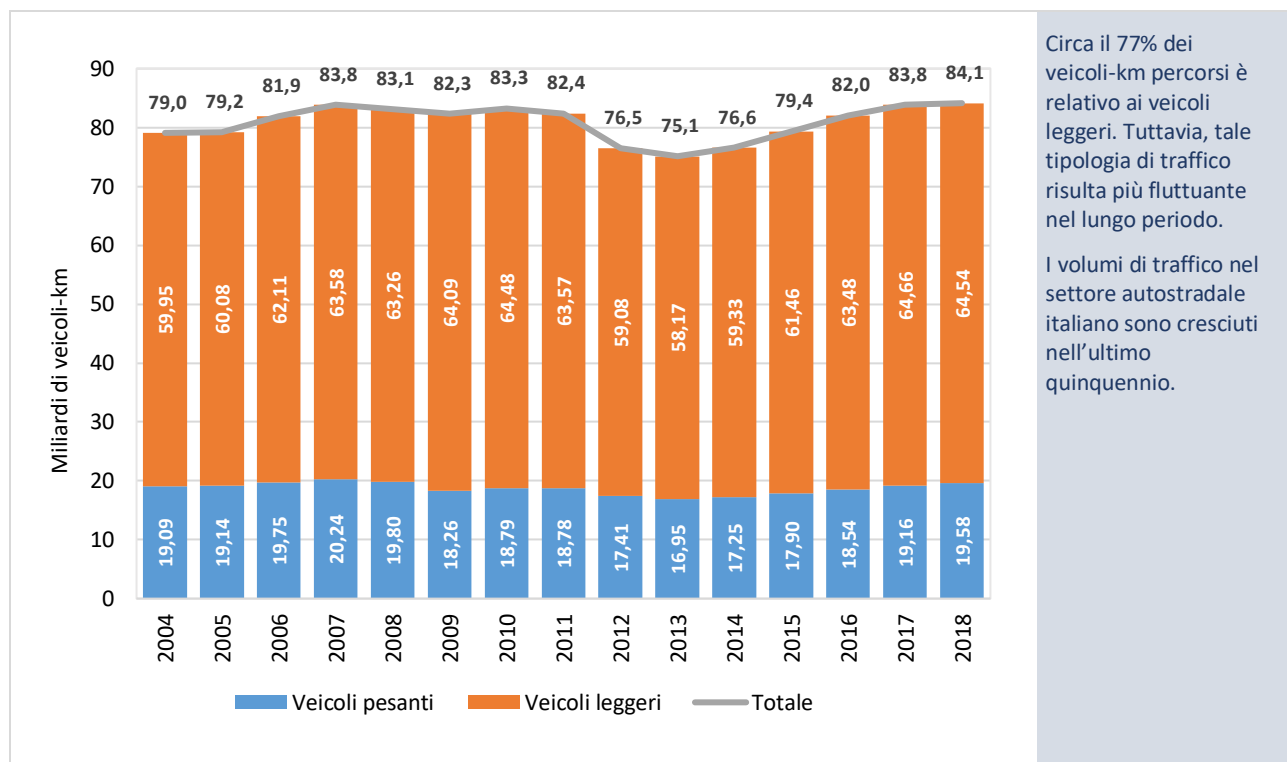
Rete stradale e autostradale ANAS	29.239,5 km	La società ANAS spa gestisce quasi 30 mila chilometri di rete, di cui circa 900 sono relativi ad autostrade, che non sono soggette a pedaggio.
Autostrade in gestione diretta	939,7 km	
Raccordi autostradali	355,1 km	
Strade statali	22.653,7 km	
Strade in corso di classifica o declassifica	317,7 km	
Svincoli e complanari	4.973,3 km	

Fonte: Anas (sito istituzionale – con dati aggiornati al 12/02/2020).

**Figura 40. Dotazione di rete autostradale in termini di km ogni 10.000 autovetture, 2017**

Fonte: Istat (Dati disponibili al 18 maggio 2020).

**Figura 41. Volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio italiane (totale e per tipologia di veicolo), 2004–2018**

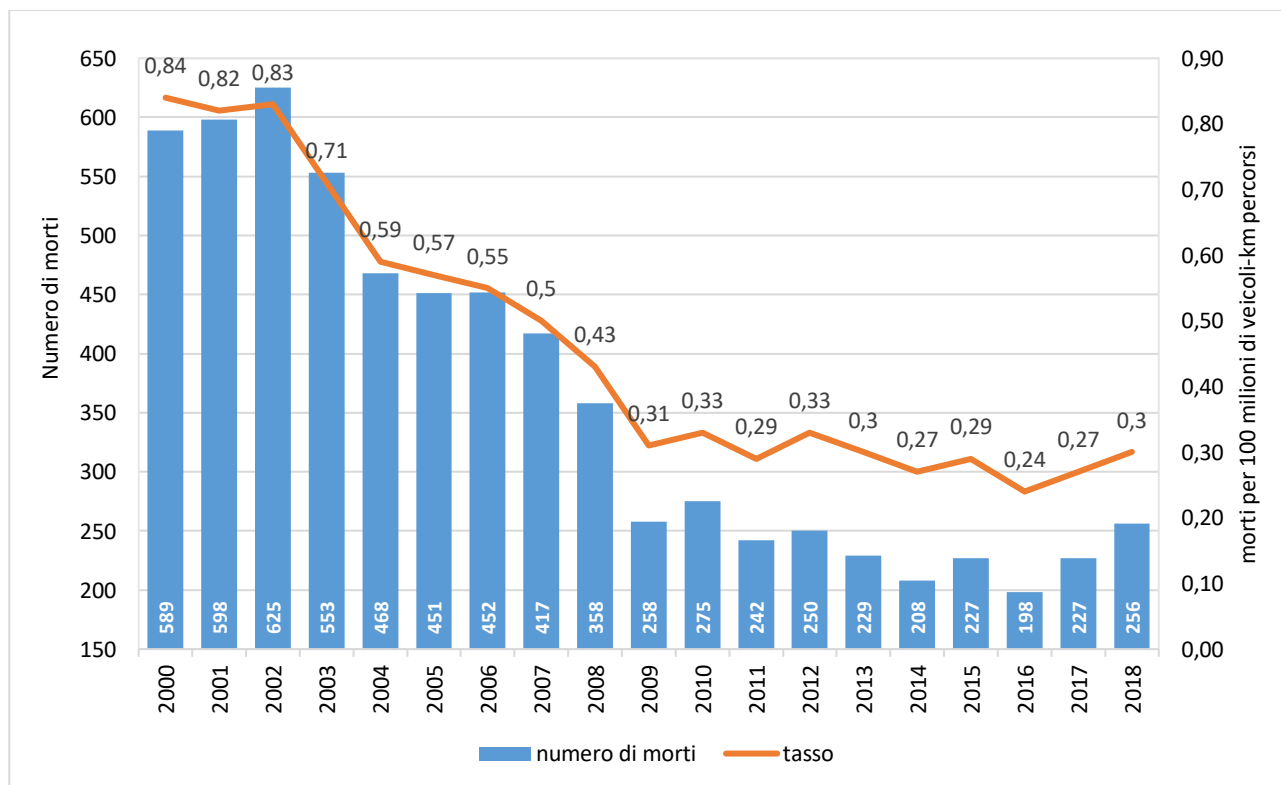


Circa il 77% dei veicoli-km percorsi è relativo ai veicoli leggeri. Tuttavia, tale tipologia di traffico risulta più fluttuante nel lungo periodo.

I volumi di traffico nel settore autostradale italiano sono cresciuti nell'ultimo quinquennio.

Fonte: AISCAT, *Informazioni*, numero di dicembre, vari anni.

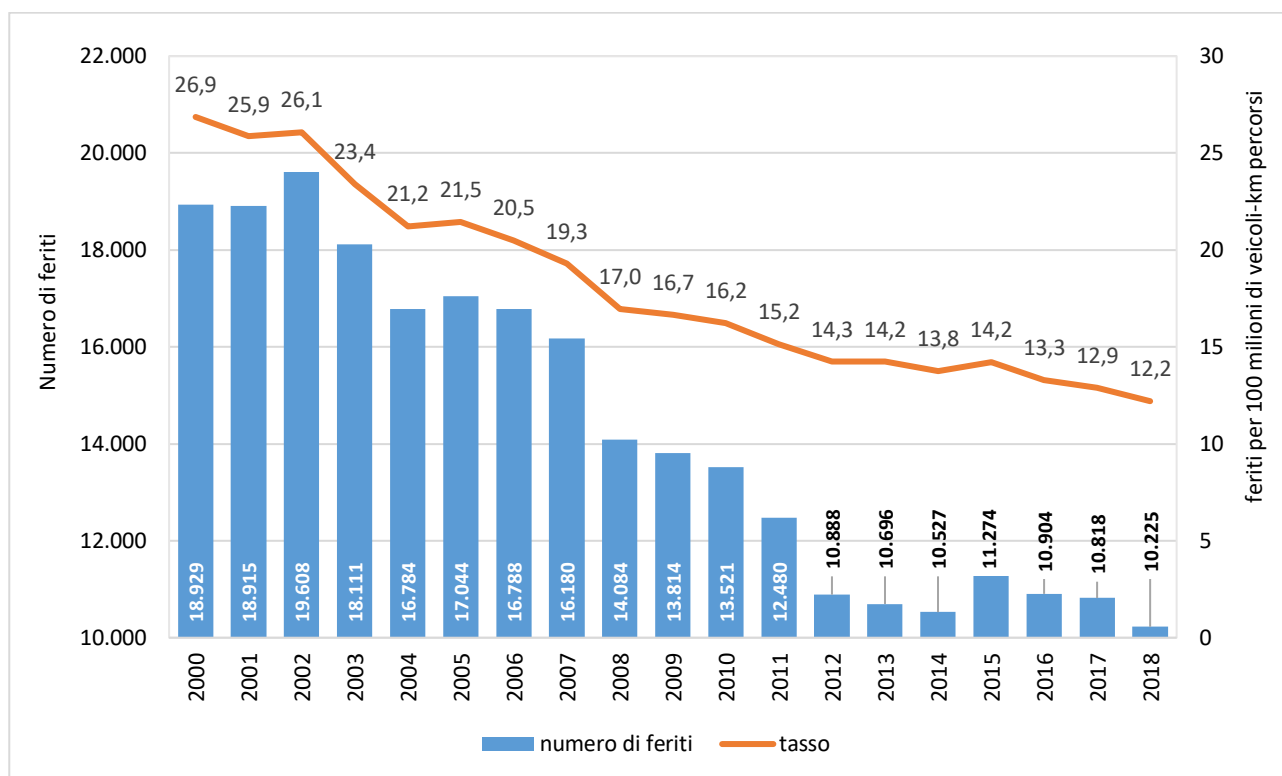
**Figura 42. Statistiche sulla mortalità per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane (valore assoluto ed in rapporto ai veicoli-km percorsi), 2000-2018**



Fonte: AISCAT, *Informazioni*, numero di dicembre, vari anni.

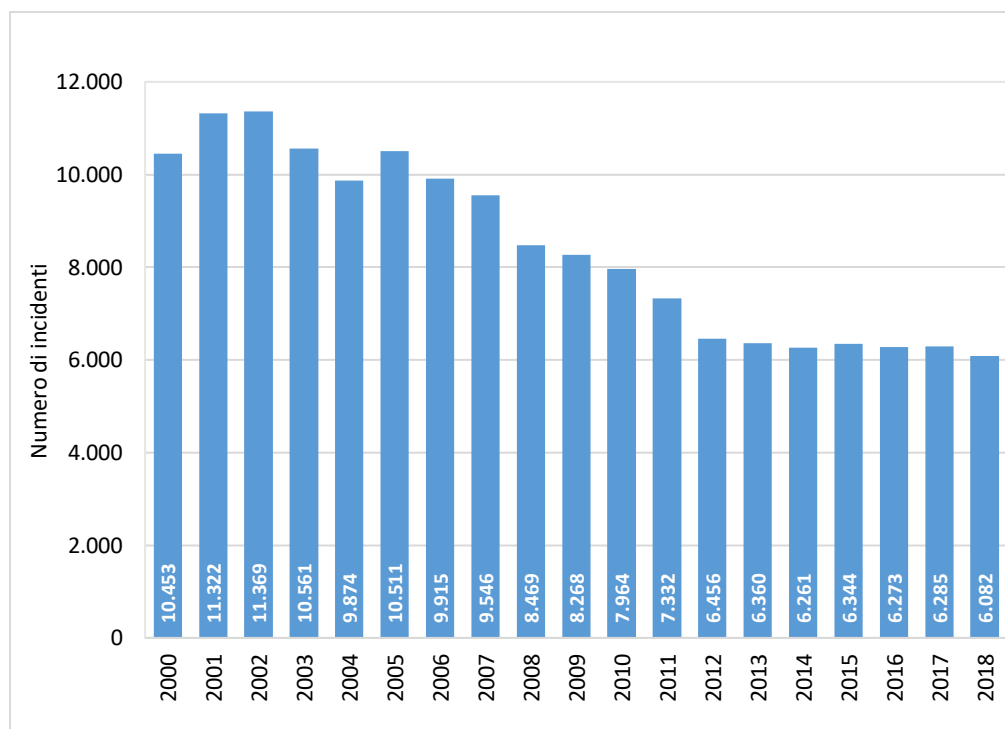


**Figura 43. Statistiche sui feriti per incidente nelle autostrade a pedaggio italiane (valore assoluto ed in rapporto ai veicoli-km percorsi), 2000-2018**



Fonte: AISCAT, *Informazioni*, numero di dicembre, vari anni.

**Figura 44. Numero di incidenti nelle autostrade a pedaggio italiane, 2000-2018**

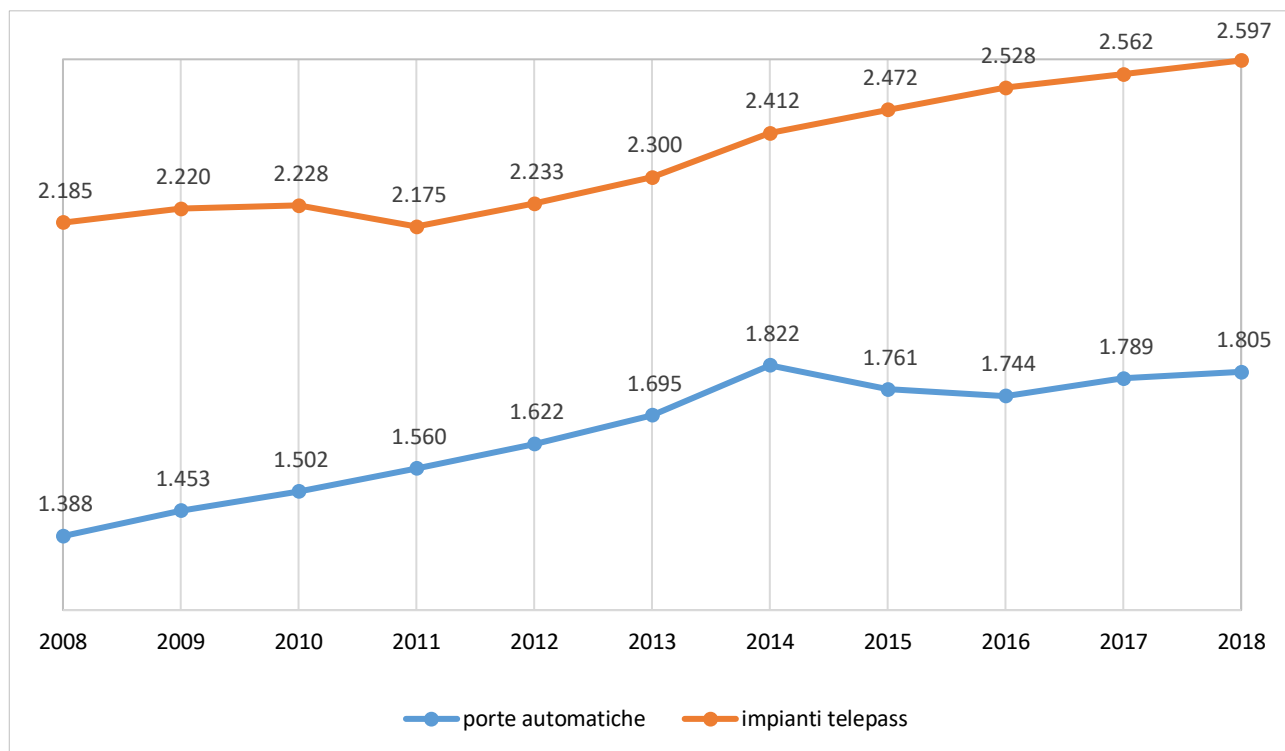


A partire dai primi anni 2000, il numero di incidenti nelle autostrade italiane è diminuito in maniera progressiva.

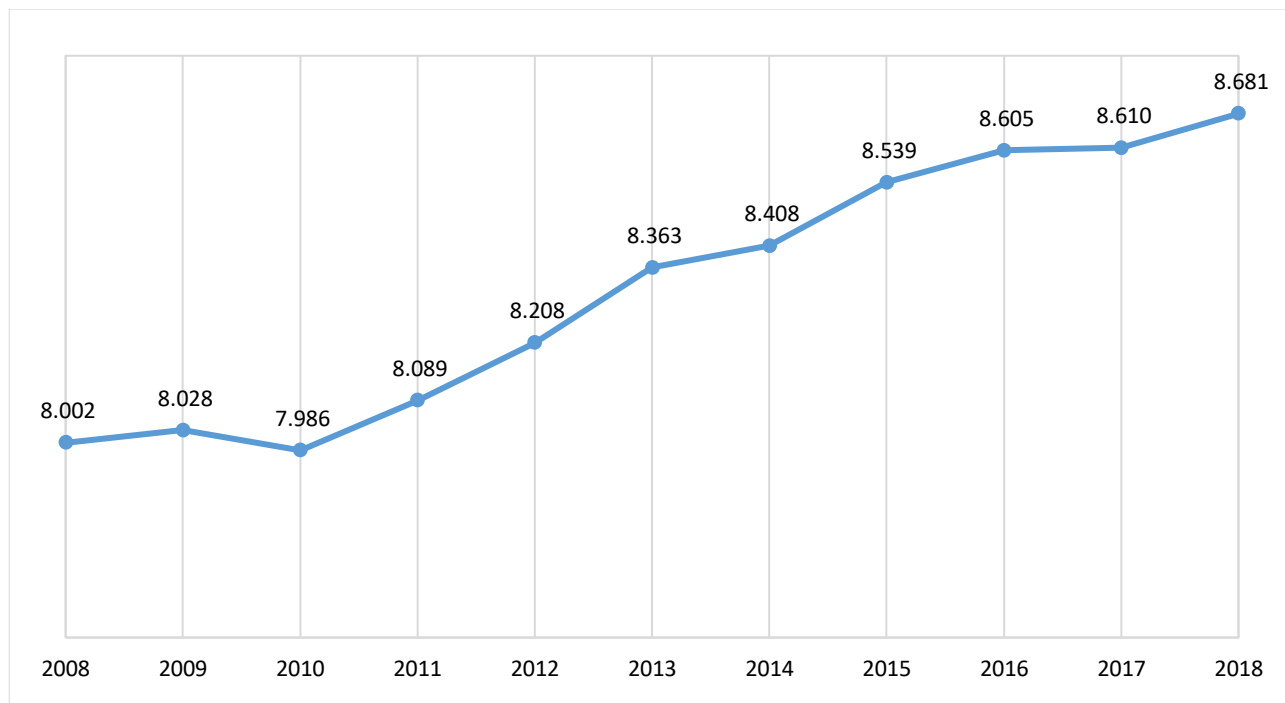
A partire dal 2012, il trend appare invece sostanzialmente stabile: il numero di incidenti è sempre di poco superiore a 6000.

Il numero di incidenti registrato negli ultimi 7 anni è all'incirca la metà di quello che si registrava nei primi anni 2000.

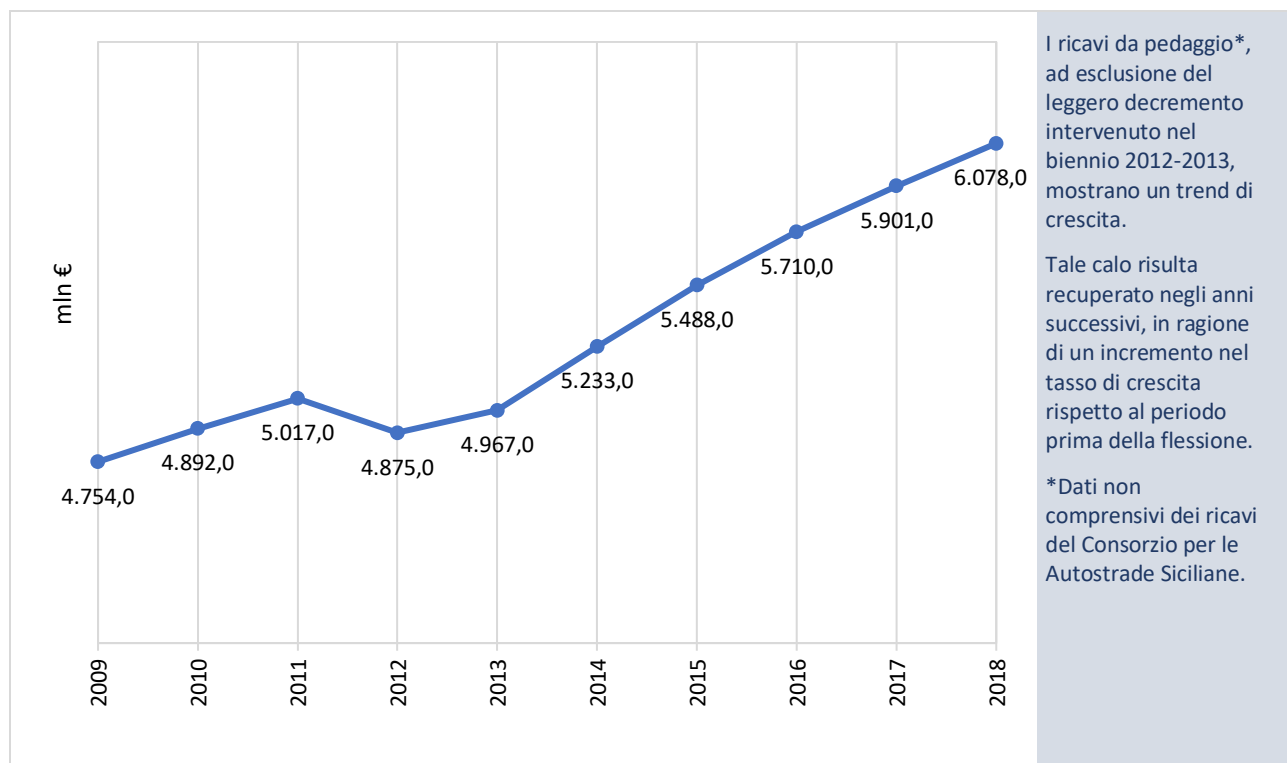
Fonte: AISCAT, *Informazioni*, numero di dicembre, vari anni.

**Figura 45. Evoluzione del numero di caselli autostradali automatizzati, 2008-2018**

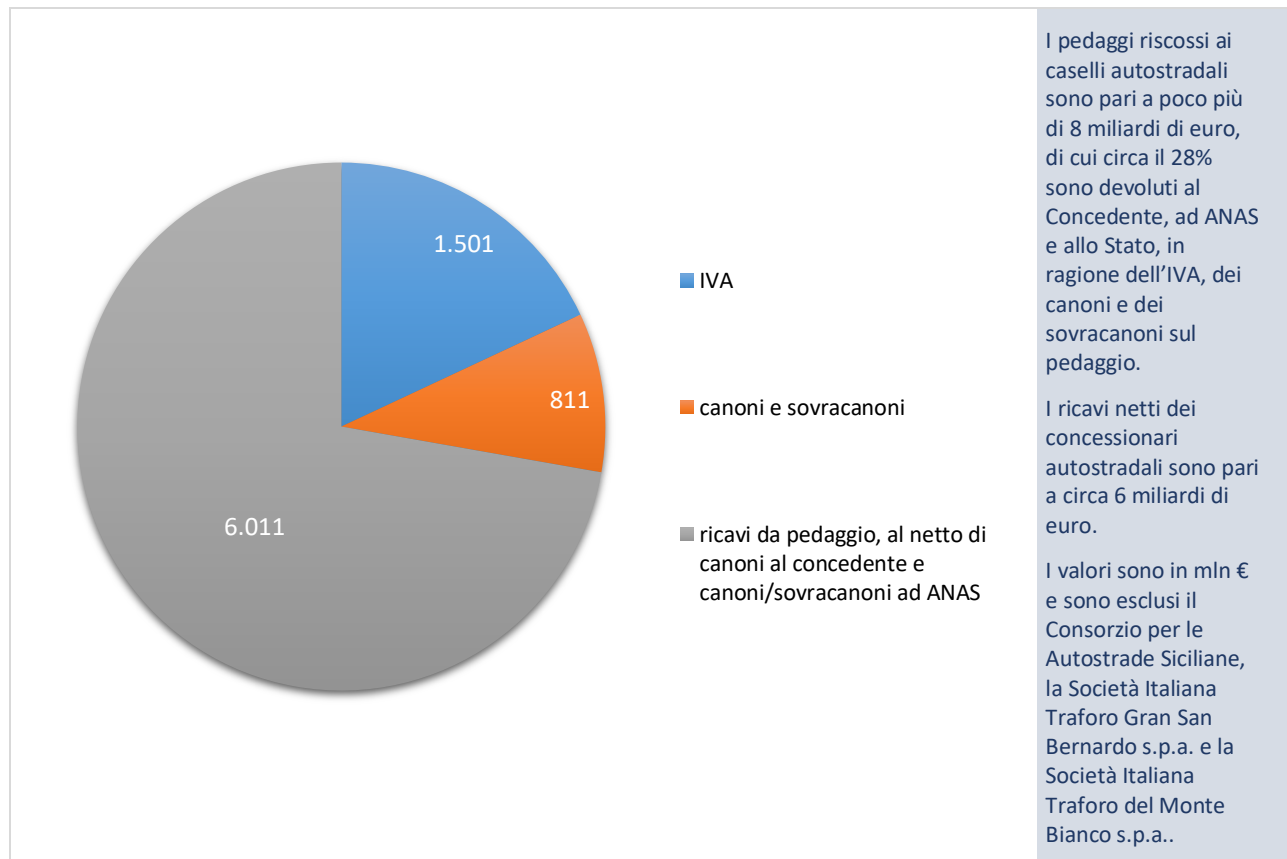
Fonte: AISCAT, *AISCAT in cifre*, vari anni.

**Figura 46. Evoluzione della pavimentazione drenante fonoassorbente (in km di corsie), 2008-2018**

Fonte: AISCAT, *AISCAT in cifre*, vari anni.

**Figura 47. Evoluzione dei ricavi da pedaggio, al lordo del canone di concessione, 2009-2018**

Fonte: Relazione annuale DVCA - vari anni.

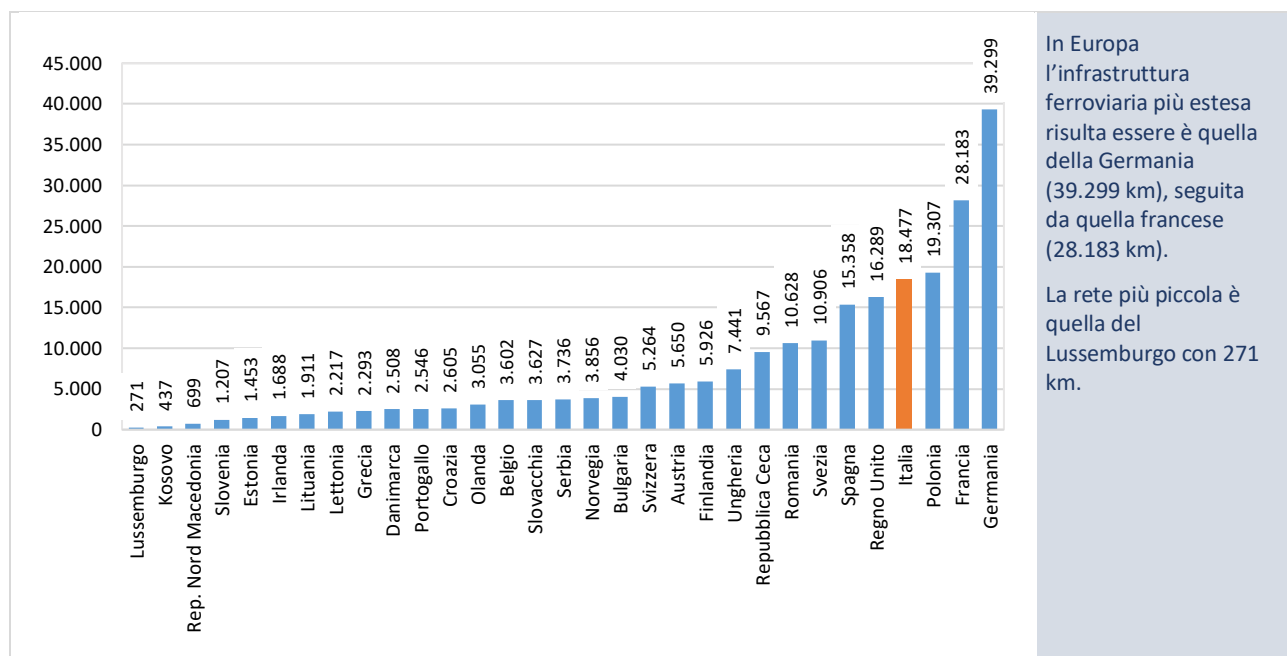
**Figura 48. Suddivisione degli introiti da pedaggio delle società concessionarie autostradali italiane, 2018**

Fonte: Bilanci aziendali 2018.

## 4. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI FERROVIARI

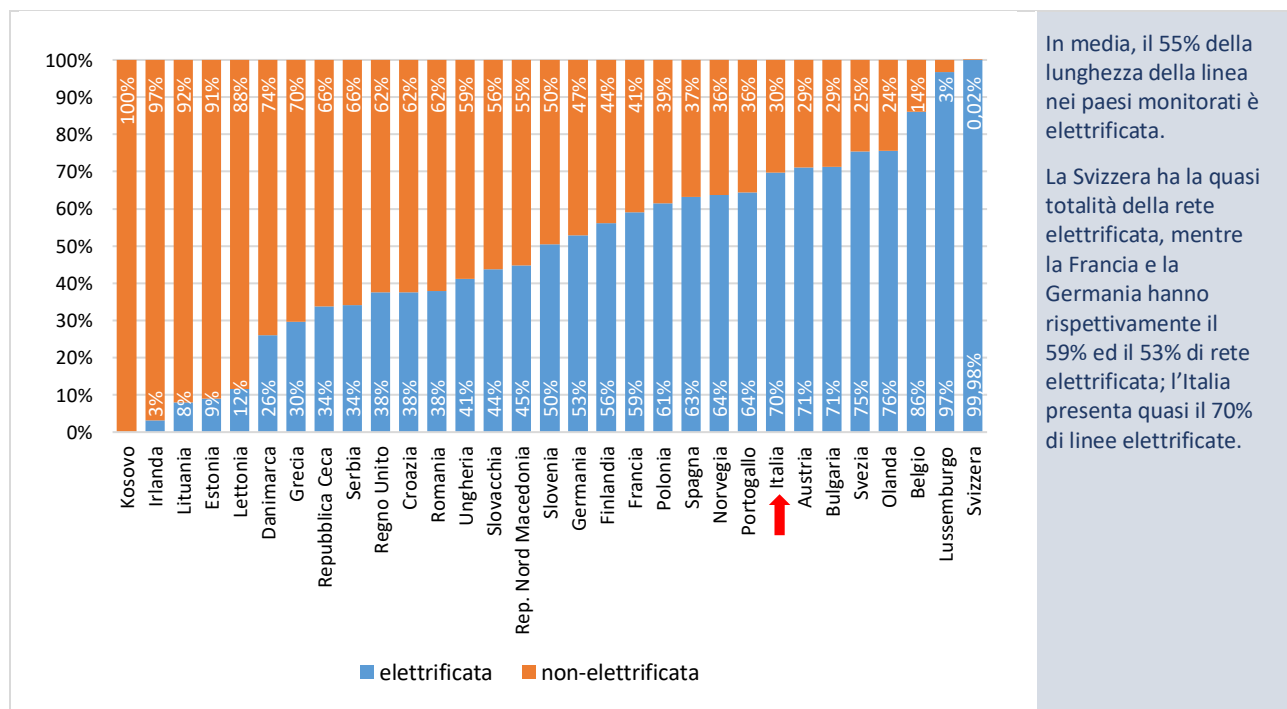
### 4.1 Situazione europea

**Figura 49. Estensione della rete ferroviaria (km) dei principali paesi europei, 2018**

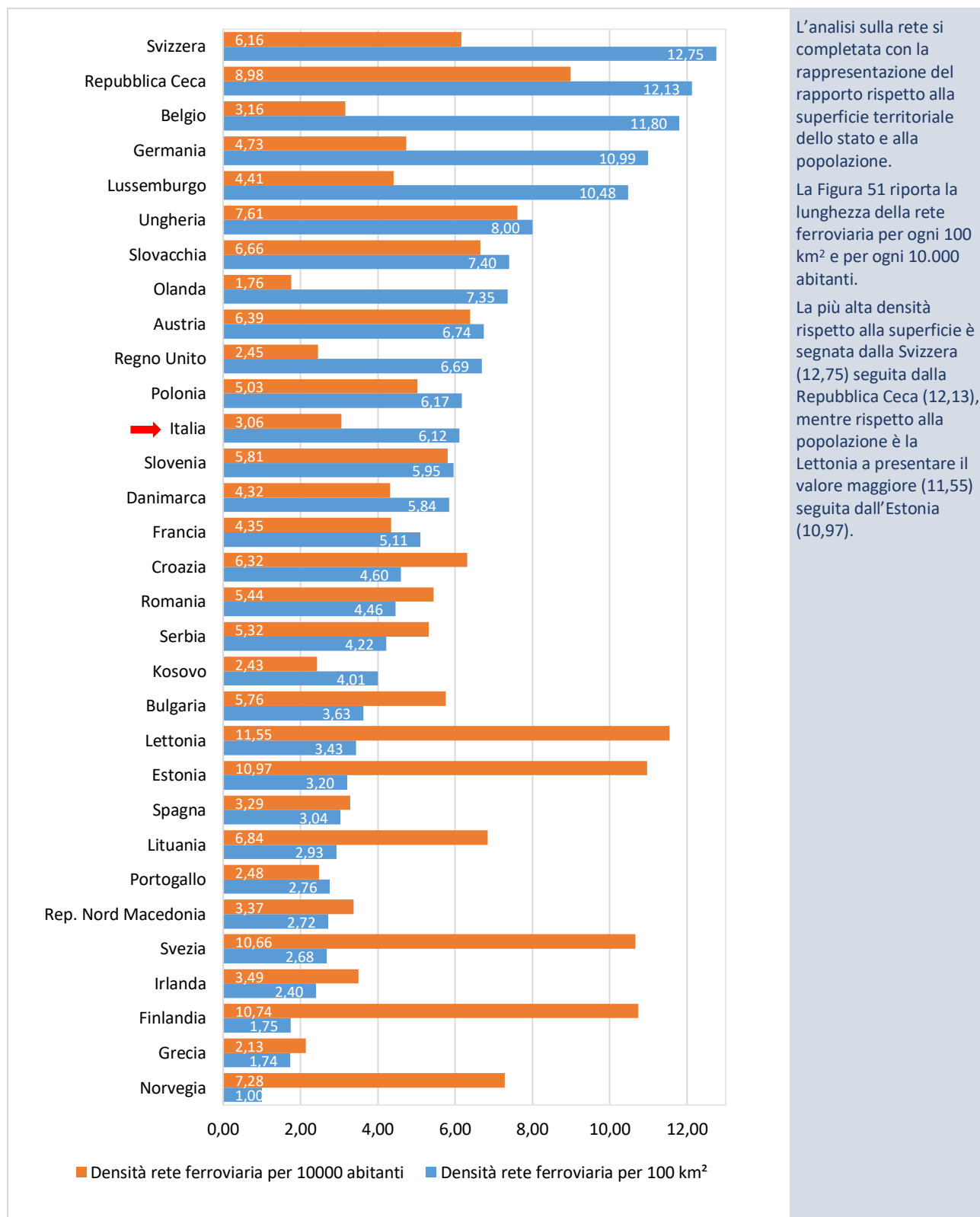


Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

**Figura 50. Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non, 2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

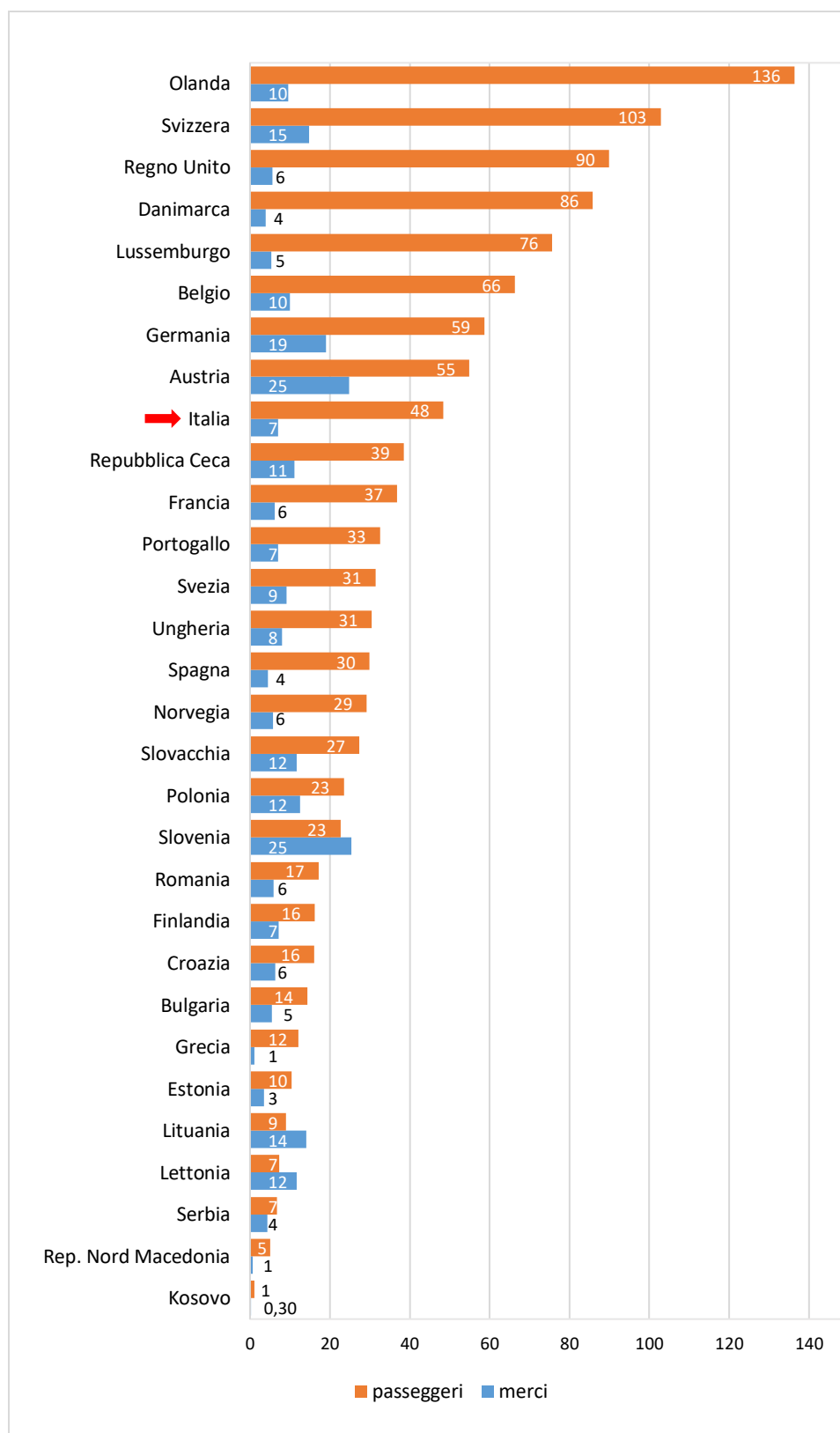
**Figura 51. Densità della rete rispetto alla estensione geografica e alla popolazione, 2018**

L'analisi sulla rete si completa con la rappresentazione del rapporto rispetto alla superficie territoriale dello stato e alla popolazione.

La Figura 51 riporta la lunghezza della rete ferroviaria per ogni 100 km² e per ogni 10.000 abitanti.

La più alta densità rispetto alla superficie è segnata dalla Svizzera (12,75) seguita dalla Repubblica Ceca (12,13), mentre rispetto alla popolazione è la Lettonia a presentare il valore maggiore (11,55) seguita dall'Estonia (10,97).

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

**Figura 52. Intensità di utilizzo della rete in treni-km al giorno per km di rete, 2018**

Il grado di utilizzo dell'infrastruttura nei paesi monitorati viene mostrato nella Figura 52, dove è rappresentata l'intensità di utilizzo della rete.

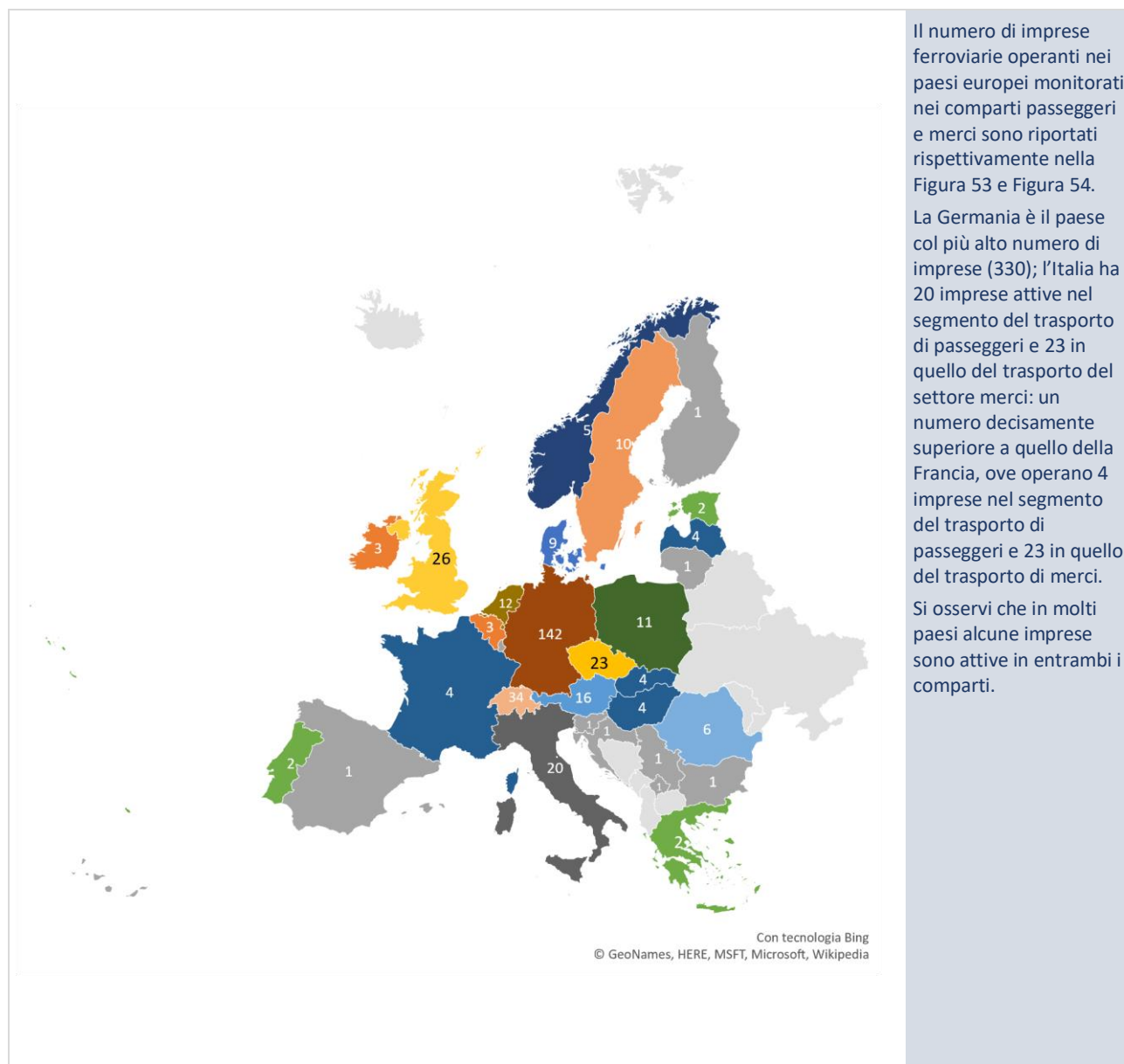
Il numero medio di treni-km per chilometro di rete giornalieri si ottiene dividendo il totale dei treni-km per la lunghezza della rete per il numero di giorni.

L'Olanda conferma il maggiore utilizzo della rete con 136 treni-km al giorno.

L'Italia presenta un utilizzo di 48 treni-km giornalieri, molto superiore alla Francia, ma decisamente inferiore alla Germania e soprattutto al Regno Unito.

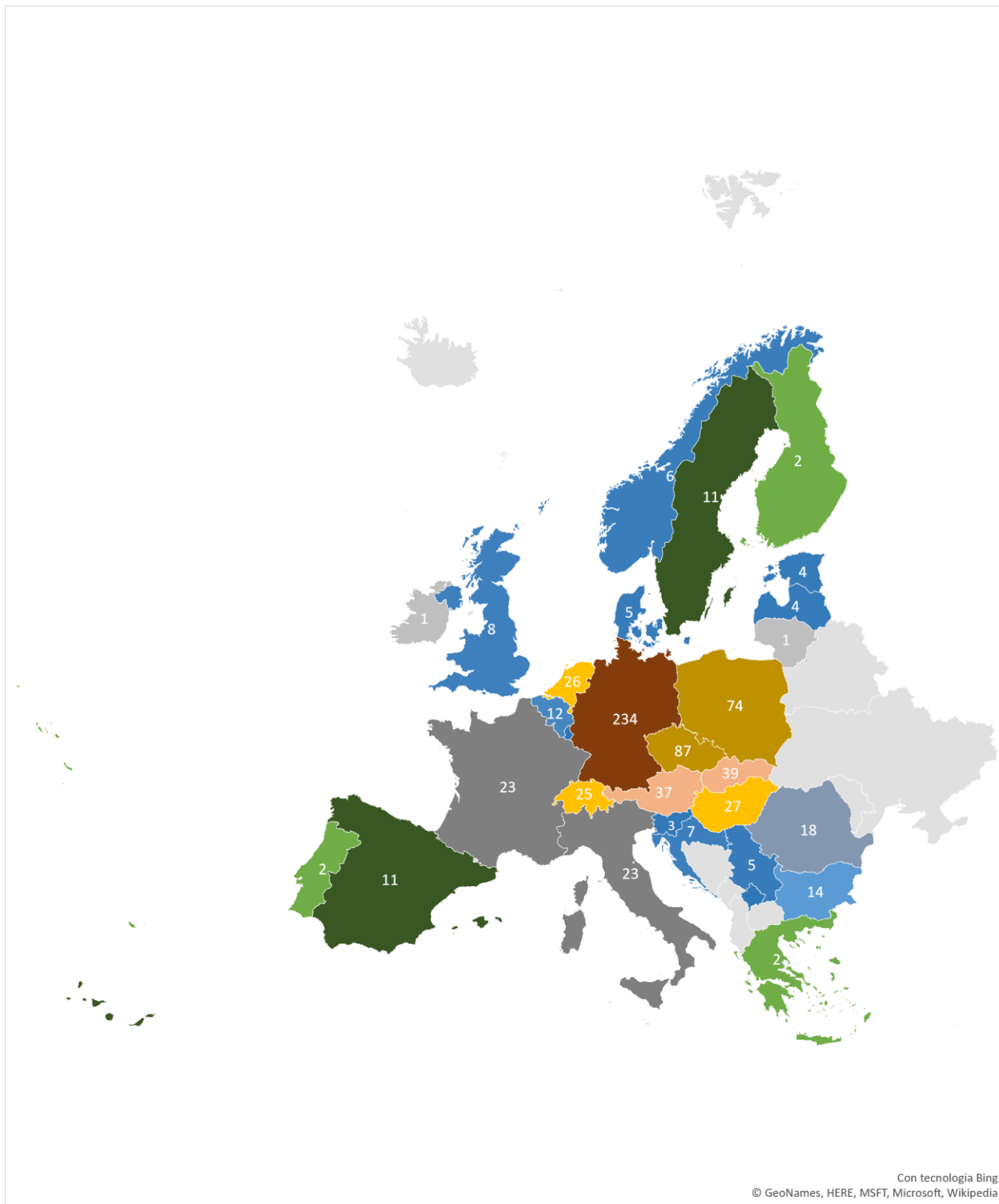
Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.



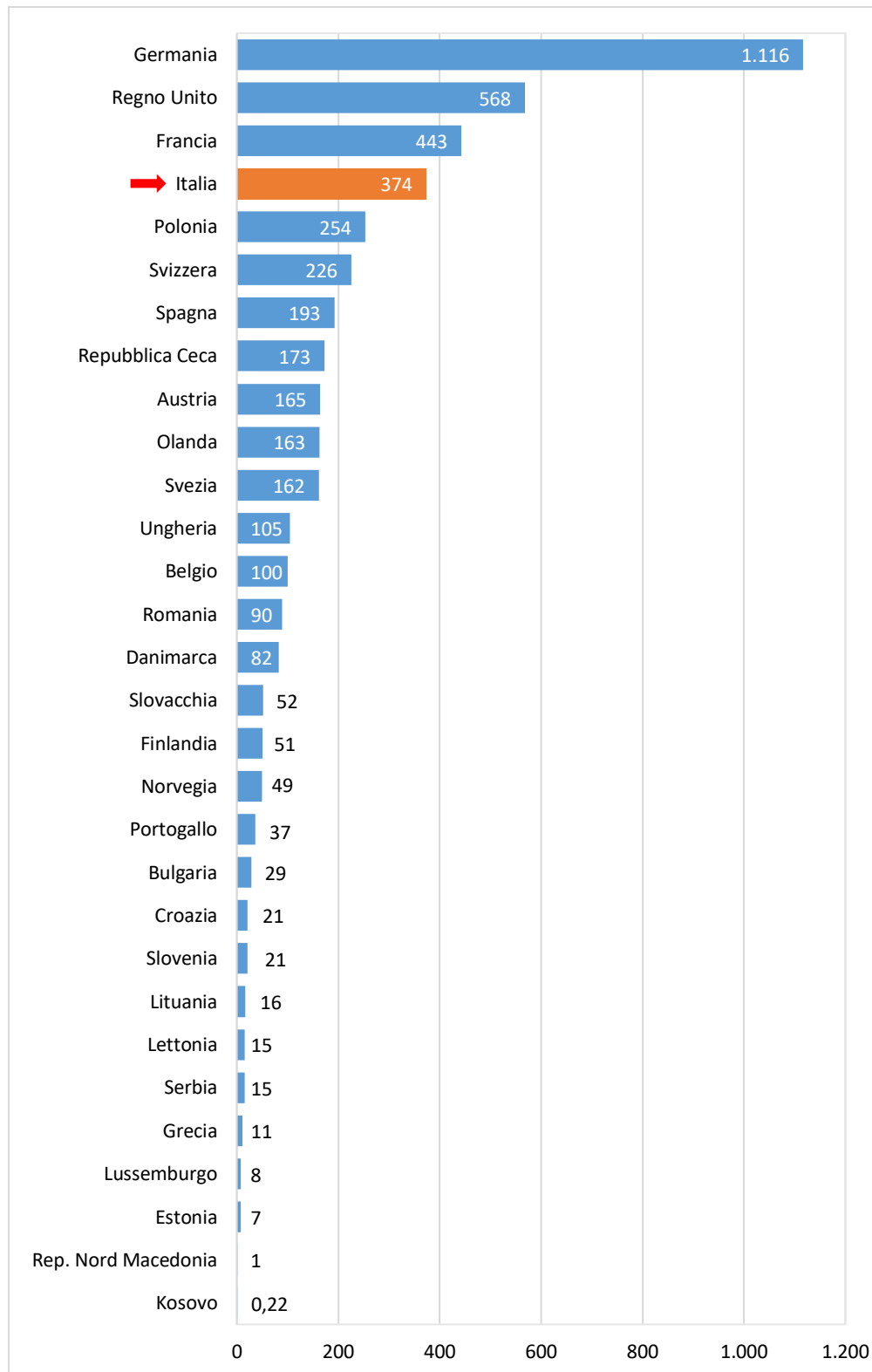
**Figura 53. Numero di imprese ferroviarie nel settore passeggeri, 2018**

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

**Figura 54. Numero di imprese ferroviarie nel settore merci, 2018**



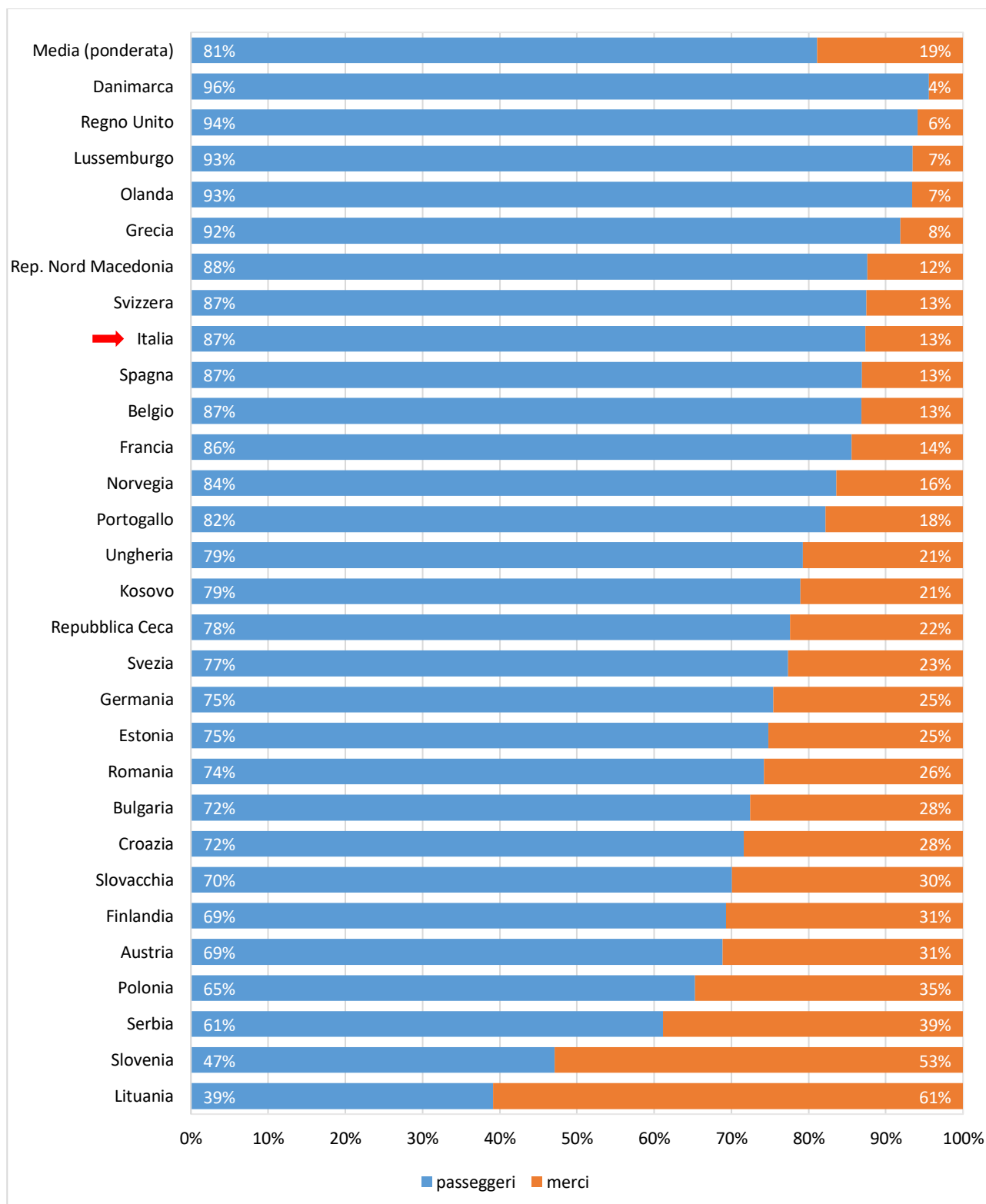
Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

**Figura 55. Traffico totale in milioni di treni-km, 2018**

Dall'offerta di traffico (espressa in treni-km) spicca il dato relativo alla Germania con 1116 milioni di treni-km: un valore quasi doppio rispetto al Regno Unito. L'Italia riporta un valore dell'offerta pari a 374 treni-km, un po' inferiore alla Francia (443 treni-km).

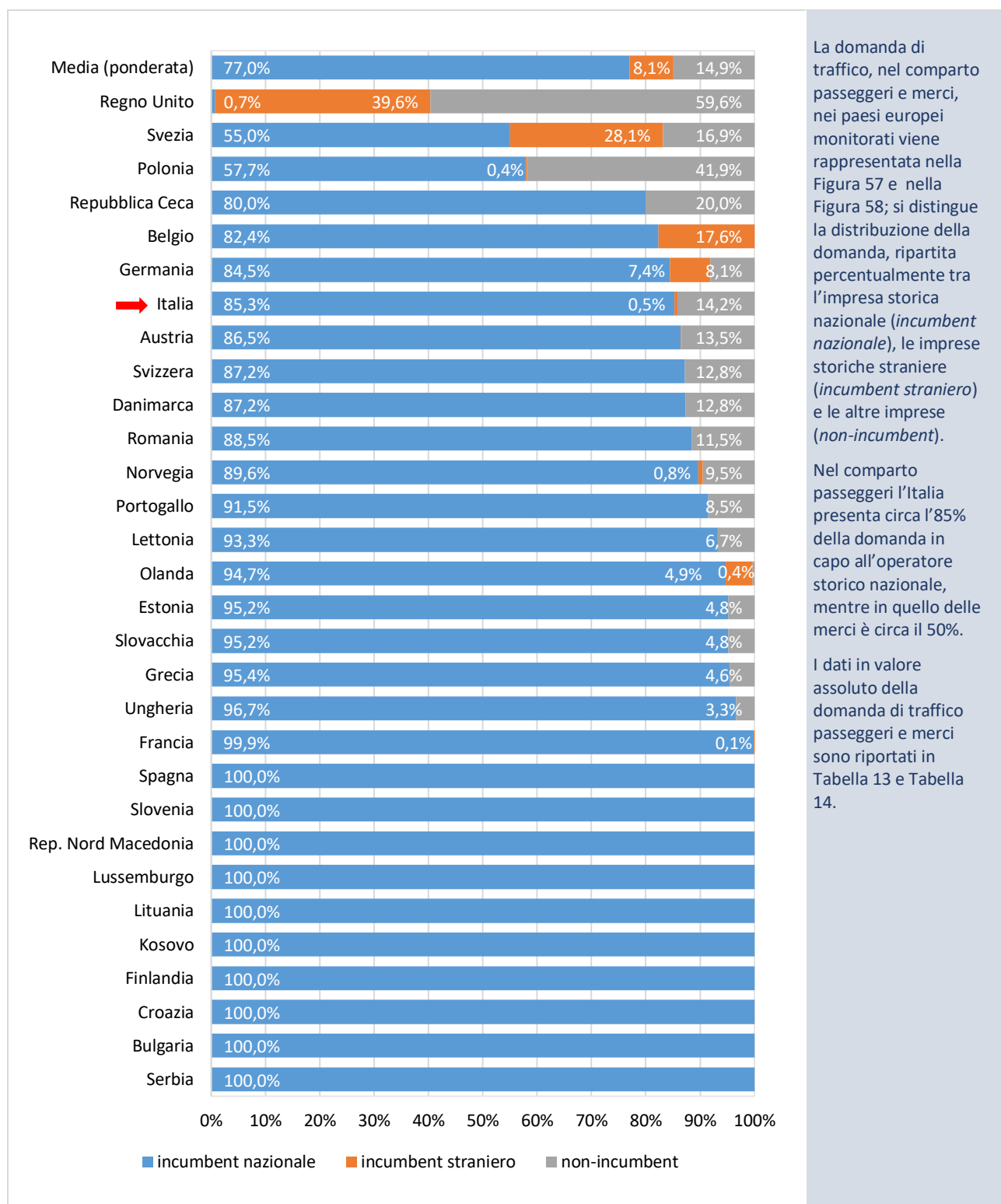
La ripartizione dell'offerta tra comparto merci e passeggeri è riportata nella Figura 56.

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

**Figura 56. Composizione del traffico tra merci e passeggeri (treni-km), 2018**

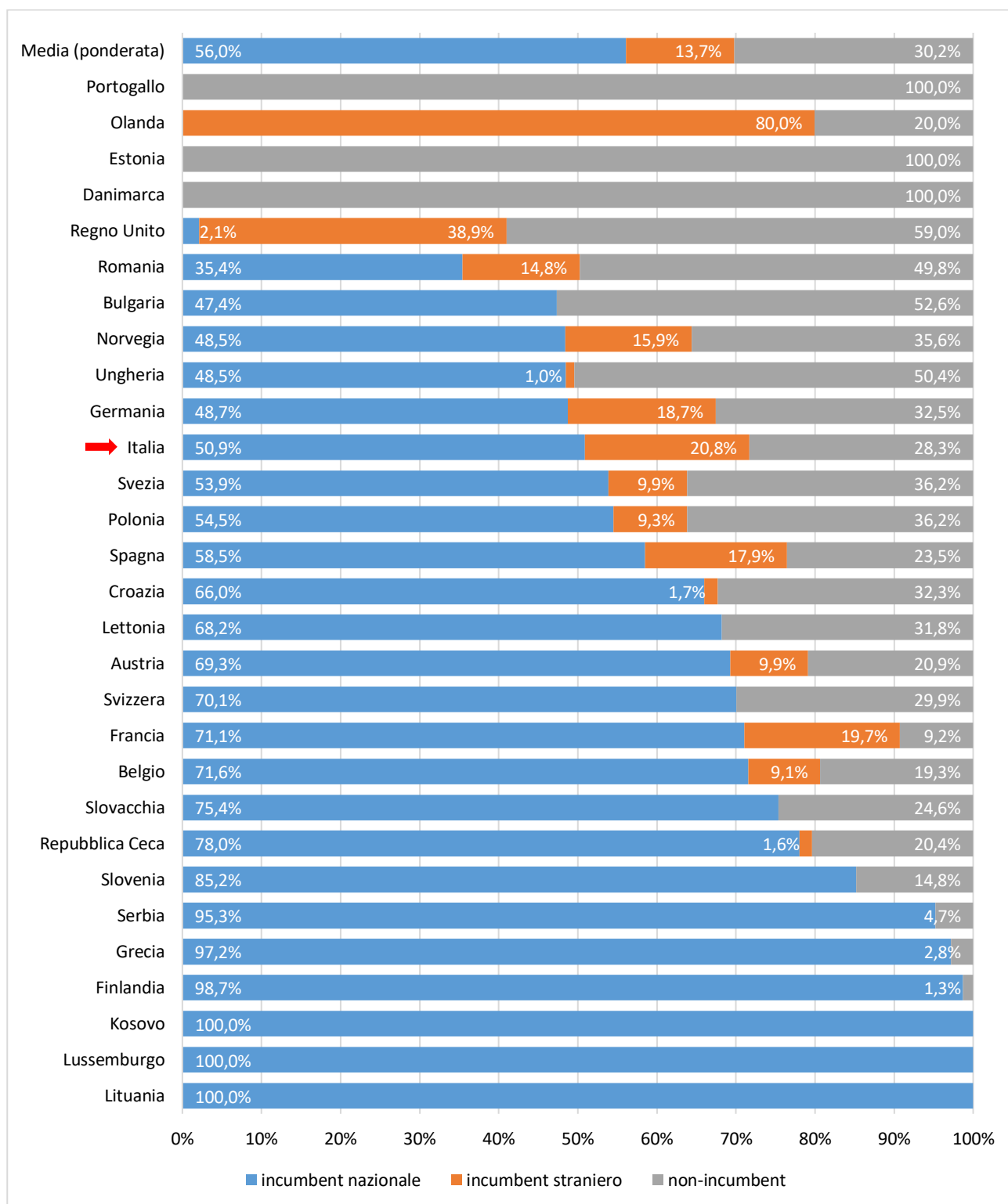
Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

**Figura 57. Ripartizione del comparto passeggeri (passeggeri-km) tra imprese ferroviarie per tipologia, 2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

**Figura 58. Ripartizione del comparto merci (tonnellate-km) tra imprese ferroviarie per tipologia, 2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.



**Tabella 13. Traffico passeggeri-km e passeggeri-km per treno-km, 2018**

Nazione	passeggeri-km (mld) 2018	variazione 2017-2018	passeggeri-km / treni-km 2018
Germania	99,9	2%	119
Francia	89,0	-5%	235
Regno Unito	69,7	1%	130
<b>Italia</b>	<b>54,0</b>	<b>4%</b>	<b>165</b>
Spagna	26,9	3%	161
Polonia	20,9	4%	126
Svizzera	20,6	-1%	104
Olanda	19,6	1%	129
Svezia	13,5	2%	108
Austria	13,3	5%	117
Belgio	13,0	na	150
Repubblica Ceca	10,3	8%	76
Ungheria	7,8	0,5%	94
Danimarca	6,5	-1%	83
Romania	5,6	-2%	84
Finlandia	4,5	6%	130
Portogallo	4,5	2%	148
Slovacchia	4,0	2%	111
Norvegia	3,7	4%	91
Bulgaria	1,5	3%	70
Grecia	1,2	-1%	114
Croazia	0,8	1%	50
Slovenia	0,7	1%	66
Lettonia	0,6	5%	106
Lituania	0,5	10%	74
Lussemburgo	0,4	1%	59
Estonia	0,4	8%	76
Serbia	0,3	na	37
Rep. Nord Macedonia	0,1	na	49
Kosovo	0,0	na	40

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

**Tabella 14. Traffico merci (tonnellate-km) e rapporto tra tonnellate-km per treno-km, 2018**

Nazione	Tonnellate-km (mld) 2018	variazione 2017-2018	Tonnellate-km / treni-km 2018
Germania	131,8	2,4%	481
Polonia	59,6	8,8%	678
Francia	32,0	-4,2%	502
Svezia	23,9	9,3%	652
Austria	23,7	1,0%	463
<b>Italia</b>	<b>23,0</b>	<b>-0,1%</b>	<b>488</b>
Lettonia	17,9	19,0%	1.891
Regno Unito	17,2	0,2%	514
Lituania	16,9	9,5%	1.721
Repubblica Ceca	16,6	4,6%	427
Romania	13,7	0,9%	591
Ungheria	12,5	-0,2%	576
Svizzera	11,8	1,0%	416
Finlandia	11,2	7,8%	721
Spagna	10,8	3,9%	429
Slovacchia	9,5	-1,4%	611
Belgio	7,5	-2,3%	569
Olanda	6,9	0,4%	648
Slovenia	5,2	0,4%	460
Norvegia	4,3	3,2%	532
Bulgaria	3,9	-2,0%	481
Serbia	3,2	0,0%	542
Portogallo	2,8	0,0%	418
Croazia	2,7	4,2%	453
Estonia	2,1	15,6%	1.142
Danimarca	0,4	-3,1%	121
Grecia	0,4	17,4%	469
Rep. Nord Macedonia	0,3	0,0%	1.685
Lussemburgo	0,3	1,9%	554
Kosovo	0,01	0,0%	280

Fonte: Elaborazione ART su dati IRG-Rail, *Ottavo Rapporto Annuale Market Monitoring*, 2020.

## 4.2 Situazione italiana

**Tabella 15. Andamento della domanda di traffico passeggeri e merci nel settore ferroviario (nazionale ed internazionale)<sup>97</sup>**

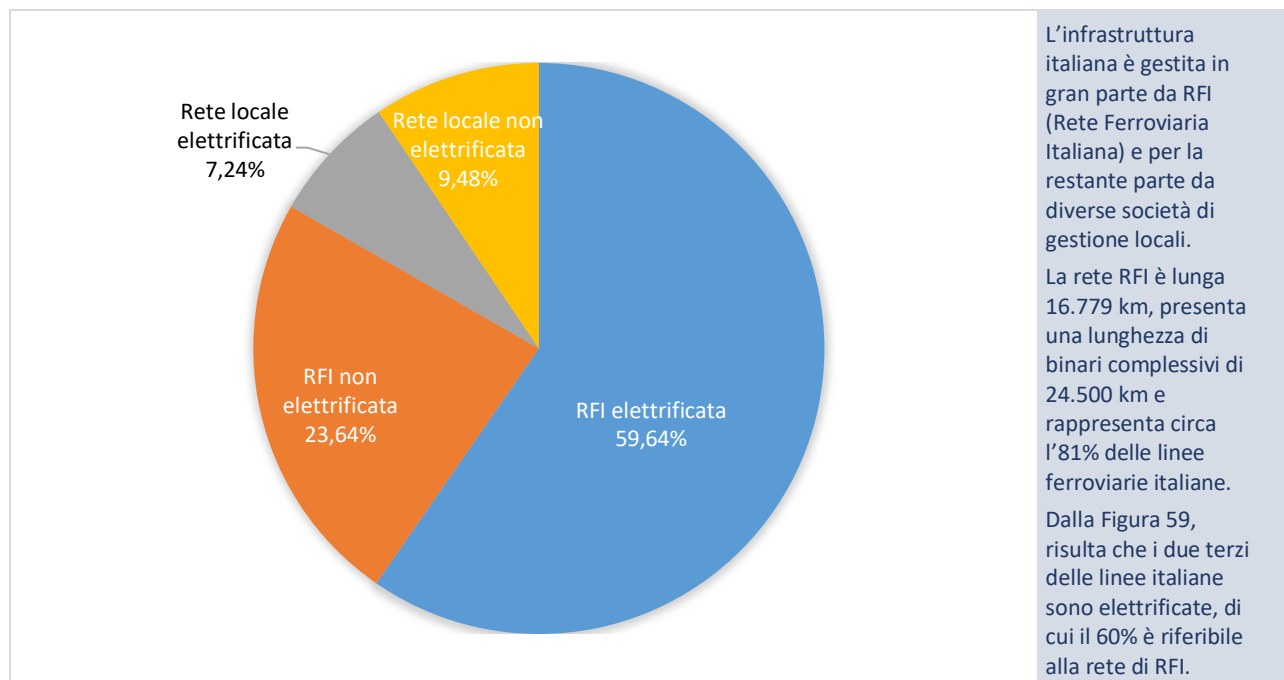
Nazionale		2015	2016	2017	2018
Traffico merci nazionale	ton km	109	124	117	116
Traffico soggetto ad OSP	pax km	102	102	103	103
Traffico commerciale	pax km	111	114	118	130
Traffico alta velocità	pax km	115	125	140	155
Internazionale		2015	2016	2017	2018
Traffico merci	ton km	98	109	114	113
Traffico commerciale	pax km	95	83	126	126

Il trasporto ferroviario passeggeri nazionale ha registrato un deciso incremento nei servizi a mercato nel periodo 2014-2018 (+30%) con particolare riferimento ai servizi ferroviari ad "alta velocità" che sono aumentati nello stesso periodo del 55%.

Il traffico internazionale passeggeri ha fatto segnare una decisa ripresa dopo una flessione iniziale.

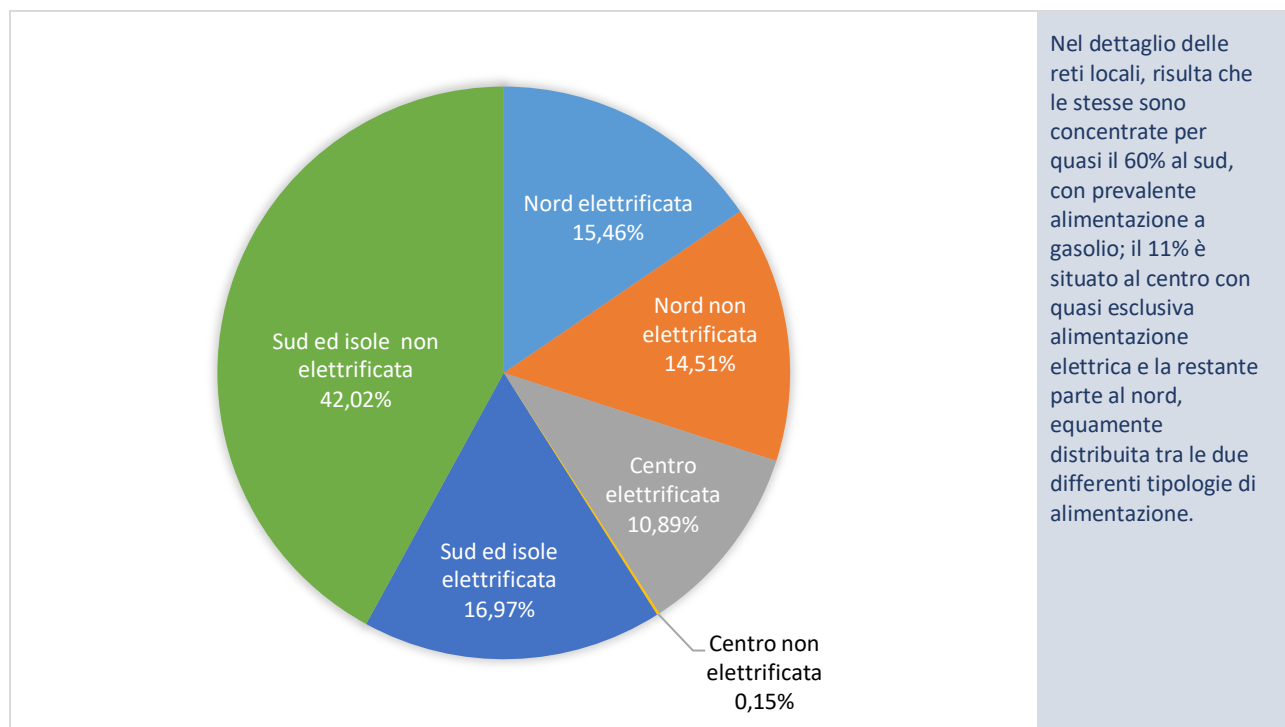
Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore ferroviario 2019.

**Figura 59. Ripartizione della infrastruttura ferroviaria italiana, 2017**



Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017-2018.

<sup>97</sup> La tabella riporta l'andamento della domanda di traffico passeggeri e merci indicizzata rispetto all'anno 2014 (valore 100).

**Figura 60. Ripartizione della infrastruttura ferroviaria italiana locale per zone geografiche, 2017**

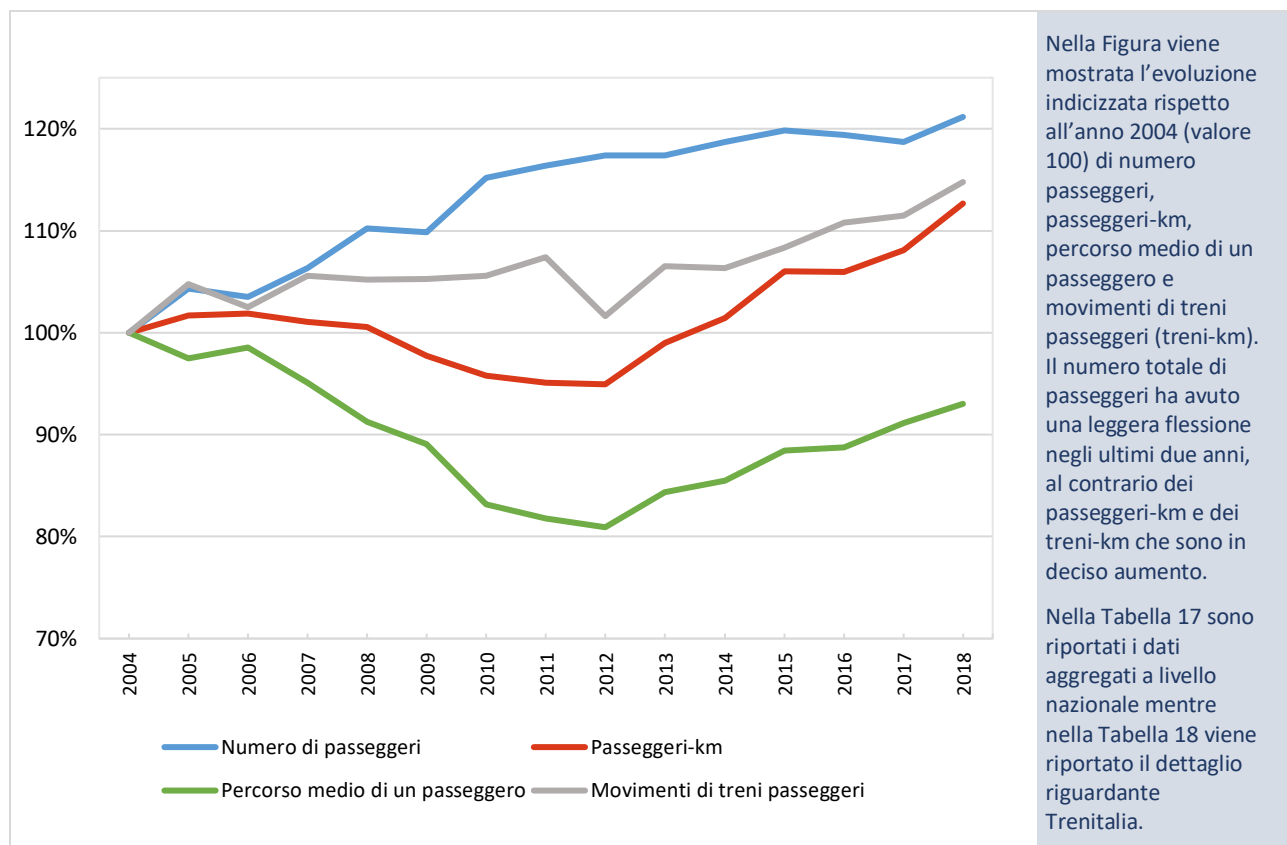
Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017-2018.

**Tabella 16. Ripartizione della rete RFI spa, 2019**

Linea ferroviaria RFI	16.779 km
<b>Ripartizione per classificazione</b>	
Linee fondamentali	38,55%
Linee complementari	55,78%
Linee di nodo	5,67%
<b>Ripartizione per tipologia</b>	
Linee a doppio binario	46,02%
Linee a semplice binario	54,00%
<b>Ripartizione per alimentazione</b>	
Linee elettrificate	71,63%
- a doppio binario	45,56%
- a semplice binario	26,07%
Linee non elettrificate (diesel)	28,39%
<b>Lunghezza dei binari</b>	
linea convenzionale	94,01%
linea AV*	5,99%

\* riferiti alle tratte attrezzate con ERTMS (escluso la Treviglio-Brescia) e ai loro collegamenti con le località di servizio

Fonte: Elaborazione ART su dati Rete Ferroviaria Italiana, febbraio 2020.

**Figura 61. Andamento indicizzato del traffico di passeggeri**

Fonte: Elaborazione ART su dati Istat.

**Tabella 17. Dati di traffico passeggeri nel settore ferroviario, 2012-2018**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Numero pax	854.836.081	854.755.657	864.122.591	872.622.910	869.199.286	864.570.077	882.243.408
Pax-km (mgl)	46.759.422	48.738.612	49.957.213	52.206.876	52.178.065	53.230.628	55.492.676
Percorso medio pax (km)	54,7	57,0	57,8	59,8	60,0	61,6	62,9
Movimenti di treni pax (mgl treni-km)	303.259	317.906	317.362	323.422	330.690	332.642	342.560

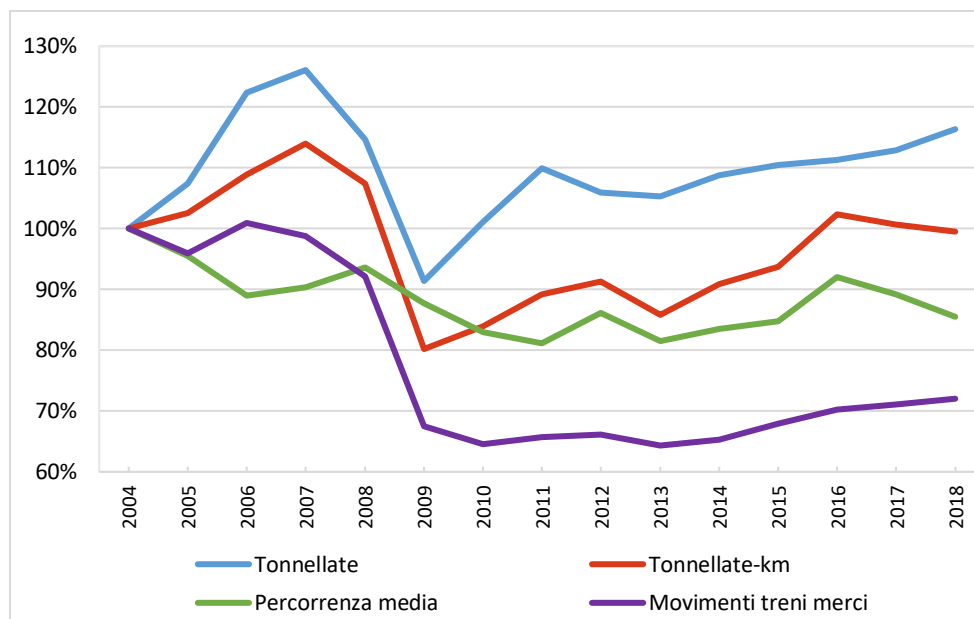
Fonte: Istat.

**Tabella 18. Dati di traffico passeggeri Trenitalia spa, 2017-2018**

	2017	2018	variazione
Passeggeri-km Servizio a mercato (mld)	16.303	16.828	3,2%
Passeggeri-km Servizio Universale (mld)	4.003	3.768	-5,9%
Passeggeri-km Regionale (mld)	18.704	18.854	0,8%
Treni km Servizio a mercato (mln)	62.034	64.933	4,7%
Treni km Servizio Universale (mln)	25.472	25.370	-0,4%
Treni km Regionale (mln)	155.579	156.888	0,8%

Fonte: Bilancio Trenitalia 2018.

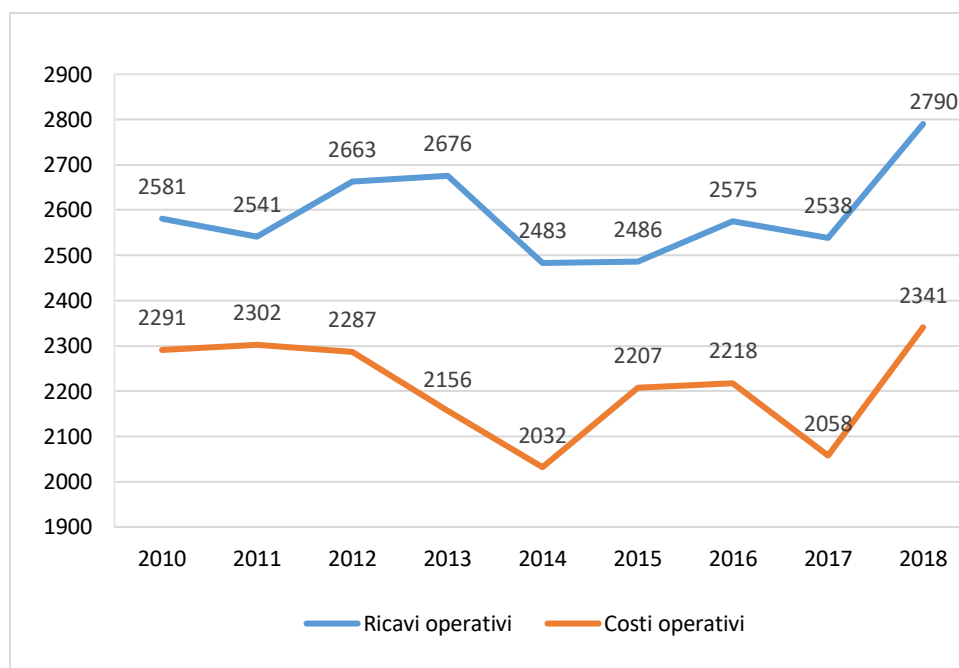
**Figura 62. Andamento indicizzato del traffico di merci**



Nella Figura viene mostrata l'evoluzione indicizzata rispetto all'anno 2004 (valore 100) di tonnellate, tonnellate km, percorso medio di una tonnellata di merce e movimenti di treni merci (treni-km).

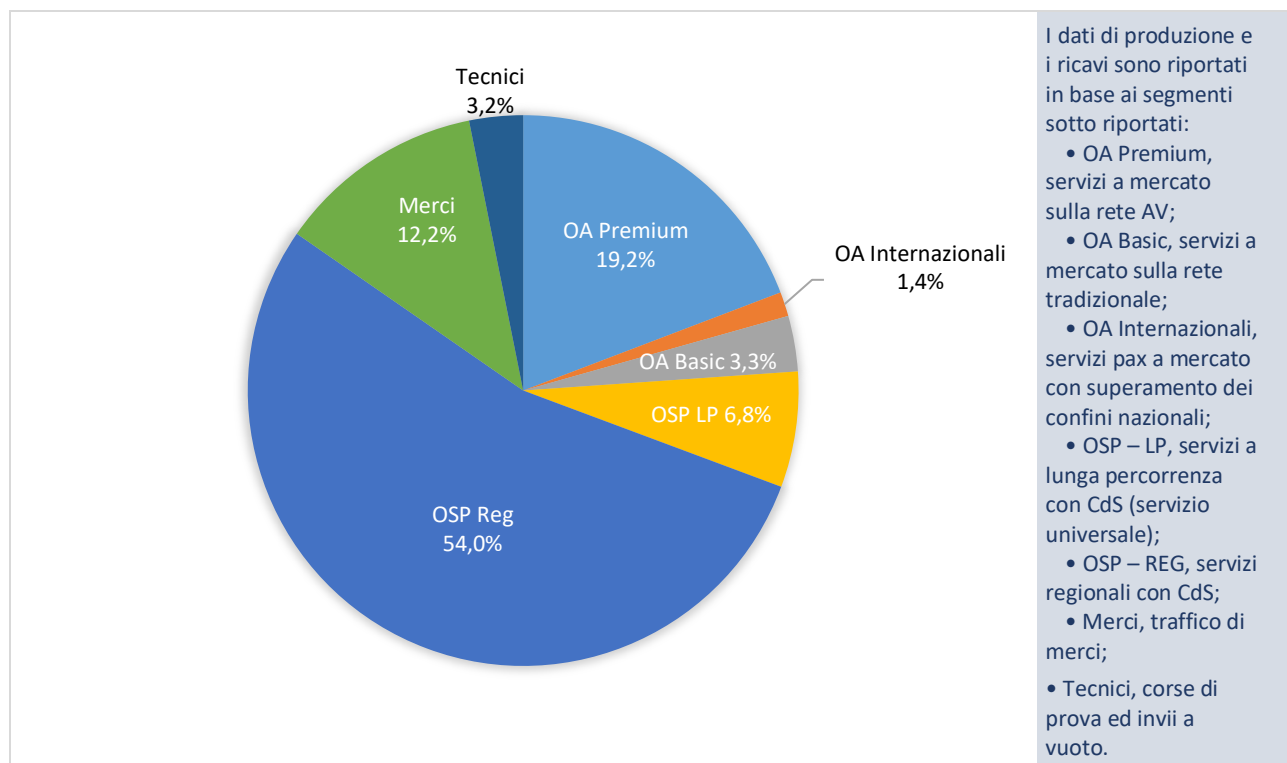
Fonte: Elaborazione ART su dati Istat.

**Figura 63. Andamento dei ricavi e costi operativi RFI spa (mln), 2010-2018**

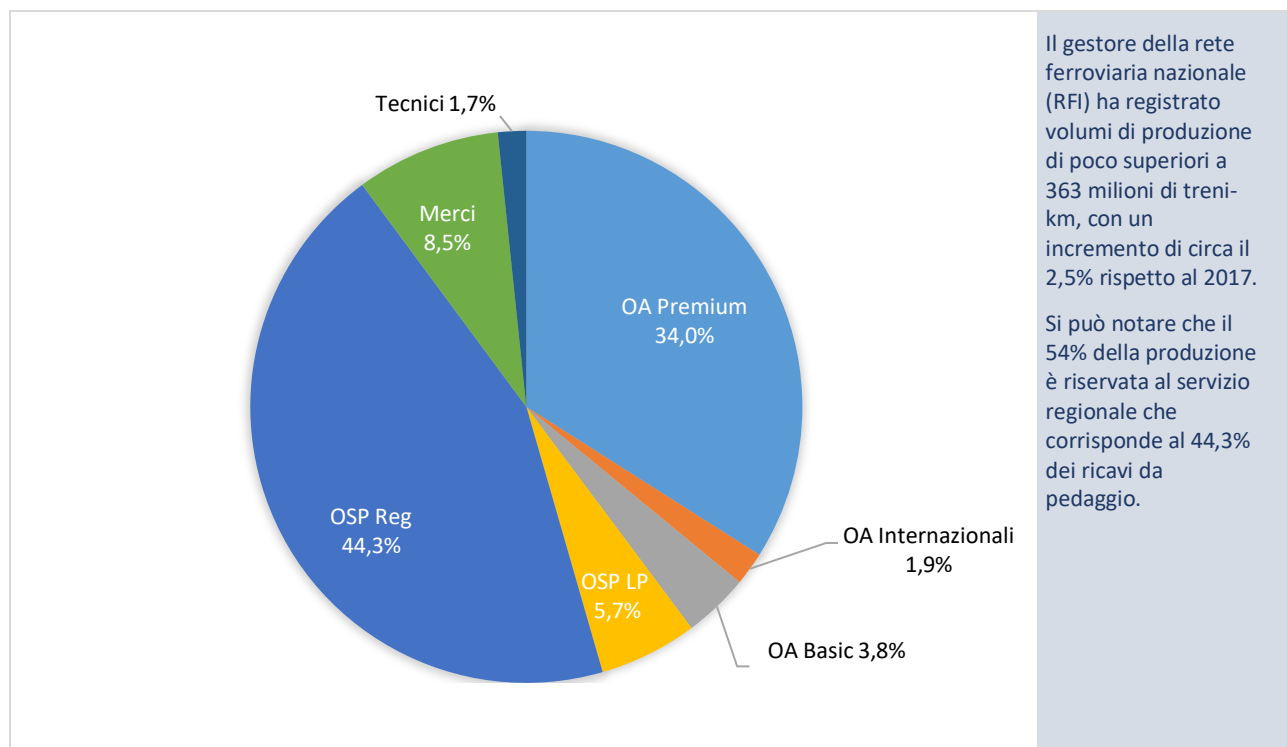


I ricavi operativi includono i finanziamenti dell'attività di manutenzione prevista dal contratto di programma 2016-2021 – parte servizi e dall'addendum per attività legate a: assistenza alle persone con ridotta mobilità, gate e carri soccorso per gli anni 2018-2022. Tali finanziamenti hanno rappresentato un ammontare complessivo di circa 1.016 mln € per il 2018.

Fonte: Elaborazione ART su bilanci RFI, vari anni.

**Figura 64. Ripartizione della produzione di RFI spa in treni-km per segmenti di mercato, 2018**

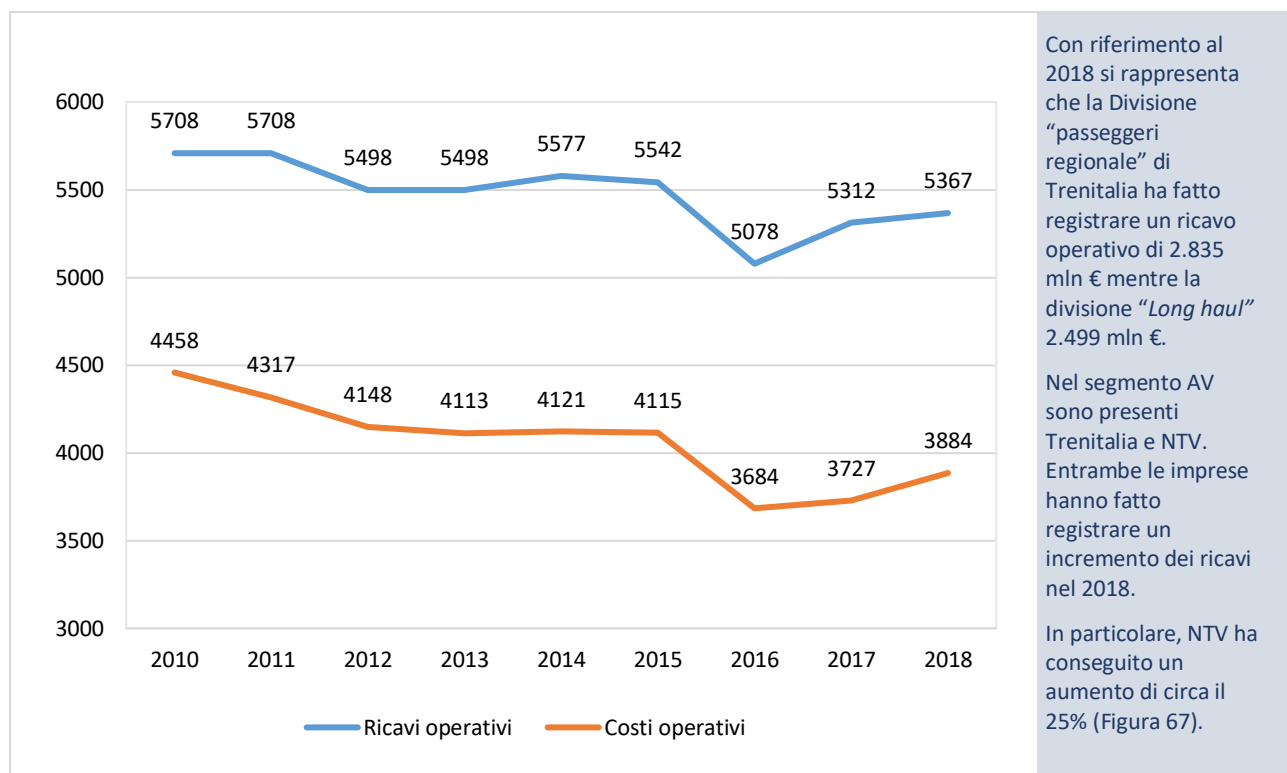
Fonte: Elaborazione ART su dati RFI, PICweb.

**Figura 65. Ripartizione dei ricavi da pedaggio di RFI spa per segmenti di mercato, 2018**

Fonte: Elaborazione ART su dati RFI, PICweb.

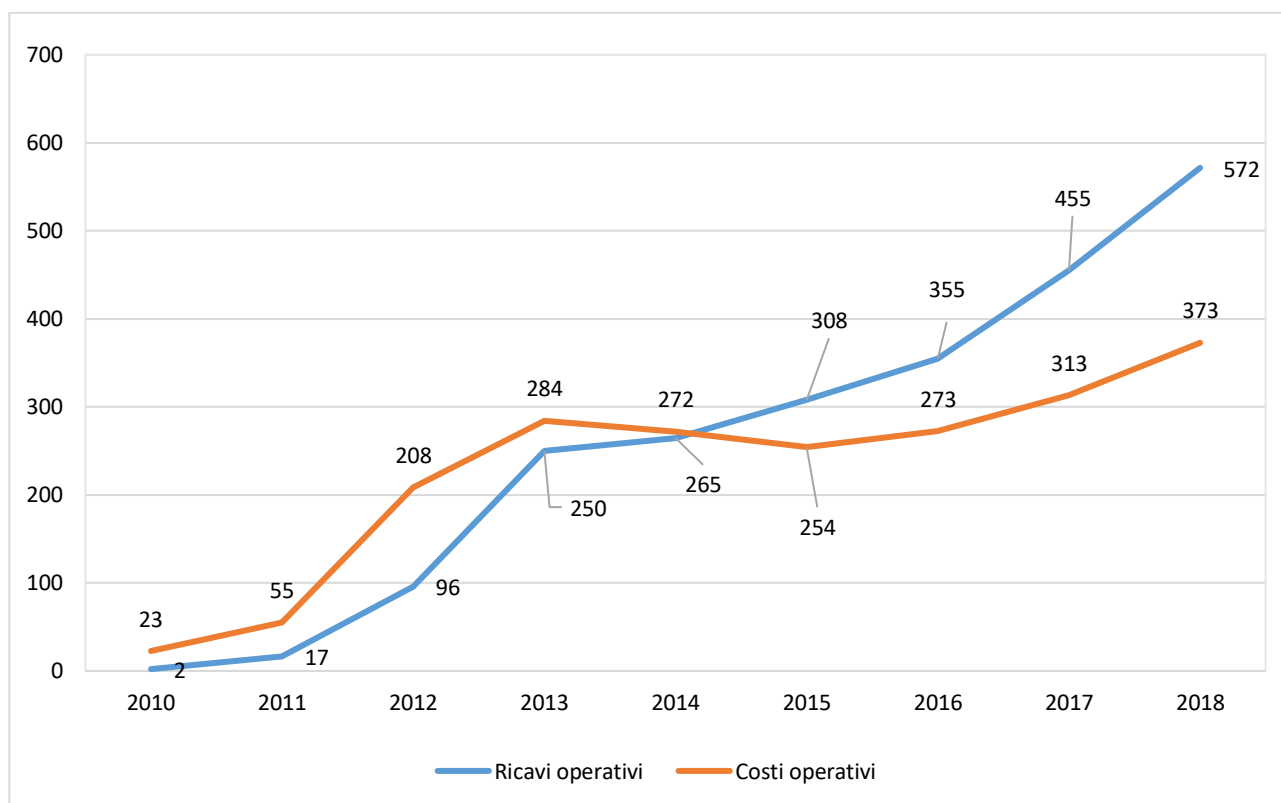


**Figura 66. Andamento ricavi e costi operativi di Trenitalia (mln €), 2010-2018**



Fonte: Elaborazione ART su bilanci Trenitalia, vari anni.

**Figura 67. Andamento ricavi e costi operativi di NTV spa (mln €), 2010-2018**



Fonte: Elaborazione ART su bilanci NTV, vari anni.

**Tabella 19. Risultati economico finanziari di RFI spa, 2016-2018**

	2016	2017	2018
Margine Operativo Lordo (mln €)	357	480	449
Risultato operativo (mln €)	215	293	312
Risultato d'esercizio (mln €)	181	262	274
ROI	0,65%	0,87%	0,91%

Fonte: Bilanci RFI, vari anni.

**Tabella 20. Risultati economico finanziari di Trenitalia spa, 2016-2018**

	2016	2017	2018
Margine Operativo Lordo (mln €)	1394	1585	1483
Risultato operativo (mln €)	332	399	386
Risultato d'esercizio (mln €)	192	276	256
ROI	3,7%	4,4%	4,3%

Fonte: Bilanci Trenitalia, vari anni.

**Tabella 21. Risultati economico finanziari di NTV spa, 2016-2018**

	2016	2017	2018
Margine Operativo Lordo (mln €)	94,9	142,0	198,8
Risultato operativo (mln €)	62,4	112,5	162,7
Risultato d'esercizio (mln €)	32,7	33,7	92,9
ROI	9,7%	17,4%	16,7%

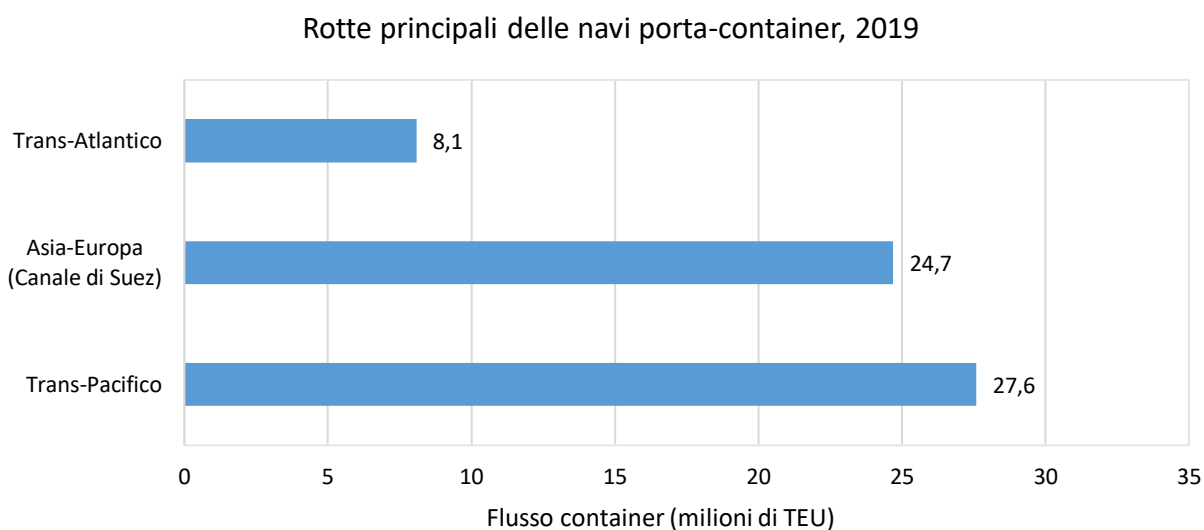
Fonte: NTV e banca dati AIDA, vari anni.

## 5. LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI PORTUALI E MARITTIMI

### 5.1 Situazione europea

**Tabella 22. Andamento del traffico di container a livello globale, 2019**

A livello internazionale aumentano i traffici container su tutte le rotte (questa tipologia rappresenta ormai il 60% del valore complessivo degli scambi marittimi). Da Cina e Taiwan passa un terzo dei TEU movimentati nel mondo.



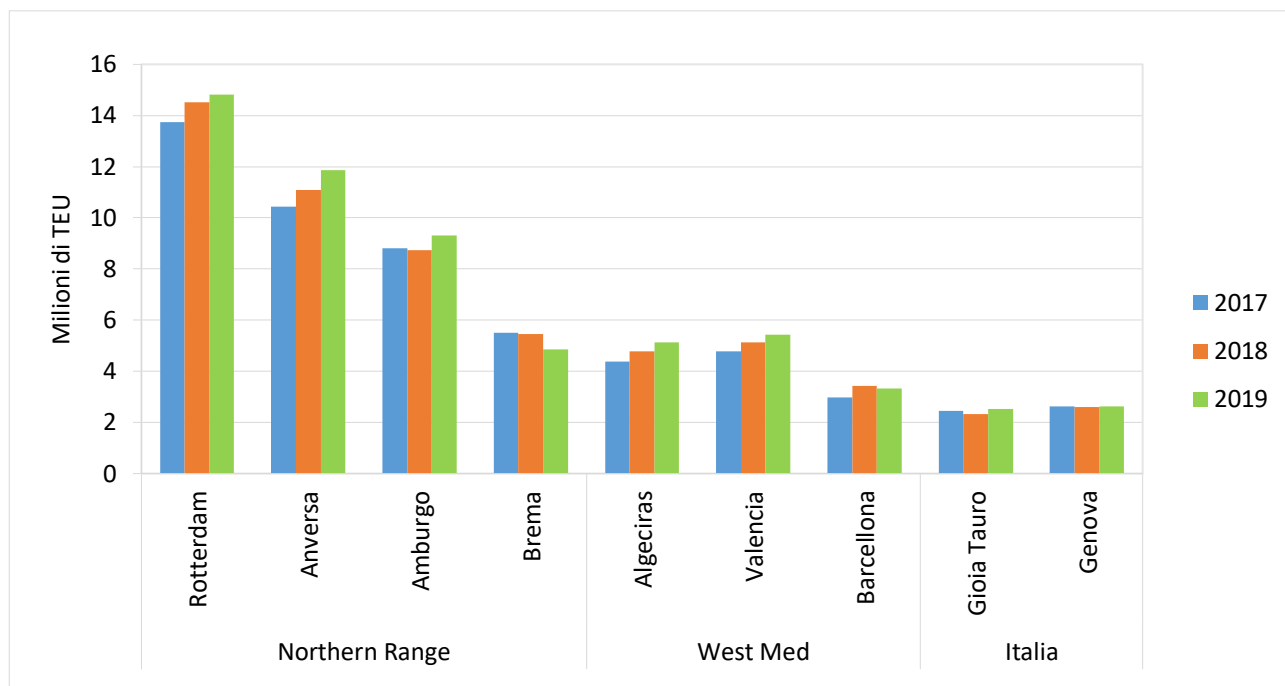
Il 100% della capacità di stiva lungo la rotta Asia-Europa è detenuto da 3 consorzi di operatori: 2M (Maersk + MSC), Ocean Alliance (Cma-Cgm + Cosco + Evergreen Line + OOCL), THE Alliance (Hapag-Loyd + Hmm + One + Yang Ming).

Attraverso il canale di Suez transita quasi il 10% del traffico mondiale di merci	2017:	<b>17.550 transiti</b> di navi, <b>908 milioni di tonn.</b> di merci
	2018:	<b>18.174 transiti</b> di navi, <b>983 milioni di tonn.</b> di merci
	2019:	<b>18.880 transiti</b> di navi, <b>1031 milioni di tonn.</b> di merci

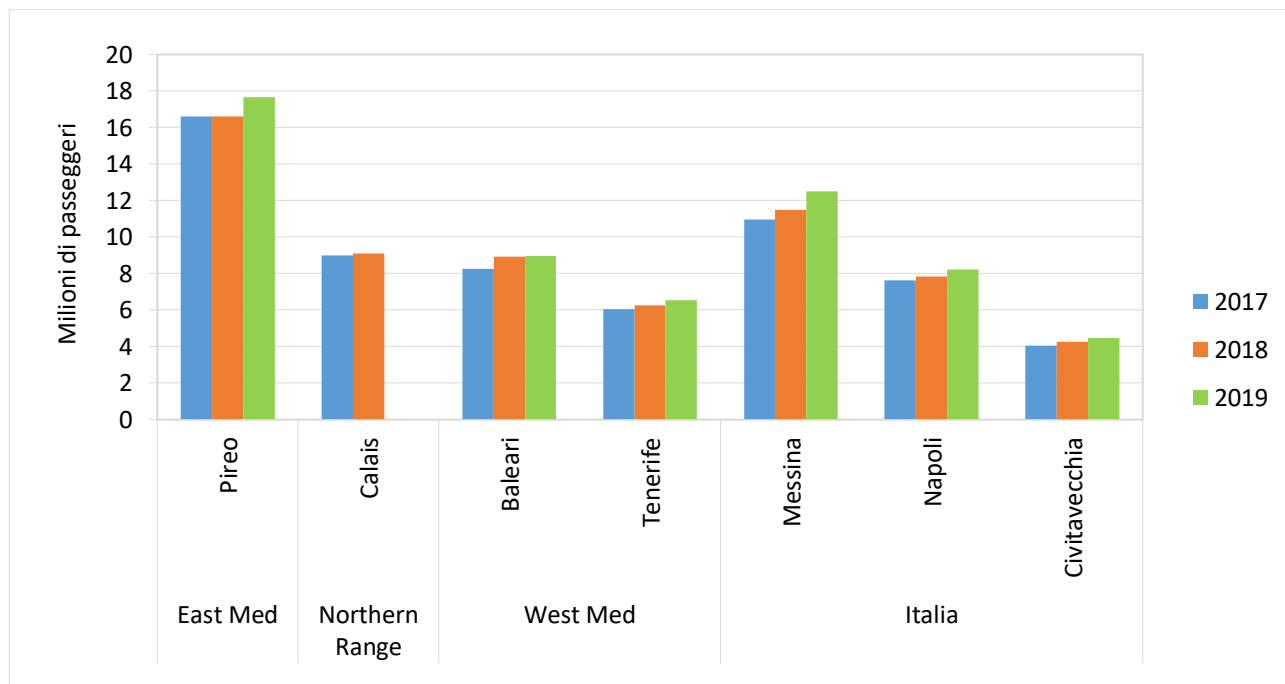
Transiti 2019 attraverso il Canale di Suez:

- i container rappresentano il 50% delle merci transitate
- i prodotti petroliferi rappresentano il 23% delle merci transitate.

Fonti: [www.suezcanal.gov.eg](http://www.suezcanal.gov.eg) | SRM, *Italian Maritime Economy*, 6° rapporto annuale (2019).

**Figura 68. Traffico di container nei principali porti europei, 2017-2019**

Fonte: Elaborazione ART su dati ESPO pubblicati dai porti.

**Figura 69. Traffico di passeggeri nei principali porti europei, 2017-2019**

Fonte: Elaborazione ART su dati ESPO pubblicati dai porti.

## 5.2 Situazione italiana

**Tabella 23. Dati riepilogativi dell'offerta nel settore portuale marittimo nazionale, 2017-2018**

	2017	2018	Variazione
Numero di porti	280	275	-1,8%
Numero di accosti	2.032	2028	-0,2%
Lunghezza complessiva accosti [m]	501.615	472.904	-5,7%
Accosti dotati di binari:			
- collegati alla rete ferroviaria	199	208	+3,5%
- non collegati alla rete ferroviaria	641	620	-3,3%
Superfici dei piazzali per le merci [mq]	19.193.201	18.456.064	-3,8%
Capacità dei serbatoi per rinfuse liquide [mc]	n.d.	10.600.939	n.d.
Capacità dei silos [mc]	1.333.242	1.235.728	-7,3%
Capacità dei magazzini (frigo e non) [mc]	4.201.828	3.876.701	-7,7%

Fonte: MIT, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2017-2018*.

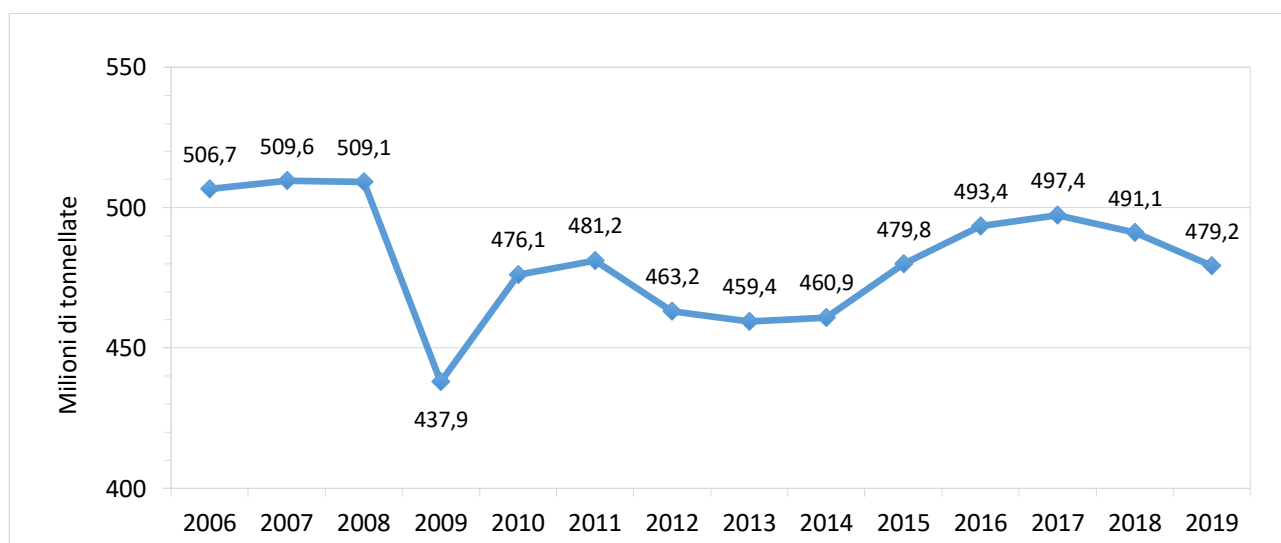
**Tabella 24. Volumi di traffico del trasporto marittimo nazionale, 2017-2018**

	2017	2018	Variazione
Navi arrivate	414.456	n.d.	n.d.
Merci arrivate in navigazione internazionale [tonnellate]	203,9 mln	217,2 mln	+6,5%
Merci partite in navigazione internazionale [tonnellate]	70,9 mln	76,4 mln	+7,8%
Merci transitate in navigazione di cabotaggio [tonnellate]*	100,2 mln	107,3 mln	+7,1%
Passeggeri transitati in navigazione internazionale (migliaia)*	2.682	2.730	+1,8%
Passeggeri transitati in navigazione di cabotaggio (migliaia)*	34.256	34.870	+1,8%

\* media di partenze e arrivi

Fonte: MIT, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2017-2018*.

**Figura 70. Andamento complessivo del traffico merci nei porti italiani**



Fonte: Elaborazione ART su dati Assoportori.

**Tabella 25. Economia del mare nazionale, 2017-2018**

	2017	2018	Variazione
Numero di imprese	194.516	199.177	+2,4%
Numero di occupati	880.000	885.200	+0,6%
Valore aggiunto generato	45,3 mld €	46,7 mld €	+3,1%
Incidenza % dei diversi settori sul valore aggiunto generato:			
- Servizi di alloggio e ristorazione	30,8%	30,8%	
- Movimentazione merci e passeggeri via mare	17,8%	17,3%	
- Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	17,4%	17,3%	
- Filiera della cantieristica	15,6%	15,6%	
- Filiera ittica	7,3%	7,9%	
- Attività sportive e ricreative	5,8%	5,8%	
- Industria delle estrazioni marine	5,4%	5,3%	
Valore aggiunto attivato	85,2 mld €	87,8 mld €	+3,0%
Commercio estero			
- Export	5,1 mld €	5,3 mld €	+3,9%
- Import	6,7 mld €	7,5 mld €	+11,9%

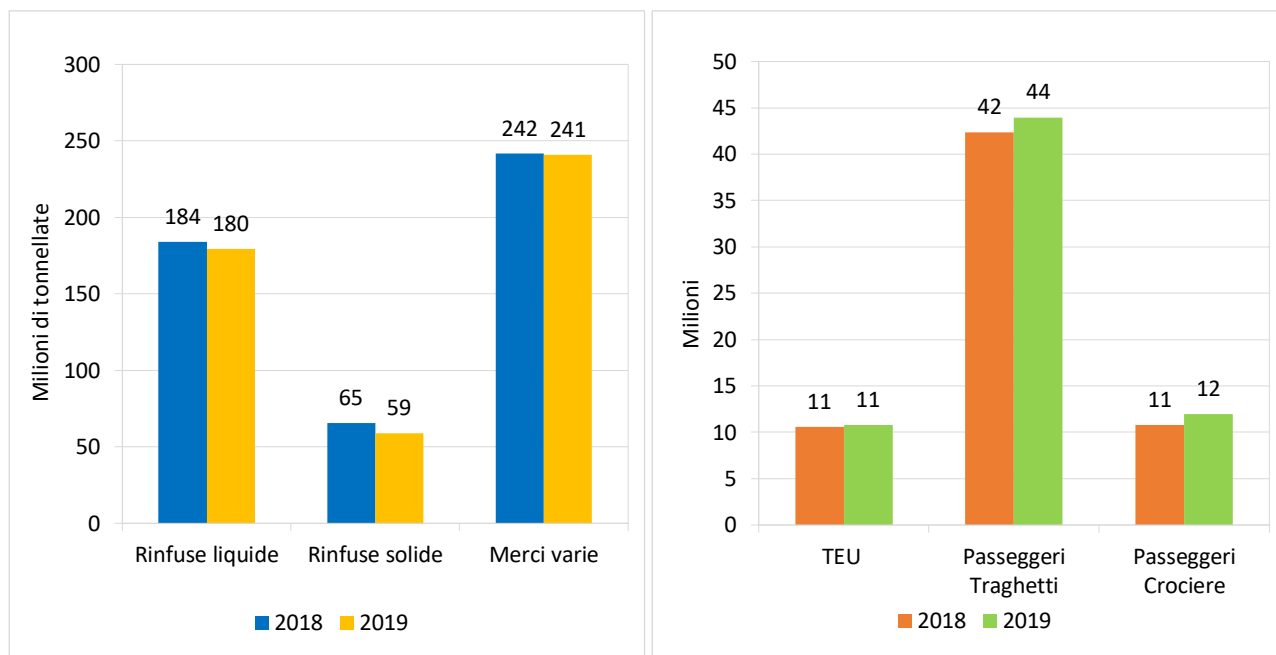
Fonte: Unioncamere, VII e VIII Rapporto sull'Economia del mare, 2018 e 2019.

**Tabella 26. I porti delle Autorità di Sistema Portuale**

Autorità di Sistema Portuale	Porti
Mare Ligure Occidentale	Genova, Savona, Vado Ligure
Mare Ligure Orientale	La Spezia, Marina di Carrara
Mar Tirreno Settentrionale	Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo
Mar Tirreno Centro-settentrionale	Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta
Mar Tirreno Centrale	Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia
Mari Tirreno Meridionale e Ionio	Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Vibo Valentia
Stretto di Messina	Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria
Mare di Sicilia Occidentale	Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani
Mare di Sicilia Orientale	Augusta, Catania
Mare Adriatico Meridionale	Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli
Mare Ionio	Taranto
Mare Adriatico Centrale	Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona
Mare Adriatico Centro-settentrionale	Ravenna
Mare Adriatico Settentrionale	Venezia, Chioggia
Mare Adriatico Orientale	Trieste, Monfalcone
Mare di Sardegna	Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura

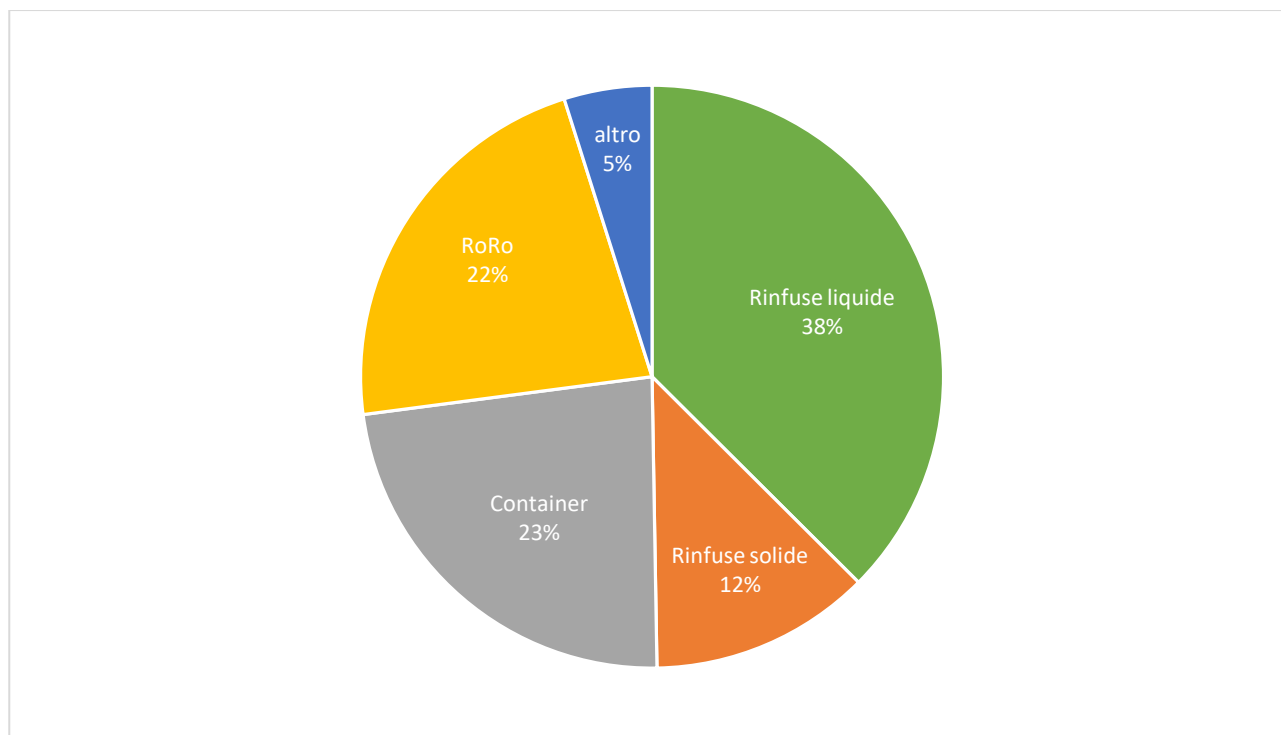
Fonte: Legge 84/1994.

**Figura 71. Traffico marittimo nei porti italiani gestiti dalle AdSP suddiviso per tipologia**



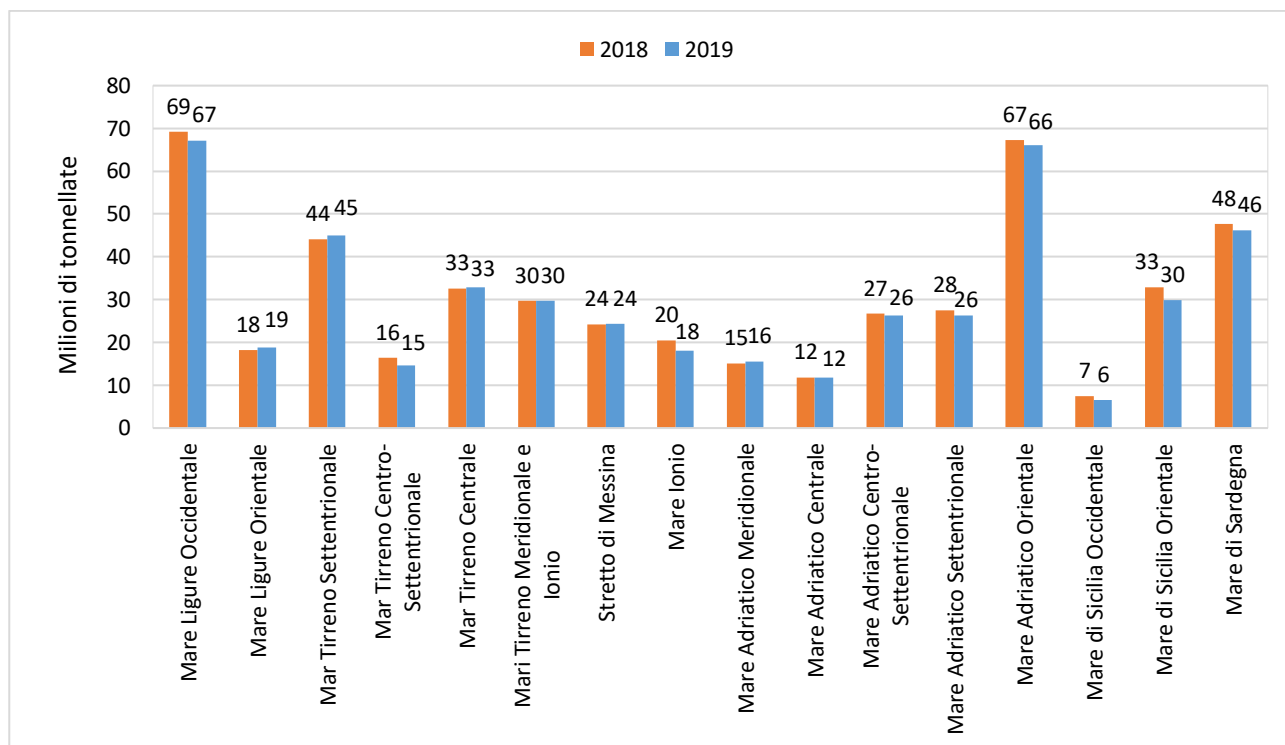
Fonte: Elaborazione ART su dati Assoport.

**Figura 72. Suddivisione del totale delle merci transitate nei porti italiani, 2019**

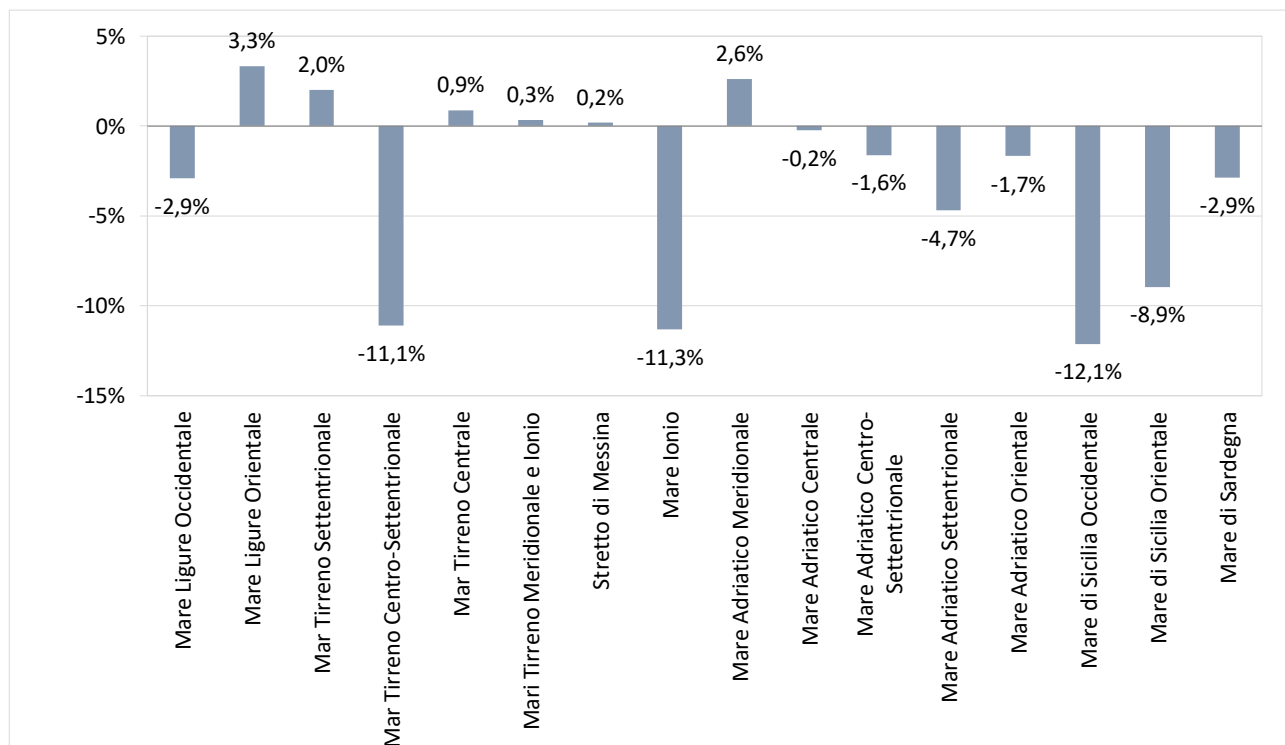


Fonte: Elaborazione ART su dati Assoport.



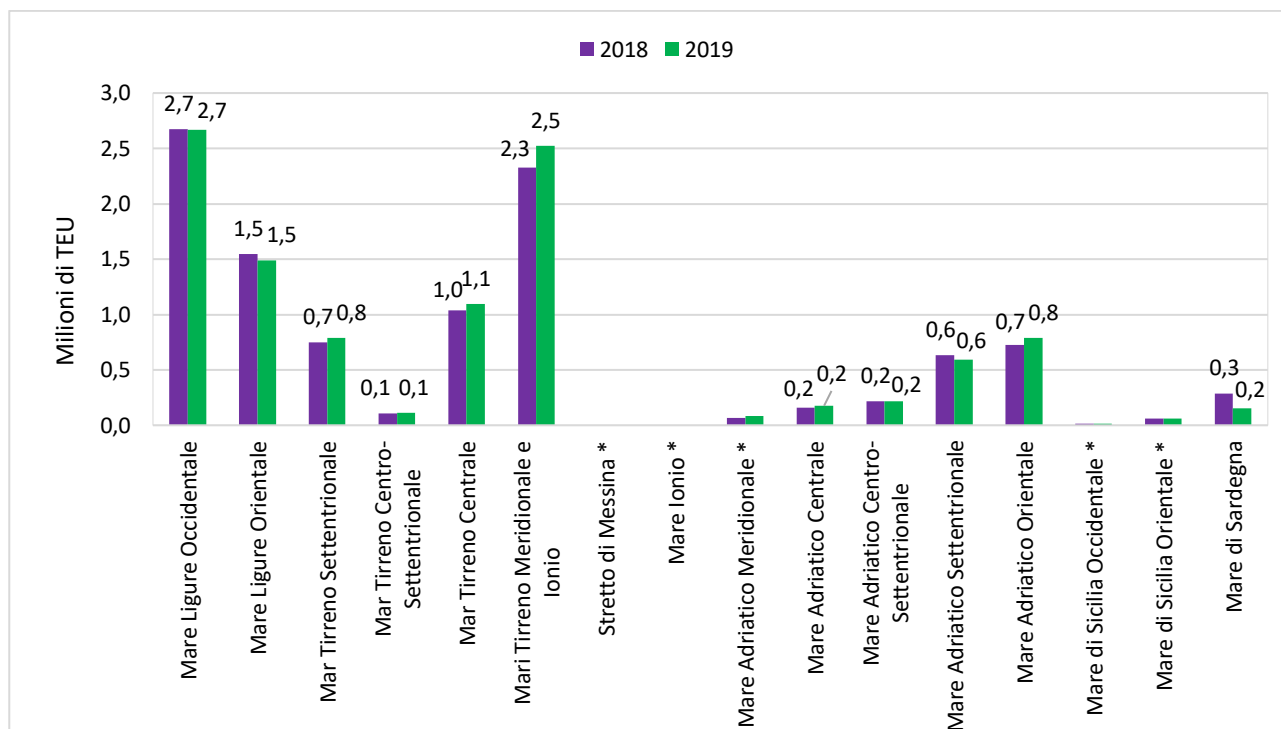
**Figura 73. Merce movimentata nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019**

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

**Figura 74. Variazione del traffico merci nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019**

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

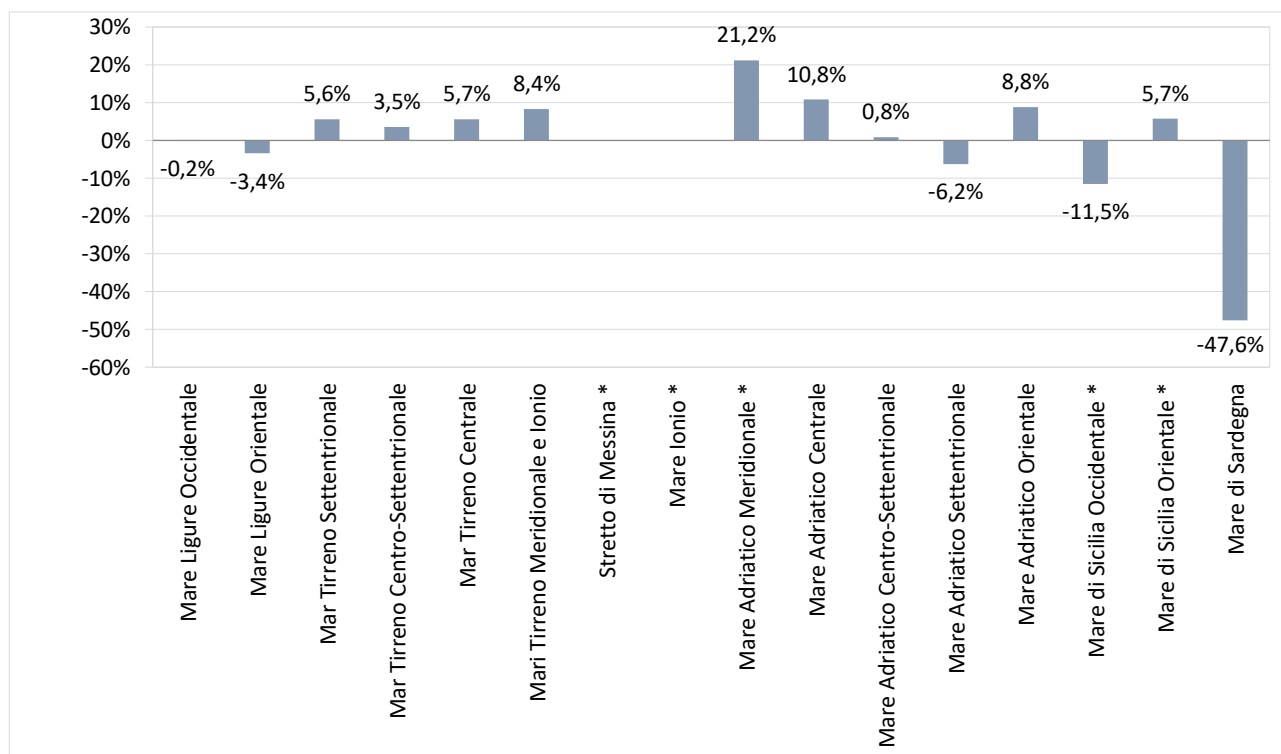
**Figura 75. Container movimentati nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019**



\* AdSP con meno di 100.000 TEU movimentati nel 2019.

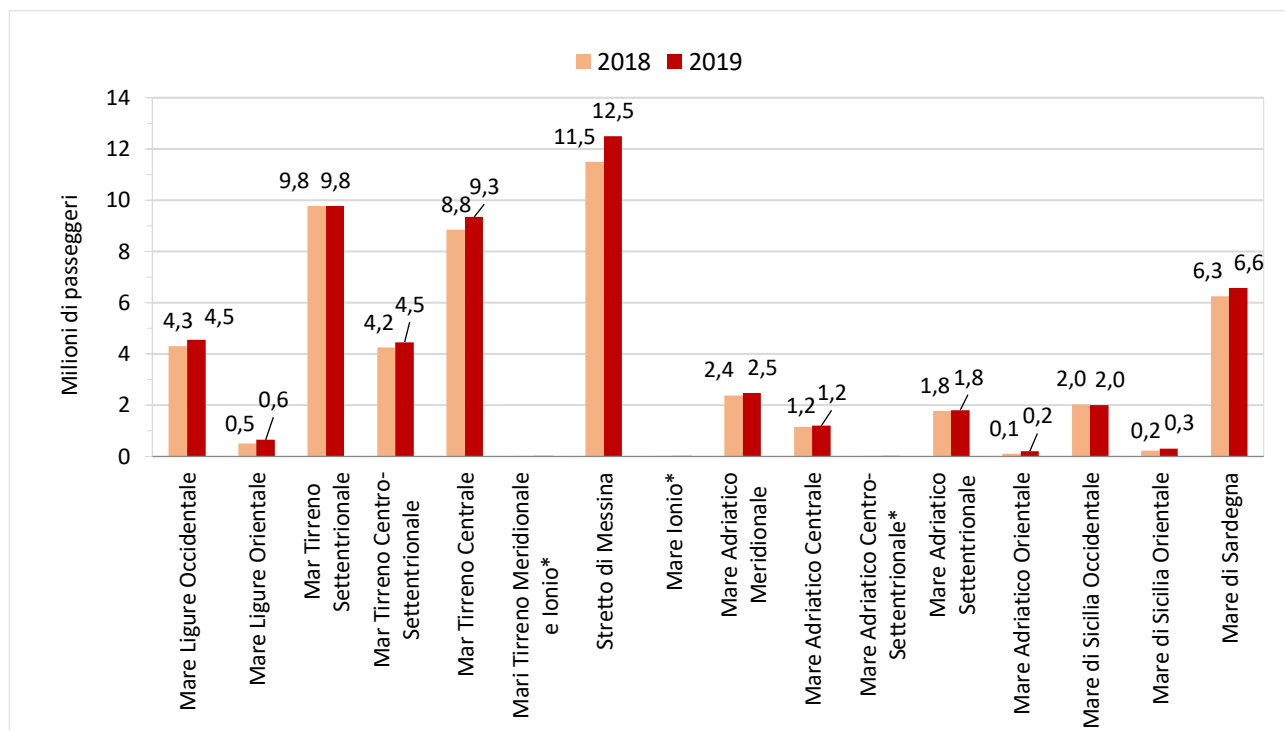
Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

**Figura 76. Variazione del traffico container nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019**



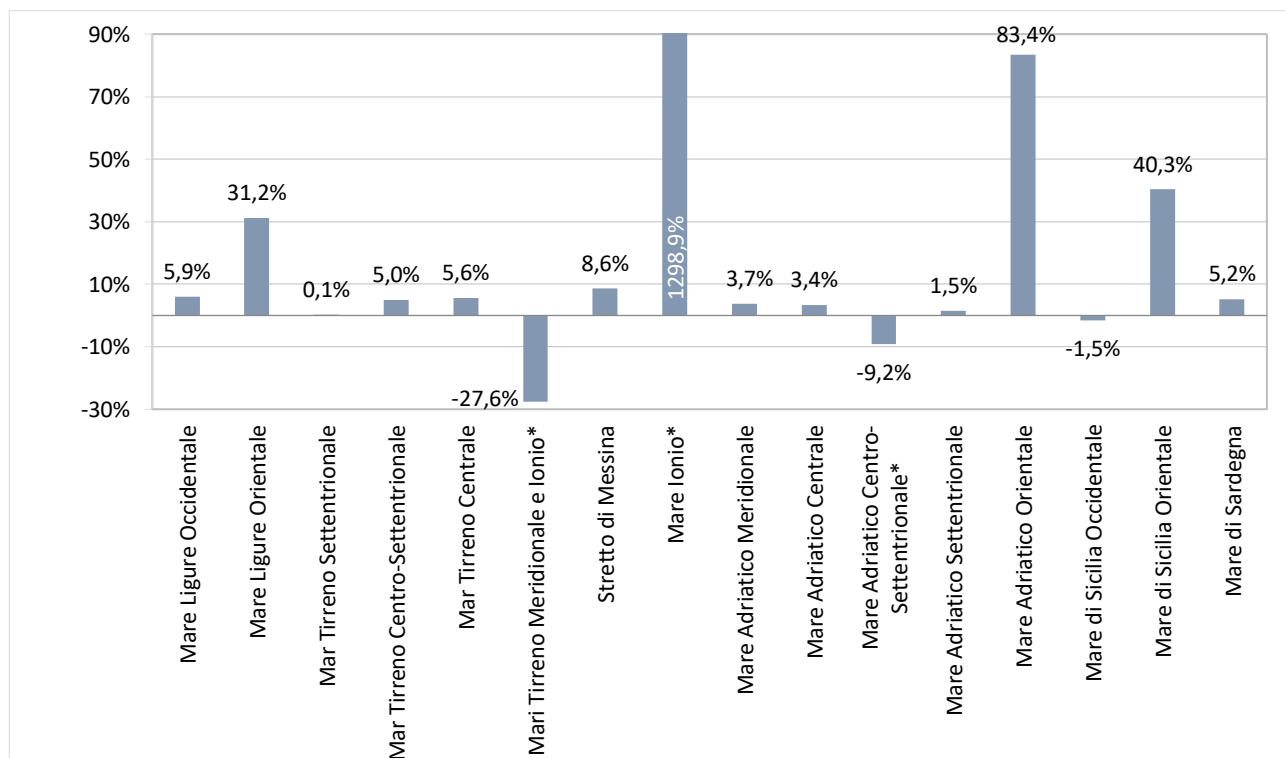
\* AdSP con meno di 100.000 TEU movimentati nel 2019.

Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

**Figura 77. Movimenti di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019**

\* AdSP con meno di 100.000 pax transitati nel 2019.

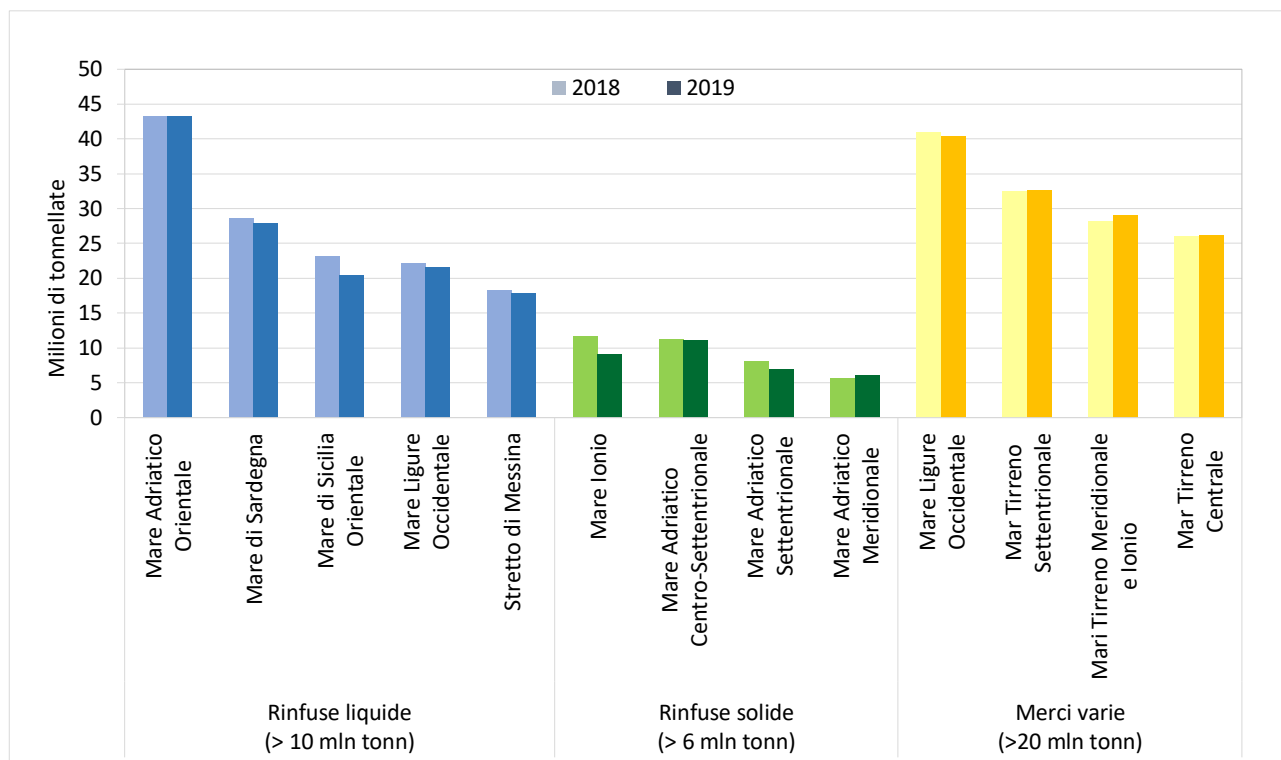
Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

**Figura 78. Variazione del traffico di passeggeri nei porti gestiti dalle AdSP, 2018-2019**

\* AdSP con meno di 100.000 pax transitati nel 2019.

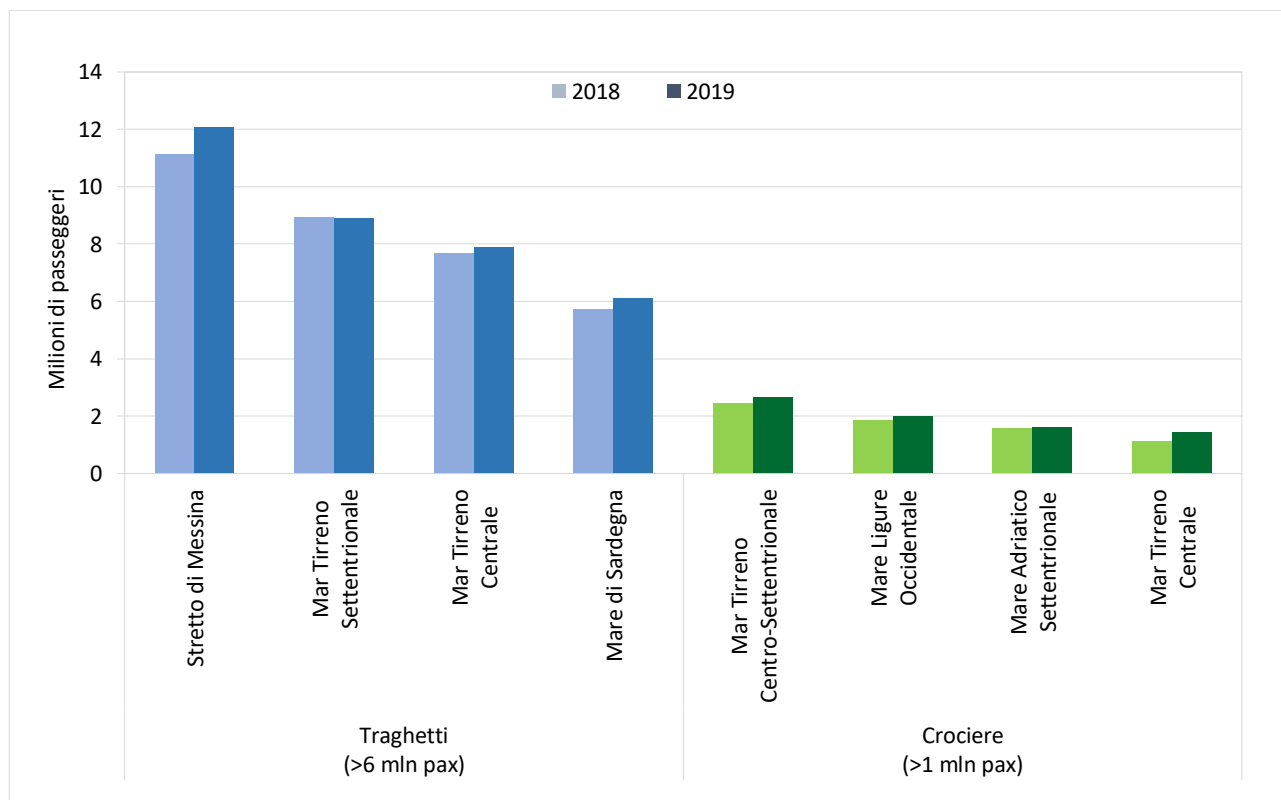
Fonte: Elaborazione ART su dati Assoporti.

**Figura 79. Classifica delle AdSP per tipologia di merci movimentate**

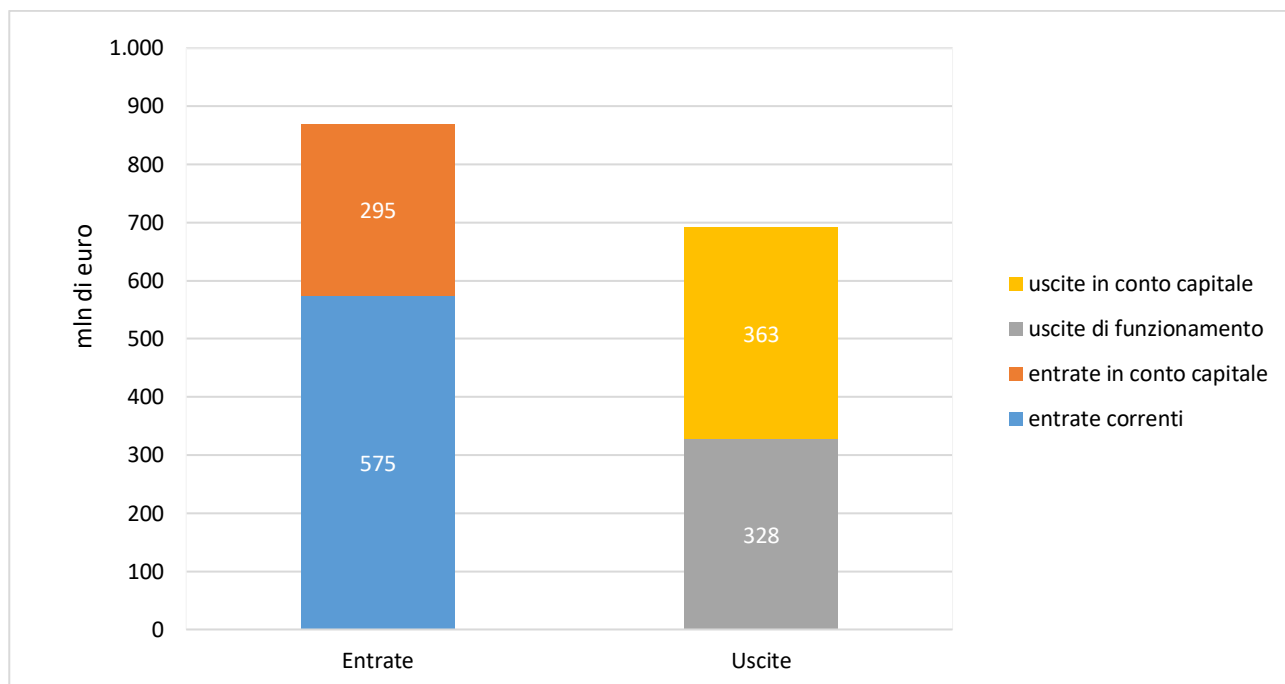


Fonte: Elaborazione ART su dati Assoport.

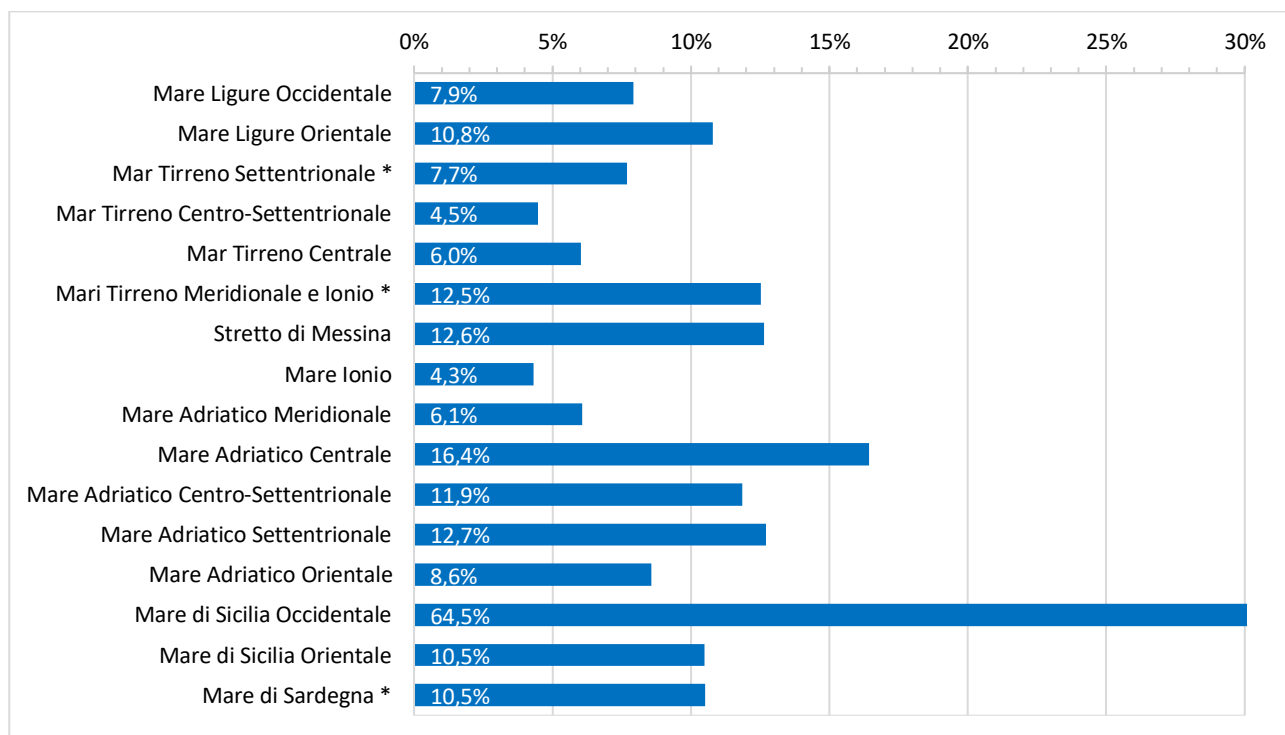
**Figura 80. Classifica delle AdSP per tipologia di passeggeri**



Fonte: Elaborazione ART su dati Assoport.

**Figura 81. Rendiconto generale dell'attività delle AdSP, 2017**

Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, 2019, *Relazione sull'attività delle Autorità di Sistema portuale 2017*.

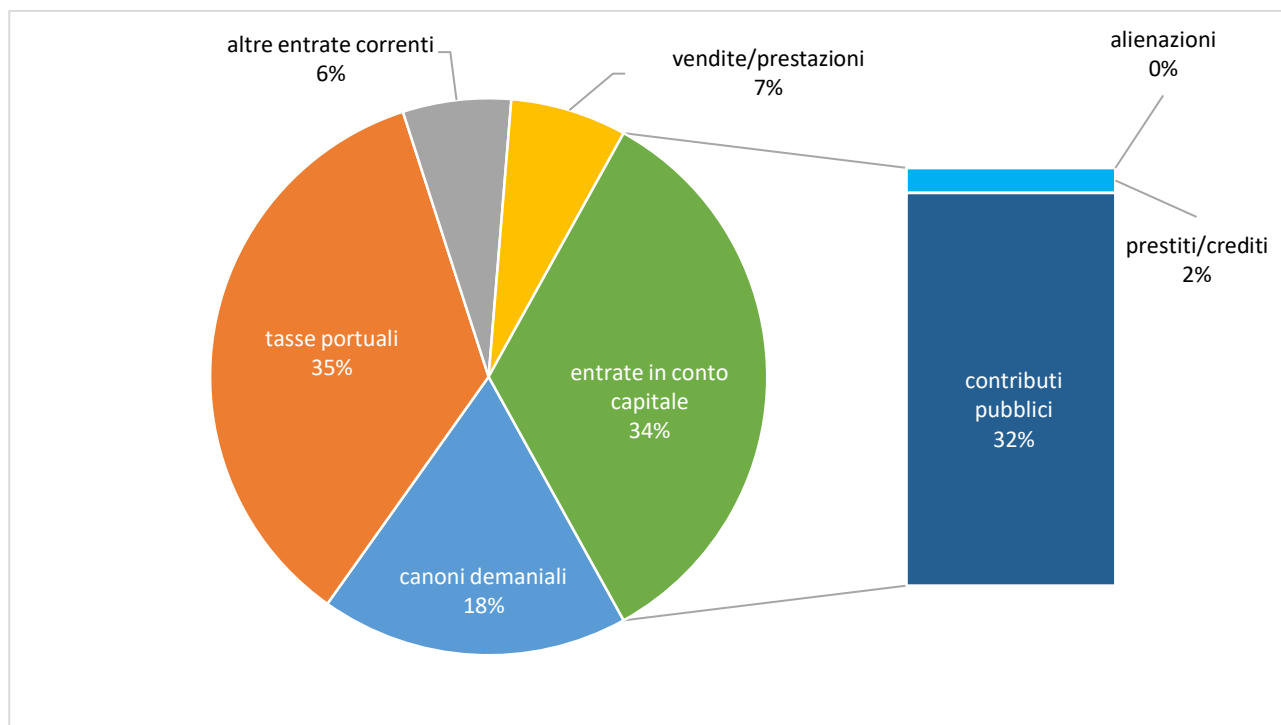
**Figura 82. Indice di redditività del capitale proprio delle AdSP<sup>98</sup>, 2017**

\* AdSP con dati riguardanti le principali realtà portuali ricadenti nel perimetro del sistema portuale interessato.

Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, 2019, *Relazione sull'attività delle Autorità di Sistema portuale 2017*.

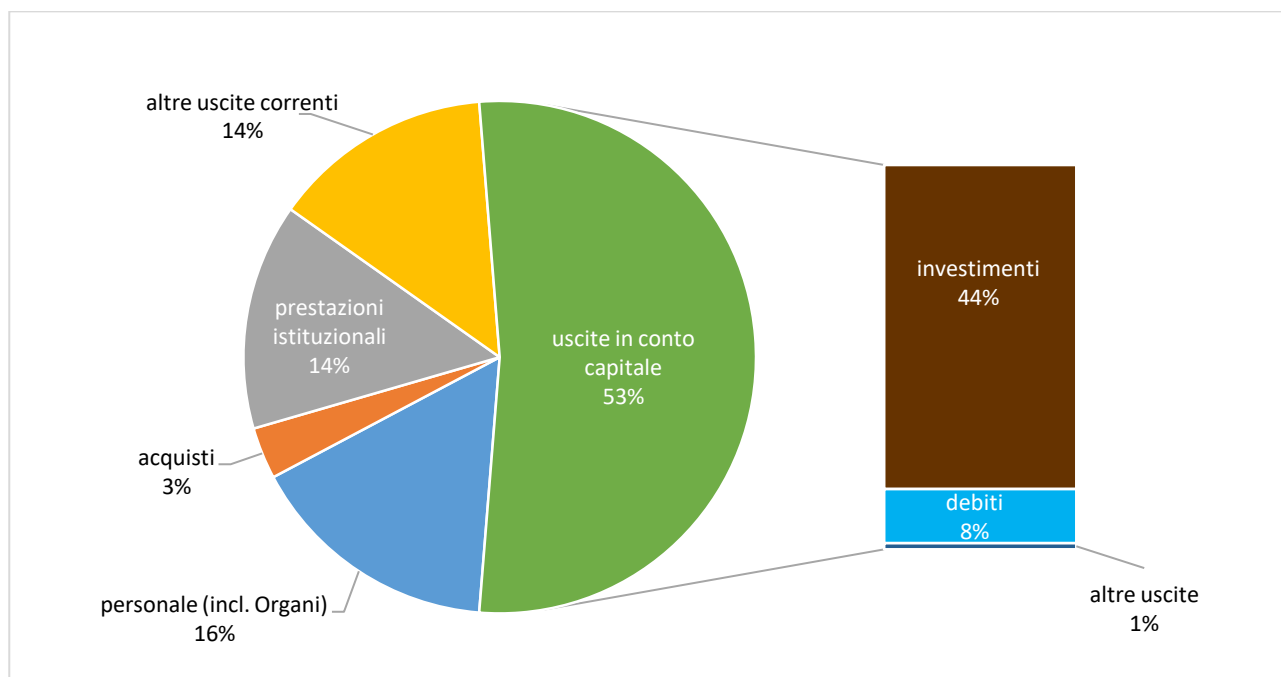
<sup>98</sup> La AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, avendo un patrimonio netto contenuto, mostra un indice particolarmente elevato.

**Figura 83. Ripartizione delle entrate totali delle AdSP, 2017**

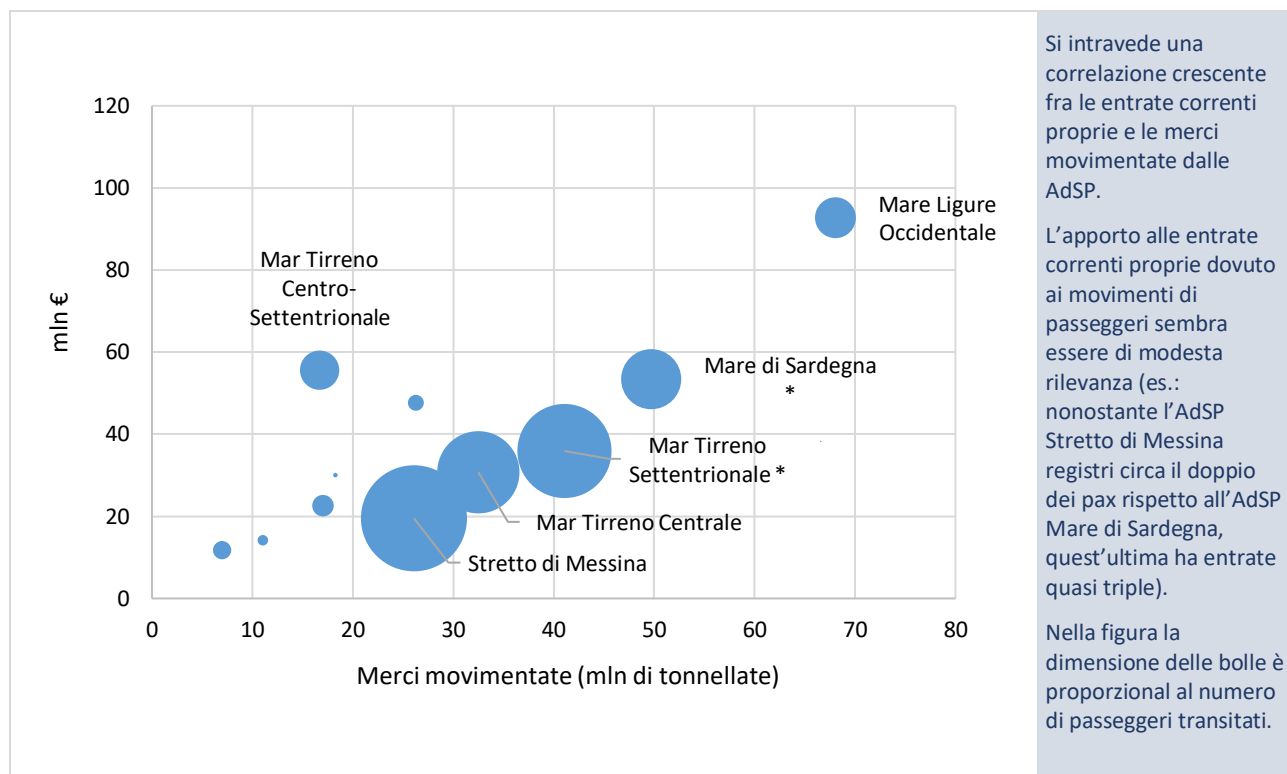


Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, 2019, *Relazione sull'attività delle Autorità di Sistema portuale 2017*.

**Figura 84. Ripartizione delle Uscite totali delle AdSP, 2017**

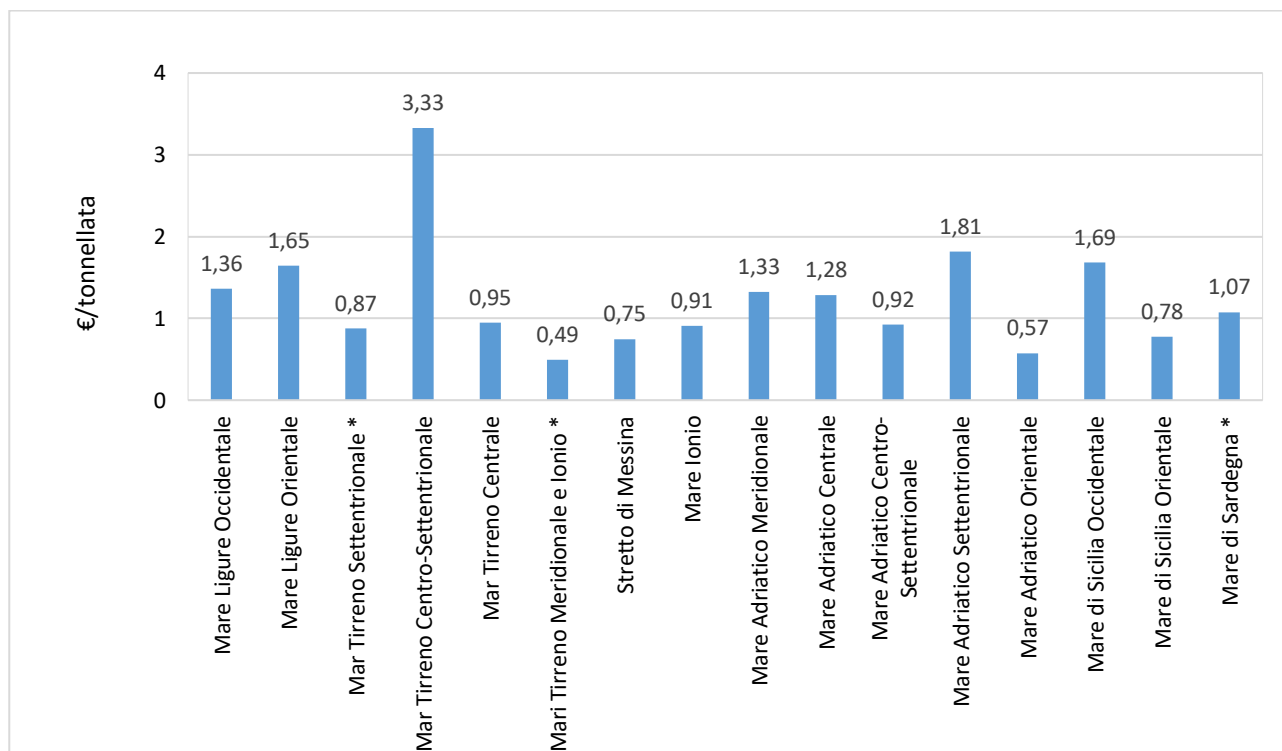


Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, 2019, *Relazione sull'attività delle Autorità di Sistema portuale 2017*.

**Figura 85. Entrate correnti proprie delle AdSP vs. quantità di merci movimentate, 2017**

\* AdSP con dati riguardanti le principali realtà portuali ricadenti nel perimetro del sistema portuale interessato.

Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, 2019, *Relazione sull'attività delle Autorità di Sistema portuale 2017*.

**Figura 86. Entrate correnti proprie delle AdSP in rapporto alle rispettive quantità di merci movimentate, 2017**

\* AdSP con dati riguardanti le principali realtà portuali ricadenti nel perimetro del sistema portuale interessato.

Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, 2019, *Relazione sull'attività delle Autorità di Sistema portuale 2017*.



## 6. INTERPORTI E LOGISTICA DELLE MERCI

### 6.1 Situazione europea

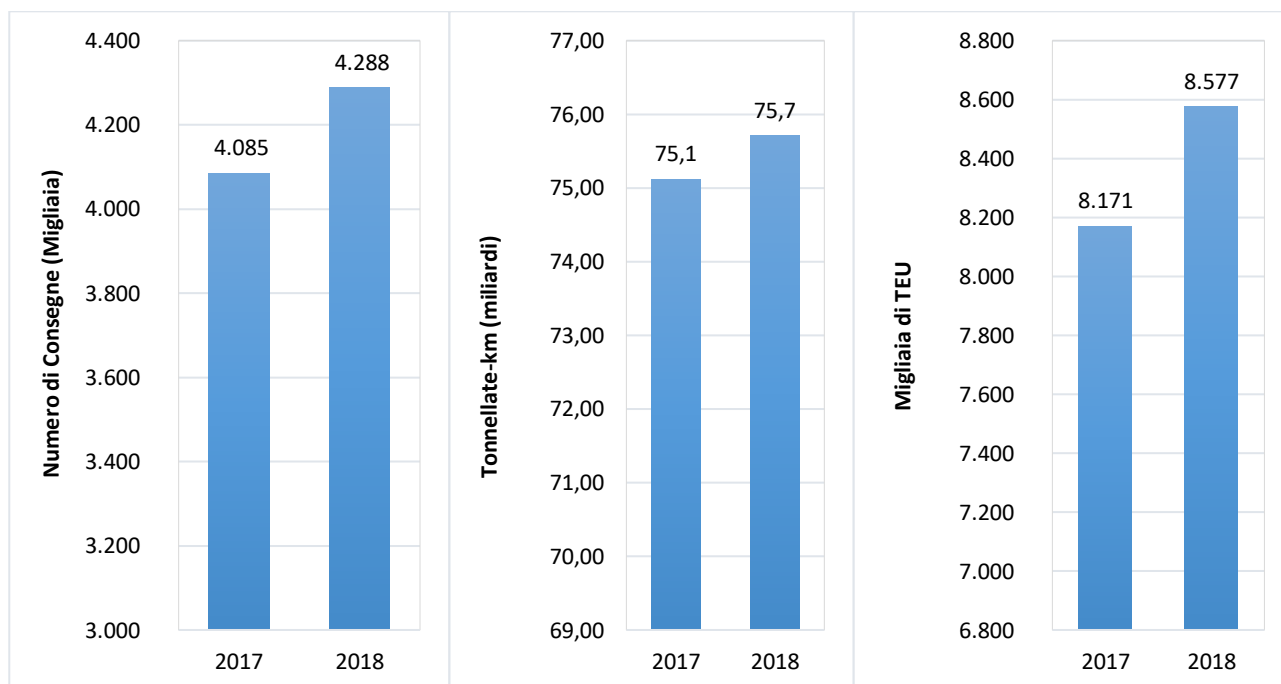
**Tabella 27. Trasporto combinato in Europa**

Indicatori tecnico/economici TC	% di variazione
Crescita del numero di consegne dal 2017 al 2018	+4,97%
Crescita del TC complessivo in tonn-km dal 2017 al 2018, di cui	+0,78%
- Crossborder services	+5,27%
- Crossborder services containers	+ 5,19%
- TC domestico di breve distanza	+4,30%
- TC via RoLa <sup>99</sup>	-7,37%

Il trasporto combinato (TC) in Europa ha registrato una crescita del +4,97 % nel numero di consegne dal 2017 al 2018, con un aumento del +0,78 del TC in termini di tonn-km e con una riduzione del 3,37% per quanto riguarda la distanza media percorsa (stimata in circa 841 km).

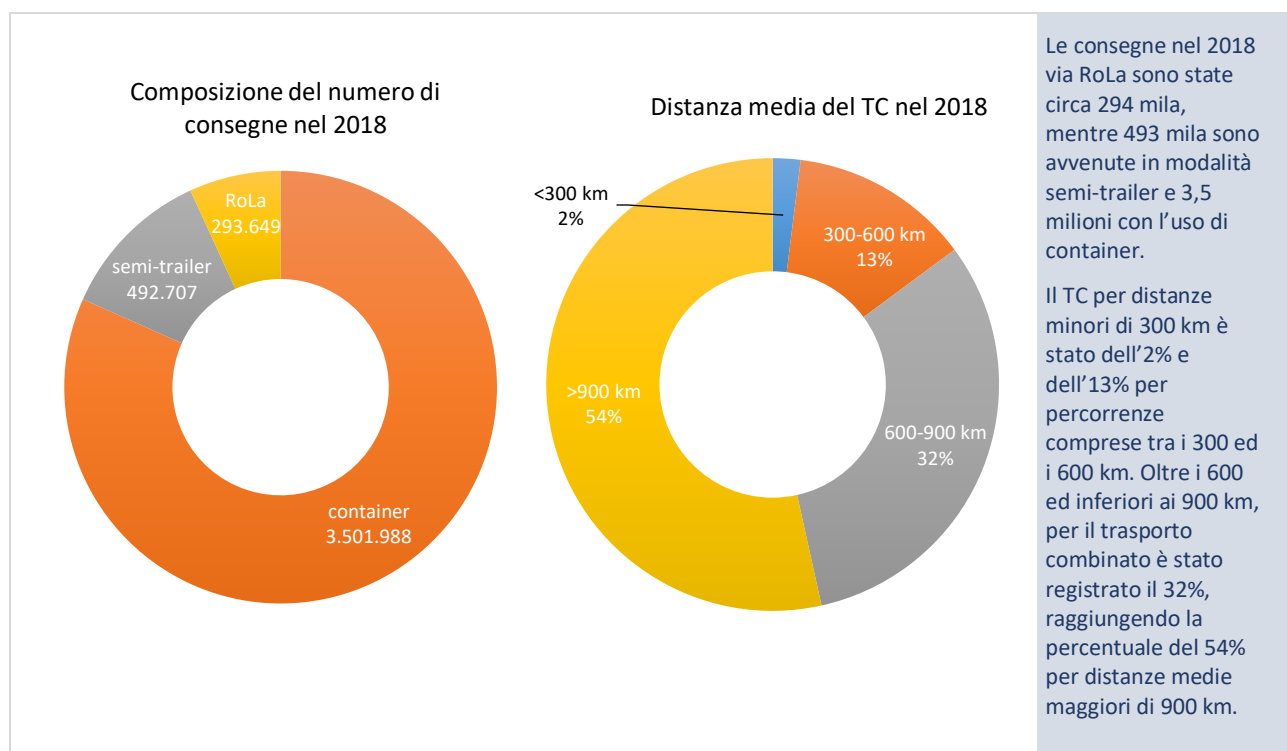
Fonte: Rapporto UIRR 2018-19.

**Figura 87. Confronto per numero di consegne, tonnellate-km e numero di TEU del TC europeo**



Fonte: Rapporto UIRR 2018-19.

<sup>99</sup> RoLa (acronimo del termine tedesco *Rollende Landstrasse*), più noto con il termine autostrada viaggiante, è una forma di trasporto combinato accompagnato (TCA) su rotaia, ossia un treno sul quale possono essere caricate unità di trasporto stradale intere (motrice+rimorchio).

**Figura 88. Caratteristiche TC nel 2018: composizione delle consegne in termini di destinazione nazionale o internazionale, tipologia e distanza media**

Fonte: Rapporto UIRR 2018-19.

**Tabella 28. Evoluzione del volume di TEU ed unità in termini di numero di consegne per i membri UIRR**

Membri UIRR	TEU 2015 (mgl)	TEU 2016 (mgl)	TEU 2017 (mgl)	TEU 2018 (mgl)
Adria Kombi, SI	325	290	290	325
Alpe Adria, IT	86	245	105	120
Amber Rail, SK	-	-	1,5	19
Ambrogio, IT	142	85	85	88
Baltic Rail, EE	-	-	10,3	13
Bohemia Kombi, CZ	26	50	18	18
CargoBeamer, DE	-	-	10,8	25
Cargo Terminal Enns, AT	293	310	N.D.	400
Mercitalia Intermodale (ex Cemat), IT	670	585	565	704
Cfl Intermodale, LU	110	113	116,2	137
Combiberia, ES	67	64	64 (UTI) <sup>100</sup>	43 (UTI)
Crokombi, HR	8	9,2	22	22
DB Cargo Eurasia, DE	-	-	-	51
Delta 3, FR	-	-	320	300
Felb, AT	47	47	70	49
HHLA, DE*	-	-	1.500	§ Metrans
Hupac, CH	1100	1100	1.370	1.720
IMS Cargo Austria GmbH, AT	62	62	62	33

<sup>100</sup> UTI: unità di trasporto intermodale.

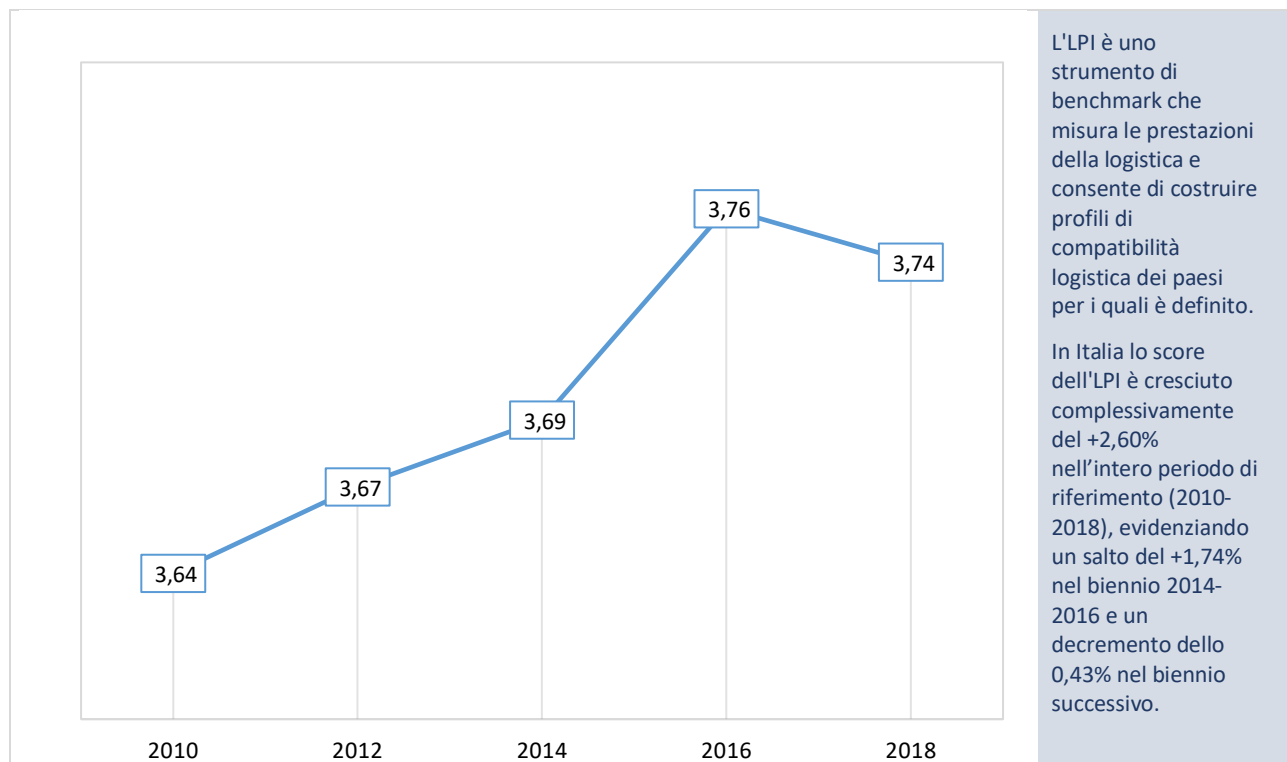
Membri UIRR	TEU 2015 (mgl)	TEU 2016 (mgl)	TEU 2017 (mgl)	TEU 2018 (mgl)
Lineas Intermodal (ex Interferryboats), BE	450	450	550	560
Metrans, CZ	-	-	-	1.170
Kombiverkehr, DE	1425	1960	1.920	1.450
Naviland Cargo, FR	290	290	300	335
Novatrans, FR	225	225	276,9	347
Polzug, DE**	116	116	§ HHLA	-
Rail Cargo Operator, CZ (già Rail Cargo CSKD)	-	-	949	1.120
Ralpin, CH	220	206	218	208
Rocombi, RO	6,5	6,5	6,5	12
Swissterminal, CH		222	N.D.	N.D.
Sindos Rail Services, GR	-	-	-	-
T3M, FR	208	209	243	232
TC Athus, BE	-	-	65,6	77,9
TEL, DE***	30	42	45,7	§ DB Cargo Eurasia
Wiencont, AU	-	-	-	400
	Unità 2015 (mgl)	Unità 2016 (mgl)	Unità 2017 (mgl)	Unità 2018 (mgl)
Combinant, BE	125	130	138	138,5
EMT, IT	71	74	64,4 (ITU-45' equivalenti <sup>101</sup> )	51,3 (ITU-45' equivalenti)
John G. Russell, UK	12	12	-	-
KTL, DE	-	-	362,9	354,4
Lugo, IT	24	20	20 (TEU)	31 (TEU)
OBB Infra, AT	2.700	-	-	-
Railport ARAD, FN	50	90	90 (TEU)	90 (TEU)
Rail Cargo BILK	91	198	208,7 (TEU)	208,7 (TEU)
Sopron Terminal, HU	-	-	26,5 (UTI)	N.D.
VIIA, FR	-	-	-	106,6
* Società proprietaria di Metrans, CZ				
** Assorbita da HHLA, DE				
*** Acquisita da DB Cargo Eurasia, DE				

Fonte: Rapporti UIRR, vari anni.

<sup>101</sup> ITU: Intermodal Transport Unit.

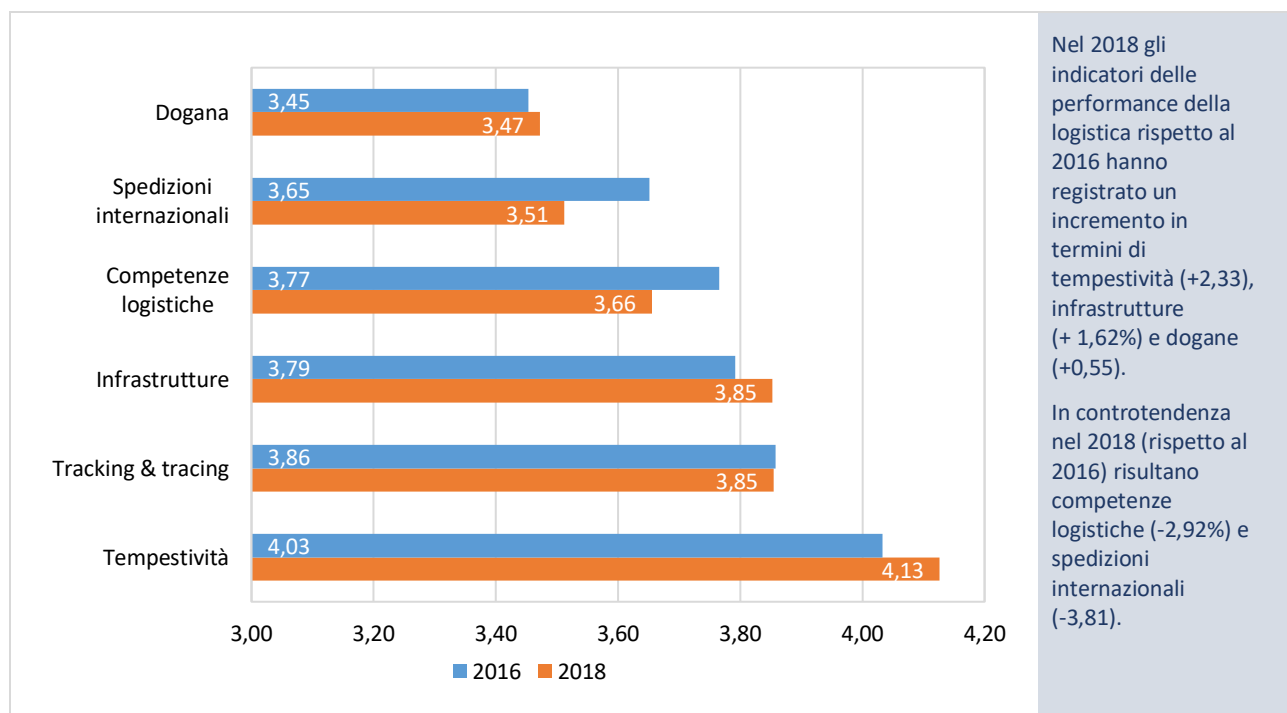
## 6.2 Situazione italiana

**Figura 89. Andamento dello score del Logistics Performance Index (LPI), 2010-2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati Banca Mondiale (<https://lpi.worldbank.org/>)

**Figura 90. Indicatori delle performance della logistica (da 1 = molto basso a 5 = molto alto), 2016-2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati Banca Mondiale (<https://lpi.worldbank.org/>).

**Figura 91. Distribuzione geografica degli impianti raccordati<sup>102</sup>**



Fonte: Relazione AIR correlata alla delibera ART n. 130/2019.

<sup>102</sup> Per impianto raccordato si intende, ai sensi del d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss), quell'impianto di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo.

Tabella 29. Densità dei flussi in base all'orario programmato, 2015

Flussi		n. treni/settimana
Altri terminali terrestri	altri terminali terrestri	2.938
Porti	altri terminali terrestri	734
Interporti	altri terminali terrestri	270
Altri terminali terrestri	Interporti	174
Porti	Interporti	110
Interporti	Interporti	16
Porti	Porti	0

Fonte: Relazione AIR correlata alla delibera ART n. 130/2019.

Figura 92. Porti italiani "core" nella rete ferroviaria nazionale

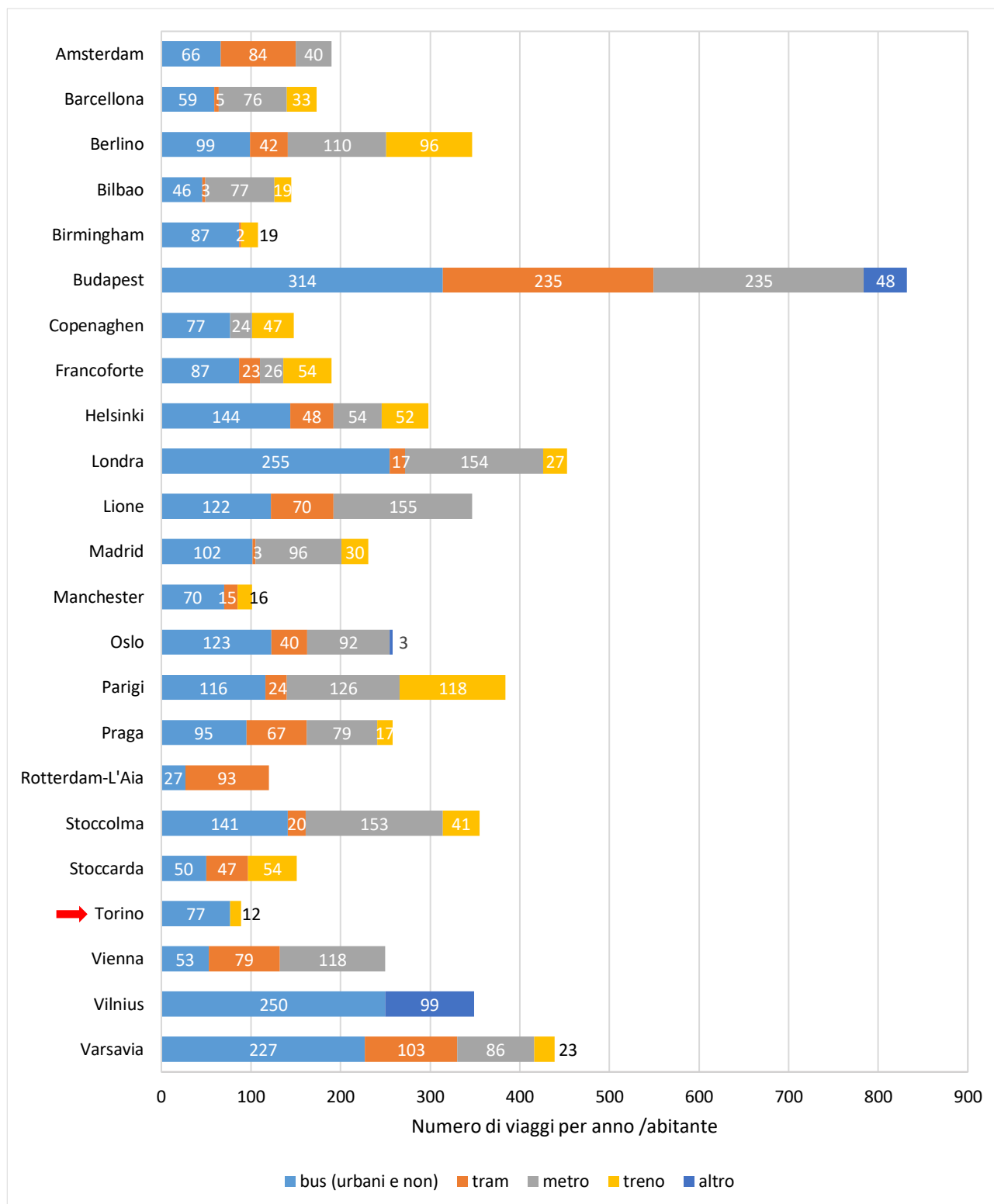


Fonte: MIT, *Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci: Intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche*, 2016.

## 7. SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA E NON DI LINEA

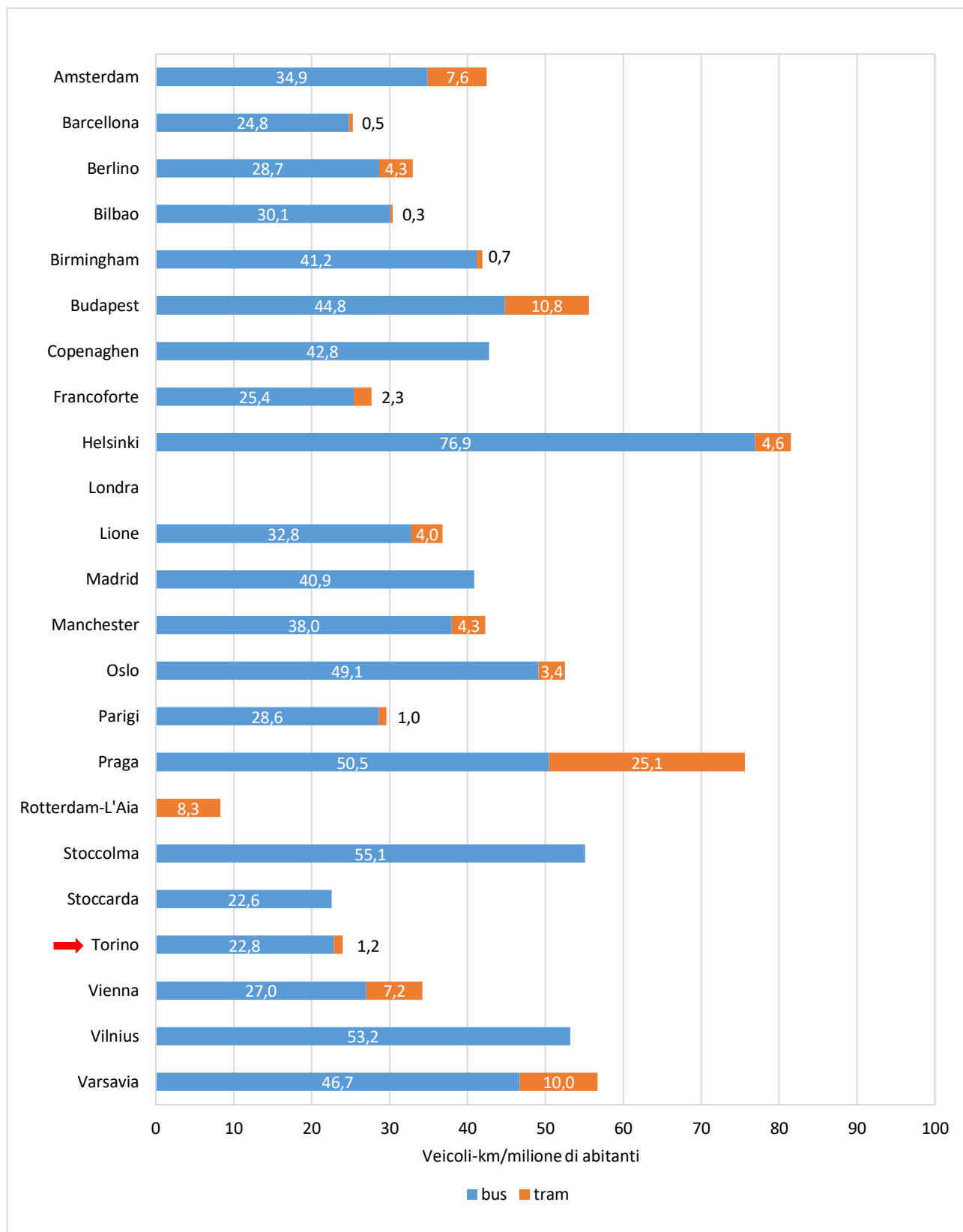
### 7.1 Situazione europea

**Figura 93. Domanda di trasporto pubblico locale in alcune città europee, 2017**



Fonte: EMTA Barometer, 2019.

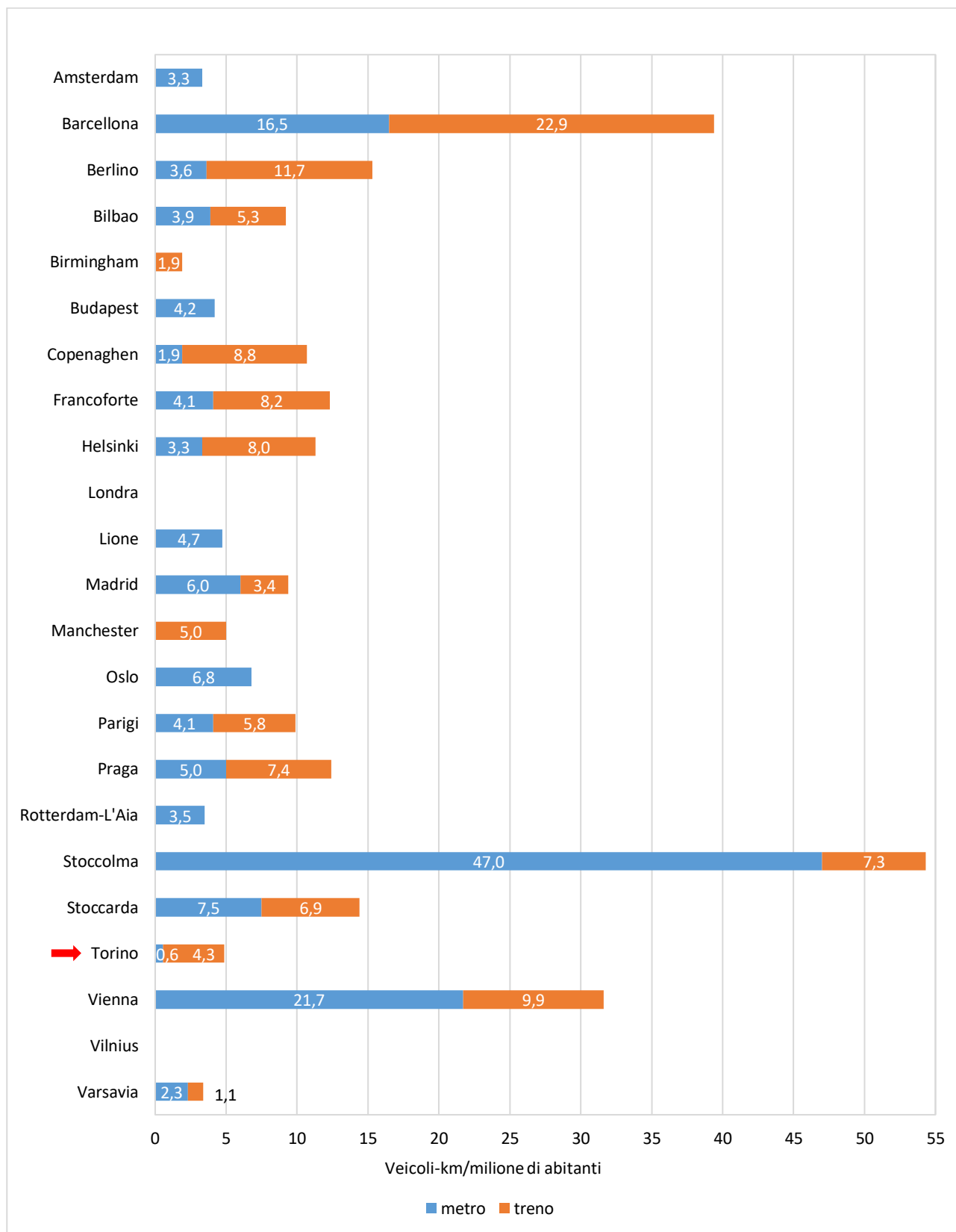


**Figura 94. Servizi di bus e tram (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee, 2017**

I dati di Londra non sono disponibili.

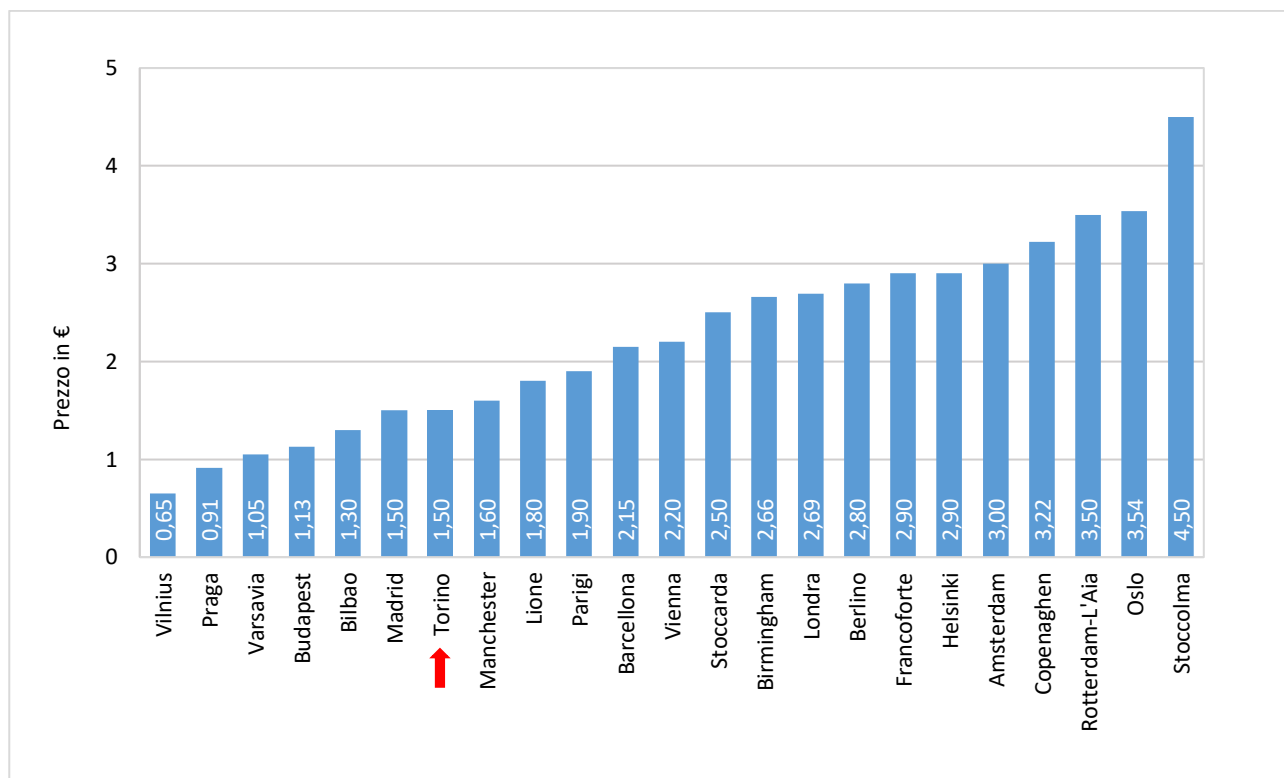
Fonte: EMTA Barometer, 2019.

**Figura 95. Servizi di metropolitana e treno locale (veicoli-km/milione di abitanti) in alcune città europee, 2017**

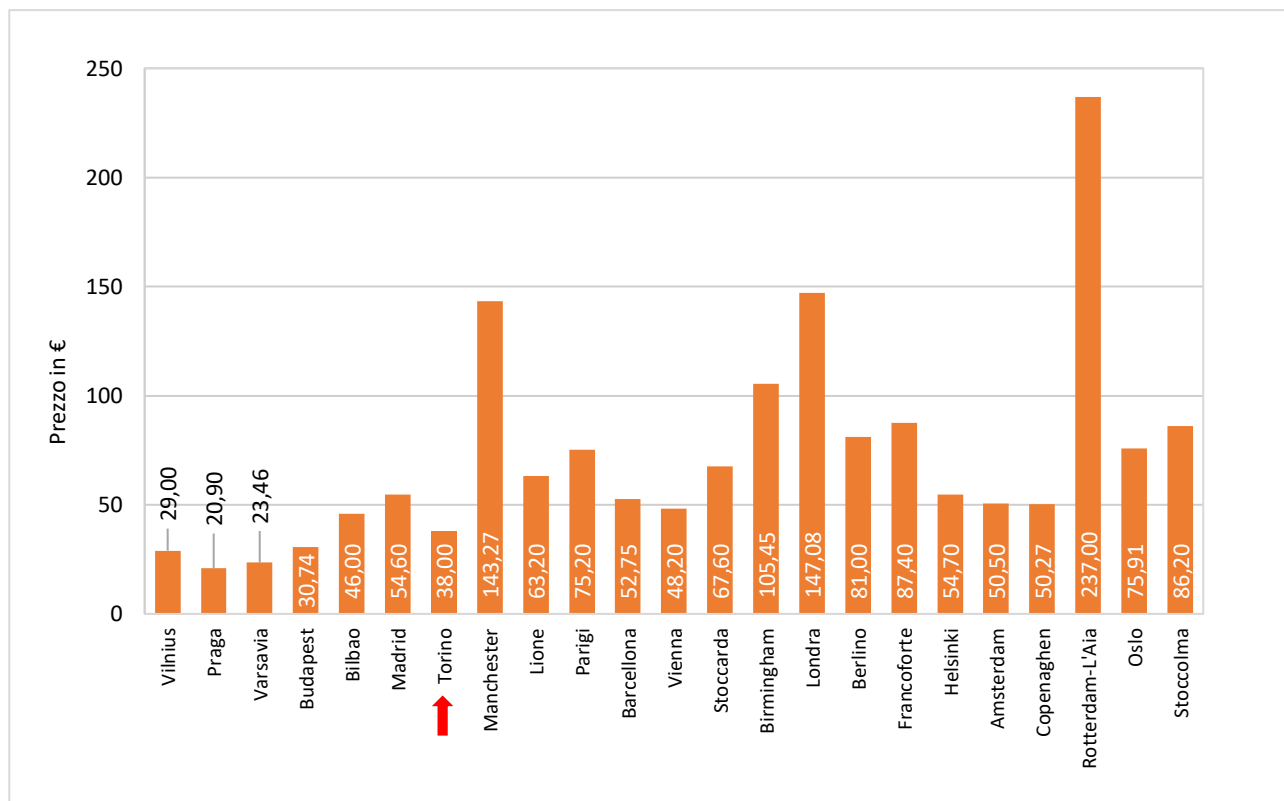


I dati di Londra e Vilnius non sono disponibili.

Fonte: EMTA Barometer, 2019.

**Figura 96. Prezzo del biglietto urbano di corsa singola in alcune città europee, 2017**

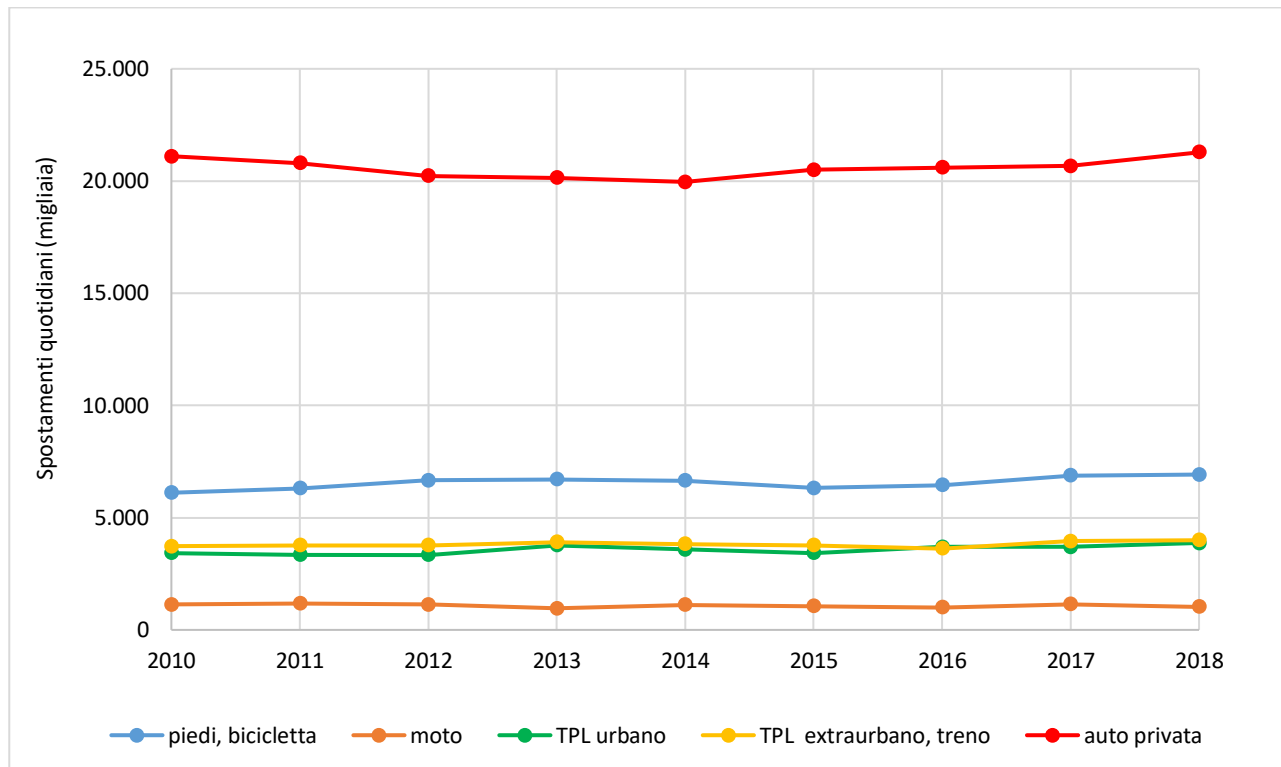
Fonte: EMTA Barometer, 2019.

**Figura 97. Prezzo dell'abbonamento mensile urbano in alcune città europee, 2017**

Fonte: EMTA Barometer, 2019.

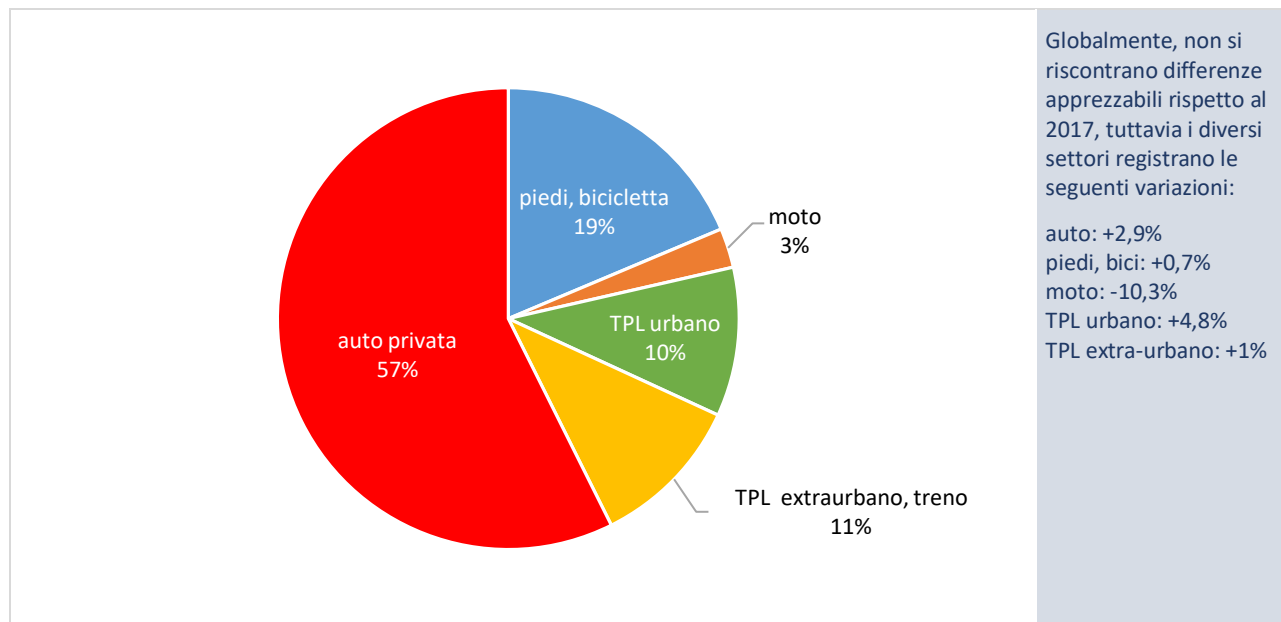
## 7.2 Situazione italiana

**Figura 98. Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro**

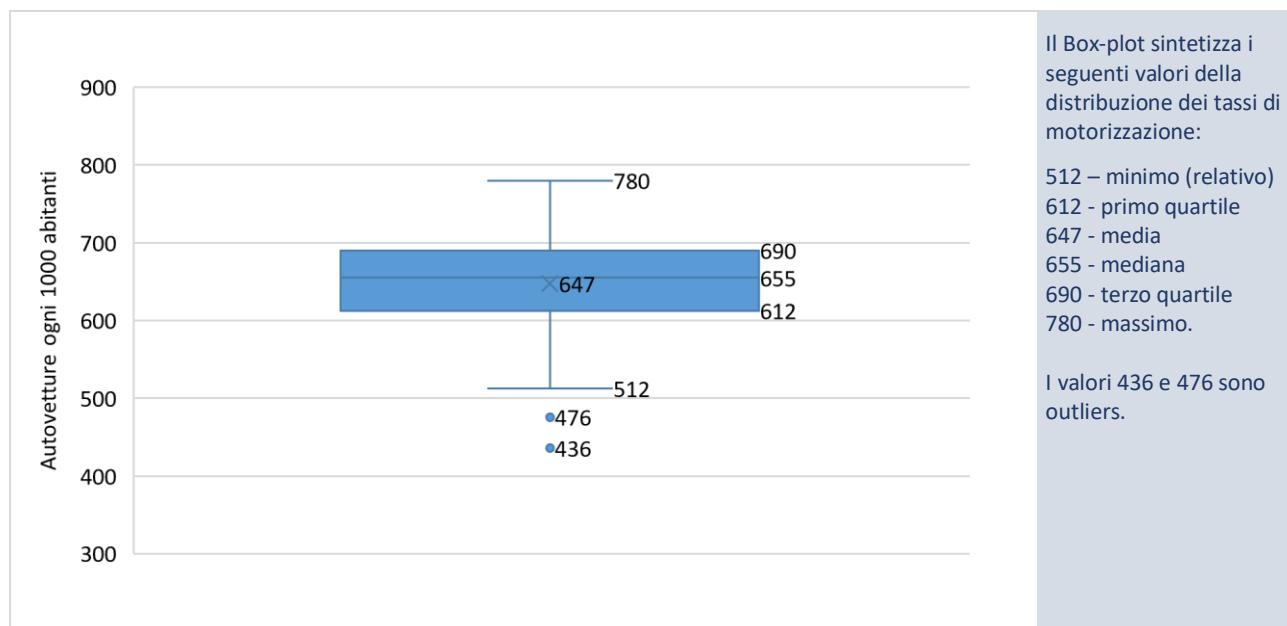


Fonte: Elaborazioni ART su dati ISTAT.

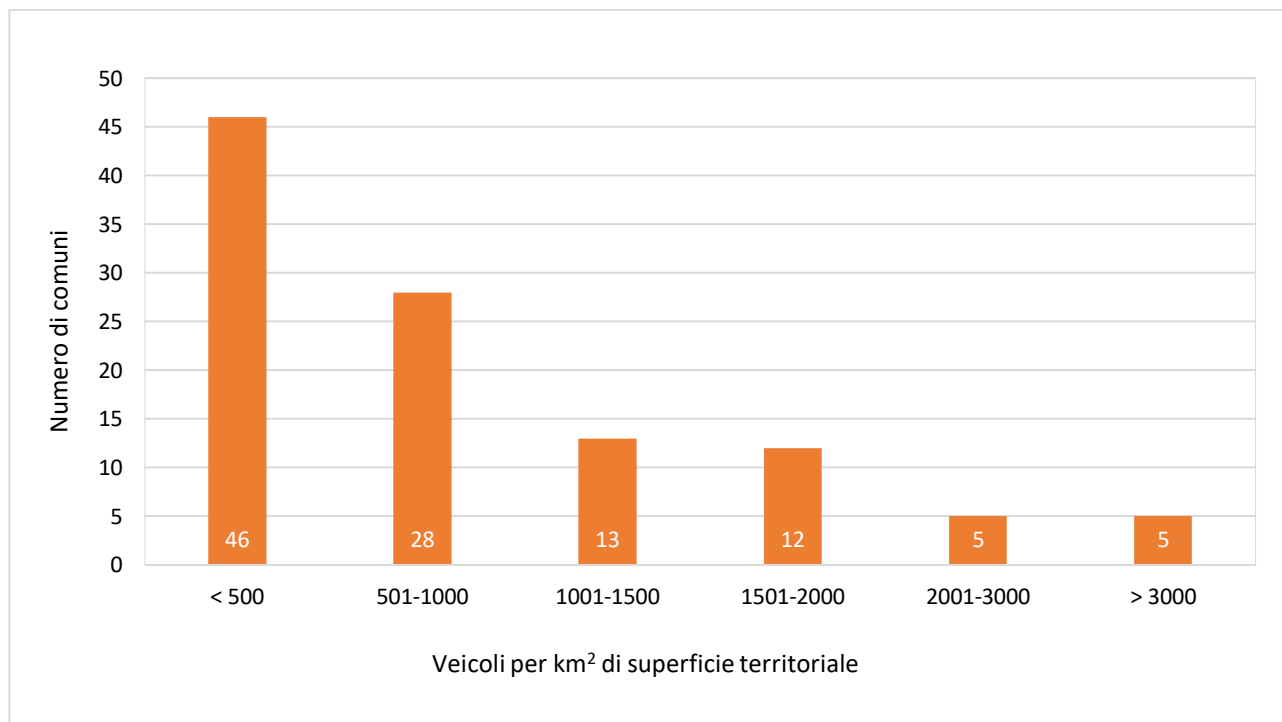
**Figura 99. Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro, 2018**



Fonte: Elaborazioni ART su dati ISTAT.

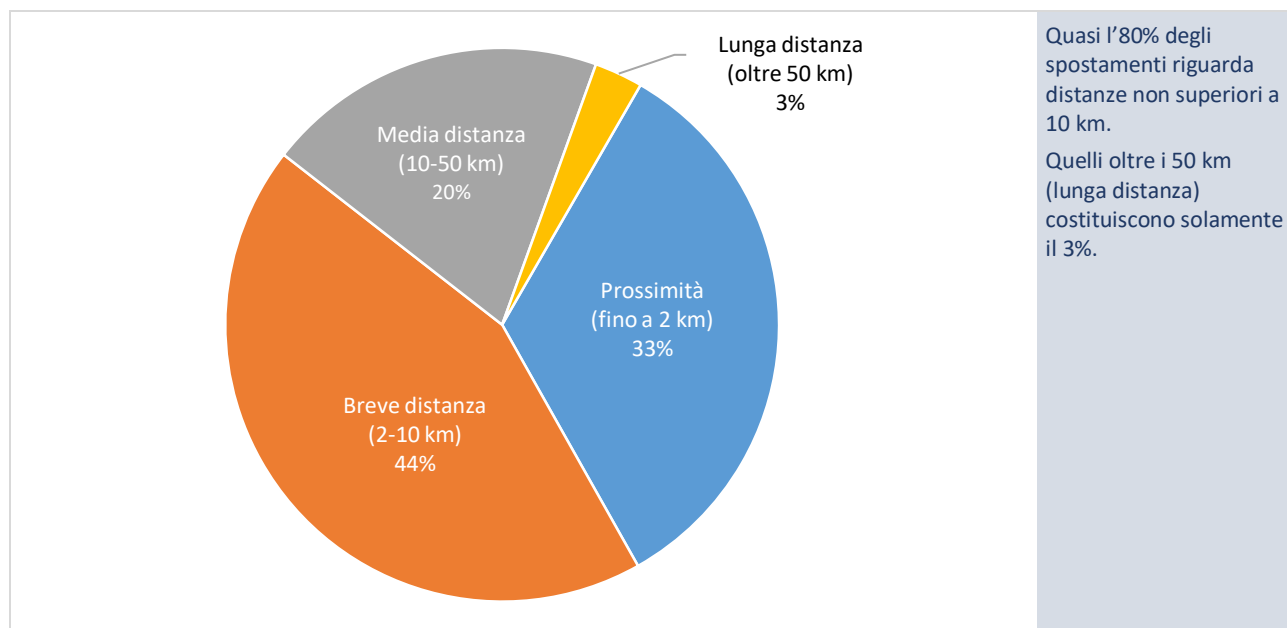
**Figura 100. Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana, 2018**

Fonte: Elaborazioni ART su dati ISTAT.

**Figura 101. Ripartizione dei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana secondo classi di densità di motorizzazione, 2018**

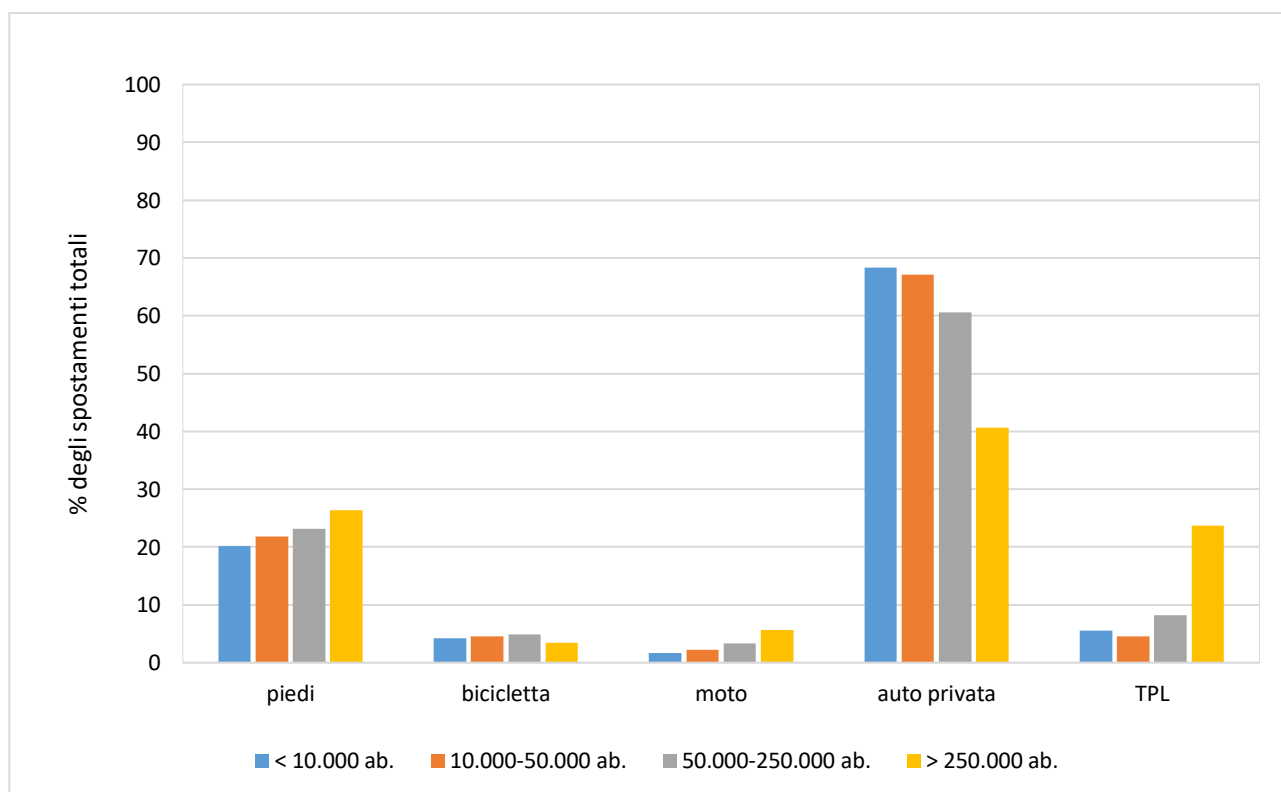
Fonte: Elaborazioni ART su dati ISTAT.

**Figura 102. Ripartizione degli spostamenti in funzione delle distanze, 2018**

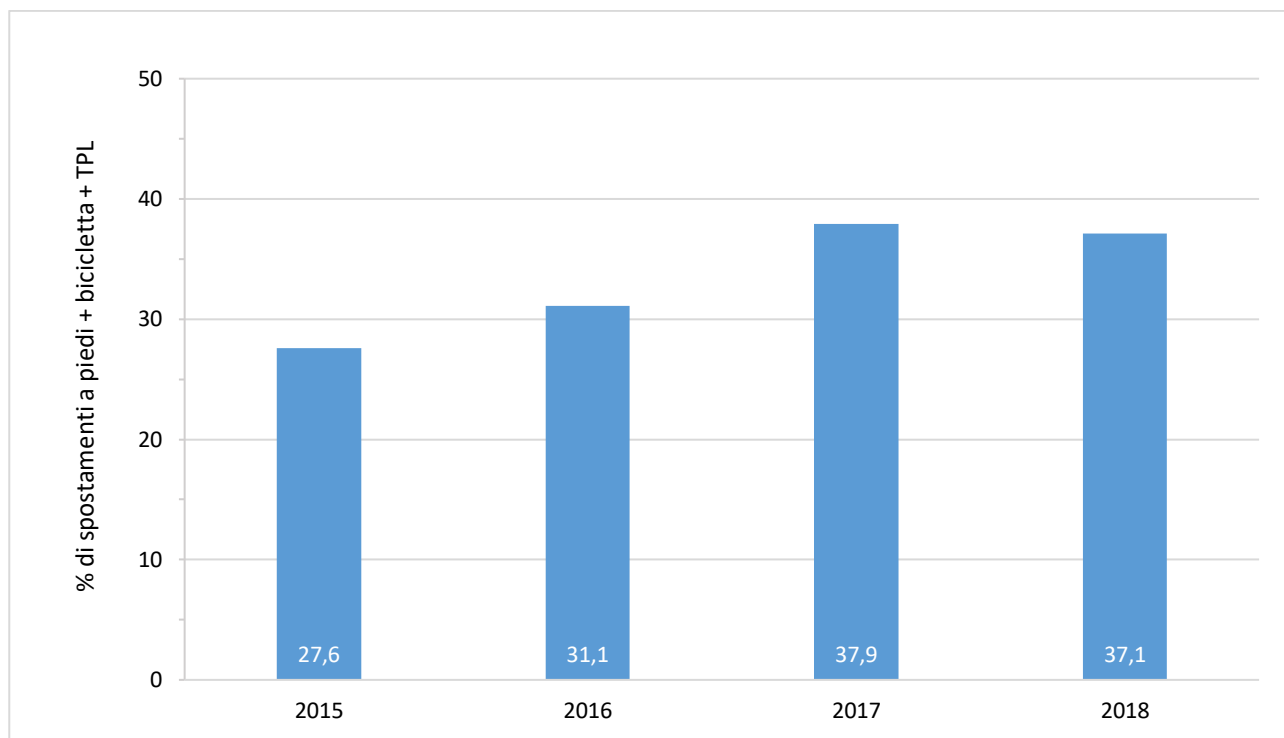


Fonte: ISFORT, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2019.

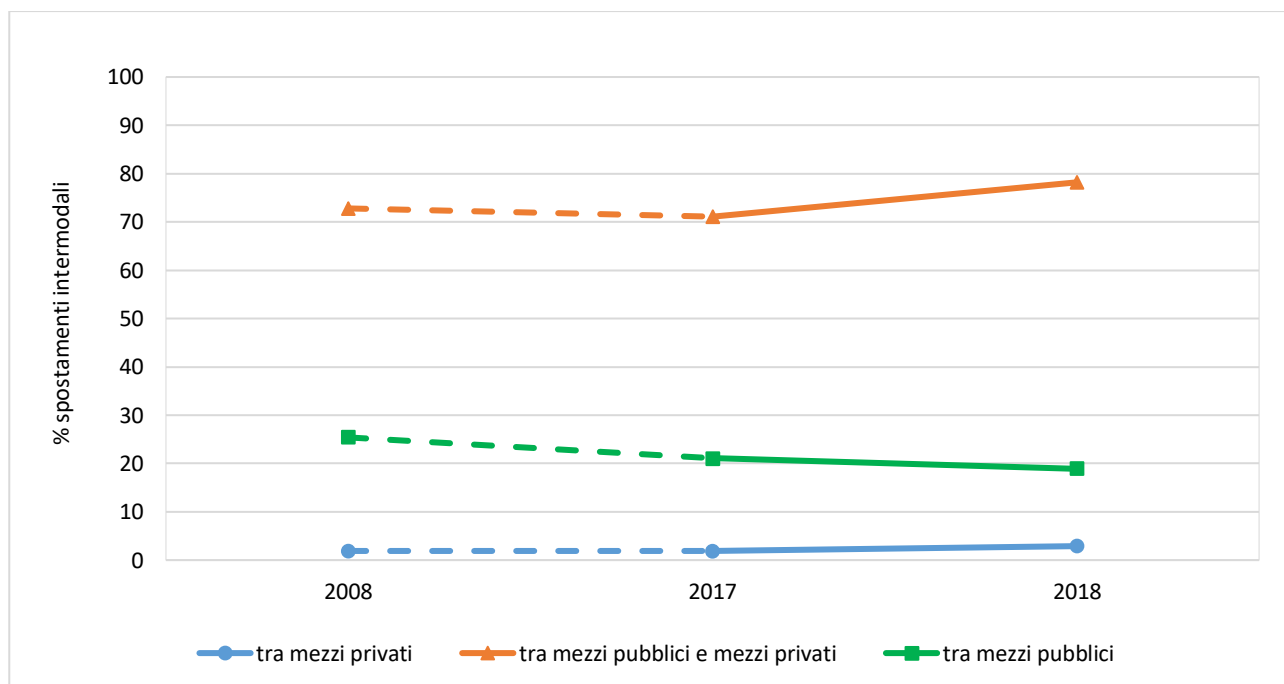
**Figura 103. Ripartizione modale degli spostamenti in funzione della grandezza dei comuni, 2018**



Fonte: ISFORT, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2019.

**Figura 104. Evoluzione del tasso di mobilità sostenibile in ambito comunale**

Fonte: ISFORT, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2019.

**Figura 105. Evoluzione degli spostamenti intermodali**

Fonte: ISFORT, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2019.



## 7.3 Trasporto pubblico locale di linea

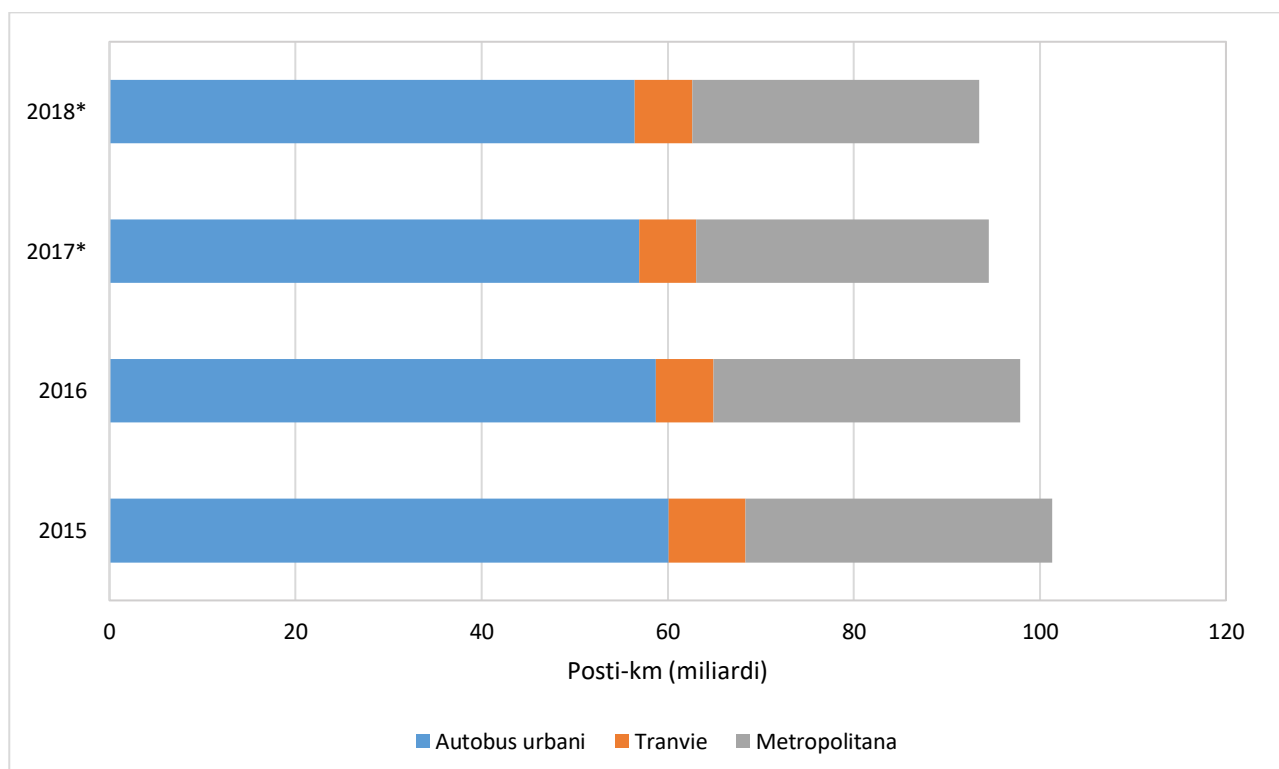
**Tabella 30. Caratteristiche dei servizi di TPL, 2017**

	Ferrovie regionali	Autolinee, tranvie, metropolitane ed altro	Navigazione	Totale
<b>Dati tecnici:</b>				
Quantità di bus-km	36.532.376	1.767.764.190	-	1.804.296.566
Quantità di treni-km	223.379.110	56.032.246	-	279.411.357
Quantità di corsa-km	-	-	7.069.527	7.069.257
Passeggeri trasportati	786.499.183	4.249.498.906	155.217.401	5.191.215.490
Numero di addetti totali	25.356	85.215	2.661	113.232
<b>Dati economici:</b>				
Ricavi da traffico* (€)	1.330.271.578	2.191.674.378	203.214.374	3.725.160.331
Corrispettivi (€)	2.692.438.480	4.959.018.422	131.935.221	7.783.392.124
Compensazioni per agevolazioni tariffarie (€)	25.352.720	67.788.045	0	93.167.393

\* compresi altri ricavi

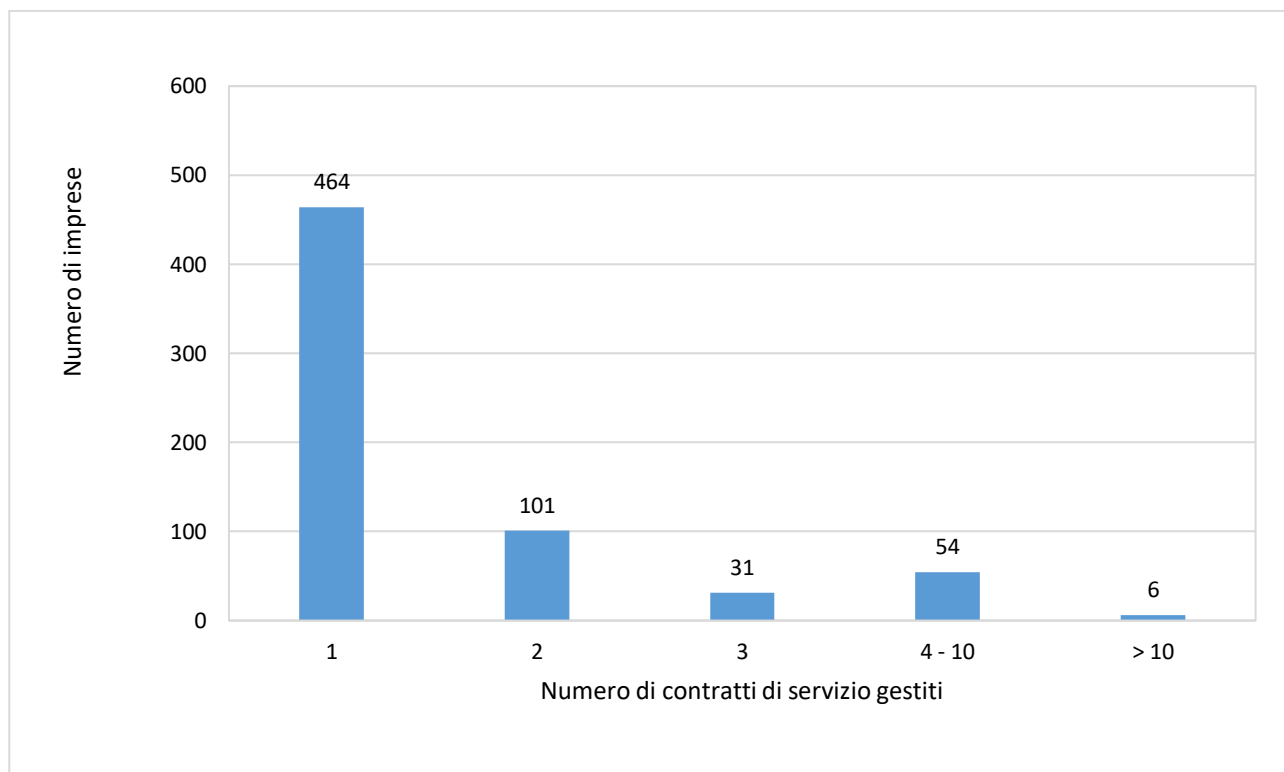
Fonte: Osservatorio TPL (MIT), *Relazione annuale al parlamento, 2020* (bozza al 18 maggio 2020).

**Figura 106. Offerta nazionale di TPL urbano**

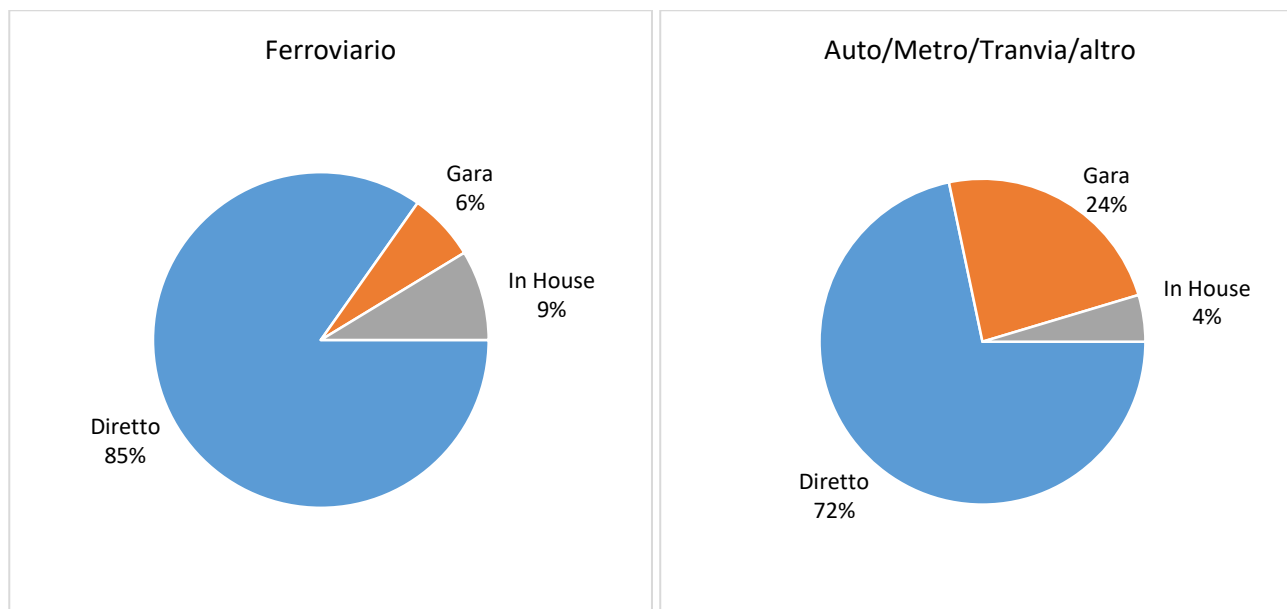


\* dati non definitivi.

Fonte: MIT, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2017-2018*.

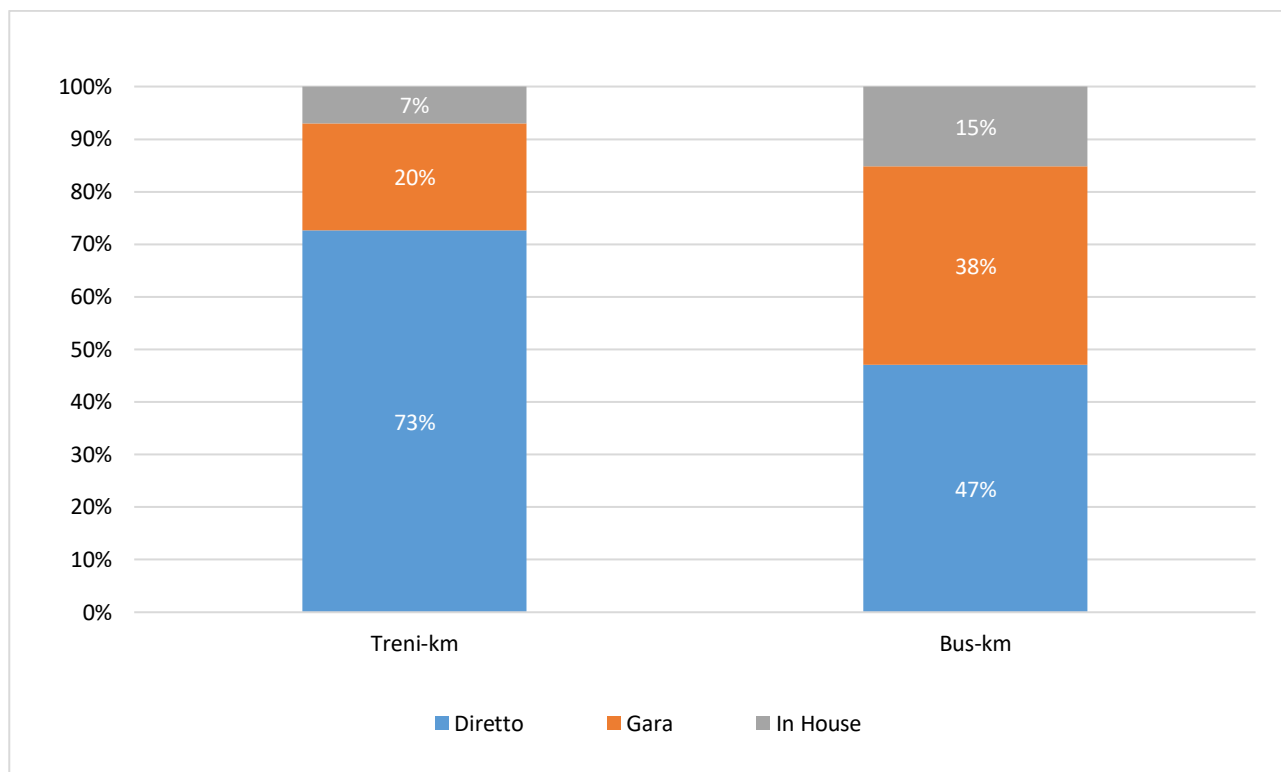
**Figura 107. Livello di frammentazione del TPL mediante Auto/Metro/Tranvia/altro, 2017**

Fonte: Relazione AIR correlata alla delibera ART n. 154/2019.

**Figura 108. Modalità di affidamento dei contratti di servizio TPL, 2017**

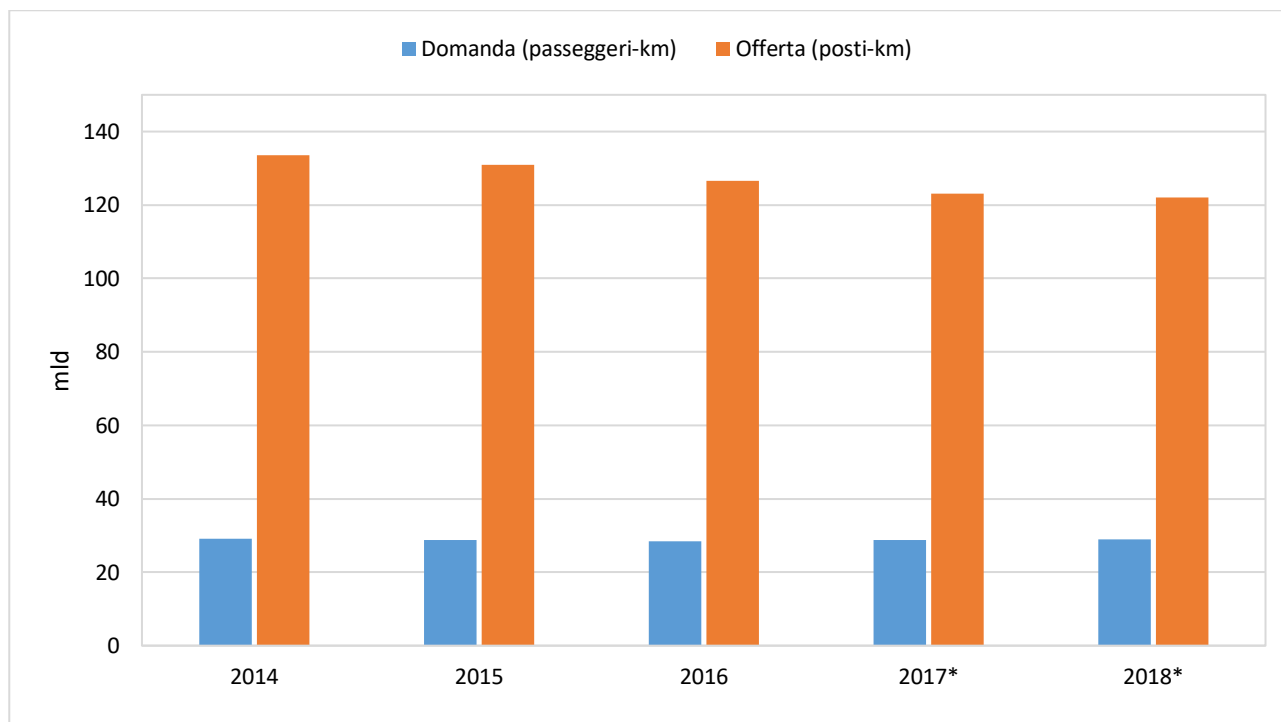
Fonte: Relazione AIR correlata alla delibera ART n. 154/2019.

**Figura 109. Produzione percentuale di servizi TPL in funzione della modalità di affidamento, 2017**



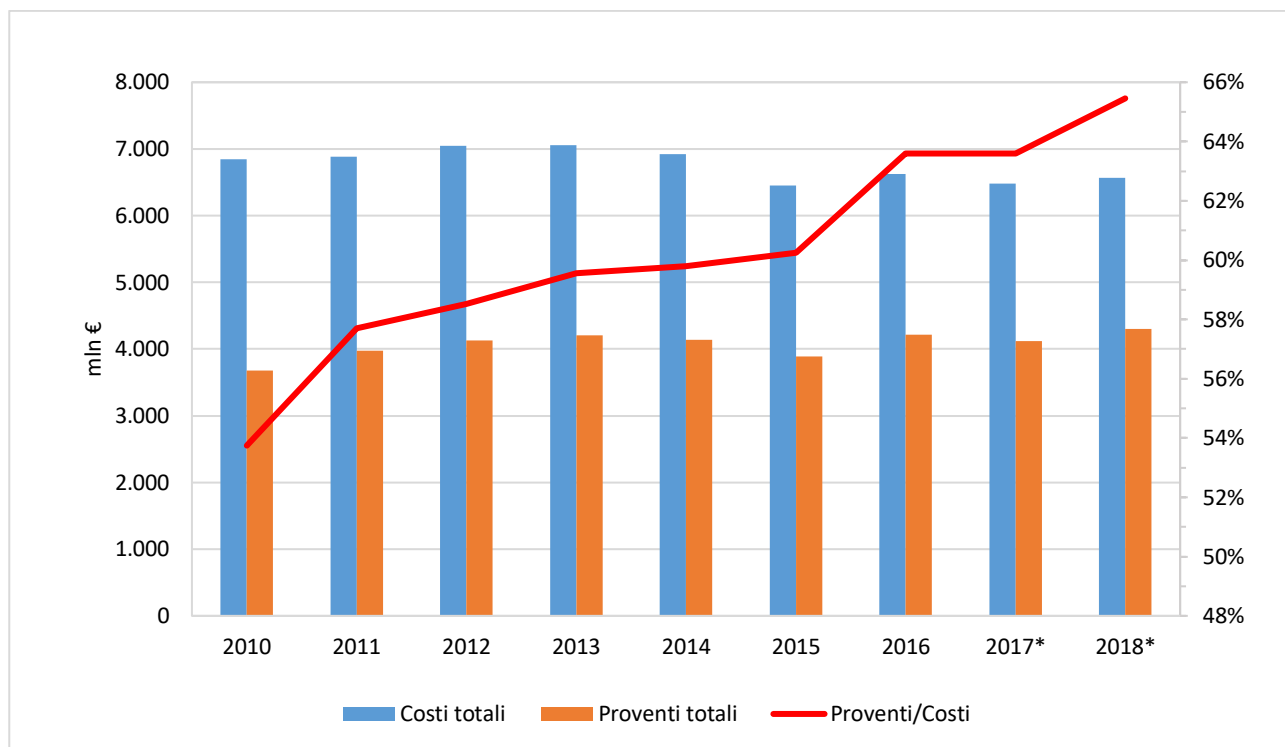
Fonte: Relazione AIR correlata alla delibera ART n. 154/2019.

**Figura 110. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee**



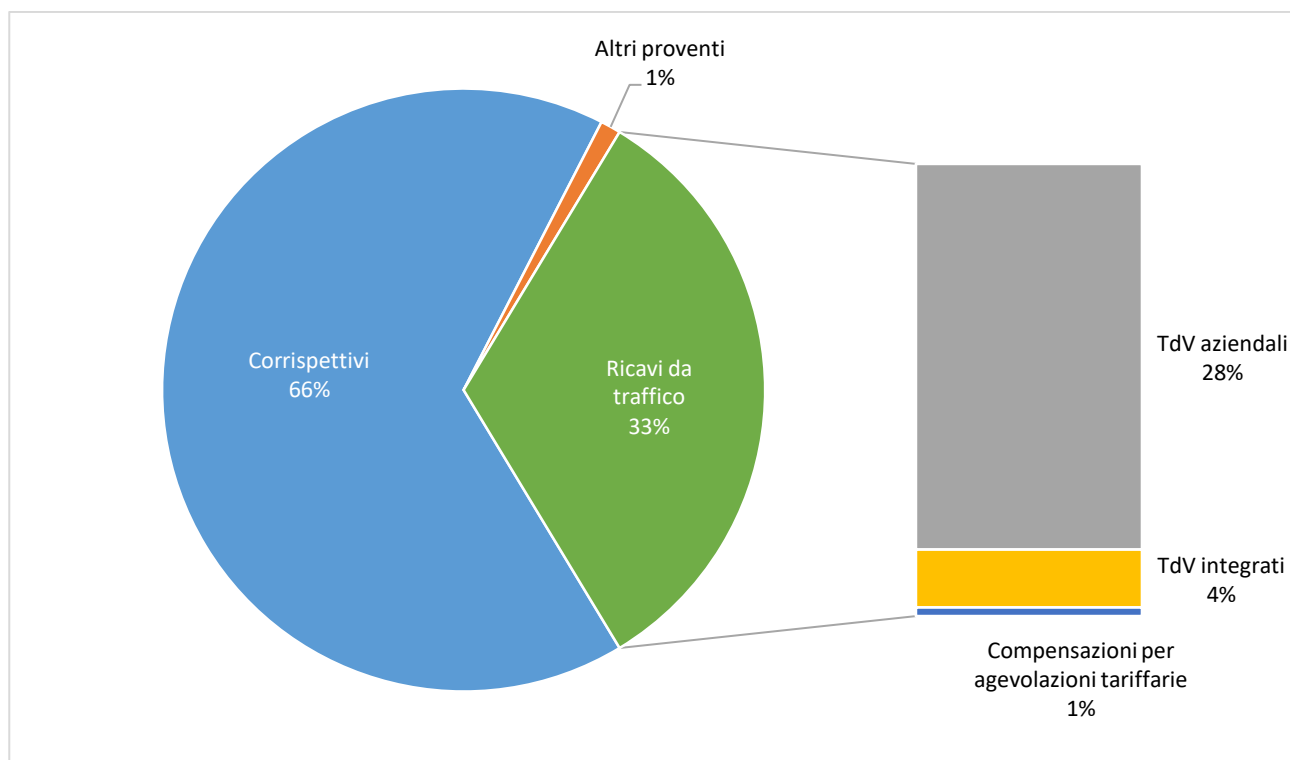
\* dati non definitivi.

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, vari anni.

**Figura 111. Evoluzione conti economici della produzione di servizi di TPL autolinee**

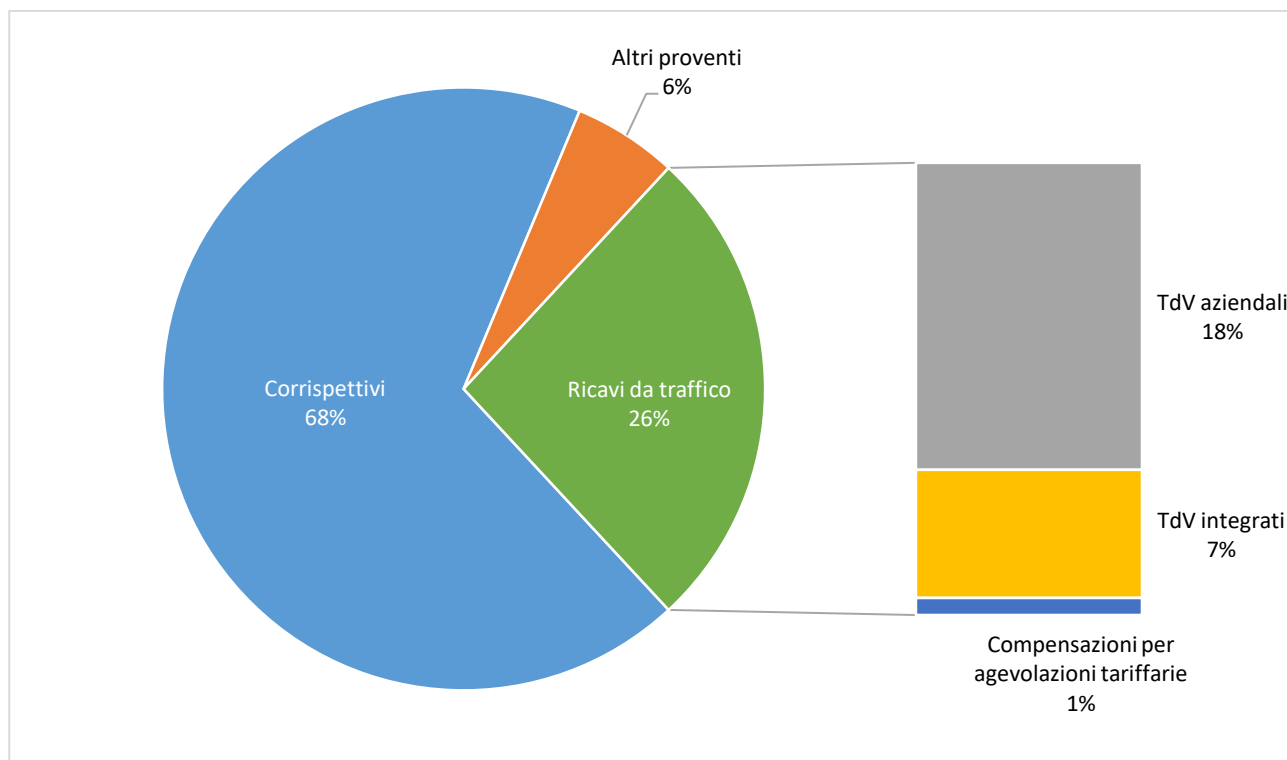
\* dati non definitivi.

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, vari anni.

**Figura 112. Composizione entrate del settore TPL su ferrovia, 2017**

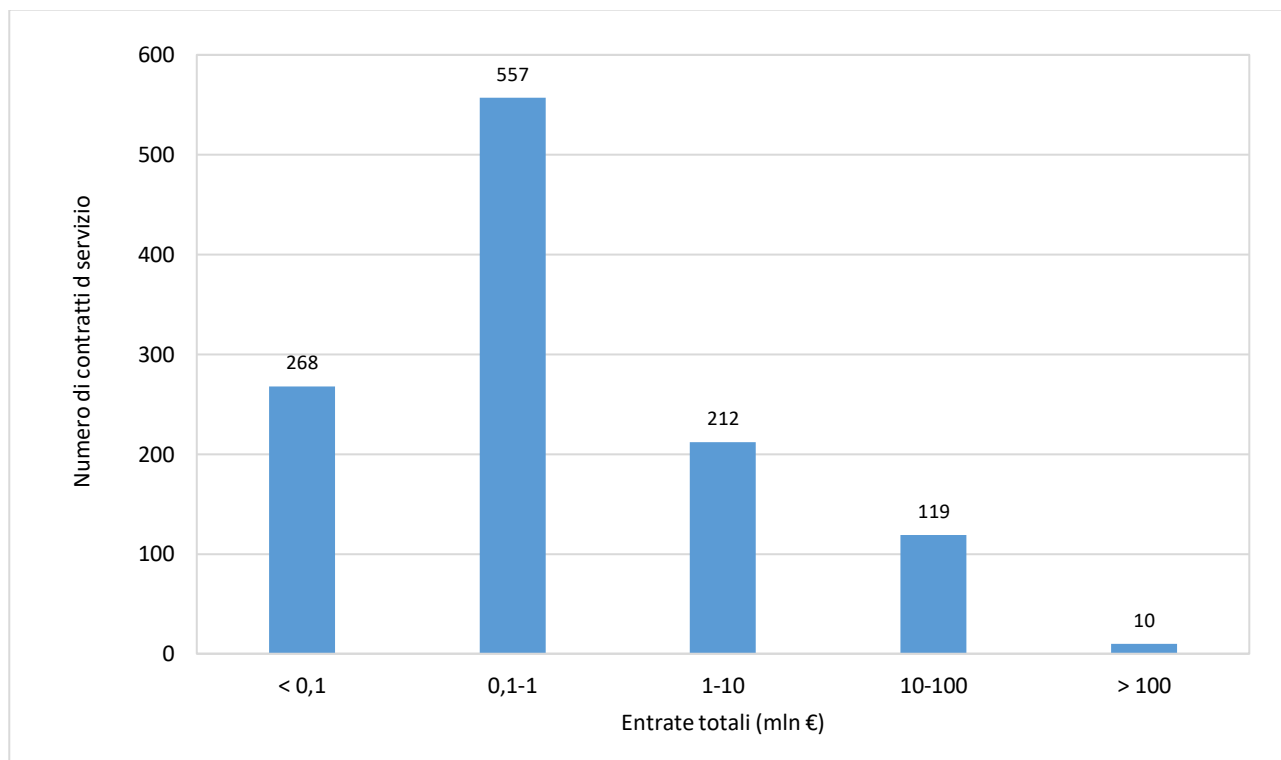
Fonte: Relazione AIR correlata alla delibera ART n. 154/2019.

**Figura 113. Composizione entrate del settore TPL su Auto/Metro/Tranvia/altro, 2017**

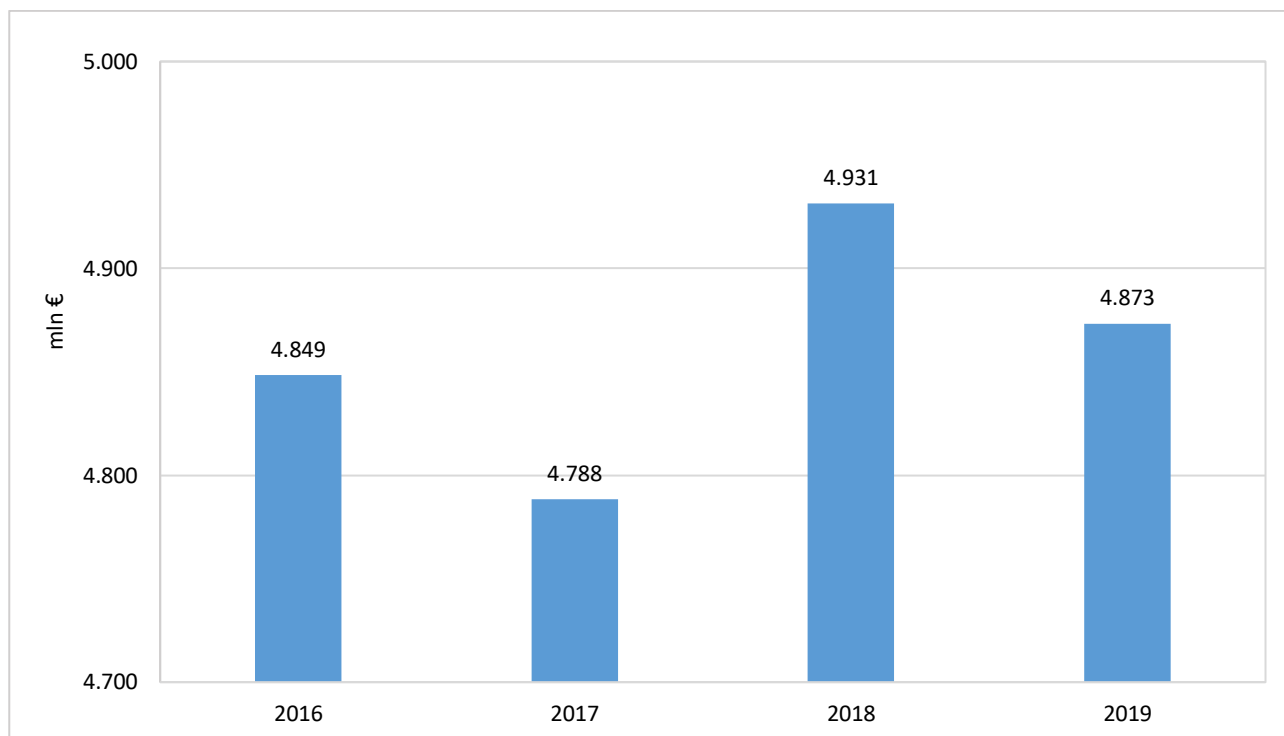


Fonte: Relazione AIR correlata alla delibera ART n. 154/2019.

**Figura 114. Ripartizione in classi di ricavo del settore TPL su Auto/Metro/Tranvia/altro, 2017**



Fonte: Relazione AIR correlata alla delibera ART n. 154/2019.

**Figura 115. Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario (a valori correnti)**

Fonte: Decreti dirigenziali MIT, vari anni.

**Tabella 31. Riparto del Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario**

Regione	Fondo TPL 2017	Fondo TPL 2018	Fondo TPL 2019
Abruzzo	128.792.622	132.639.267	132.337.396
Basilicata	74.211.362	76.427.830	74.573.647
Calabria	204.919.117	211.039.428	208.042.975
Campania	530.012.763	545.842.635	532.093.071
Emilia-Romagna	353.341.842	363.895.090	367.575.353
Lazio	558.739.742	575.427.601	557.882.736
Liguria	195.343.457	201.177.773	196.994.473
Lombardia	831.167.260	855.991.702	842.997.870
Marche	103.895.907	106.998.962	106.754.562
Molise	33.993.591	35.008.877	36.561.544
Piemonte	470.643.673	484.700.370	481.348.583
Puglia	387.335.434	398.903.967	395.902.904
Toscana	422.765.374	435.392.092	433.618.745
Umbria	97.192.945	100.095.803	99.326.375
Veneto	395.953.527	407.779.457	407.325.121
<b>Totale</b>	<b>4.788.308.623</b>	<b>4.931.320.861</b>	<b>4.873.335.361</b>

Il Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario nel periodo 2017-2019 è cresciuto complessivamente del +1,8%, raggiungendo il valore massimo nel 2018.

Nel 2019 Lombardia, Lazio, Campania, Piemonte e Toscana sono le regioni che usufruiscono del Fondo con importi superiori a 400 milioni di euro.

Fonte: Decreti dirigenziali MIT, vari anni.

## 7.4 Taxi e NCC

Tabella 32. Numero di licenze taxi attive dal 31 dicembre 2007 al 2018 nei principali comuni italiani

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ancona	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Bari	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Bergamo	35	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Bologna	665	665	706	706	706	706	706	706	706	706	706	706
Bolzano	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51	51
Brescia	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
Cagliari	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
Campobasso	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	3
Catania	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188
Catanzaro	11	9	9	10	9	9	8	7	14	13	13	13
Firenze	594	654	654	654	654	654	654	654	654	654	724	724
Foggia	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	16	17
Genova	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869	868	868
L'Aquila	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	n.d.
La Spezia	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Livorno	61	61	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
Messina	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	102
Milano	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.852	4.852
Modena	75	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Napoli	2.372	2.372	2.372	2.371	2.371	2.370	2.370	2.369	2.365	2.365	2.365	2.365
Padova	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Palermo	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	319	319
Parma	78	78	78	78	77	77	77	77	77	78	78	n.d.
Perugia	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Pisa	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
Potenza	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4
Prato	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Ravenna	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Reggio Calabria	74	74	64	64	64	64	64	75	70	65	64	63
Reggio Emilia	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	51	59
Rimini	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71
Roma Capitale	n.d.	7.710	7.710	7.710	7.710	7.707	7.705	7.705	7.705	7.705	7.700	7.703
Taranto	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Torino	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.502	1.501
Trento	34	34	37	37	37	40	40	40	40	40	40	40
Trieste	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Varese	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Venezia	92	92	92	106	120	120	120	120	120	120	120	120
Verona	163	163	165	176	177	177	177	177	177	177	177	177

Il campione è costituito da capoluoghi di regione e province autonome, centri di città metropolitane, capoluoghi di provincia con popolazione residente superiore a 150.000 abitanti e città nel cui territorio sono ubicati importanti porti e/o aeroporti.

Fonte: ART, Monitoraggio settore taxi 2019.



**Tabella 33. Numero di autorizzazioni NCC attive dal 31 dicembre 2007 al 2018 nei principali comuni italiani**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ancona	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Bari	26	26	25	25	25	25	25	25	19	19	14	14
Bergamo	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	47	47	47	47	47	47
Bologna	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245
Bolzano	20	20	20	20	19	24	24	24	23	21	21	20
Brescia	27	27	27	27	27	27	27	27	27	26	26	26
Cagliari	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
Campobasso	8	7	7	7	6	6	6	5	5	5	5	5
Catania	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Catanzaro	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13	13	14	14
Firenze	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
Foggia	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Genova	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	188	188
L'Aquila	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	n.d.
La Spezia	36	36	36	36	36	36	36	36	46	46	46	46
Livorno	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Messina	19	19	19	19	19	19	19	18	18	18	18	18
Milano	205	204	204	204	204	204	204	204	204	203	203	203
Modena	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Napoli	160	160	160	155	154	154	154	154	154	154	154	154
Padova	n.d.	n.d.	n.d.	10	9	9	9	9	9	9	8	8
Palermo	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	160
Parma	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	n.d.
Perugia	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	62	62
Pisa	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Potenza	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	20	25	25
Prato	29	29	29	29	28	28	28	28	28	28	27	27
Ravenna	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
Reggio Calabria	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	28	22	26	30	25	25	25
Reggio Emilia	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Rimini	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Roma Capitale	n.d.	1025	1025	1025	1025	1025	1025	993	993	993	993	993
Taranto	39	39	39	39	39	39	39	39	39	29	29	29
Torino	176	176	176	176	176	176	176	176	176	173	169	169
Trento	26	26	34	34	34	34	34	34	34	35	33	32
Trieste	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	38	34
Varese	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Venezia	108	108	108	115	114	102	102	102	110	116	116	116
Verona	87	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94

Il campione è costituito da capoluoghi di regione e province autonome, centri di città metropolitane, capoluoghi di provincia con popolazione residente superiore a 150.000 abitanti e città nel cui territorio sono ubicati importanti porti e/o aeroporti.

Fonte: ART, Monitoraggio settore taxi 2019.

**Tabella 34. Numero di autopubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente superiore a 50.000 abitanti**

	Taxi 2018	NCC 2018
Brindisi	21	8
Civitavecchia	20	6
Como	45	55
Crotone	30	20
Cuneo	23	18
Ferrara	59	55
Fiumicino	34	60
Forlì	28	22
Grosseto	16	9
Lamezia Terme	36	12
Latina	18	22
Lucca	25	17
Matera	7	35

	Taxi 2018	NCC 2018
Monza	23	29
Novara	23	28
Olbia	45	89
Pescara	40	13
Piacenza	31	14
Salerno	40	15
Sassari	35	38
Siena	55	18
Siracusa	48	20
Terni	12	2
Trapani	25	38
Treviso	34	19
Vicenza	42	37

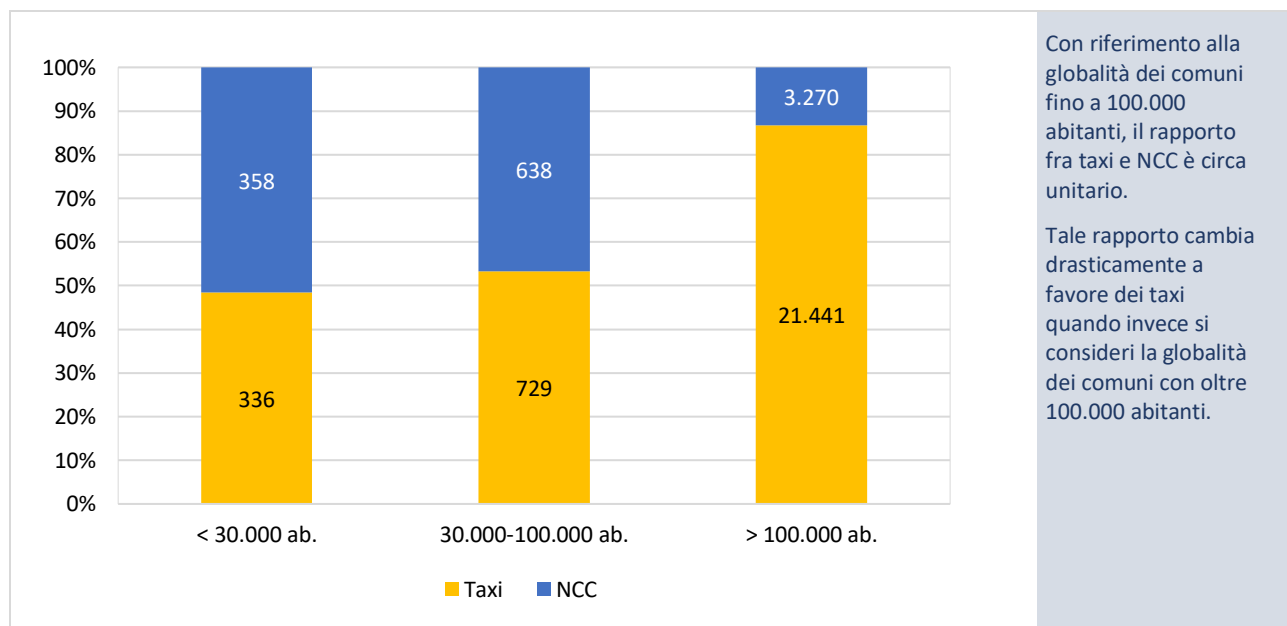
Fonte: ART, Monitoraggio settore taxi 2019.

**Tabella 35. Numero di autopubbliche non di linea attive al 31 dicembre 2018 in altri comuni italiani con popolazione residente inferiore a 50.000 abitanti**

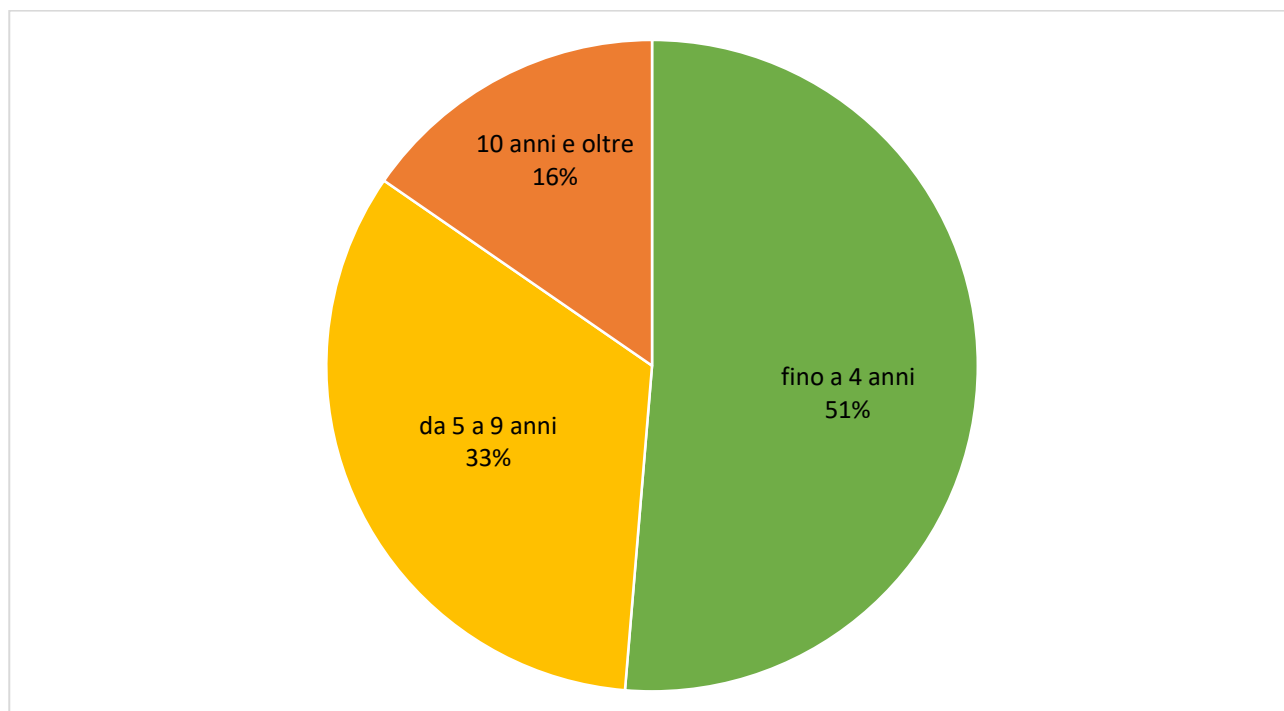
	Taxi 2018	NCC 2018
Abano Terme	13	19
Albenga	12	0
Alghero	30	30
Assisi	28	7
Bardolino	2	4
Bellaria-Igea Marina	6	2
Biella	12	20
Caorle	2	7
Cattolica	22	2
Cavallino-Treporti	3	4
Cervia	14	4
Cesenatico	8	3
Comiso	6	22
Corbetta	1	5
Desenzano del Garda	12	5
Grado	1	4
Imperia	16	4

	Taxi 2018	NCC 2018
Jesolo	12	12
Lazise	1	5
Lignano Sabbiadoro	11	4
Merano	31	9
Montecatini-Terme	34	6
Montepulciano	0	10
Oristano	9	5
Peschiera del Garda	9	8
Portoferraio	10	2
Riccione	28	2
Riva del Garda	9	21
San Michele al Tagl.to	0	6
Sirmione	7	7
Somma Lombardo	30	4
Sorrento	40	163
Taormina	41	13
Tortolì	2	9

Fonte: ART, Monitoraggio settore taxi 2019.

**Figura 116. Ripartizione delle autopubbliche tra le categorie di comuni del campione, 2018**

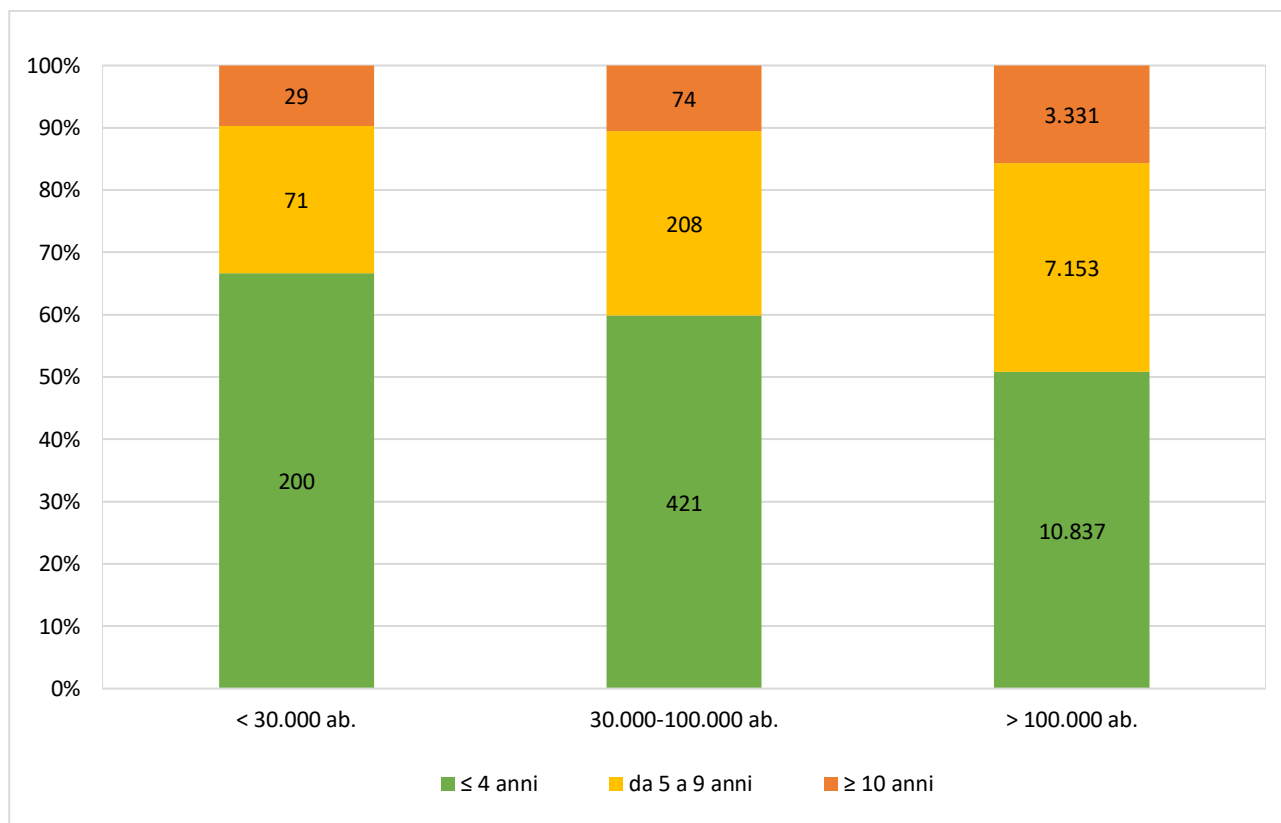
Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

**Figura 117. Vetustà delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato, 2018**

Il campione non include Albenga, Bardolino, Cattolica, Trapani e Modena che non hanno fornito dati.

Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

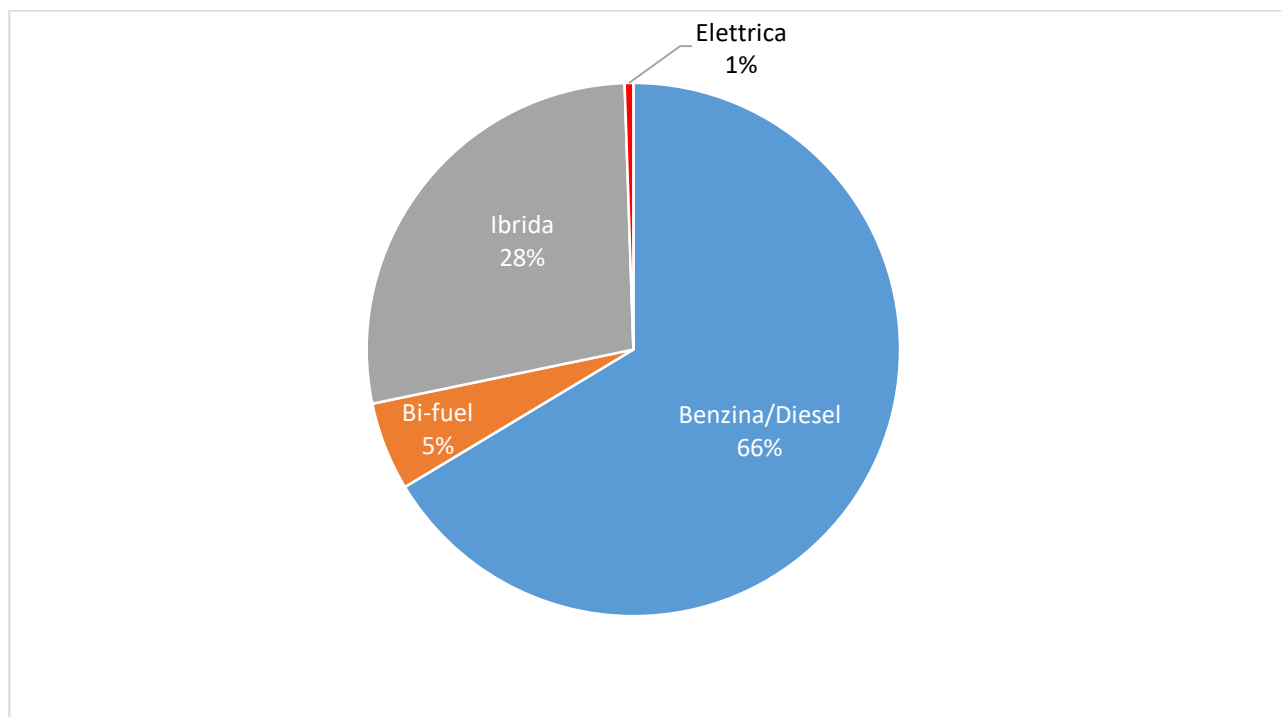
**Figura 118. Ripartizione dei taxi per vetustà tra le categorie di comuni del campione, 2018**



Il campione non include Albenga, Bardolino, Cattolica, Trapani e Modena che non hanno fornito dati.

Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

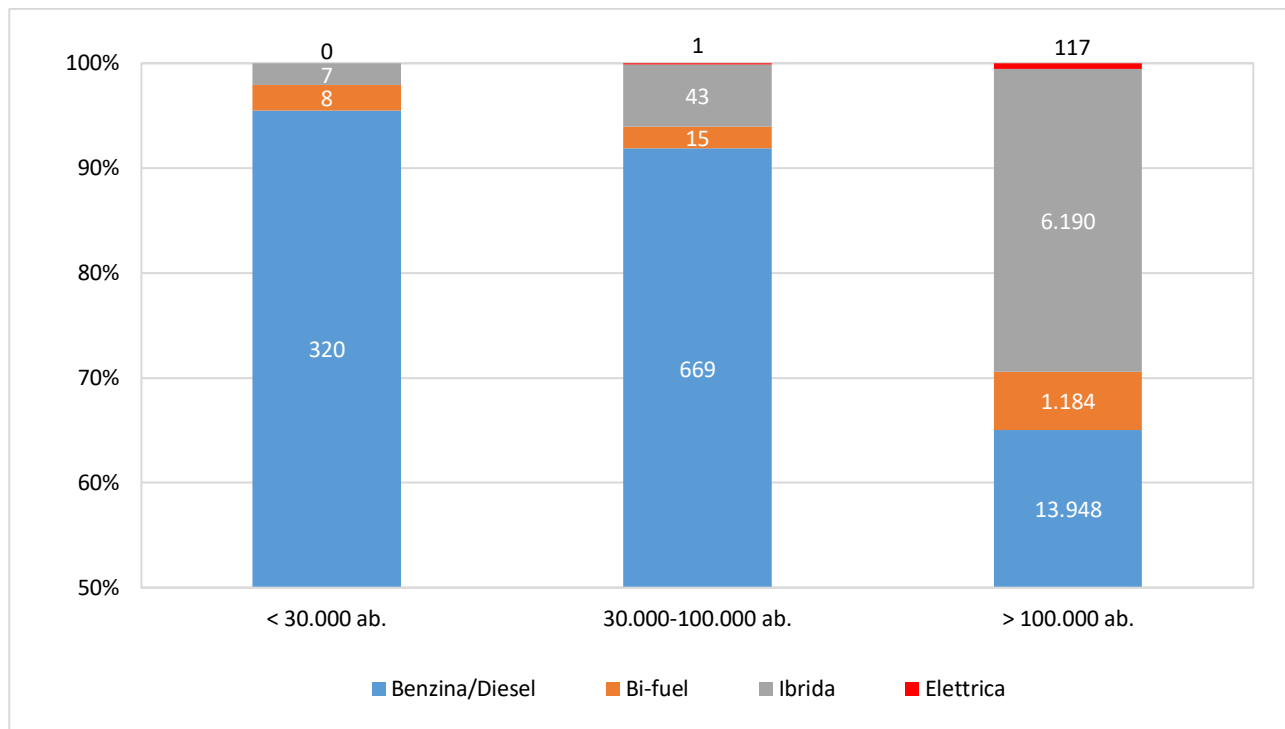
**Figura 119. Motorizzazione delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato, 2018**



Il campione non include Bardolino e Modena che non hanno fornito dati.

Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

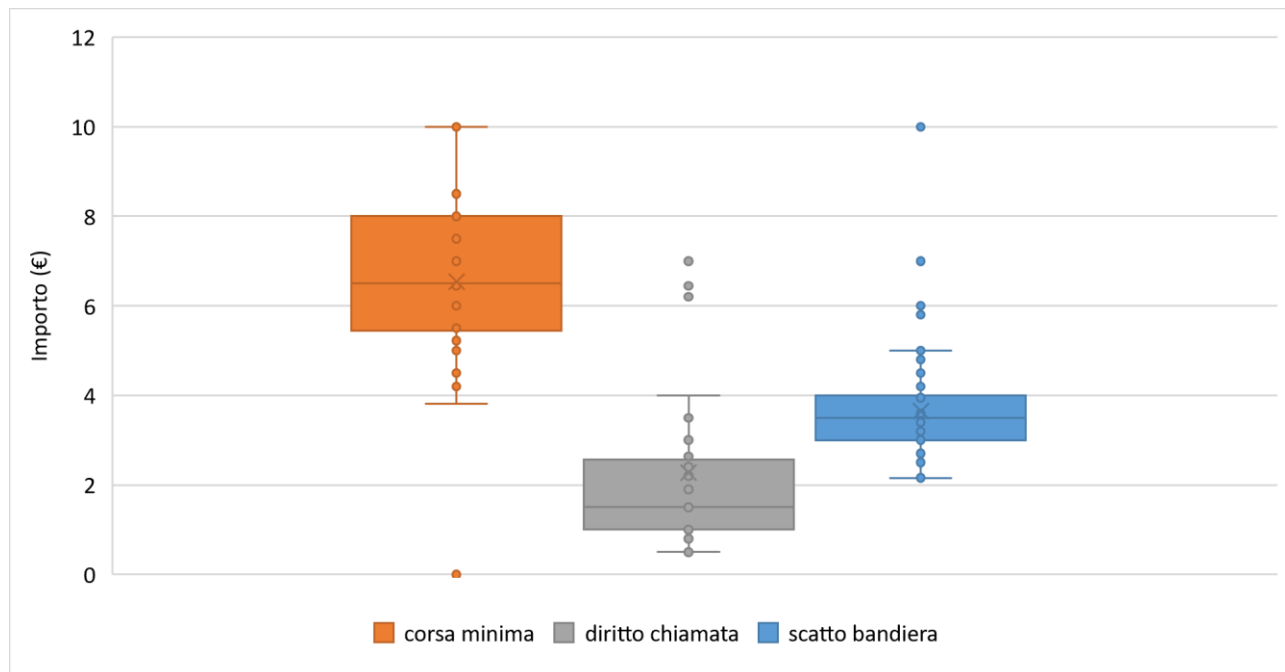
**Figura 120. Ripartizione dei taxi per motorizzazione tra le categorie di comuni del campione, 2018**



Il campione non include Bardolino e Modena che non hanno fornito dati.

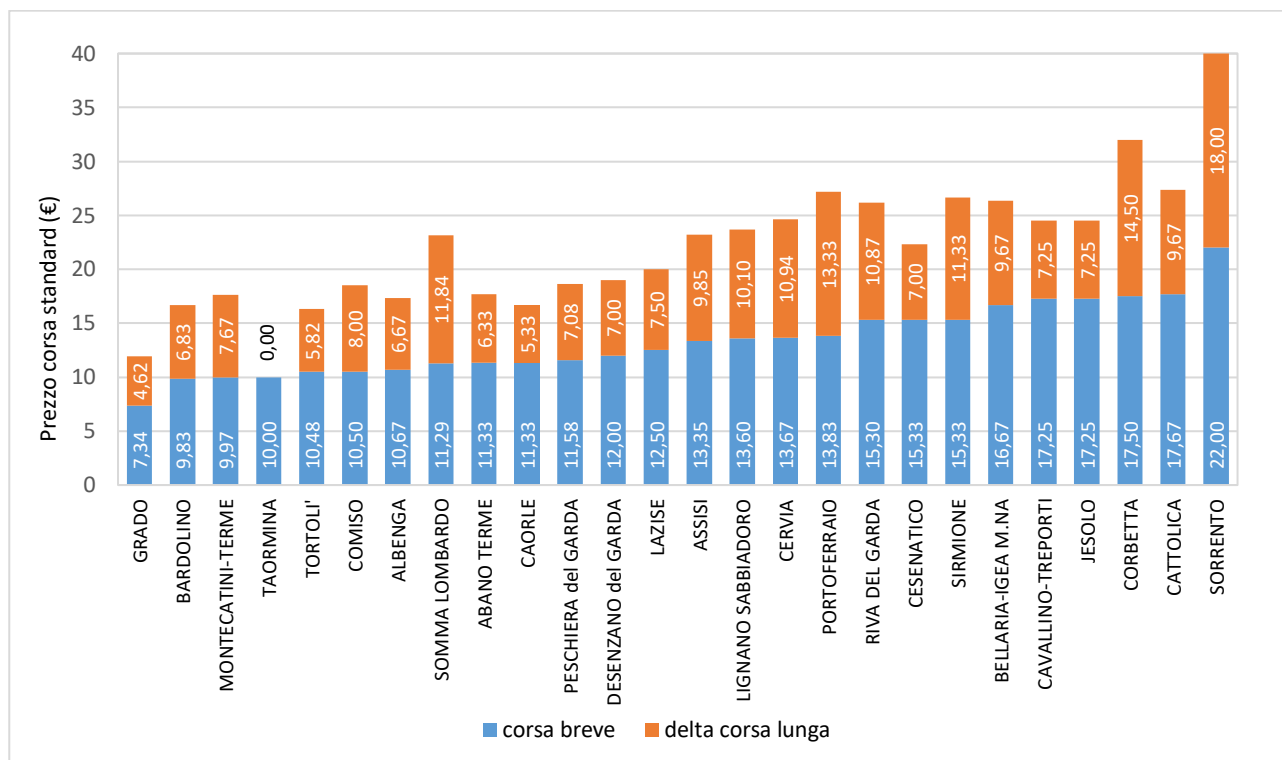
Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

**Figura 121. Variabilità dei principali importi fissi del tariffario taxi tra i comuni del campione, 2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

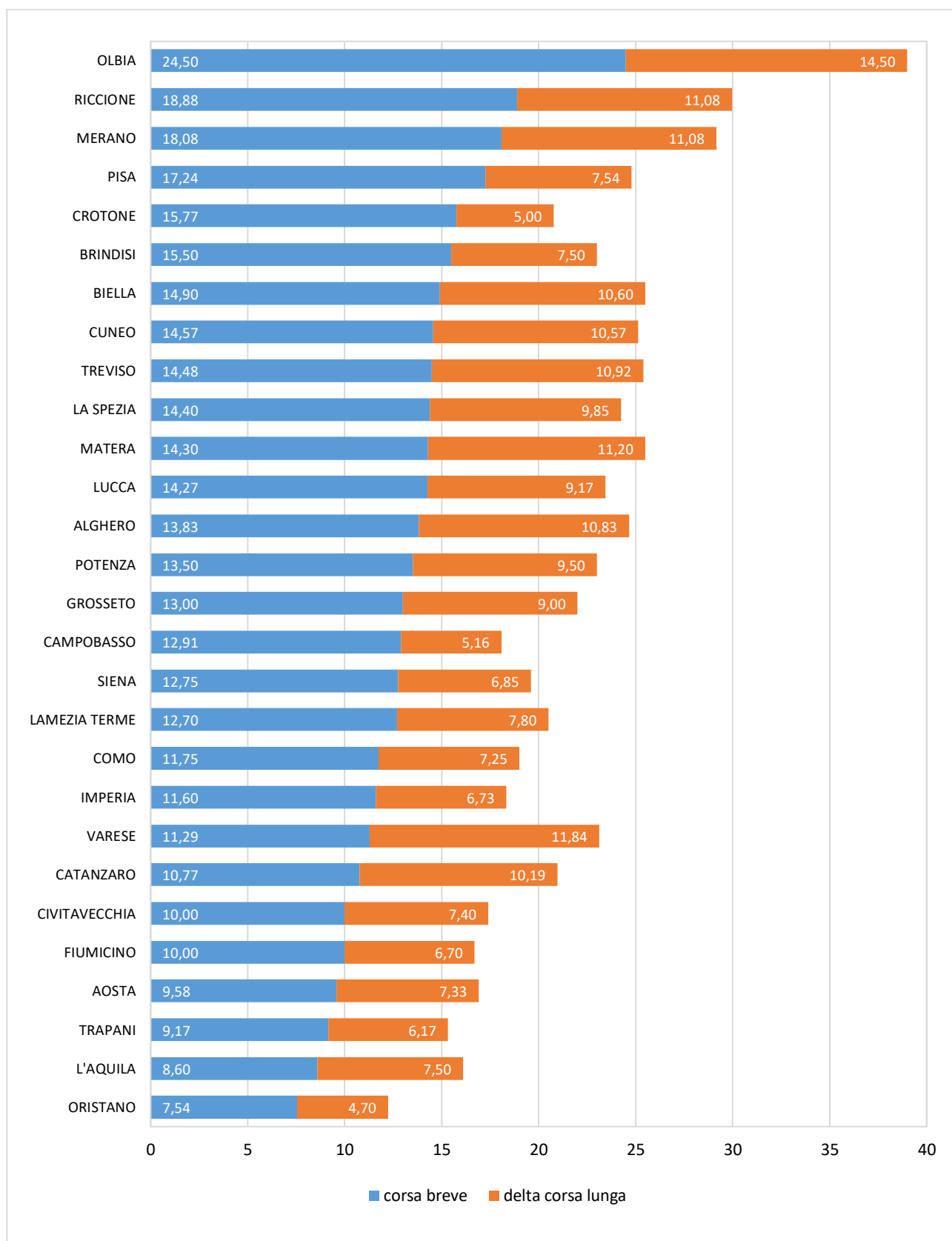
**Figura 122.** Prezzo della corsa standard breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione inferiore a 30.000 abitanti, 2018



Per corsa *standard* si intende una corsa urbana di 1 persona priva di bagagli alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione.

Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

**Figura 123. Prezzo (€) della corsa *standard* breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione compresa tra 30.000 e 100.000 abitanti, 2018**

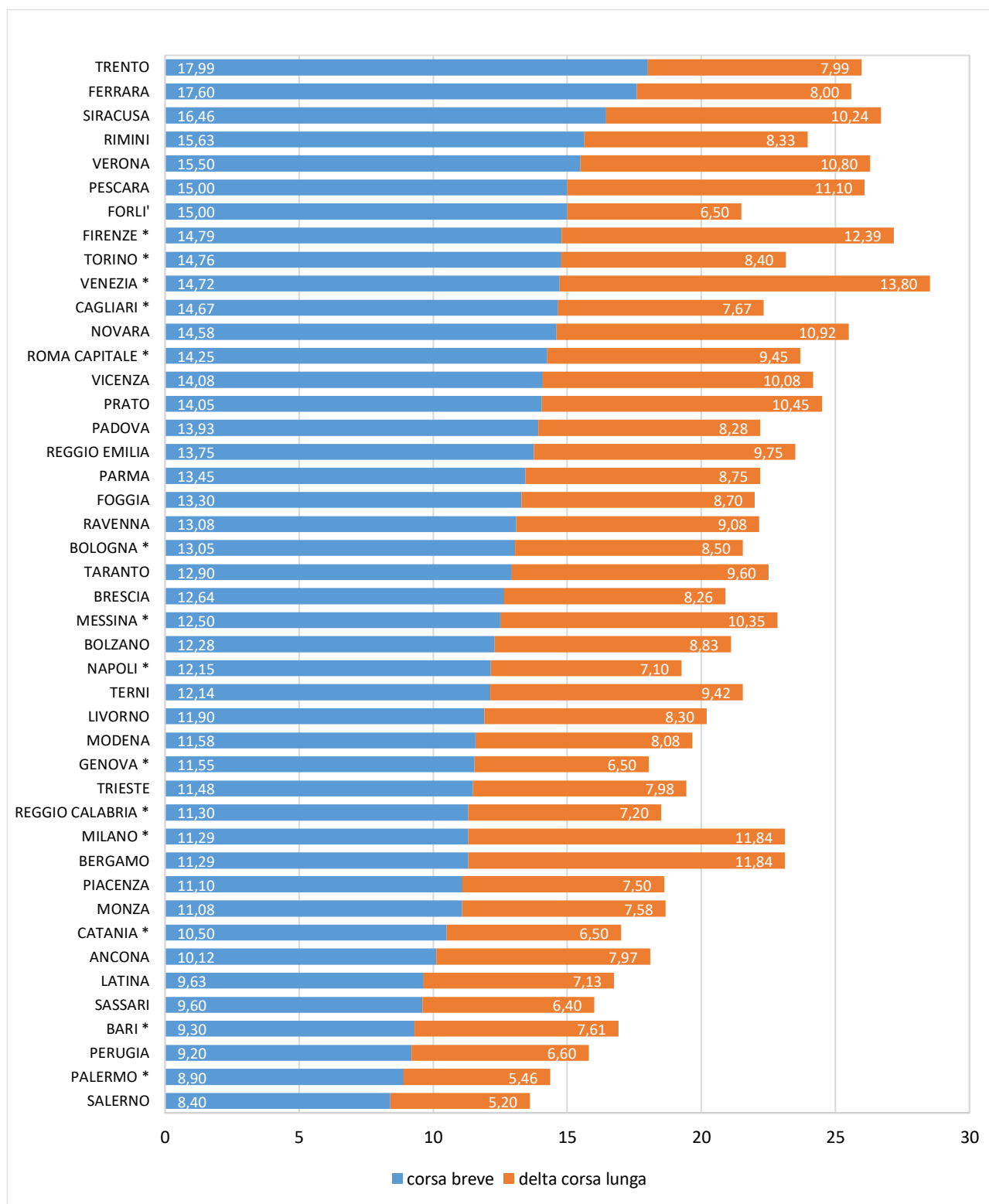


Per corsa *standard* si intende corsa urbana di 1 persona priva di bagagli alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione.

Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.



**Figura 124. Prezzo (€) della corsa *standard* breve (5 km + 5') e di quella lunga (10 km + 10') nei comuni del campione con popolazione superiore a 100.000 abitanti, 2018**

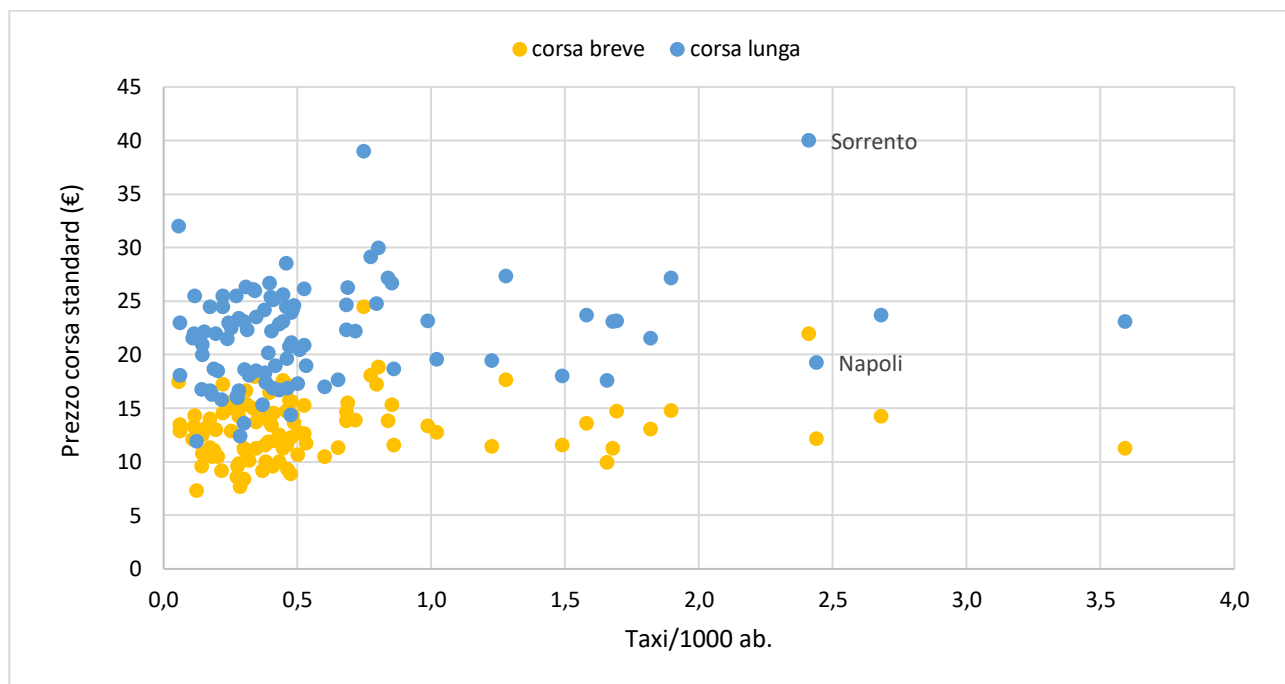


\* città metropolitane

Per corsa *standard* si intende corsa urbana di 1 persona priva di bagagli alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione.

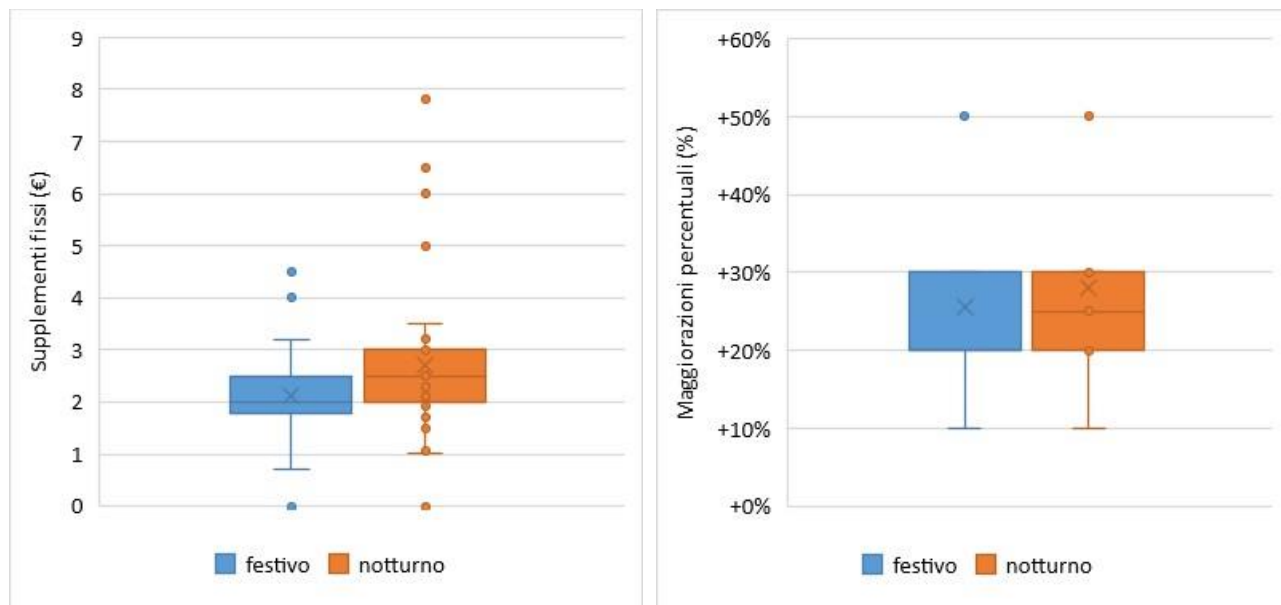
Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

**Figura 125. Analisi di correlazione tra prezzo della corsa standard e dotazione di taxi nei comuni del campione, 2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

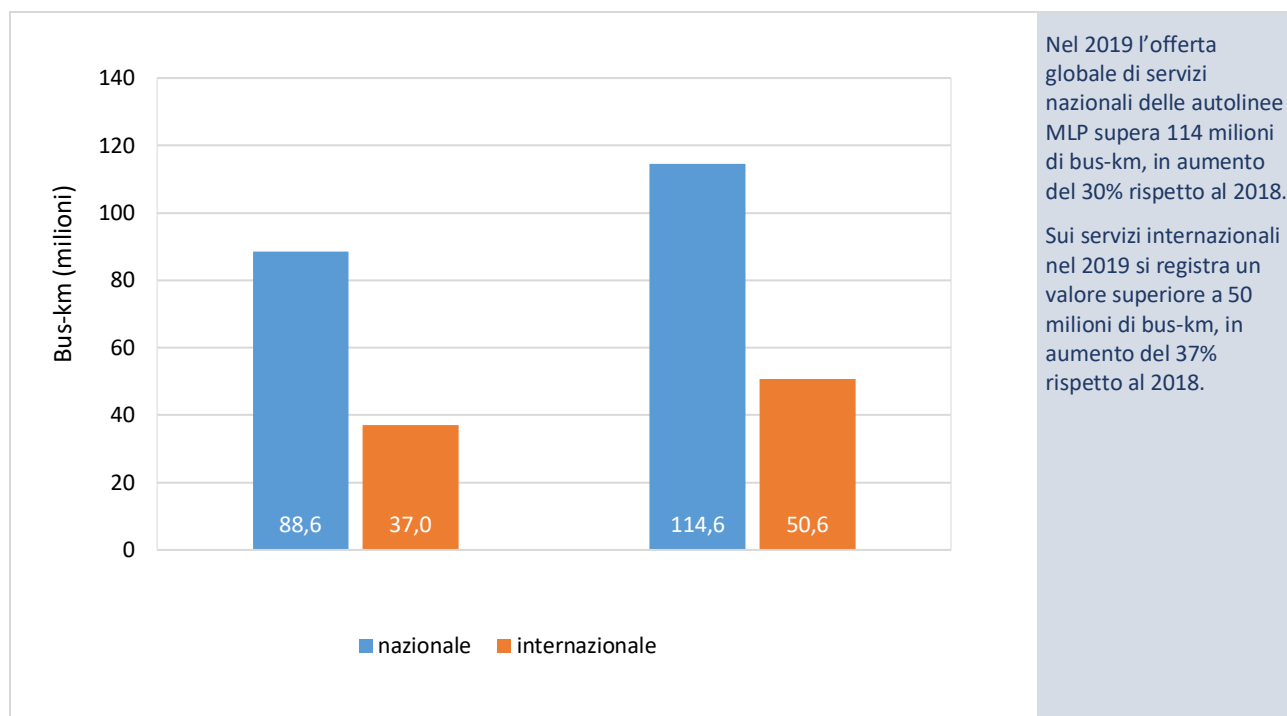
**Figura 126. Variabilità del supplemento fisso festivo e notturno (applicato dal 58% dei comuni) e della maggiorazione percentuale (applicata dal 27% dei comuni) nel campione esaminato, 2018**



Fonte: Elaborazione ART su dati Monitoraggio settore taxi 2019.

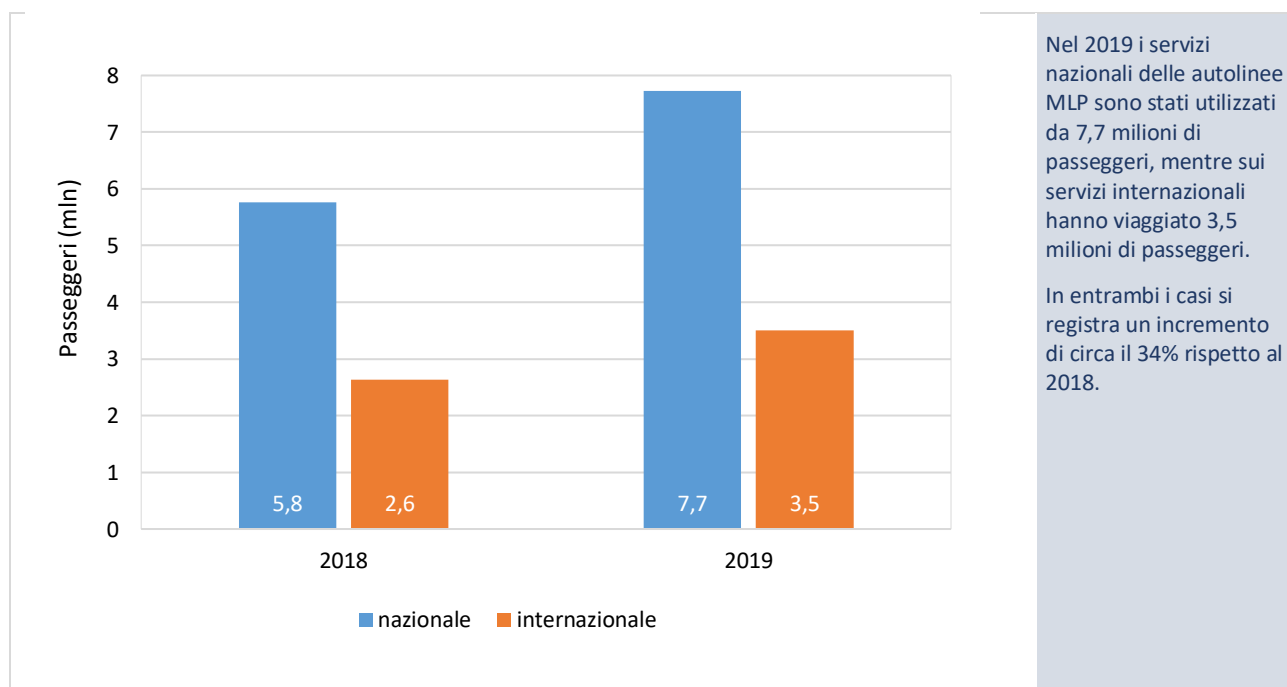
## 8. AUTOLINEE DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

**Figura 127. Offerta di servizi MLP, 2018-2019**



Fonte: Indagine ART, 2020.

**Figura 128. Domanda di servizi MLP, 2018-2019**



Fonte: Indagine ART, 2020.

**Tabella 36. Principali autolinee interregionali**

Vettore MLP	Numero tratte		Autostazioni servite
	Nazionali	Internazionali	
Autolinee Curcio	3	0	9
Bus Center	25	13	12
FlixBus	56	52	83*
Marino	74	5	13
Simet	6	1	93*

L'art. 3, lett. m) del Reg. (UE) 181/2011 definisce l'autostazione come «una stazione presidiata [...] dotata di strutture tra le quali il banco dell'accettazione, la sala d'attesa o la biglietteria.»

\* Include tutte le fermate, non solo le stazioni in possesso dei requisiti del Reg. (UE) 181/2011.

Fonte: Indagine ART, 2020.

**Tabella 37. Autolinee interregionali – Fermate operate da Flixbus in Italia, 2019**

Regione	Scalo principale	Autostazioni	Fermate (*)
Valle d'Aosta	Aosta	1	0
Piemonte	Torino (*)	2	4
Lombardia	Milano	8	1
Veneto	Verona (*)	3	3
Trentino Alto-Adige	Bolzano (*)	0	2
Friuli-Venezia Giulia	Trieste	3	0
Liguria	Genova (*)	0	3
Emilia-Romagna	Bologna	6	1
Toscana	Firenze	2	2
Marche	Ancona (*)	0	3
Umbria	Perugia	2	1
Lazio	Roma	3	0
Abruzzo	Pescara	1	3
Molise	Termoli	2	0
Campania	Napoli	3	2
Puglia	Bari (*)	1	4
Basilicata	Matera (*)	0	2
Calabria	Crotone	2	6
Sicilia	Palermo	2	5
<b>Totale</b>		<b>41</b>	<b>42</b>

\* Non possiedono i requisiti del Reg. (UE) 181/2011.

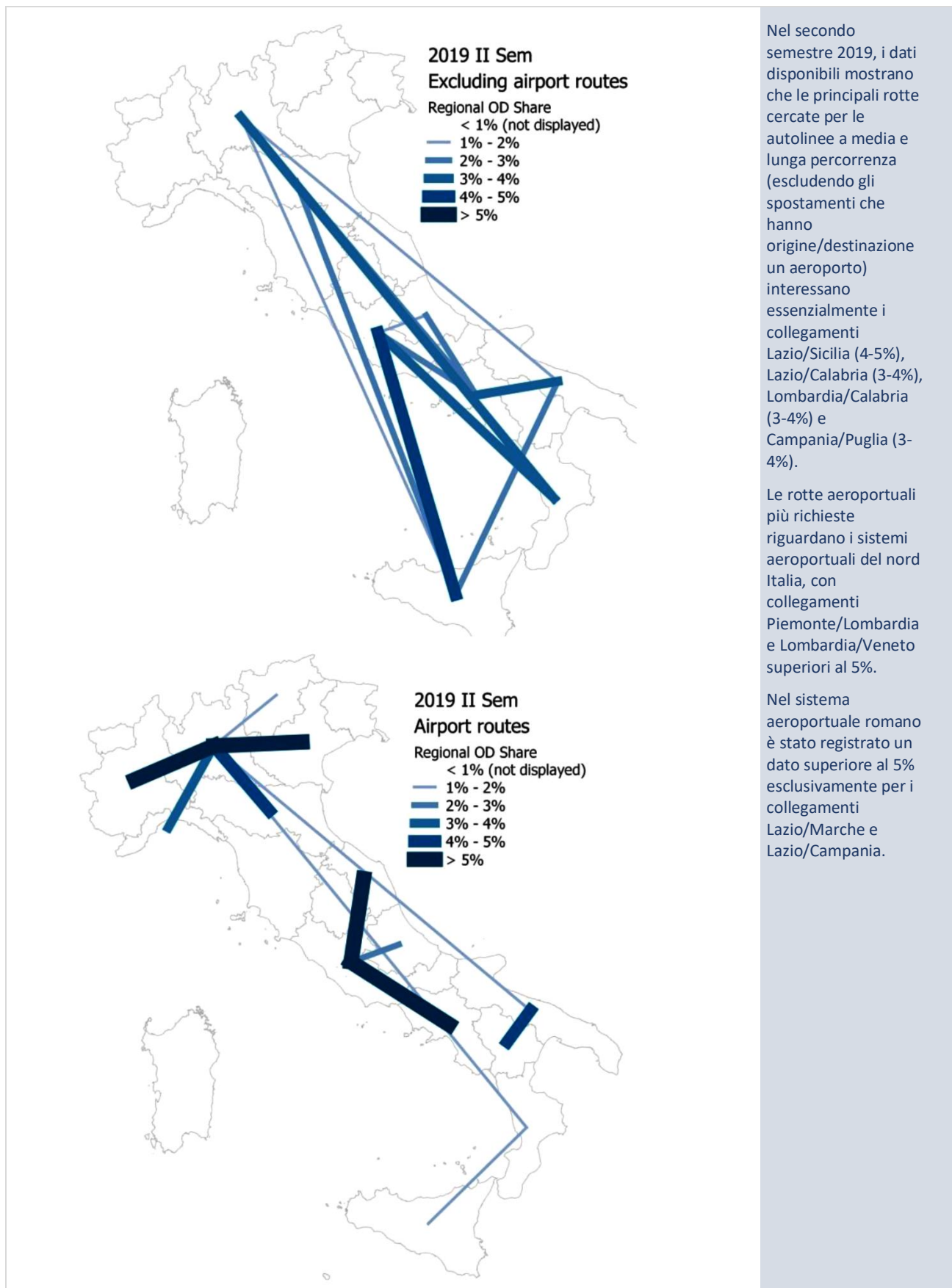
Fonte: Indagine ART, 2020.

**Figura 129. Autolinee interregionali – Flussogramma dell’offerta Flixbus, 2018**



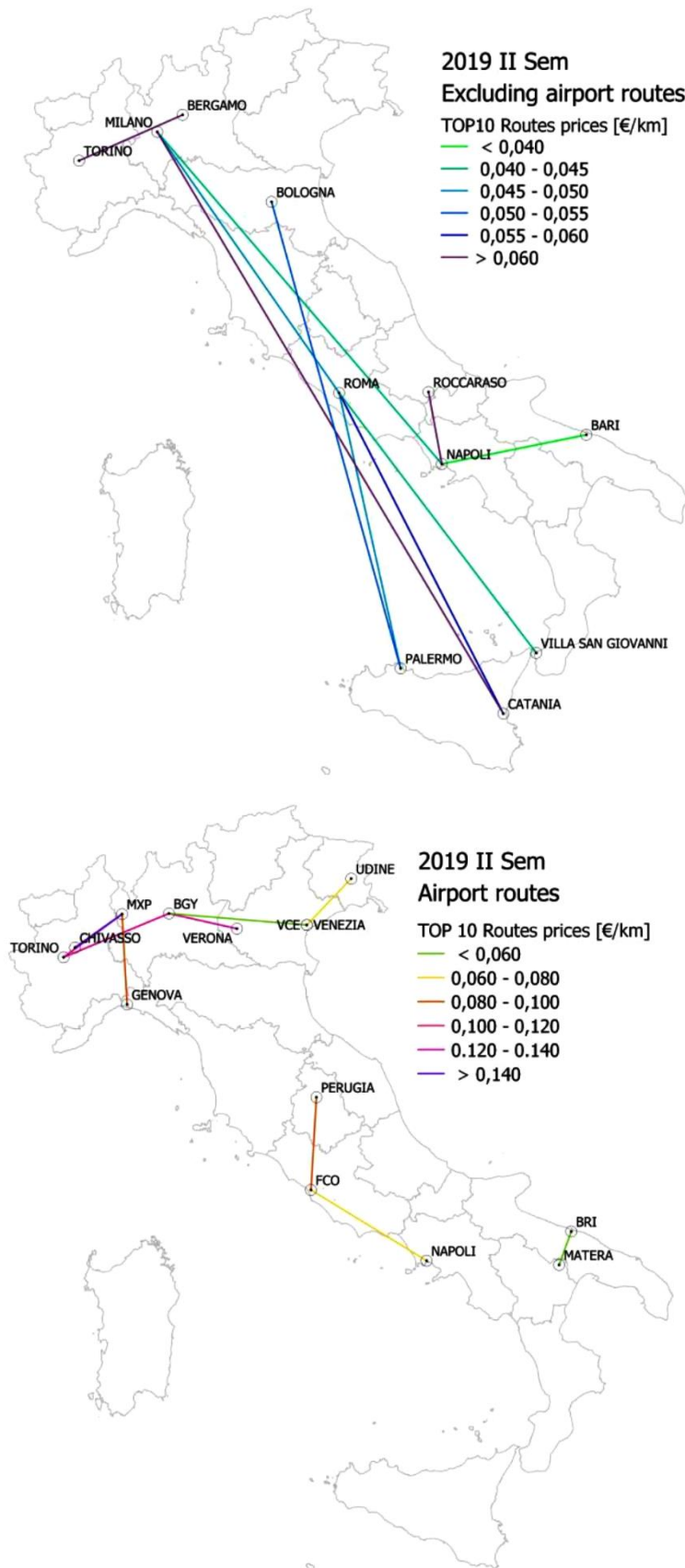
Fonte: Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica, “R.E.Po.T. 2019”.

**Figura 130. Principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza**

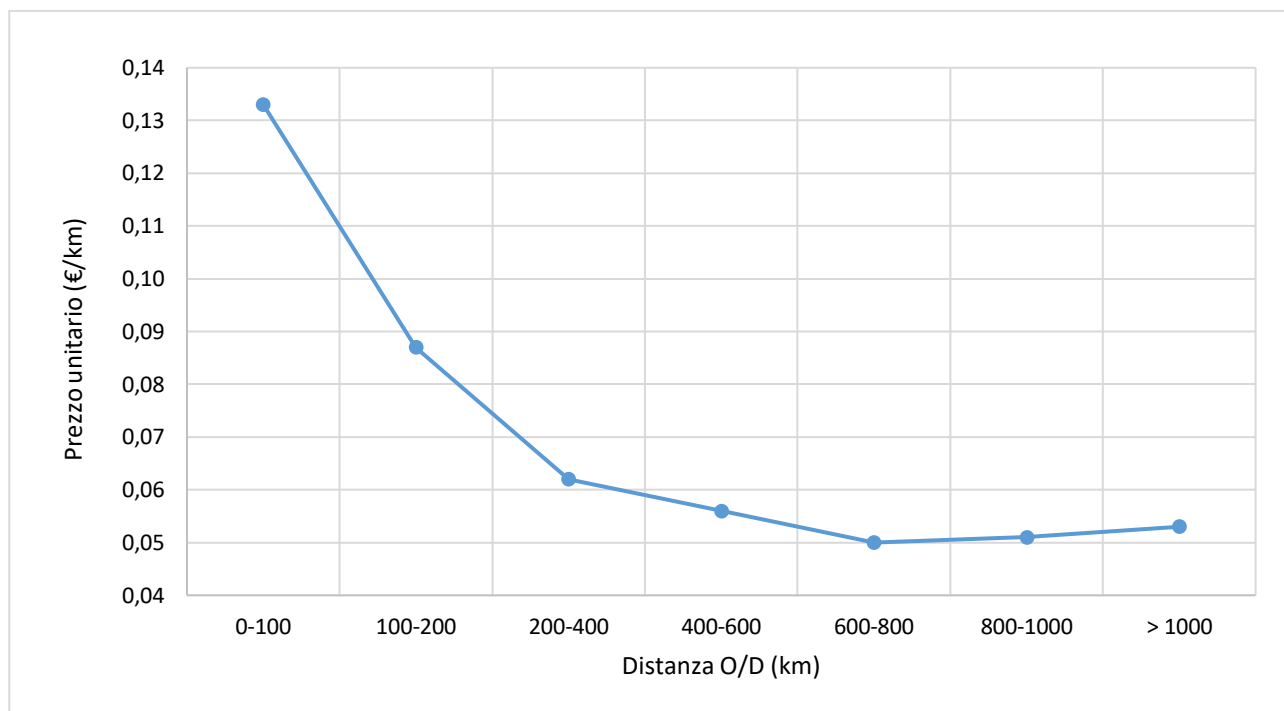


Fonte: P. Beria, S. Tolentino e L. Vardhman, *Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2019*. TRASPOL Report 1/20 & Checkmybus, Milano, 2020.

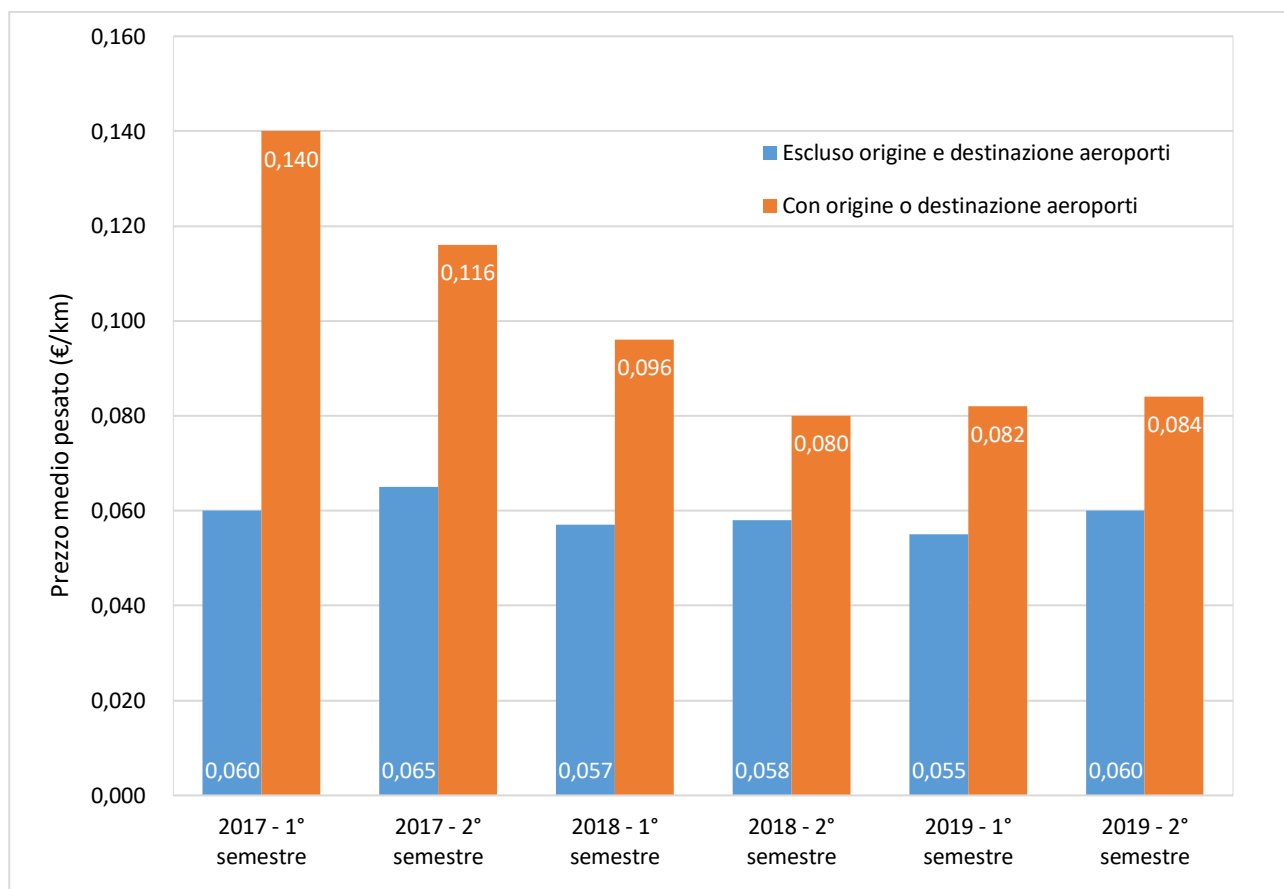
**Figura 131. Prezzi al km delle principali rotte per autolinee a media e lunga percorrenza**



Fonte: P. Beria, S. Tolentino e L. Vardhman, *Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2019*. TRASPOL Report 1/20 & Checkmybus, Milano, 2020.

**Figura 132. Prezzo dei servizi MLP in funzione della distanza di viaggio, 2018**

Fonte: Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica, "R.E.Po.T. 2019".

**Figura 133. Prezzo medio pesato (€/km) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza, 2017-2019**

Fonte: P. Beria, S. Tolentino e L. Vardhman, *Rapporto sul mercato delle autolinee a Lunga Percorrenza in Italia Anno 2019*. TRASPOL Report 1/20 & Checkmybus, Milano, 2020.



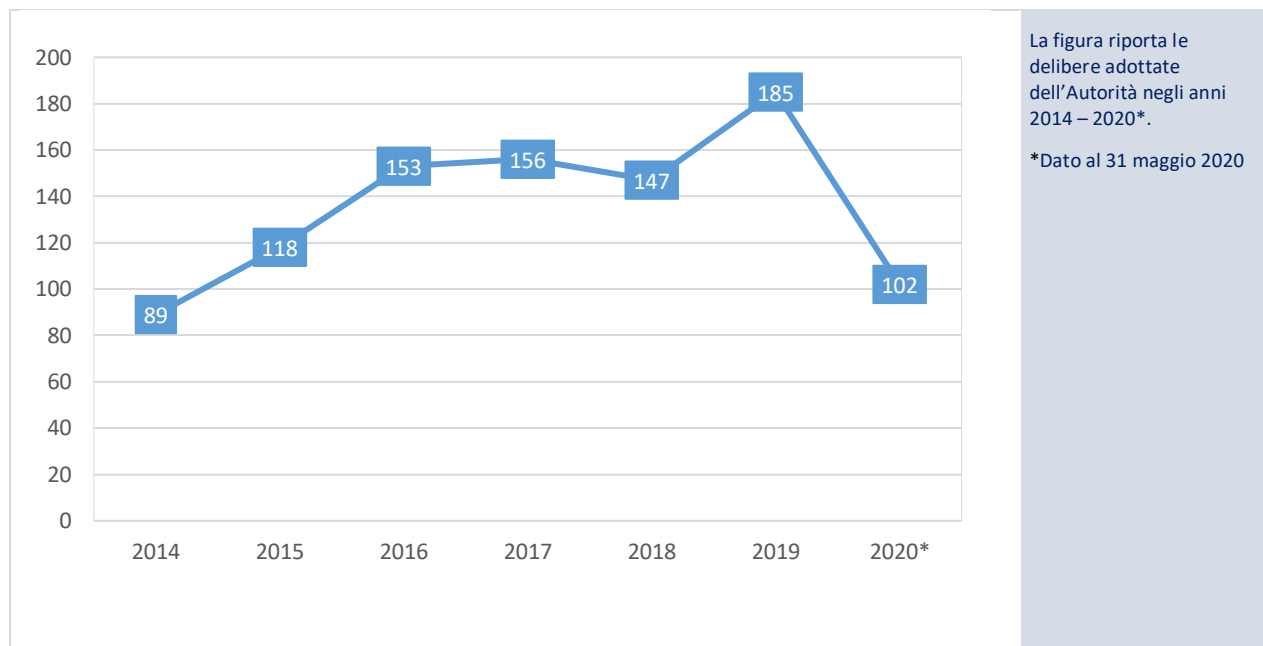
## PARTE TERZA – ATTI E PROVVEDIMENTI

### 1. QUADRO D'INSIEME

I paragrafi seguenti forniscono un elenco dei principali provvedimenti (delibere e pareri) adottati dall'Autorità nel periodo settembre 2013 - maggio 2020.

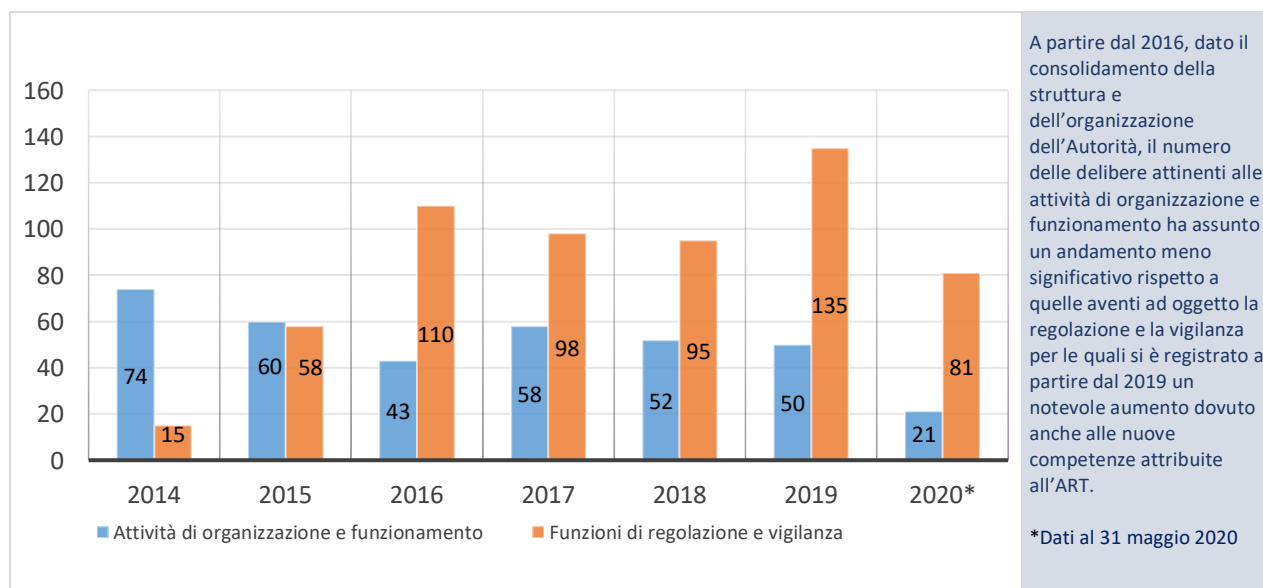
Per le delibere, l'elencazione è preceduta da alcune rappresentazioni grafiche nelle quali atti e provvedimenti adottati dall'Autorità sono stati messi a confronto per gli anni dal 2014 al 2020.

**Figura 134. Delibere dell'Autorità, 2014-2020**



Fonte: Delibere ART

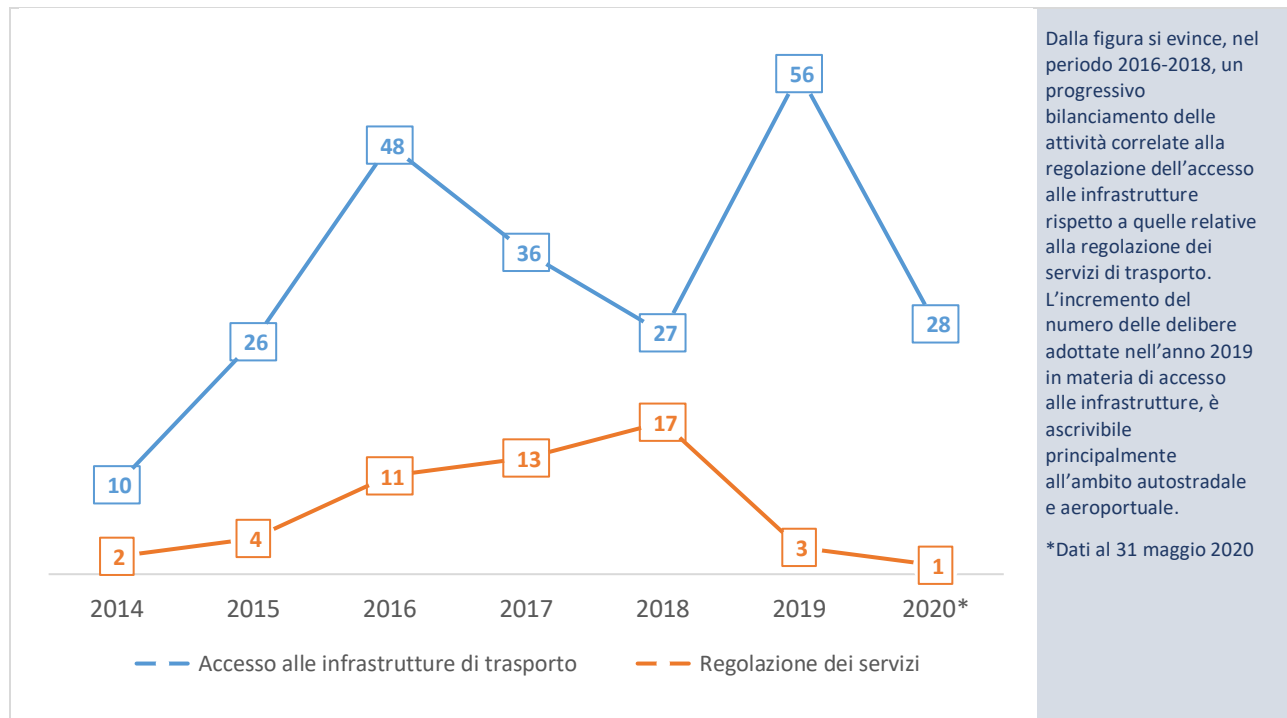
**Figura 135. Oggetto delle delibere dell'Autorità, 2014-2020**



Fonte: Delibere ART

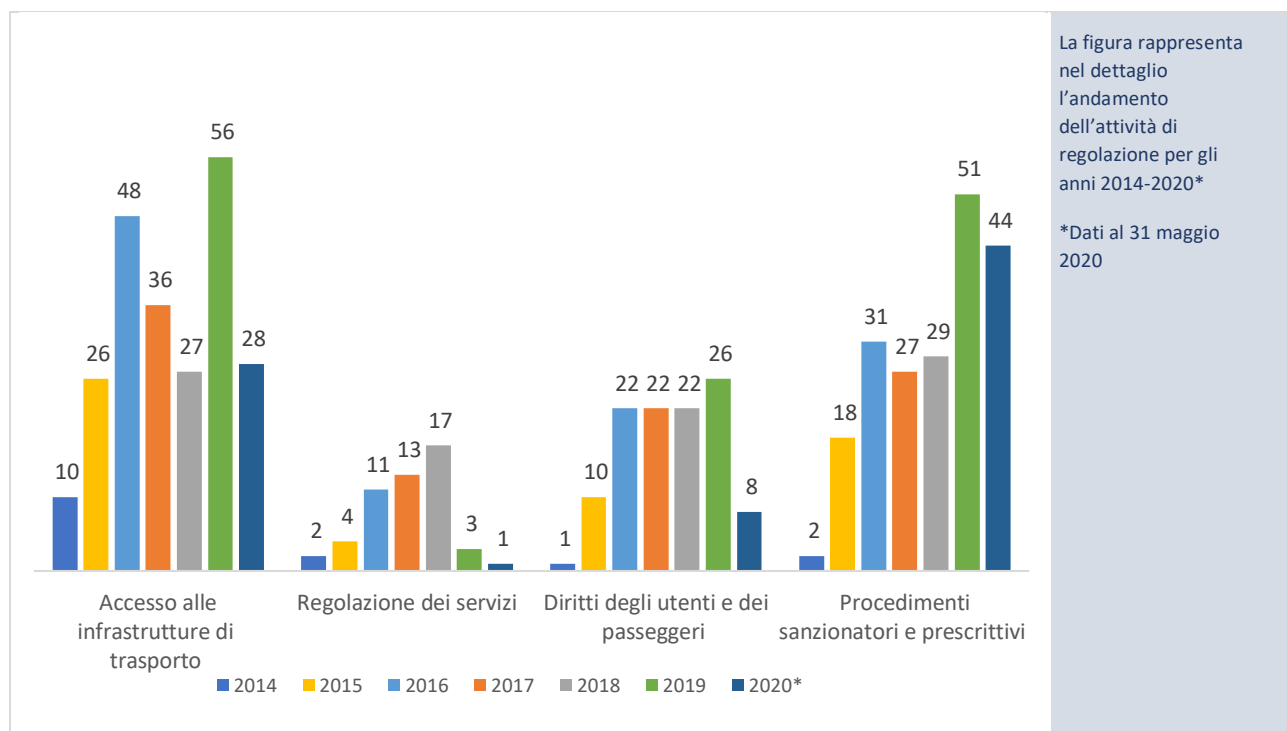
Le figure che seguono presentano le delibere articolate sulla base delle funzioni di regolazione e vigilanza esercitate dall'Autorità, e per ambito di attività, ad esclusione di quelle attinenti all'organizzazione e funzionamento.

**Figura 136. Delibere per ambito di attività, 2014-2020**



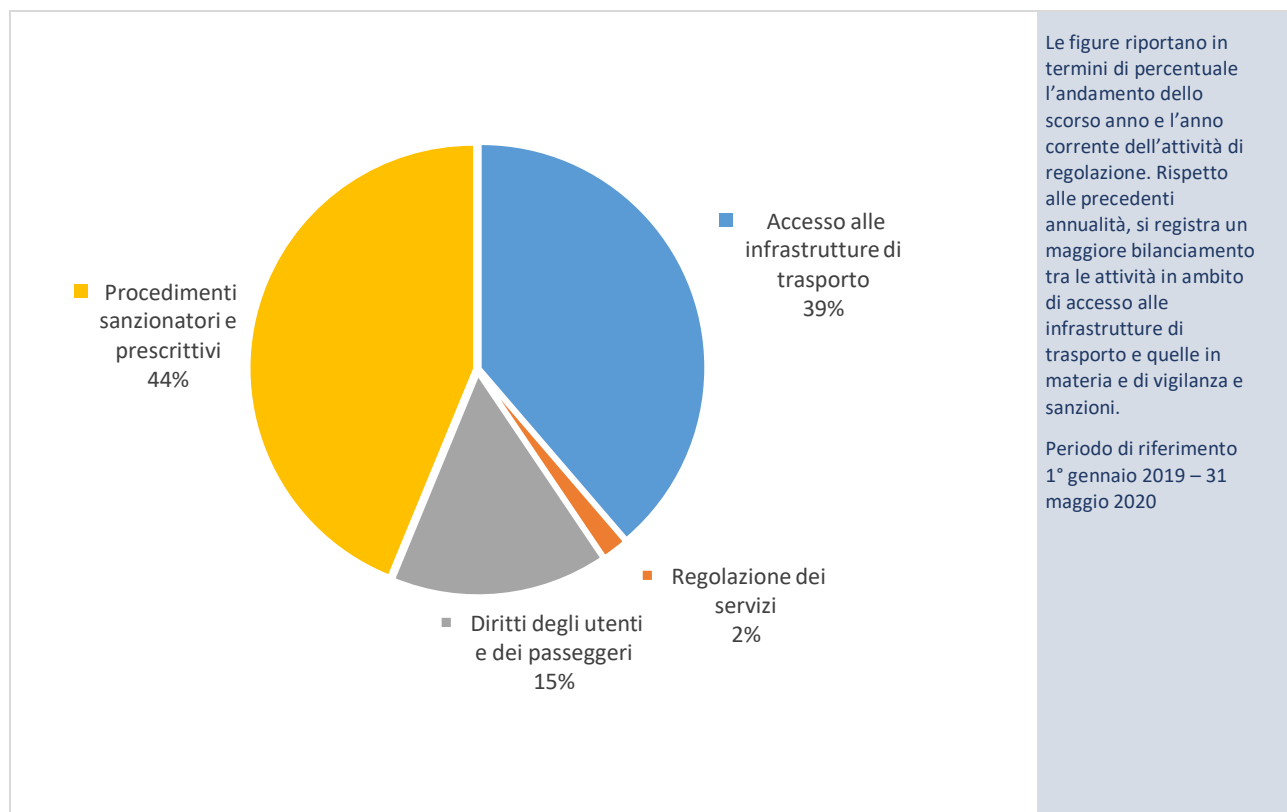
Fonte: Delibere ART

**Figura 137. Andamento dell'attività di regolazione, 2014-2020**



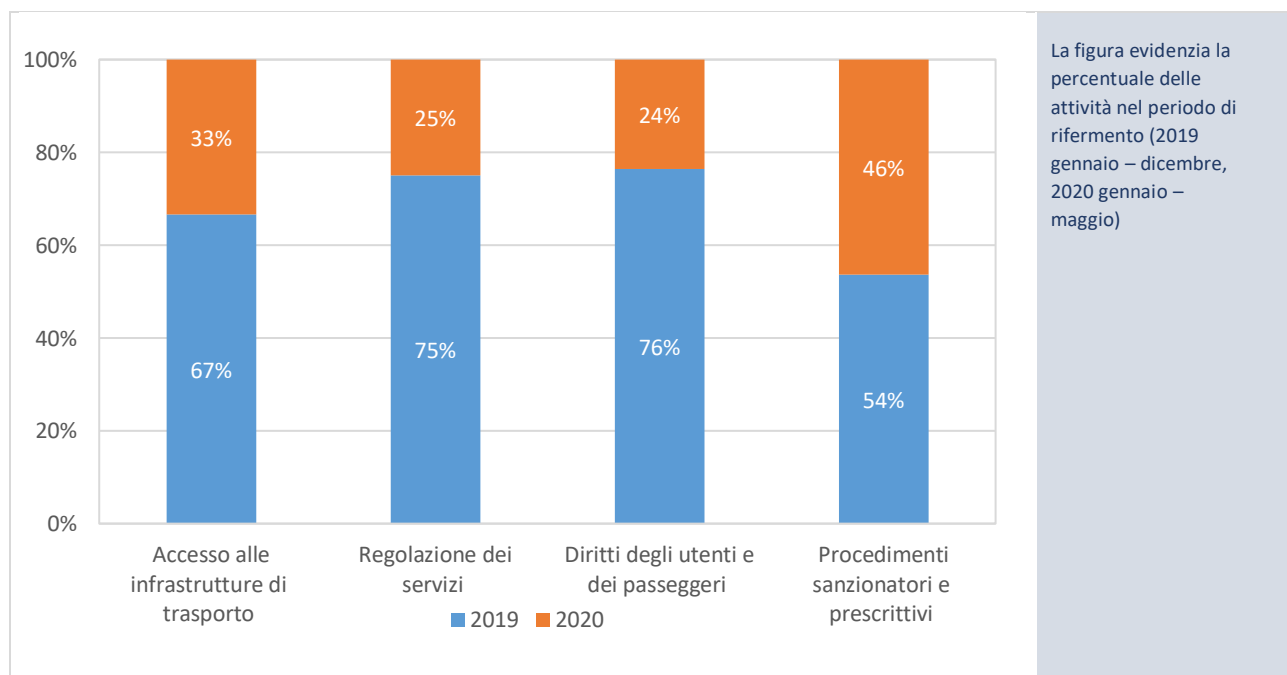
Fonte: Delibere ART

**Figura 138. Delibere dell’Autorità per ambito di attività, percentuali gennaio 2019–maggio 2020**



Fonte: Delibere ART

**Figura 139. Delibere dell’Autorità per ambito di attività, percentuali gennaio 2019–maggio 2020**



Fonte: Delibere ART

## 2. ELENCO DELLE DELIBERE

Nei paragrafi seguenti le delibere adottate dall’Autorità nel periodo di riferimento sono presentate in tre sezioni aventi ad oggetto, rispettivamente, l’attività di regolazione, i procedimenti sanzionatori e prescrittivi e l’organizzazione e funzionamento dell’Autorità.

Inoltre, nella sezione relativa ai procedimenti sanzionatori e prescrittivi le delibere sono articolate in due sottosezioni rispettivamente dedicate a provvedimenti correlati alla funzione di regolazione e a provvedimenti correlati alla tutela dei diritti dei passeggeri.

Ciascuna sezione è suddivisa per anno e riporta la selezione di atti e provvedimenti in ordine numerico cronologicamente inverso.

### 2.1. Attività di regolazione

#### Anno 2020

n. 100/2020	Termini previsti dalla delibera n. 130/2019 «Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari» e dalla delibera n. 151/2019 «Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2021”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. spa, al “Prospetto informativo della rete 2020”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2022”»: istanze presentate da Grandi Stazioni Rail spa e Rete Ferroviaria Italiana spa
n. 99/2020	Misura 5 dell’Allegato A alla delibera n. 130/2019 (“Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”). Richiesta di esenzione dall’applicazione di disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 presentata da Cargofer s.r.l. Avvio del procedimento
n. 98/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Olbia Costa Smeralda” di Olbia – periodo tariffario 2019-2022. Sospensione dei termini di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 31/2020
n. 97/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto internazionale “Cristoforo Colombo” di Genova Sestri – periodo tariffario 2020-2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 96/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto Internazionale “Falcone e Borsellino” di Palermo-Punta Raisi – periodo tariffario 2020-2023. Sospensione del termine di cui al punto 4 della delibera n. 80/2020
n. 91/2020	Misura 12, punto 5, della delibera n. 130/2019. Approvazione della relazione presentata da Rete Ferroviaria Italiana spa in merito all’organizzazione del servizio di manovra nelle stazioni di confine di Brennero, Domo Il, Tarvisio Boscoverde, Villa Opicina
n. 90/2020	Aeroporto “Marco Polo” di Venezia – Proposta di revisione dei diritti aeroportuali anno 2020. Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 175/2019 per la risoluzione della controversia tra il gestore dell’aeroporto ed IBAR – Italian Board Airline Representatives
n. 89/2020	Procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 86/2020	Regolazione dell’accesso alle infrastrutture ferroviarie per l’offerta di un nuovo servizio di trasporto passeggeri. Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del decreto legislativo 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento della Commissione n. 1795/2018. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione
n. 85/2020	Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2019
n. 84/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto “Valerio Catullo” di Verona Villafranca – periodo tariffario 2020-2023. Proroga dei termini di conclusione del

	procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 80/2020</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo-Punta Raisi – periodo tariffario 2020-2023. Esiti della verifica sulla corretta applicazione dei modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 70/2020</b>	Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del decreto-legge 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde spa – Autostrada Pedemontana Lombarda spa. Avvio del procedimento
<b>n. 65/2020</b>	Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019, di approvazione dell'atto di regolazione recante "Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica"
<b>n. 58/2020</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) – periodo tariffario 2019-2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 57/2020</b>	Procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Proroga del termine di conclusione del procedimento
<b>n. 37/2020</b>	Misura 11, punto 4, di cui all'allegato A alla delibera n. 130/2019. Differimento del termine
<b>n. 31/2020</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n.30/2020</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma – periodo tariffario 2020-2021. Esiti della verifica sulla corretta applicazione dei modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 29/2020</b>	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 176/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde spa – Tangenziale Esterna spa
<b>n. 28/2020</b>	Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 19, n. 23 e n. 25 del 2020, relative alla delibera dell'Autorità n. 75/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria. Avvio procedimento
<b>n. 15/2020</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 14/2020</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova Sestri – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 13/2019</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari Elmas – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 12/2020</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2020-2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 3/2020</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali Aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo-Punta Raisi – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017

n. 2/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2020 – 2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 1/2020	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna – periodo tariffario 2020 – 2023. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>Anno 2019</b>	
n. 177/2019	Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 – Proroga dei termini di conclusione
n. 176/2019	Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del parer-legge 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde spa – Tangenziale Esterna spa. Avvio del procedimento
n. 154/2019	Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017. Nota: sono resi disponibili anche i singoli annessi all'atto di regolazione
n. 152/2019	Proposta di revisione dei diritti per la rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) – periodo tariffario 2019-2022. Esiti della verifica sulla corretta applicazione dei modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 151/2019	Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2021", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. spa, al "Prospetto informativo della rete 2020", nonché relative alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2022"
n. 150/2019	Delibera n. 93/2019 "Prescrizione 6.2.3.3 dell'allegato A alla delibera n. 118/2018. Revisione della COp 269/2010 «Attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime» e del performance regime".
n. 145/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2020-2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 144/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma – periodo tariffario 2020-2021. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 141/2019	Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Società Ferrovie Udine – Cividale s.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 e alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n. 140/2019	Prospetto informativo della rete 2021 Linee suburbane: Cannello-Benevento, Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese presentato da Ente Autonomo Volturno s.r.l. – Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n. 139/2019	Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Ferrovienord spa Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022
n. 133/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2020 – 2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 132/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna – periodo tariffario 2020 – 2023. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 130/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari". Nota: si veda la sezione servizi on-

	<i>line</i> : “Notifica delle dichiarazioni di appartenenza o non appartenenza all’ambito di applicazione della delibera n. 130/2019”
<b>n. 126/2019</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso Sant’Angelo – periodo tariffario 2019-2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 121/2019</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto internazionale “Sandro Pertini” di Torino – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n.120/2019</b>	- Proposta di revisione dei diritti per la rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto). Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 119/2019</b>	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 1/2019 – Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona, e del relativo sistema tariffario di pedaggio
<b>n. 118/2019</b>	Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 – Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017 e proroga dei termini di conclusione del procedimento
<b>n. 97/2019</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Pietro Savorgnan di Brazzà” di Trieste Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 96/2019</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Guglielmo Marconi” di Bologna – periodo tariffario 2020-2023. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 95/2019</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso Sant’Angelo – periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 94/2019</b>	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019-2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
<b>n. 93/2019</b>	Prescrizione 6.2.3.3 dell’allegato A alla delibera n. 118/2018. Revisione della COp 269/2010 “Attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime” e del performance regime
<b>n. 86/2019</b>	Procedimento avviato con delibera n. 1/2019 – Indizione consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona, e sul relativo sistema tariffario di pedaggio
<b>n. 83/2019</b>	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 2/2019. Approvazione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami”
<b>n. 79/2019</b>	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Tangenziale di Napoli spa
<b>n. 78/2019</b>	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – SITAF spa Autostrada A32 Torino-Bardonecchia
<b>n. 77/2019</b>	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – SAV Società Autostrade Valdostane spa

n. 76/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – SALT spa
n. 75/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Autostrada Torino Savona spa
n. 74/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Autostrada dei Fiori spa
n. 73/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Autocamionale della CISA spa
n. 72/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Società di Progetto Autostrada Asti – Cuneo p.A.
n. 71/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Autostrade per l'Italia spa
n. 70/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza- Padova spa
n. 69/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali p.A.
n.68/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Società SATAP Tronco A4
n. 67/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione ANAS spa – Concessioni Autostradali Venete – CAV spa
n. 66/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Strada dei Parchi spa
n. 65/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Società Autostrada Tirrenica p.A.
n. 64/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS spa – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta spa
n. 61/2019	Procedimento avviato con delibera n. 2/2019 per la definizione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per le vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami”. Differimento del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con delibera n. 47/2019 e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 53/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso Sant'Angelo – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 52/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019-2022. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 50/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto “Galileo Galilei” di Pisa – periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017



n. 47/2019	Procedimento avviato con delibera n. 2/2019 – Indizione della consultazione pubblica sulle “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami”
n. 44/2019	Procedimento per la revisione della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 avviato con la delibera n. 129/2017 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica. Proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 43/2019	Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017. Conformità alle prescrizioni di cui alle delibere n. 11/2019 del 14 febbraio 2019 e n. 23/2019 del 28 marzo 2019 del sistema tariffario aggiornato da rete Ferroviaria Italiana spa per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021
n. 42/2019	Procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – Indizione della consultazione pubblica sulle “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari” e proroga termini di conclusione del procedimento
n. 29/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019 – 2022. Chiusura del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione avviato con delibera n. 135/2018 e revoca della delibera n. 24/2019
n. 28/2019	Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2018
n. 24/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Amerigo Vespucci” di Firenze Peretola – periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 23/2019	Procedimento avviato con delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017. Verifica di conformità alle prescrizioni di cui alla delibera n. 11/2019 del 14 febbraio 2019 del sistema tariffario aggiornato da rete Ferroviaria Italiana spa per il periodo dal 1° gennaio 2019 al 9 dicembre 2021
n. 22/2019	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 4/2016 e ampliato nell’oggetto dalla delibera n. 124/2017. Approvazione dell’atto di regolazione recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitoli delle medesime gare, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni
n. 21/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto “Galileo Galilei” di Pisa periodo tariffario 2019 – 2022. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017
n. 16/2019	Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all’articolo 43 del decreto-legge n. 201/2011 come richiamato dall’articolo 37 del medesimo decreto. Avvio del procedimento
n. 11/2019	Procedimento avviato con delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell’Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l’accesso all’infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Esiti della verifica della rispondenza dei piani tariffari ai criteri del costo e proroga dei termini di conclusione del procedimento
n. 6/2019	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto di Parma – anno 2019.

	Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017 e prescrizione
n. 2/2019	Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami. Avvio del procedimento
n. 1/2019	Definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi all'affidamento delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca, A15 diramazione per La Spezia e A10 Ventimiglia-Savona. Avvio del procedimento

### Anno 2018

n. 143/2018	Procedimento per la revisione della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 avviato con la delibera n. 129/2017 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica. Indizione di consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 142/2018	Procedimento avviato con delibera n. 138/2017. Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell'Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Proroga dei termini di conclusione
n. 136/2018	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 91/2018 – Determinazione dei diritti aeroportuali da parte di Aeroporto di Treviso spa

### Anno 2017

n. 156/2017	Procedimento avviato con delibera n. 40/2017 – Indizione consultazione pubblica su "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione" e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 152/2017	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016
n. 147/2017	Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – Riapertura termini della consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 146/2017	Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione del procedimento
n. 141/2017	Procedimento avviato con delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016. Proroga dei termini di conclusione

n. 140/2017	Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2019”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. spa, al “Prospetto informativo della rete 2018”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2020”
n. 139/2017	Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Proroga del termine di conclusione
n. 138/2017	Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell’Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l’accesso all’infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Avvio procedimento con prescrizioni
n. 134/2017	Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – Avvio consultazione pubblica
n. 132/2017	Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Genova, avviato con delibera n. 39/2017 del 16/03/2017
n. 131/2017	Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Civitavecchia avviato con delibera n. 38/2017 del 16 marzo 2017
n. 130/2017	Conclusione del procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Livorno, avviato con delibera n. 37/2017 del 16/03/2017
n. 129/2017	Revisione della delibera n. 49/2015. Avvio del procedimento
n. 128/2017	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2017-2020. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 127/2017	Procedimento avviato con delibera n. 77/2017 – Indizione consultazione pubblica sulle integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione dell’accesso al sistema ferroviario nazionale
n. 124/2017	Procedimento per la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, avviato con la delibera n. 4/2016
n. 121/2017	Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Indizione consultazione pubblica
n. 119/2017	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 83/2017. Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione e sistema tariffario di pedaggio relativi alle tratte autostradali A5 (Torino-Ivrea-Quincinetto), A4/5 (Ivrea-Santhià), Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21 (Torino-Alessandria-Piacenza)
n. 114/2017	Pedaggio relativo alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle
n. 105/2017	Procedimento avviato con delibera n. 83/2017 – Proroga dei termini di conclusione
n. 101/2017	Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, avviato con delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con delibera n. 88/2017
n. 92/2017	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

n. 91/2017	Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi - Avvio
n. 88/2017	Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico. Avvio consultazione pubblica
n. 87/2017	Procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Proroga dei termini di conclusione
n. 86/2017	Procedimento avviato con delibera n. 83/2017 – Indizione consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A5, A4/A5, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21, e sul relativo sistema di pedaggio
n. 85/2017	Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2016
n. 84/2017	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2017-2020. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 83/2017	Definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l’affidamento delle tratte autostradali A5, A4/5, Sistema Tangenziale di Torino, diramazione Torino-Pinerolo, e A21, e del relativo sistema tariffario di pedaggio. Avvio del procedimento
n. 82/2017	Delibera n. 142/2016 per la definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l’affidamento delle tratte autostradali A5, A4/5, Sistema Tangenziale di Torino, diramazione Torino-Pinerolo. Chiusura del procedimento
n. 77/2017	Avvio di un procedimento regolatorio riguardante la verifica ed eventuali integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell’indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016
n. 73/2017	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto internazionale “Il Caravaggio” di Bergamo-Orio al Serio periodo tariffario 2017-2020. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 69/2017	Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio del procedimento
n. 62/2017	Procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Indizione consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014
n. 49/2017	Linee guida sulla quantificazione
n. 48/2017	Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”
n. 42/2017	Revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 102/2016
n. 41/2017	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto internazionale “Il Caravaggio” di Bergamo – Orio al Serio – periodo tariffario 2017-2020. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 40/2017	Metodologie e criteri per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Avvio del procedimento
n. 39/2017	Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Genova. Segnalazione dell’impresa Nuovo Borgo Terminal Container s.r.l.
n. 38/2017	Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Civitavecchia. Segnalazione dell’impresa MEDOV Civitavecchia s.r.l.

n. 37/2017	Avvio di un procedimento specifico di verifica delle condizioni di accesso alle infrastrutture nel porto di Livorno. Segnalazione dell'impresa Neri s.r.l. (già Scotto & C. s.r.l.u.)
n. 31/2017	Revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alle delibere n. 99/2016 e n. 100/2016
n. 18/2017	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 30/2016 – "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria"

**Anno 2016**

n. 152/2016	Imprese ferroviarie InRail spa, Captrain s.r.l. e C.F.I. spa – Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 121/2016 per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n. 112/2015
n. 151/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2016-2019. Chiusura del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione avviato con delibera n. 60/2016
n. 150/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 149/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio – periodo tariffario 2017-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 144/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 142/2016	Articolo 37, comma 2, lett. g, del decreto-legge 201/2011. Avvio del procedimento per la definizione dello schema di concessione da porre a base di gara per l'affidamento della gestione delle tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià, Sistema Tangenziale di Torino e diramazione Torino-Pinerolo
n. 140/2016	Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto Informativo della rete 2018", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. spa, ed al "Prospetto Informativo della rete 2017" vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del "Prospetto Informativo della rete 2019"
n. 136/2016	Metodi di analisi di impatto della regolamentazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti Ronchi dei Legionari periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 134/2016	Avvio del procedimento per l'adozione di linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti e indizione di consultazione pubblica
n. 133/2016	Procedimento avviato con delibera n. 30/2016 – Indizione consultazione pubblica sulle "Misure di regolazione volte a stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria"
n. 130/2016	Avvio di un'indagine conoscitiva avente ad oggetto l'analisi dei profili regolatori inerenti il mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga distanza
n. 128/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2016/2019. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 127/2016	Avvio di una indagine conoscitiva finalizzata ad analizzare l'impatto dell'introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato retail dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. "Open Access Premium"

n. 121/2016	Imprese ferroviarie InRail s.r.l., Caprail s.r.l. e CFI spa – Avvio del procedimento per l'adozione di decisioni ex art. 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015
n. 117/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo – periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 113/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 112/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Istanza di definizione della controversia presentata da Ryanair Ltd. Decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali
n. 111/2016	Procedimento di verifica della conformità, rispetto ai modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014, della proposta di revisione dei diritti presentata dal gestore aeroportuale Società Aeroporti di Puglia spa per il periodo tariffario 2016-2019. Archiviazione
n. 110/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto civile "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2016- 2019. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 106/2016	Revisione modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014. Avvio del procedimento
n. 102/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Avvio del procedimento
n.101/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona – periodo tariffario 2016/2019. Archiviazione del ricorso presentato da Ryanair Ltd per inammissibilità
n. 100/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mamei" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Istanza di definizione della controversia presentata da Ryanair. Avvio del procedimento e riunione della relativa trattazione nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 99/2016. Decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali
n. 99/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Mario Mamei" di Cagliari-Elmas – periodo tariffario 2016-2019. Istanze di definizione della controversia presentate da Assaereo, IATA e IBAR per mancato accordo. Avvio del procedimento
n. 93/2016	Call for input sulle modalità di regolazione più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria. Procedimento avviato con delibera n. 30/2016
n. 84/2016	Attuazione delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive modifiche e integrazioni. Modalità applicative per gli operatori di impianto che esercitano i servizi di cui all'art. 13, comma 2, lettera a) del decreto legislativo n. 112/2015
n. 83/2016	Procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento avviato con la delibera n. 49/2015. Avvio consultazione e differimento termine
n. 80/2016	Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal pacchetto minimo di accesso erogati da rete Ferroviaria Italiana spa – Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015
n. 75/2016	Sistema tariffario 2016-2021 per il pacchetto minimo di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni



n. 73/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 71/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 70/2016	Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali
n. 69/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 66/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Palermo – periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 63/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova per il periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 62/2016	Differimento dei termini di attuazione delle misure 41 e 58 di cui all'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015
n. 60/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 54/2016	Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità
n. 46/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2016-2019. Conformità definitiva ai modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera ART n. 64/2014
n. 43/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: conformità definitiva ai modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera ART n. 64/2014
n. 36/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste – Ronchi dei Legionari – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 31/2016	Attuazione delibera n. 96/2015 - Precisazioni
n. 30/2016	Servizi di manovra ferroviaria. Misura 11.6.2 di cui all'allegato alla delibera n.70/2014. Ambito di applicabilità ed avvio di un procedimento per stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria
n. 70/2016	Ambito di applicabilità ed avvio di un procedimento per stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria
n. 29/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali della rete aeroportuale di Puglia – periodo tariffario 2016-2019. Avvio procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014
n. 23/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino – periodo tariffario 2016-2019. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 17/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica

	della conformità ai modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014
n. 13/2016	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Falcone Borsellino" di Palermo Punta Raisi per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014
n.1/2016	Definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali. Avvio della consultazione

**Anno 2015**

n. 106/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 104/2015	Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall'11-12-2016", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. spa, ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente
n. 103/2015	Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che i passeggeri in possesso di titoli di viaggio prepagati per spostamenti ripetuti tra determinate città e con validità temporalmente definita, ivi compresi gli abbonamenti, possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità – Avvio del procedimento
n. 98/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 96/2015	Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria
n. 88/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 87/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 84/2015	Prescrizione a rete Ferroviaria Italiana spa relativamente ad alcune modifiche da essa apportate, nel corso del 2015, al Prospetto informativo della rete 2014 e 2015
n. 68/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Costa Smeralda di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 65/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 61/2015	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)
n. 60/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: archiviazione dei ricorsi presentati dalle associazioni ASSAEREO, IATA ed IBAR
n. 56/2015	Pubblicazione dell'Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anni 2013 e 2014



n. 55/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffario 2015-2018. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 53/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Ugo Niutta- Capodichino" di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 49/2015	Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento
n. 45/2015	Schema di concessione da inserire nel bando di gara relativo alla costruzione e gestione dell'autostrada Modena – Brennero A22
n. 44/2015	Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici alla mobilità
n. 40/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: avvio del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 39/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 35/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze per il periodo tariffario 2015- 2018: conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con delibera n. 31 del 2015
n. 32/2015	Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali
n. 26/2015	Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici
n. 22/2015	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffari 2015-2018. Conformità ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 64/2014
n. 19/2015	Richiesta di autorizzazione avanzata dalla Società Viaggiatori Italia s.r.l. allo svolgimento del servizio di cabotaggio nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla tratta Parigi – Milano
n. 4/2015	Adozione del regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) 2006/2004

#### Anno 2014

n. 86/2014	Definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla delibera n. 70/2014) "Call for Input"
n. 79/2014	Consultazione concernente l'esecuzione delle sanzioni per le violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) 2006/2004
n. 76/2014	Indicazioni e prescrizioni relative al prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. spa
n. 70/2014	Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie

n. 65/2014	Parere all’Autorità garante della concorrenza e del mercato in merito al procedimento avviato nei confronti della Società Trenitalia spa e rete Ferroviaria spa (PS 4848)
n. 64/2014	Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali
n.52/2014	Adozione del regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

## 2.2. Procedimenti sanzionatori e prescrittivi

### 2.2.1. Provvedimenti correlati alle funzioni di regolazione

#### Anno 2020

n. 77/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 23/2020, del 30 gennaio 2020. Rigetto della proposta d’impegni presentata da Società Unica Abruzzese di Trasporto spa
n. 76/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 22/2020, del 30 gennaio 2020. Rigetto della proposta d’impegni presentata da Sistemi Territoriali spa
n. 75/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. relativa al procedimento avviato con delibera n. 20/2020, del 30 gennaio 2020
n. 74/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 18/2020, del 30 gennaio 2020. Rigetto della proposta d’impegni presentata da Ferrovie del Gargano s.r.l.
n. 73/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 17/2020, del 30 gennaio 2020. Rigetto della proposta d’impegni presentata da Ferrotramviaria spa
n. 72/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Società Ferrovie Udine – Cividale s.r.l. ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”
n. 71/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ente Autonomo Volturno s.r.l. ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettere a) e b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”
n. 63/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Interporto Servizi Cargo spa ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”
n. 62/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Compagnia Ferroviaria Italiana spa, ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”
n. 61/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 102/2019, ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”, nei confronti di Eurogateway s.r.l. – Archiviazione
n. 60/2020	Procedimento avviato con delibera n. 146/2019 nei confronti di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

n. 59/2020	Aeroporto "Marco Polo" di Venezia – Proposta di revisione dei diritti aeroportuali anno 2020. Istanza di definizione della controversia presentata da IBAR – Italian Board Airline Representatives. Proroga dei termini di conclusione del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 175/2019
n. 52/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Trenitalia spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 169/2019, del 5 dicembre 2019
n. 51/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Trasporto Ferroviario Toscano spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 168/2019, del 5 dicembre 2019
n. 50/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da TPER spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 167/2019, del 5 dicembre 2019
n. 49/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata dalla Società Unica Abruzzese di Trasporto spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 166/2019, del 5 dicembre 2019
n. 48/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. relativa al procedimento avviato con delibera n. 165/2019, del 5 dicembre 2019
n. 47/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Sistemi Territoriali spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 164/2019, del 5 dicembre 2019
n. 46/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da La Ferroviaria Italiana spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 163/2019, del 5 dicembre 2019
n. 45/2019	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Gruppo Torinese Trasporti spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 162/2019, del 5 dicembre 2019
n. 44/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrovienord spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 161/2019, del 5 dicembre 2019
n. 43/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l. relativa al procedimento avviato con delibera n. 160/2019, del 5 dicembre 2019
n. 42/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. relativa al procedimento avviato con delibera n. 159/2019, del 5 dicembre 2019
n. 41/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrotramviaria spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 157/2019, del 5 dicembre 2019
n. 40/2020	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Ferrotramviaria spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 157/2019, del 5 dicembre 2019
n. 39/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 156/2019 del 5 dicembre 2019. Rigetto della proposta d'impegni presentata da Ente Autonomo Volturmo s.r.l.
n. 24/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di rete Ferroviaria Italiana spa, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete ("PIR") 2020 dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra

n. 23/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) spa, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete ("PIR") anno 2020
n. 22/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Sistemi Territoriali spa, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della rete ("PIR") per gli anni 2020 e 2021
n. 21/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti spa, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della rete ("PIR") per gli anni 2020 e 2021
n. 20/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l., per la violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete ("PIR") 2020
n. 19/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di La Ferroviaria Italiana spa, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della rete ("PIR") per gli anni 2020 e 2021
n. 18/2020	- Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrovie del Gargano s.r.l., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete ("PIR") anno 2020
n. 17/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrotramviaria spa, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della rete ("PIR") per gli anni 2020 e 2021
n. 16/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della rete (PIR) per l'anno 2021
n. 9/2020	Avvio di procedimento sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, relativo all'inottemperanza all'atto di regolazione approvato con la delibera n. 56/2018, del 30 maggio 2018, recante "Misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi"
n. 4/2020	Procedimento avviato con delibera n. 56/2019 nei confronti di Umbria T.P.L. e Mobilità spa Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell'articolo 1 della delibera n. 121/2018

## Anno 2019

n. 184/2019	Procedimenti sanzionatori avviati con le delibere nn. 156/2019, 157/2019, 158/2019, 159/2019, 160/2019, 161/2019, 162/2019, 163/2019, 164/2019, 165/2019, 166/2019, 167/2019, 168/2019, 169/2019 e 170/2019, del 5 dicembre 2019, ai sensi dell'art. 37, comma 3, lett. i), del decreto-legge n. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214/2011, nei confronti di gestori delle infrastrutture e dei servizi ferroviari. Differimento dei termini procedurali
-------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

n. 175/2019	Aeroporto "Marco Polo" di Venezia – Proposta di revisione dei diritti aeroportuali anno 2020. Istanza di definizione della controversia presentata da IBAR – <i>Italian Board Airline Representatives</i> . Avvio del procedimento e decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali
n. 170/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenord s.r.l. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n. 169/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenitalia spa relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n. 168/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano spa relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n. 167/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di TPER spa relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n. 166/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti della Società Unica Abruzzese di Trasporto spa relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n. 165/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti della Società Ferrovie Udine-Cividale s.r.l. relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n. 164/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Sistemi Territoriali spa relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n. 163/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti de La Ferroviaria Italiana spa relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n. 162/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti spa relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"
n.161/2019	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovienord spa relativo all'inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia

	connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”
<b>n. 160/2019</b>	delibera n. 160/2019 - Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l. relativo all’inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”
<b>n. 159/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. relativo all’inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi”
<b>n. 158/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrovie del Gargano s.r.l. relativo all’inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”
<b>n. 157/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Ferrotramviaria spa relativo all’inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”
<b>n. 156/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti dell’Ente Autonomo Volturno s.r.l. relativo all’inottemperanza alla delibera n. 106/2018, di approvazione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie
<b>n. 149/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 127/2019 del 26 settembre 2019. Rigetto della proposta d’impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana spa e Grandi Stazioni Rail spa
<b>n. 147/2019</b>	Approvazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana spa relativa al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 80/2019 del 19 giugno 2019. Chiusura del procedimento sanzionatorio con riferimento alle prescrizioni nn.: 2.2.3.1., lettere c) ed e), 2.3.3.1. e 2.3.3.2 di cui all’Allegato A alla delibera n. 118/2018 del 29 novembre 2018
<b>n. 143/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 117/2019. Rigetto della proposta d’impegni presentata da So.Ge.A.P. spa
<b>n. 134/2019</b>	Autorizzazione all’ispezione presso le sedi di Autostazioni di Milano s.r.l., ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera e), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e dell’articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169
<b>n. 127/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo
<b>n. 117/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera n. 6/2019 del 25 gennaio 2019, recante l’attivazione di una nuova procedura di revisione dei diritti aeroportuali in conformità al modello tariffario n. 3 approvato con delibera n. 92/2017
<b>n. 116/2019</b>	Procedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, avviato con delibera n. 80/2019 del 19 giugno 2019. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana spa



<b>n. 102/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"
<b>n. 100/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 31/2019, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), nei confronti di La Ferroviaria Italiana spa – Archiviazione
<b>n. 98/2019</b>	Reclamo di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori spa sul procedimento di integrazione e aggiornamento di Accordo Quadro – Archiviazione del procedimento avviato con delibera n.46/2019 del 18 aprile 2019
<b>n. 89/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 56/2019 del 23 maggio 2019. Rigetto, per inammissibilità, della proposta di impegni presentata da Umbria TPL e Mobilità spa
<b>n. 80/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"
<b>n. 56/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"
<b>n. 46/2019</b>	Reclamo di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori spa sul procedimento di integrazione e aggiornamento di Accordo Quadro – Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
<b>n. 31/2019</b>	Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"

## Anno 2018

<b>n. 78/2018</b>	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 126/2017 nei confronti di rete Ferroviaria Italiana spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)", per la violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015, con riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h. Archiviazione della contestazione relativa all'esercizio dei treni in doppia composizione. Conclusione del procedimento
<b>n. 76/2018</b>	Segnalazioni di Trenitalia spa e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori spa relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675. Conclusione del procedimento avviato, nei confronti di rete Ferroviaria Italiana spa, con delibera n. 28/2018 ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
<b>n. 68/2018</b>	Procedimento avviato con delibera n. 125/2017 nei confronti di rete Ferroviaria Italiana spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)", per la violazione dell'articolo 26, commi 1 e 3, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015

n. 49/2018	Stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 15/2018 per garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014
n. 28/2018	Segnalazioni di Trenitalia spa e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori spa relative alla gestione dei servizi Italo effettuati con materiale rotabile ETR675. Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112
n. 26/2018	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 78/2017 nei confronti di rete Ferroviaria Italiana spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"
n. 18/2018	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 151/2017 – Attivazione della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali nella determinazione dei diritti aeroportuali da parte della Società dell'Aeroporto di Comiso S.p.A
n. 15/2018	Stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia – Avvio del procedimento per garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014
n. 11/2018	Procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)". Proroga del termine di conclusione del procedimento

### Anno 2017

n. 151/2017	Determinazione dei diritti aeroportuali da parte della società dell'Aeroporto di Comiso spa. Avvio di procedimento
n. 126/2017	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"
n. 125/2017	delibera n. 125/2017 - Avvio di procedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"
n. 79/2017	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera l), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214
n. 78/2017	Avvio di procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"
n. 49/2017	Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Adozione

### Anno 2016

n. 152/2016	Imprese ferroviarie InRail spa, Captrain s.r.l. e C.F.I. spa – Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 121/2016 per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n. 112/2015
n. 129/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 64/2015 nei confronti di rete Ferroviaria Italiana spa Archiviazione della contestazione concernente l'inottemperanza alla misura 7.6.1, lettera f), della delibera n. 70/2014



n. 121/2016	Imprese ferroviarie InRail s.r.l., Caprail s.r.l. e CFI spa – Avvio del procedimento per l'adozione di decisioni ex art. 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015
n. 94/2016	Stazioni di Verona Porta Nuova e Bologna Centrale. Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 14/2016 per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n.112/2015
n. 33/2016	Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015 relativo alle inottemperanze alla delibera n. 70/2014, contestate a rete Ferroviaria Italiana spa 2015, per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione delle contestazioni relative alle misure 4.6.1, lett. d, 5.6.1 lett. c e 7.6.1, lett. e. Irrogazione di sanzioni per la violazione delle misure 5.6.1, lett. b e lett. d
n. 24/2016	Procedimento avviato con delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015. Approvazione degli impegni presentati da rete Ferroviaria Italiana spa e chiusura del relativo procedimento sanzionatorio con riferimento alle misure 1.6.4, lett. g, 3.6.1, 11.6.1, lett. c, e 11.6.3 di cui alla delibera n. 70/2014
n. 14/2016	delibera n. 14/2016 - Stazioni di Verona P.N. e Bologna Centrale – Avvio del procedimento per l'adozione di misure ex art. 37 decreto legislativo n. 112/2015
n. 11/2016	Archiviazione, con riferimento all'inottemperanza alla misura 5.6.1, lett. a, della delibera n. 70/2014, del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015 nei confronti di rete Ferroviaria Italiana spa

## Anno 2015

n. 92/2015	Ottemperanza agli impegni, relativi alla misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014, resi vincolanti con la
n. 91/2015	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana spa relativa al procedimento avviato con la delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015
n. 90/2015	Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 25/2015, relativo alle inottemperanze alla delibera n. 76/2014, contestate a rete Ferroviaria Italiana spa, per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione.
n. 89/2015	Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 24/2015 relativo alle inottemperanze alla delibera n. 70/2014, contestate a rete Ferroviaria Italiana spa 2015, per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione
n. 80/2015	Accettazione della proposta di impegni avanzata da rete Ferroviaria Italiana spa in relazione alle misure 9.6.1. e 9.6.2. di cui al procedimento avviato con delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015. Chiusura del procedimento sanzionatorio
n. 67/2015	Approvazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana spa, relativa al procedimento avviato con delibera n. 25/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarati ammissibili con delibera n. 38/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 3.2.6, 3.2.8, 3.2.11, 5.2. e 6.2.8 della delibera n. 76/2014, nonché all' Indicazione relativa all'inserimento, nella sottosezione 5.2.6 del PIR, delle misure 10.6.1. e 10.6.3 della delibera 70/2014
n. 66/2015	Approvazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarato ammissibile con delibera n. 37/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 8.6.1, 10.6.1 e 10.6.3 della delibera n. 70/2014
n. 64/2015	Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori riguardanti inottemperanze alle misure di regolazione 1.6.4, 3.6.1., 4.6.1, 5.6.1, 7.6.1, 11.6.1 e 11.6.3, di cui alla delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, concernente l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie

n. 38/2015	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana spa, relativa al procedimento avviato con delibera n. 25/2015 del 12 marzo 2015
n. 37/2015	Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da rete Ferroviaria Italiana spa relativa al procedimento avviato con delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015
n. 25/2015	Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. spa
n. 24/2015	Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014

## 2.2.2. Provvedimenti correlati alla tutela dei diritti dei passeggeri

### Anno 2020

n. 102/2020	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 101/2020	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 92/2020	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 88/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
n. 87/2020	Procedimento avviato con delibera n. 179/2019 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, paragrafo 1, del Reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'articolo 27 del Reg. (UE) n. 181/2011.
n. 64/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 53/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
n. 33/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 32/2020	Procedimento avviato con delibera n. 135/2019, nei confronti di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 17, paragrafi 1 e 2, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

n. 25/2020	Procedimento avviato con delibera n. 136/2019, nei confronti di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell’articolo 17, paragrafi 1 e 2, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 10/2020	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
n.8/2020	Procedimento avviato con delibera n. 129/2019 nei confronti di Ente Autonomo Volturno s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 27, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 7/2020	Procedimento avviato con delibera n. 128/2019 nei confronti di Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 17, paragrafi 1 e 2, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 6/2020	Procedimento avviato con delibera n. 122/2019 nei confronti di Trenitalia spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 13, paragrafo 1, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 5/2020	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 104/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 17, paragrafo 2, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del reg. (UE) n. 1177/2010

## Anno 2019

n. 179/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
n. 178/2019	Procedimento avviato con delibera n. 103/2019, nei confronti di Trenitalia spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell’articolo 18, paragrafo 2, lettera a), del reg. (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 155/2019	Procedimento avviato con delibera n. 91/2019, nei confronti di Trenitalia spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell’articolo 18, paragrafo 2, lettera a), del reg. (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 148/2019	Procedimento avviato con delibera n. 105/2019 nei confronti di Trenitalia spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 13, paragrafo 1, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 146/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
n. 142/2019	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 123/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 136/2019	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”

<b>n. 135/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 129/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 128/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 123/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 122/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 105/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 104/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 103/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 101/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 33/2019 nei confronti di Forship spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1 del reg. (UE) n. 1177/2010
<b>n. 99/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 26/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
<b>n. 91/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 90/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 57/2019 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 88/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 48/2019 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 87/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 18/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010

<b>n. 82/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 14/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
<b>n. 63/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 32/2019 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 62/2019</b>	Procedimento avviato con delibera n. 9/2019 nei confronti di Sistemi Territoriali spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
<b>n. 57/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
<b>n. 55/2019</b>	Procedimento avviato con delibera n. 4/2019 nei confronti di Ente Autonomo Volturno s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 18, paragrafo 1, e 27, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
<b>n. 54/2019</b>	Procedimento avviato con delibera n. 138/2018 nei confronti di Trenitalia spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell'articolo 18, paragrafo 2, lettera a), del reg. (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
<b>n. 48/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
<b>n. 45/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 3/2019 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 33/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
<b>n. 32/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
<b>n. 30/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 123/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
<b>n. 26/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
<b>n. 25/2019</b>	Procedimento avviato con delibera n. 139/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del reg. (UE) n. 1177/2010
<b>n. 18/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 124/2018 nei confronti di Minoan Lines S.A., ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria

	delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 17/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
<b>n. 14/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
<b>n.13/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 115/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed spa, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
<b>n. 12/2019</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 114/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed spa, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 9/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
<b>n. 4/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
<b>n. 3/2019</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"

## Anno 2018

<b>n. 139/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
<b>n. 138/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
<b>n. 137/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 100/2018 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 124/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"
<b>n. 123/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il



	reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 115/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 114/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 105/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 75/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 104/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 74/2018 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 100/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 90/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 80/2018 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 80/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 79/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 37/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed spa, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 77/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 50/2018 nei confronti di Bus Center s.r.l. e di Servizi Informazioni s.r.l. ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 75/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 74/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
<b>n. 69/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 31/2018 nei confronti di Bus Center s.r.l. e di Servizi Informazioni s.r.l. ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 62/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 25/2018 nei confronti di Busitalia Veneto spa. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 27 del reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004

<b>n. 61/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 20/2018 nei confronti di SNAV spa, ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 60/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 19/2018 nei confronti di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori spa, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 58/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 13/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed spa ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazione del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 52/2018</b>	Procedimento avviato con delibera n. 4/2018 nei confronti di Trenitalia spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’art. 17, paragrafo 1, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell’articolo 27, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007
<b>n.51/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 153/2017 nei confronti di Minoan Lines S.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
<b>n. 50/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
<b>n. 48/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 5/2018 nei confronti di Trenitalia spa, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 42/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2018 nei confronti di Grimaldi Euromed spa Archiviazione della contestazione concernente la violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004
<b>n. 37/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 36/2018</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 1/2018 nei confronti di Trenord s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 31/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
<b>n. 30/2018</b>	- Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 148/2017 nei confronti di Trenord s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 25/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
<b>n.24/2018</b>	Procedimento avviato con delibera n. 136/2017 nei confronti di Caremar spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 24, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010



<b>n. 20/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 19/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 13/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 12/2018</b>	Procedimento avviato con delibera n. 117/2017 nei confronti di Trenitalia spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 10, comma 4, del decreto legislativo n. 70/2014 recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario” e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per le violazioni degli articoli 9, paragrafo 5, e 27, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007
<b>n. 9/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 5/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 4/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 1/2018</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”

## Anno 2017

<b>n. 153/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 148/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 142/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 116/2017 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 136/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 135/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 79/2017 nei confronti di Alto Adige Bus s.r.l. – Archiviazione delle contestazioni concernenti la mancata ottemperanza alle richieste di informazioni dell’Autorità, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera l), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante “Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il

	consolidamento dei conti pubblici”, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214
<b>n. 122/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 68/2017 nei confronti di Alto Adige Bus s.r.l. – Archiviazione delle contestazioni concernenti la violazione degli articoli 25, paragrafo 1, e 27 del reg. (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004
<b>n.117/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 116/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 115/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 99/2017 nei confronti di Trenord s.r.l., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta.
<b>n. 111/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 95/2017 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 110/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 94/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed spa ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 108/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 80/2017 nei confronti di Moby spa ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 108/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 81/2017 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 107/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera 67/2017 nei confronti di Romano Autolinee Regionali spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 27 del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
<b>n. 106/2017</b>	Procedimento avviato con delibera n. 64/2017 nei confronti di Grandi Navi Veloci spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta con riferimento alla violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010
<b>n. 99/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 98/2017</b>	Procedimento avviato con delibera n. 51/2017 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori spa – Archiviazione delle contestazioni relative alla violazione dell’articolo 18, paragrafi 1 e 2, del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
<b>n. 97/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 45/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell’articolo 24, paragrafo 2, del reg. (UE) n. 1177/2010

<b>n. 95/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
<b>n. 94/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 93/2017</b>	Procedimento avviato con delibera n. 32/2017 nei confronti di Flixbus Italia s.r.l. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 19, paragrafi 1 e 2, e 20, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
<b>n. 89/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 61/2017 nei confronti di Interbus spa ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per violazione del reg. (UE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 81/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 80/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 27/2017 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 71/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 44/2017 nei confronti di Ferrotramviaria spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 70/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 27/2017 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 68/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
<b>n. 67/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
<b>n. 64/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
<b>n. 61/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
<b>n. 60/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 19/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed spa ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 per violazioni del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 59/2017</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2017 nei confronti di Moby spa ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per violazioni del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 51/2017</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”

n. 50/2017	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2017 nei confronti di Grimaldi Euromed spa ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 per violazioni del reg. (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 45/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
n. 44/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 43/2017	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 153/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 32/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
n. 27/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
n. 26/2017	Procedimento avviato con delibera n. 137/2016 nei confronti di Baltour s.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 25, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
n. 25/2017	Procedimento avviato con delibera n. 123/2016 nei confronti di Trenitalia spa – Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 10, comma 4, del decreto legislativo n. 70/2014 recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
n. 19/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
n. 10/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”
n. 9/2017	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 1177/2010, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”

## Anno 2016

n. 153/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
n. 137/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
n. 126/2016	Procedimento avviato con delibera n. 95/2016 nei confronti di Trenitalia spa Archiviazione della contestazione relativa alla violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, primo comma, del

	reg. (CE) n. 1371/2007 e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta con riferimento alla violazione dell'articolo 27, paragrafo 2, del reg. (CE) n. 1371/2007
<b>n. 125/2016</b>	Procedimento avviato con delibera n. 96/2016 nei confronti di COAS Consorzio Astigiano ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'art. 27 del reg. (UE) n. 181/2011 e chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta per la violazione dell'art. 25, paragrafo 1, del reg. (UE) n. 181/2011
<b>n. 124/2016</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 82/2016 nei confronti di Ferrovie del Sud est e servizi automobilistici s.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 181/2011. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 123/2016</b>	Avvia di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria" per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviari
<b>n. 116/2016</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 79/2016 nei confronti di Trenord s.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. CE n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 108/2016</b>	Procedimento avviato con delibera n. 58/2016, nei confronti di Trenord s.r.l. Adozione provvedimento sanzionatorio
<b>n. 107/2016</b>	Procedimento avviato con delibera n. 49/2016, nei confronti di Trenitalia spa Adozione provvedimento sanzionatorio
<b>n. 96/2016</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
<b>n. 95/2016</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
<b>n. 82/2016</b>	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 169/2014, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"
<b>n. 78/2016</b>	Procedimento avviato con delibera n. 2/2016 nei confronti di Trenitalia spa Adozione del provvedimento sanzionatorio
<b>n. 76/2016</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 41/2016 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 67/2016</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 27/2016 nei confronti di Trenord s.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 58/2016</b>	Avvio del procedimento per l'adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
<b>n. 57/2016</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 26/2016 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 56/2016</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori spa ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
<b>n. 53/2016</b>	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2016 nei confronti di Trasporto Ferroviario Toscano spa ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014. Archiviazione.

n. 52/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 8/2016 nei confronti di Ferrovie Udine Cividale s.r.l. ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 49/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 47/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 6/2016 nei confronti di Nuovo Trasporto Viaggiatori spa ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 44/2016	Procedimento avviato con delibera n. 119/2015 nei confronti di Consorzio Trasporti Prontobus. Adozione provvedimento sanzionatorio
n. 41/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 38/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 5/2016 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 35/2016	Procedimento avviato con delibera n. 110/2015 nei confronti di Trenitalia spa. Adozione provvedimento sanzionatorio
n. 34/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2016 nei confronti di Sistemi Territoriali spa ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014. Archiviazione
n. 27/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 26/2016	Avvio di procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 25/2016	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 109/2015 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo n. 70/2014 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta
n. 16/2016	Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 111/2015 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazione del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 15/2016	Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 108/2015 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
n. 10/2016	Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 9/2016	Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 8/2016	Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"
n. 7/2016	Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle



	disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 6/2016</b>	Avvio del procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 5/2016</b>	Avvio del procedimento per l’adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 2/2016</b>	Avvio del procedimento per l’adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”

**Anno 2015**

<b>n. 119/2015</b>	Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2011, n. 169, recante la “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del reg. (UE) n. 181/2011, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”
<b>n. 114/2015</b>	Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 70/2015 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Adozione del provvedimento sanzionatorio
<b>n. 112/2015</b>	Chiusura per avvenuto pagamento in forma ridotta del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 71/2015 nei confronti di Trenitalia spa ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 per violazioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
<b>n. 111/2015</b>	Avvio del procedimento per l’adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 110/2015</b>	Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 109/2015</b>	Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 108/2015</b>	Avvio di un procedimento ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”
<b>n. 71/2015</b>	Avvio del procedimento per l’adozione di provvedimenti sanzionatori di cui al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
<b>n. 70/2015</b>	Avvio del procedimento per l’adozione di provvedimenti sanzionatori di cui al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del reg. (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario



## 2.3. Organizzazione e funzionamento

### Anno 2020

n. 95/2020	Nomina dei responsabili dei procedimenti in corso, di competenza dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni dell'Autorità
n. 94/2020	Selezione pubblica, per titoli e colloquio, indetta con delibera n. 67/2020, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato, livello di Direttore – Cod. D6. Responsabile dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni. Approvazione della graduatoria finale, nomina del vincitore e preposizione dello stesso all'Ufficio Vigilanza e sanzioni in qualità di responsabile dell'Ufficio
n. 93/2020	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova dei funzionari assunti presso l'Autorità con delibera n. 107/2019
n. 83/2020	Emergenza epidemiologica da Covid-19 sul territorio nazionale. Disposizioni in materia di termini relativi ai procedimenti dell'Autorità. Proroga
n. 82/2020	Nomina in ruolo dei funzionari assunti presso l'Autorità giuste delibere n. 39/2019 e n. 81/2019
n. 81/2020	Rendiconto finanziario 2019 – Approvazione
n. 79/2020	Procedura di selezione pubblica, per titoli e colloquio, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato. Nomina della Commissione esaminatrice
n. 78/2020	Misure organizzative e conferimento di compiti e funzioni del titolare del trattamento dei dati, ai sensi del regolamento (UE) 2016/679 e delle relative norme di adeguamento dell'ordinamento nazionale
n. 69/2020	Emergenza epidemiologica da Covid-19 sul territorio nazionale. Disposizioni in materia di termini relativi ai procedimenti dell'Autorità
n. 67/2020	Procedura di selezione pubblica, per titoli e colloquio, per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo determinato
n. 66/2020	Preposizione del dirigente all'Ufficio Affari economici, con attribuzione dell'incarico di dirigente responsabile dell'Ufficio
n. 56/2020	Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche
n. 55/2020	Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 54/2020	Regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento dell'Autorità. Integrazione
n. 36/2020	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova di due funzionari assunti presso l'Autorità giuste delibere n. 36/2019 e n. 59/2019
n. 35/2020	Adempimenti conseguenti al reg. (UE) 679/2016, in materia di protezione dei dati personali
n. 34/2020	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 173/2019 per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità). Nomina delle Commissioni esaminatrici
n. 27/2020	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2020-2022. Approvazione definitiva
n. 26/2020	Premio di risultato relativo all'anno 2020
n. 11/2020	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 10 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione delle graduatorie finali e nomina dei vincitori

**Anno 2019**

<b>n. 185/2019</b>	Regolamento concernente la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo mensa dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
<b>n. 181/2019</b>	Assunzione a tempo indeterminato di 3 unità di personale, mediante utilizzo delle graduatorie finali approvate in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relative ai profili F06 e F07. Nomina in ruolo dei funzionari
<b>n. 180/2019</b>	Assunzione a tempo indeterminato in prova mediante utilizzo della graduatoria finale approvata in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 59/2018 riservata alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", qualifica di funzionario, livello di funzionario III, cod. FIII7
<b>n. 174/2019</b>	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 10 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Costituzione della Commissione per la valutazione comparativa delle candidature pervenute
<b>n. 173/2019</b>	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 15 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti nelle qualifiche di dirigente (n. 1 unità), funzionario (n. 12 unità) e operativo (n. 2 unità)
<b>n. 153/2019</b>	Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Modifica
<b>n. 138/2019</b>	Rinnovo dell'incarico di responsabile dell'Ufficio Diritti degli utenti
<b>n. 137/2019</b>	Attribuzione di specifici compiti e funzioni connessi al trattamento di dati personali di cui al reg. UE) 2016/679
<b>n. 131/2019</b>	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2020
<b>n. 125/2019</b>	Assunzione a tempo indeterminato di n. 3 operativi mediante utilizzo delle graduatorie formatesi in esito al concorso pubblico indetto con delibera dell'Autorità n. 74/2015. Nomina in ruolo degli operativi
<b>n. 124/2019</b>	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 10 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti Nota: la delibera è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 4° Serie Speciale – Concorsi ed Esami n. 79 del 4 ottobre 2019
<b>n. 115/2019</b>	Adozione del Codice disciplinare e modifiche di coordinamento al regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
<b>n. 114/2019</b>	Assunzione a tempo indeterminato in prova mediante utilizzo della graduatoria finale approvata in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F11 – funzionario Ingegnere esperto in materia di logistica e sistemi di trasporto marittimo, qualifica di funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7
<b>n. 113/2019</b>	Assunzione a tempo indeterminato mediante utilizzo della graduatoria finale approvata in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F07 – funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, qualifica di funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7
<b>n. 112/2019</b>	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Chiusura della procedura relativa al reclutamento di n. 2 funzionari nel profilo FD03 – funzionario area processi e gestione documentale digitale, dichiarata deserta
<b>n. 111/2019</b>	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 operativi nel profilo OD02 – operativo riservato

n. 110/2019	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 4 operativi nel profilo OD01 – operativo
n. 109/2019	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 Funzionari nel profilo FD02 – funzionario area economico gestionale
n. 108/2019	delibera n. 108/2019 - Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 8 Funzionari nel profilo FD01 – funzionario area giuridica
n. 107/2019	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", articoli 1 e 18, indetto con delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Approvazione graduatoria finale
n. 106/2019	Rinnovo dell'incarico di responsabile dell'Ufficio Servizi e mercati retail e di responsabile dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni
n. 92/2019	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2017/2018 *** Nota: omessa pubblicazione degli allegati A e B, ai sensi della normativa in materia di protezione dei dati personali
n. 85/2019	Concorso pubblico indetto con delibera dell'Autorità n. 74/2015. Nomina in ruolo dei funzionari
n. 84/2019	Bilancio di previsione 2019 – Assestamento
n. 81/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e dall'Autorità Nazionale Anticorruzione in esito alla procedura concorsuale relativa al profilo F6ITA – funzionario per lo svolgimento di attività di indagine, progettazione, sviluppo e di reverse engineering di software, algoritmi e data base. Assunzione in prova
n. 60/2019	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018, per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette di cui all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"). Integrazione della Commissione per la selezione nominata con delibera n. 117/2018 con un membro esterno esperto in lingua inglese
n. 59/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella seduta del 5 aprile 2018, in esito alla procedura concorsuale indetta con bando emanato a seguito di delibera dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato del 14 giugno 2017 – Avviso di Concorso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica IV^ Serie speciale – Concorsi ed esami, n. 50 del 04/07/2017, relativa al profilo F6TC – funzionario – Area Tutela del Consumatore
n. 58/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella seduta del 27 giugno 2018 e dall'Autorità Nazionale Anticorruzione nella seduta del 27 giugno 2018 in esito alla procedura concorsuale indetta con bando emanato a seguito di delibera dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato del 19 luglio 2017 e delibera dell'Autorità Nazionale Anticorruzione del 19 luglio 2017, n. 757 – Avviso di

	Concorso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica IV <sup>a</sup> Serie speciale – Concorsi ed esami, n. 56 del 25/07/2017 , relativa al profilo F6ITA – funzionario per lo svolgimento di attività di indagine, progettazione, sviluppo e di reverse engineering di software, algoritmi e data base
n. 51/2019	Regolamenti sul trattamento giuridico ed economico del personale dell’Autorità e sulle progressioni di carriera del personale. Modifica
n. 49/2019	Rendiconto finanziario 2018 – Approvazione
n. 41/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 operativi, livello di assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 91/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP02 – operativo Affari istituzionali e comunicazione. Assunzione in prova
n. 40/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 operativo, livello di assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 90/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP01 – operativo Trasporti e logistica. Assunzione in prova
n. 39/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 6/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F11 –funzionario Ingegnere esperto in materia di logistica e sistemi di trasporto marittimo. Assunzione in prova
n. 38/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 funzionari, livello di Funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 15/2017, come rettificata dalla delibera n. 113/2018, in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F07 – funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto. Assunzione in prova
n. 37/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 14/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F06 – funzionario Analista dell’offerta del servizio di trasporto esperto in <i>pricing</i> e <i>revenue management</i> . Assunzione in prova
n. 36/2019	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con delibera n. 1/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F01 – funzionario Giurista esperto in regolazione dei trasporti. Assunzione in prova
n. 35/2019	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante “Norme per il diritto al lavoro dei disabili”, articoli 1 e 18, indetto con delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell’Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Integrazione della Commissione esaminatrice nominata con delibera n. 86/2018 con un membro esterno esperto in lingua inglese
n. 34/2019	Progressioni di carriera del personale dell’Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016. Esecuzione della sentenza TAR Piemonte n. 344/2019, depositata il 26.3.2019
n. 27/2019	Pianta organica dell’Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione
n. 20/2019	Concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell’Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Nomina in ruolo
n. 19/2019	Premio di risultato anno 2019
n. 15/2019	Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche

n. 10/2019	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2019-2021. Approvazione definitiva
n. 8/2019	Conferimento dell'incarico di Capo di Gabinetto
n. 7/2019	Conferimento dell'incarico di responsabile dell'Ufficio Affari Istituzionali ed Internazionali dell'autorità.
n. 5/2019	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori

### Anno 2018

n. 147/2018	Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 146/2018	Codice etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 145/2018	Selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Costituzione della Commissione per la valutazione comparativa delle candidature pervenute
n. 144/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2019-2021. Approvazione in via preliminare dello schema di piano e avvio della consultazione pubblica
n. 140/2018	Bilancio di previsione 2019 e Pluriennale 2019-2021 – Approvazione
n. 131/2018	Incarico di coordinamento dell'Advisory Board dell'Autorità
n. 130/2018	Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 129/2018	Elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 128/2018	Performance Management. Approvazione
n. 127/2018	Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 126/2018	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifiche
n. 125/2018	Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Modifica
n. 117/2018	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, indetta con delibera n. 82/2018 per l'assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette protette di cui all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"). Nomina della Commissione per la selezione
n. 116/2018	Determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019. Riapertura della consultazione pubblica avviata con la delibera n. 92/2018
n. 113/2018	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015. Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3641/2018, pubblicata il 13 giugno 2018
n. 112/2018	Bilancio di previsione 2018 – Variazione di bilancio
n. 111/2018	Procedura di selezione di personale proveniente da pubbliche amministrazioni indetta con delibera n. 9/2013 relativamente all'Area Dirigenti – Affari giuridici e contenzioso (A2). Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3056/2017

<b>n. 108/2018</b>	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante “Norme per il diritto al lavoro dei disabili”, articoli 1 e 18, indetto con delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell’Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Nomina del Segretario della Commissione esaminatrice
<b>n. 107/2018</b>	Proroga dell’incarico di Garante etico
<b>n. 101/2018</b>	Selezione pubblica per l’ammissione di n. 8 praticanti presso l’Autorità di regolazione dei trasporti
<b>n. 97/2018</b>	Procedura di selezione di personale proveniente da pubbliche amministrazioni indetta con delibera n. 9/2013 relativamente all’Area Dirigenti – Affari giuridici e contenzioso (A2). Esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 3056/2017
<b>n. 95/2018</b>	Assunzione a tempo indeterminato di n. 2 operativi, livello di assistente – cod. A3 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 91/2016 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo OP02
<b>n. 94/2018</b>	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 103/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F13
<b>n. 93/2018</b>	Assunzione a tempo indeterminato di n. 1 funzionario, livello di funzionario III – cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata con la delibera n. 1/2017 in esito alla procedura concorsuale indetta con delibera n. 74/2015, relativa al profilo F01
<b>n. 92/2018</b>	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2019
<b>n. 87/2018</b>	Avvio della procedura di formazione dell’elenco degli esperti ad alto livello di specializzazione ai sensi dell’articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale
<b>n. 86/2018</b>	Concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante “Norme per il diritto al lavoro dei disabili”, articoli 1 e 18, indetto con delibera n. 59/2018 per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo dell’Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di funzionario – Livello funzionario III, cod. FIII7. Nomina della Commissione esaminatrice
<b>n. 85/2018</b>	Regolamento concernente la disciplina contabile dell’Autorità. Modifica
<b>n. 82/2018</b>	Procedura di selezione pubblica, per titoli ed esami, per l’assunzione a tempo determinato, per la durata di ventiquattro mesi, prorogabile per ulteriori dodici mesi, di n. 18 unità di personale nelle qualifiche di funzionario (n. 12 unità), operativo (n. 4 unità) e operativo (n. 2 unità appartenenti alle categorie protette)
<b>n. 81/2018</b>	Concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell’Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
<b>n. 72/2018</b>	Aggiornamento dei valori stipendiali contenuti nelle la Sezione II – Parte economica del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell’Autorità a decorrere dal 1° gennaio 2018, in adeguamento al contenuto dell’Accordo sindacale del 14 giugno 2018
<b>n. 71/2018</b>	Regolamento delle trasferte e missioni dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti. Modifiche
<b>n. 70/2018</b>	Bilancio di previsione 2018 – Assestamento
<b>n. 65/2018</b>	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell’Autorità di regolazione dei trasporti 2018-2020. Approvazione definitiva
<b>n. 59/2018</b>	Procedura per il reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami, riservato alle categorie protette di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante “Norme per il diritto al lavoro dei disabili”, articoli 1 e 18, per il reclutamento di n. 4 unità di personale di ruolo



	dell'Autorità di regolazione dei trasporti da assumere a tempo indeterminato nella qualifica di Funzionario – Livello Funzionario III, cod. FIII7
n. 54/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2018-2020. Approvazione in via preliminare dello schema di piano e avvio della consultazione pubblica
n. 53/2018	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 46/2018	Nomina del Nucleo di valutazione
n. 45/2018	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 44/2018	Rendiconto finanziario 2017 – Approvazione
n. 41/2018	Regolamento recante la disciplina dei permessi studio. Adozione
n. 40/2018	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica
n. 39/2018	Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Adozione
n. 38/2018	Performance Organizzativa
n. 32/2018	Designazione del Responsabile della protezione dei dati personali dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 22/2018	Premio di risultato anno 2018
n. 21/2018	Proroga del Nucleo di valutazione
n. 14/2018	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2016-2018. Aggiornamento anno 2018. Approvazione in via preliminare e avvio della consultazione pubblica
n. 7/2018	Rinnovo dell'incarico di responsabile all'Ufficio Accesso alle infrastrutture, di responsabile dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale, di responsabile dell'Ufficio Affari legali e contenzioso e di responsabile dell'Ufficio ICT
n. 6/2018	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015

### Anno 2017

n. 155/2017	Procedura di selezione pubblica per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione graduatorie finali e nomina vincitori
n. 154/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015
n. 150/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015



n. 149/2017	Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula per l'ammissione di n. 8 praticanti presso l'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 144/2017	Bilancio di previsione 2018 e Pluriennale 2018 – 2020 – Approvazione
n. 143/2017	Reclutamento di n. 2 funzionari, livello di funzionario III – Cod. FIII7 mediante utilizzo della graduatoria finale approvata, in esito alla procedura concorsuale relativa al profilo di concorso F12 – funzionario Ingegnere esperto in materia di sistemi per il trasporto pubblico locale, con la delibera n. 7/2017
n. 137/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 133/2017	Regolamento sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione
n. 123/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015
n. 113/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F07 – funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, approvata con delibera n. 15/2017 e dichiarazione vincitore
n. 112/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente, funzionario e operativo, di cui alla delibera n. 74/2015. Parziale rettifica della graduatoria finale approvata con delibera n. 89/2016
n. 104/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F10
n. 103/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Approvazione graduatoria finale relativa al reclutamento di n. 2 funzionari nel profilo F13 – funzionario – Affari istituzionali
n. 102/2017	Bilancio di previsione 2017 – Assestamento
n. 100/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Reclutamento di n. 2 operativi nel profilo OP01
n. 96/2017	Procedura di reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di n. 36 unità di personale di ruolo dell'Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità), di cui alla delibera n. 74/2015. Scorrimento della graduatoria finale relativa al profilo F07 – funzionario Ingegnere esperto di pianificazione, gestione della domanda e modellistica dei sistemi di trasporto, approvata con delibera n. 15/2017 e dichiarazione vincitore
n. 90/2017	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative al biennio valutativo 2015/2016

n. 75/2017	Contributo al finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricognizione delle competenze dell'Autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere
n. 74/2017	Designazione dell'Advisory Board dell'Autorità
n. 55/2017	Premio di risultato anni 2016 e 2017
n. 54/2017	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifica
n. 53/2017	Regolamento sulle progressioni di carriera del personale dell'Autorità. Adozione
n. 52/2017	Performance Management
n. 33/2017	Piano formativo per il personale dell'Autorità - Anno 2017
n. 29/2017	Conferimento dell'incarico di Responsabile dei rapporti con le organizzazioni sindacali
n. 28/2017	Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali e nomina dei vincitori

### Anno 2016

n. 145/2016	Costituzione della commissione per la valutazione comparativa dei curricula e la scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari ed extracurriculari formativi e di orientamento
n. 139/2016	Misura e modalità di versamento dovuto all'Autorità di regolazione dei Trasporti per l'anno 2017
n. 138/2016	Bilancio di previsione 2017 e Pluriennale 2017-2019. Approvazione
n. 135/2016	Nomina del Collegio dei revisori
n. 131/2016	Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità. Modifica
n. 120/2016	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Aggiornamento 2016-2018. Approvazione definitiva
n. 118/2016	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017
n. 115/2016	Integrazione dell'elenco di esperti, di cui all'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, approvato con delibera n. 74/2016 e integrato con delibera n. 98/2016
n. 98/2016	Integrazione dell'elenco di esperti, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, approvato con delibera n. 74/2016. Approvazione
n. 97/2016	Adempimento degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" sulla base della Convenzione con la Città Metropolitana di Torino sottoscritta in data 27 marzo 2015
n. 85/2016	Bilancio di previsione 2016 – Assestamento
n. 81/2016	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti – Aggiornamento 2016-2018 – Approvazione in via preliminare e avvio della consultazione pubblica
n. 74/2016	Approvazione dell'elenco di esperti ai sensi dell'articolo 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità
n. 68/2016	Premio di Risultato anno 2015

n. 61/2016	Nuovo “regolamento concernente l’organizzazione ed il funzionamento dell’Autorità”
n. 48/2016	Rendiconto finanziario 2015. Approvazione
n. 21/2016	Regolamento per l’acquisizione in economia di beni e servizi. Modifica
n. 20/2016	Avvio della procedura di formazione dell’elenco di esperti ai sensi dell’art. 17 del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell’Autorità
n. 18/2016	Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari e extracurriculari formativi e di orientamento. Scorrimento graduatoria tirocini extracurriculari
n. 12/2016	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015-2017. Approvazione definitiva

## Anno 2015

n. 115/2015	Procedura di valutazione comparativa dei curricula e scelta dei candidati per lo svolgimento dei tirocini curriculari e extracurriculari formativi e di orientamento. Approvazione graduatorie finali
n. 199/2015	Bilancio di previsione 2015. Seconda variazione
n. 95/2015	Protocollo per le relazioni sindacali nell’Autorità di regolazione dei trasporti. Ratifica
n. 94/2015	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2016
n. 93/2015	Bilancio di previsione 2016 e Pluriennale 2016-2018 – Approvazione
n. 82/2015	Regolamento per l’acquisizione di beni e servizi. Approvazione
n. 74/2015	Procedure per il reclutamento mediante concorso pubblico per titoli ed esami di personale di ruolo dell’Autorità da assumere con contratto a tempo indeterminato nelle qualifiche di dirigente (n. 4 unità), funzionario (n. 29 unità) e operativo (n. 3 unità)
n. 59/2015	Definizione del trattamento economico delle ore di lavoro straordinario prestate dal personale dell’Autorità nel 2015, ai sensi dell’art. 26, comma 2, del regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell’Autorità
n. 58 bis/2015	Nomina del Garante etico dell’Autorità di regolazione dei trasporti
n. 58/2015	Codice etico dell’Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione
n. 51/2015	Bilancio di previsione 2015 – Assestamento
n. 35/2015	Programma Triennale per la Trasparenza e l’Integrità 2015-2017. Approvazione preliminare
n. 33 bis/2015	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale. Modifica
n. 33/2015	Rendiconto finanziario 2014. Approvazione
n. 30/2015	Performance Management
n. 27/2015	Pubblicazione sul sito <i>internet</i> dell’Autorità di regolazione dei Trasporti dell’avviso di attivazione di tirocini formativi e di orientamento curriculari ed extracurriculari
n. 21/2015	Adempimento da parte dell’Autorità degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999 n. 68, recante “Norme per il diritto al lavoro dei disabili”. Convenzione con la città metropolitana di Torino
n. 15/2015	Nomina del Nucleo di valutazione
n. 14/2015	Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica
n. 13/2015	Assegnazione delle funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza dell’Autorità di regolazione dei Trasporti

**Anno 2014**

n. 82/2014	Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione
n. 78/2014	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2015
n. 77/2014	Bilancio di previsione 2015. Pluriennale 2015-2017 - Approvazione
n. 74/2014	Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa
n. 66/2014	Bilancio di previsione 2014. Pluriennale 2014-2016. Quinta variazione

**Anno 2013**

n. 13/2013	Entrata in operatività
n. 12/2013	Determinazione in prima attuazione dell'aliquota del contributo dovuto per anno 2014 dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, modalità di riscossione e comunicazione all'Autorità dei dati relativi
n. 11/2013	Bilancio di previsione 2014 e bilancio pluriennale 2014-2016
n. 9/2013	Avvisi di selezione di personale dipendente da pubbliche amministrazioni
n. 8/2013	Uffici nella città di Roma
n. 7/2013	Adozione di una procedura di selezione di esperti
n. 6/2013	Regolamento concernente la disciplina contabile dell'Autorità
n. 5/2013	Nomina del collegio dei revisori
n. 4/2013	Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 3/2013	Bilancio preventivo dell'Autorità per il 2013
n. 2/2013	Pianta organica del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti
n. 1/2013	Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento

**3. Pareri****Anno 2020**

n. 5/2020	Parere reso all'Autorità Regionale Trasporti della Calabria ai sensi della Misura 6, punto 2, della delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale
n. 4/2020	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sullo schema di Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana spa, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 15, comma 2, del d.lgs. 112/2015
n. 3/2020	Parere al Comune di Alassio sul regolamento comprensoriale del servizio taxi reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
n. 2/2020	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad

	oggetto la revisione del rapporto concessorio dell'autostrada A4 – SATAP spa e A33 – Società di Progetto Autostrada Asti – Cuneo p.a.
n. 1/2020	Parere al Comune di Grado sullo schema di regolamento per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea esercitati con veicoli e natanti, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, a seguito del parere n. 3/2018
<b>Anno 2019</b>	
n. 12/2019	Parere reso alla Regione Molise ai sensi della misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale nel bacino della Regione Molise
n. 11/2019	Parere al Comune di Salerno sullo schema di bando di selezione, per titoli, per l'assegnazione di n. 10 licenze per il servizio taxi e sul regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
n. 10/2019	Parere al Comune di Bardolino sullo schema di regolamento per l'esercizio del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, a seguito della verifica del recepimento del parere n. 6/2019
n. 9/2019	Parere al Comune di Alassio relativo all'attivazione del servizio di radio taxi sull'utenza telefonica intestata al Comune, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
n. 8/2019	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto la revisione del rapporto concessorio dell'autostrada A24/A25 – Strada dei Parchi spa
n. 7/2019	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto la revisione del rapporto concessorio dell'autostrada A4 – SATAP spa e A33 – Società di Progetto Autostrada Asti – Cuneo p.A.
n. 6/2019	Parere al Comune di Bardolino sullo schema di regolamento per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
n. 5/2019	Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206
n. 4/2019	Parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.
n. 3/2019	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.
n. 2/2019	Parere al Comune di Albenga sullo schema di regolamento per l'esercizio del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22

	dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, a seguito della verifica dell'ottemperanza al parere n. 8/2018
<b>n. 1/2019</b>	Parere al Comune di Imperia sullo schema di regolamento per il trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
<b>Anno 2018</b>	
<b>n. 10/2018</b>	Parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.
<b>n. 9/2018</b>	Parere al Comune di Napoli in materia di adeguamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
<b>n. 8/2018</b>	Parere al Comune di Napoli in materia di adeguamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
<b>n. 7/2018</b>	Parere al Comune di Lucca in materia di adeguamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
<b>n. 6/2018</b>	Parere reso al Comune di Perugia in materia di adeguamento del servizio taxi e sullo schema di regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico non di linea, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
<b>n. 5/2018</b>	Parere reso al Comune di Montepulciano in merito all'istituzione di un nuovo autoservizio pubblico non di linea mediante programmazione di n. 5 licenze taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
<b>n. 4/2018</b>	Parere reso al Comune di Civitavecchia sullo schema di regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico non di linea, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
<b>n. 3/2018</b>	Parere al Comune di Grado sullo schema di regolamento comunale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea esercitati con veicoli e natanti, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art.37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
<b>n. 2/2018</b>	Parere sullo schema di decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti recante approvazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi, reso dall'Autorità ai sensi dell'articolo 8, comma 14, del decreto legislativo del 15 luglio 2015, n. 112
<b>n. 1/2018</b>	Parere reso al Comune di Bologna in materia di adeguamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni

**Anno 2017**

n. 13/2017	Parere reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato sui servizi di prenotazione del trasporto taxi di Roma e Milano oggetto dei procedimenti n. I801A e I801B del 18/1/2017 avviati per presunta violazione dell'art. 101 del TFUE o dell'art. 2 della legge n. 287/1990
n. 12/2017	Parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sullo schema di decreto interministeriale, di cui all'art. 2, comma 3, del decreto-legge 40/2010, convertito, con modificazioni, dalla l. 73/2010. (parere adottato nella riunione del 15 dicembre 2017, comunicato all'amministrazione richiedente in data 18 dicembre 2017)
n. 11/2017	Parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sullo schema del nuovo Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e rete Ferroviaria Italiana spa, ai sensi dell'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo 112/2015
n. 9/2017	Parere reso alla Città metropolitana di Roma Capitale in merito al "Protocollo di intesa servizio taxi-NCC del bacino di traffico comprensoriale di porti ed aeroporti della Città metropolitana di Roma Capitale", reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
n. 8/2017	Parere al Comune di Matera in materia di adeguamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
n. 7/2017	Parere reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206
n. 6/2017	Parere reso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206
n. 5/2017	Parere reso al Comune di Pisa in materia di adeguamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
n. 3/2017	Parere reso al Comune di Corbetta (MI) sull'istituzione di un nuovo autoservizio pubblico non di linea mediante programmazione di n. 1 licenza taxi
n. 2/2017	Parere reso al MIT sul riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale
n. 1/2017	Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sull'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - parte investimenti 2012-2016 (CdP-I) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e rete Ferroviaria Italiana spa, reso dell'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112

**Anno 2016**

n. 1/2016	Parere reso al Comune di Firenze su incremento licenze servizio taxi
-----------	----------------------------------------------------------------------

**Anno 2015**

n. 1/2015	Parere reso al Ministero dell'Interno su trasporto pubblico non di linea
-----------	--------------------------------------------------------------------------



**Anno 2014**

---

n. 1/2014	Linee guida concernenti l'erogazione di contributi, sussidi, o ogni altra forma di emolumenti ai vettori aerei da parte dei gestori aeroportuali
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---



Via Nizza 230 – 10126 Torino  
[www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it)