Autorità di Regolazione dei Trasporti

DOC CCXVI, n. 3

Il Presidente

Roma, 1° ottobre 2025

Illustre Signor Presidente,

ho il piacere di farLe pervenire la Relazione annuale dell'Autorità, unitamente alla mia Presentazione, che ho avuto il privilegio di illustrare, lo scorso 17 settembre, alla Camera dei Deputati.

Voglia con l'occasione gradire, Signor Presidente, l'espressione della mia più alta considerazione.

Nicola Zaccheo

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI U
Protocollo N.0080883/2025 del 02/10/2025

On. Lorenzo Fontana
Presidente della Camera dei Deputati
Palazzo Montecitorio
Roma

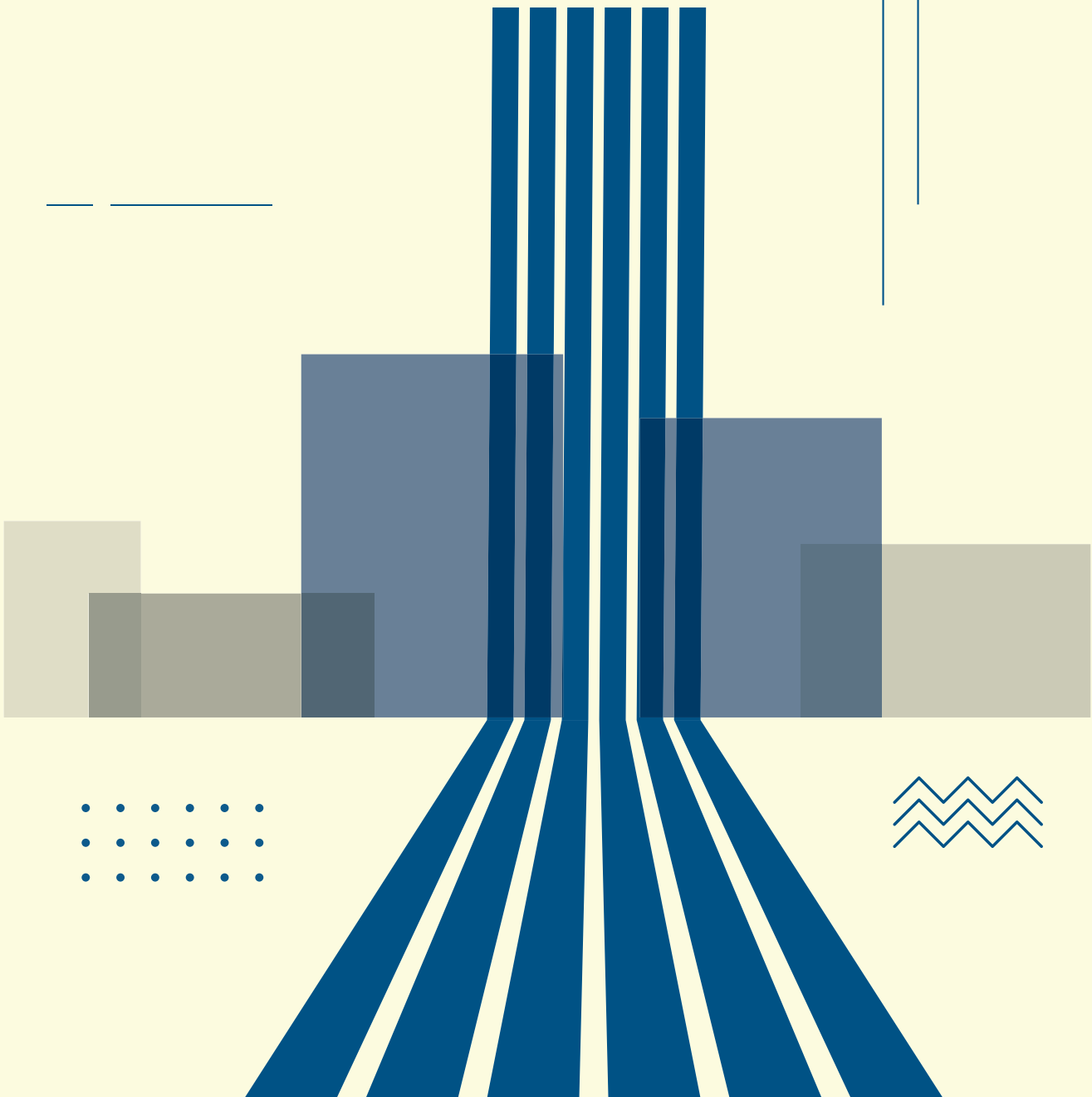
Camera dei Deputati ARRIVO 02 ottobre 2025 Prot: 2025/0001601/TN

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Presentazione del Presidente Nicola Zaccheo

Camera dei Deputati

17 settembre 2025



Autorità, Signore e Signori,

ringrazio il Presidente della Camera, Onorevole Lorenzo Fontana, per l'ospitalità concessa all'Autorità di regolazione dei trasporti nella Sala della Regina di Palazzo Montecitorio.

Ringrazio i rappresentanti del Parlamento e del Governo, le autorità civili e militari, tutti i presenti e coloro i quali sono collegati a distanza per assistere a questa presentazione.

La dodicesima Relazione annuale dell'Autorità

La Relazione annuale che mi appresto a esporre si colloca nella seconda metà della Consiliatura dell'Autorità, iniziata nel 2020, e si riferisce all'arco temporale compreso tra il primo luglio 2024 e il 30 giugno 2025.

L'Autorità nell'evoluzione tecnologica e le sfide dell'Intelligenza Artificiale

Negli ultimi tempi si è assistito ad una rapida evoluzione delle tecnologie digitali nei diversi settori di interesse economico e sociale, i cui esiti non sono ancora del tutto prevedibili. Mi riferisco, in particolare, all'affermarsi e alla diffusione dell'Intelligenza Artificiale, che sta rivoluzionando le modalità di interazione tra l'attività umana e quella delle macchine e quella tra le macchine stesse.
La consapevolezza dell'importanza che la rivoluzione in atto riveste per un'Autorità di regolazione economica quale è l'ART, che per la sua estesa missione e vocazione multisettoriale è profondamente connessa alla società, ai mercati e alle tecnologie, ha stimolato alcune riflessioni generali cui è dedicata la prima parte della Relazione annuale.

L'Intelligenza Artificiale, infatti, si pone come una delle innovazioni più significative e potenzialmente dirompenti per l'organizzazione della società, dei mercati e dei servizi pubblici.

Nel più ampio quadro della cosiddetta quarta rivoluzione industriale, l'AI emerge, dunque, come una leva strategica di supporto ai processi decisionali in contesti articolati e dinamici, portando benefici concreti ai cittadini, agli operatori economici e all'intero sistema produttivo.

I suoi effetti si manifestano in modo particolarmente evidente nei settori a elevata intensità tecnologica e logistica, come quello dei trasporti, che interessa reti complesse, infrastrutture critiche e, conseguentemente, la gestione di una considerevole mole di dati.

La diffusione di sistemi intelligenti può aprire scenari finora inimmaginabili, contribuendo ad una mobilità sempre più integrata, intermodale e orientata ai bisogni dell'utenza.

A fronte di queste grandi opportunità, si delineano, tuttavia, anche elementi di criticità, che richiedono una riflessione regolatoria attenta e lungimirante. Ad esempio, l'adozione diffusa di sistemi basati sull'AI solleva questioni rilevanti in termini di equità, trasparenza delle decisioni automatizzate, sicurezza dei sistemi e accesso equo ai dati.

Occorre, dunque, accompagnare tale evoluzione cogliendone i benefici e, al contempo, assicurandone lo sviluppo nel pieno rispetto dei principi di responsabilità, legalità e tutela dell'interesse pubblico.

L'Intelligenza Artificiale può sicuramente offrire un contributo significativo alla regolazione economica dei trasporti, sia nell'adeguare gli strumenti di programmazione, attuazione, analisi e monitoraggio, sia nella comprensione delle dinamiche emergenti, garantendo, parallelamente, il giusto equilibrio tra innovazione e tutela dei diritti, tra efficienza e inclusività, tra competitività e accessibilità.

Regolare i trasporti nell'era dell'Intelligenza Artificiale significa non solo comprendere e accogliere il cambiamento, ma anche orientarlo affinché si traduca in un progresso concreto, sostenibile e condiviso.

Procedo, ora, con la presentazione delle attività di maggior rilievo espletate nel periodo di riferimento, rimandando alla Relazione annuale per una completa e dettagliata trattazione.

Accesso alle infrastrutture

Le infrastrutture aeroportuali

L'applicazione dei modelli di regolazione agli aeroporti di Roma, Milano e Venezia

Per ciò che concerne l'accesso alle infrastrutture, partendo dall'ambito aeroportuale, dopo l'Atto aggiuntivo al contratto di programma degli aeroporti di Roma, sono stati sottoscritti, dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dalle rispettive società di gestione, anche gli accordi convenzionali per i due rimanenti contratti di programma (c.d. in deroga), relativi agli aeroporti di Milano e all'aeroporto di Venezia.
Tali accordi prevedono il pieno recepimento della regolazione dell'Autorità nel quadro della corretta attuazione della direttiva 2009/12CE sui diritti aeroportuali, consentendo la chiusura, in data 28 agosto, del *Pilot* aperto dalla Commissione europea nel 2023.

Il monitoraggio e le verifiche di conformità ai modelli dell'ART

Nel periodo in esame è proseguita l'attività di monitoraggio, con l'obiettivo di garantire la conformità ai modelli di regolazione mediante l'aggiornamento annuale di specifici parametri tariffari relativi agli investimenti, agli oneri incrementali, nonchè alle premialità e alle penalità connesse agli indicatori di qualità e di tutela ambientale.

Sono state, inoltre, avviate le verifiche di *compliance* delle proposte di revisione e aggiornamento dei livelli tariffari, presentate dai gestori aeroportuali per il nuovo periodo regolatorio.

La risoluzione delle controversie in materia di diritti aeroportuali

Rimanendo ancora in ambito aeroportuale, all'Autorità è attribuita anche una rilevante funzione nella risoluzione extragiudiziale delle controversie eventualmente sorte in seguito all'applicazione della sua regolazione. L'ART, infatti, interviene per dirimere i contrasti tra gestori e utenti aeroportuali, contribuendo così a prevenire potenziali contenziosi giudiziari.

Grazie a tale attribuzione, è stato possibile addivenire alla composizione della controversia sorta sulla proposta tariffaria dello scalo di Ciampino per il nuovo periodo regolatorio, mediante la prescrizione di specifici correttivi, successivamente recepiti dal gestore.

Le infrastrutture autostradali

Venendo alle concessioni autostradali, il settore è stato quello maggiormente interessato da novità legislative e regolatorie.

La riforma del settore nella Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Mi riferisco, *in primis*, all'approvazione della riforma del settore nell'ambito della specifica *Milestone* dell'intervento M1C2-11-12 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), entrata in vigore con la legge n. 193 del 16 dicembre 2024, ossia la Legge annuale per il mercato e la concorrenza del 2023, e con il decreto legge 21 maggio 2025, n.73, che ha introdotto puntuali ma significative modifiche alla riforma (decreto "Infrastrutture", convertito in legge nel luglio scorso).

Tale atteso intervento ha l'obiettivo di riordinare la normativa di riferimento, introducendo importanti innovazioni utili ad incentivare l'ottimizzazione degli investimenti necessari alla rete autostradale del Paese, garantendo, al contempo, una migliore sostenibilità per l'utenza.

La riforma mira, inoltre, a garantire efficienza, economicità e trasparenza, anche attraverso il rafforzamento delle competenze dell'Autorità, sia nella fase di definizione delle procedure di affidamento delle nuove concessioni, sia nei procedimenti di aggiornamento e revisione delle convenzioni delle concessioni vigenti e dei relativi Piani economico finanziari (PEF).

A tal proposito, le norme introdotte hanno riconosciuto carattere prescrittivo e vincolante ai pareri rilasciati dall'Autorità sui PEF elaborati dai concessionari, con una previsione di adeguamento obbligatoria sia per i nuovi affidamenti che per i rapporti concessori in essere.

L'intervento, inoltre, anche recependo alcuni auspici rivolti in passato al Parlamento in questa stessa sede, e a tal proposito ringrazio il Governo e il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT), ha introdotto una definizione più chiara e inequivocabile di tali procedimenti. In particolare, essa prevede termini certi per il recepimento delle prescrizioni dei soggetti istituzionali interessati nei vari passaggi, nonchè la decadenza dell'affidatario in caso di mancata sottoscrizione definitiva della convenzione di affidamento.

A ciò si aggiungono, per quanto di competenza dell'Autorità, puntuali specificazioni relative al calcolo del valore di subentro e, nel caso in cui il limite massimo previsto dalla riforma per la durata delle concessioni (15 anni) non permetta il recupero degli investimenti previsti, la determinazione delle condizioni che consentano al concedente di accordare eventuali deroghe.

Di sicuro rilievo sono le nuove norme che disciplinano l'estinzione della concessione in caso di inadempimenti del concessionario, con cui si auspica di evitare le distorsioni verificatesi in passato, nonché la previsione di un Piano nazionale di investimenti autostradali, finalizzato a soddisfare le indifferibili esigenze di maggiore coordinamento del settore, e nel cui ambito l'Autorità potrà offrire il proprio contributo in relazione alle competenze di cui dispone.

La VIR in ambito autostradale e il sistema tariffario per la tratta A22

La Verifica di impatto della regolazione (VIR) relativa a questo settore, avviata nel 2024 a seguito dell'indagine conoscitiva svolta nei primi mesi dell'anno, ha evidenziato alcune criticità che influiscono sull'obiettivo di massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e del contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori.

Su tali basi si è giunti all'approvazione, a novembre 2024, degli elementi per la definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio relativo alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena, nel quale sono stati apportati alcuni aggiornamenti rispetto ai sistemi tariffari adottati in precedenza dall'Autorità.

Le principali novità introdotte hanno riguardato, tra l'altro, profili afferenti alla determinazione della remunerazione del capitale investito (WACC), all'equilibrio economico-finanziario, al trattamento delle poste figurative, alla dinamica della componente tariffaria di costruzione e alla quantificazione del valore di subentro alla scadenza della concessione.

L'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio delle concessioni

L'intenso lavoro svolto è stato propedeutico all'aggiornamento complessivo del sistema tariffario di pedaggio delle concessioni, anche alla luce delle modifiche da ultimo intervenute con il succitato decreto "Infrastrutture".

Con le delibere n. 74/2025 e n. 75/2025 l'Autorità ha così proceduto, rispettivamente, all'indizione delle consultazioni per la definizione del sistema tariffario di pedaggio per le nuove concessioni e per il procedimento di aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio per le concessioni vigenti. Le misure poste in consultazione hanno lo scopo di garantire maggiormente il bilanciamento tra l'esigenza di conservazione dell'equilibrio economico-finanziario della concessione, la sostenibilità degli investimenti e la necessità di contenere i costi per l'utenza, promuovendo una gestione sempre più improntata a criteri di efficienza, responsabilità e trasparenza.
A tal fine esse mirano, tra l'altro, a rafforzare l'affidabilità delle stime previsionali dei volumi di traffico e a consentire al concessionario una più puntuale perimetrazione della valutazione sia degli investimenti, nelle loro varie componenti, che dei costi ammissibili ai fini della determinazione delle tariffe.
La consultazione si è conclusa lo scorso 16 luglio e il procedimento di valutazione delle osservazioni, con la conseguente approvazione definitiva del sistema tariffario, si concluderà nelle prossime settimane.

L'attività di vigilanza e ispezione con il supporto della Guardia di Finanza

Nell'ambito dell'attività di vigilanza e ispezione, nell'ultimo anno si è proceduto all'attuazione di specifici piani di azione.

Con riguardo agli interventi riferiti al settore autostradale, nel corso di indagini su anomalie riscontrate nell'identificazione di veicoli per i pagamenti del pedaggio, sono state disposte verifiche relative alla reale corrispondenza tra le previsioni di traffico e i numeri effettivi di veicoli transitanti.

L'indagine, svolta con la proficua collaborazione del Nucleo Speciale *Antitrust* della Guardia di Finanza, con il coinvolgimento del MIT e dell'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT), è stata effettuata per verificare la corretta imputazione degli importi addebitati agli utenti rispetto alle diverse tipologie di transiti su percorsi prestabiliti.

Da tale intervento sono emerse alcune indicazioni utili a migliorare l'attività di controllo e a garantire una maggiore trasparenza.

L'attività consultiva sulle proposte di aggiornamento dei PEF

Per quanto riguarda l'attività consultiva concernente l'espressione dei pareri nell'ambito delle procedure di aggiornamento dei PEF, nonché gli adeguamenti annuali dei livelli tariffari, come più volte ricordato negli ultimi anni, la regolazione dell'ART non è stata pienamente attuata, benchè prevista dal "decreto Genova" fin dal 2018, anche a causa delle proroghe legislative disposte annualmente, sulle quali il Consiglio di Stato, con una statuizione del gennaio scorso, ha sollevato dubbi di legittimità rimettendo la questione al vaglio della Corte Costituzionale.

Tali proroghe sono intervenute anche a causa del protrarsi dei tempi di approvazione dell'aggiornamento delle convenzioni e dei relativi PEF, dovuti alla complessità del procedimento, finora caratterizzato dall'assenza di indicazioni temporali chiare.

Per tali ragioni esprimo apprezzamento per le modifiche introdotte dalla riforma delle concessioni autostradali, che ha previsto, in questo contesto, un *iter* procedurale con termini perentori e non prorogabili indefinitamente.

L'attuazione della regolazione per affidamenti di attività e servizi in subconcessione

Infine, ancora con riguardo al settore autostradale, il periodo di interesse ha visto le prime applicazioni della delibera n. 1/2023, concernente le misure di regolazione per la definizione degli schemi di bando da utilizzare nelle gare, indette dai concessionari autostradali, per gli affidamenti dei servizi di distribuzione carbolubrificanti, delle attività commerciali e di ristorazione, nelle aree di servizio. In base a quanto previsto, il concessionario è tenuto a trasmettere all'Autorità la Relazione di affidamento (RdA), ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza.
L'Autorità ha così formulato le proprie osservazioni sulle prime Relazioni pervenute, in particolare quelle presentate dai concessionari Strada dei Parchi, Autostrade per l'Italia (ASPI) e Società Autostrada Tirrenica.

La legittimità della delibera n. 1/2023 è stata altresì confermata dalla sentenza del TAR Piemonte n. 1170 del 2024, che ha dichiarato infondati tutti i rilievi mossi da un operatore del settore, ribadendo in particolare la prevalenza della regolazione dell'ART rispetto alla precedente disciplina ministeriale.
A questo riguardo, nel mese di ottobre 2024, l'Autorità ha impugnato avanti al TAR Lazio il decreto interministeriale del 5 luglio 2024, n. 181, recante il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sulle autostrade, sul quale, come riferito nella precedente Relazione, erano state segnalate al MIT criticità relative a plurimi profili che risultano in contrasto con la regolazione dell'Autorità, le quali sono state tuttavia confermate nell'atto definitivo, rendendo necessario il ricorso al giudice amministrativo, che dovrebbe avere esito nelle prossime settimane.

Le infrastrutture ferroviarie

Venendo ora al trasporto ferroviario, vorrei sottolineare l'avvio del procedimento di aggiornamento dei criteri per l'accesso all'infrastruttura, contenuti nella delibera n. 70/2014, primo atto di regolazione di rilievo adottato dall'Autorità nel settore.

L'attività per l'aggiornamento dei criteri per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria

In una fase iniziale è stata condotta la Verifica di impatto della regolazione, dalla quale è emersa la necessità di adeguare le misure regolatorie vigenti, anche in ragione dell'evoluzione del mercato. Gli ambiti di intervento del nuovo atto di regolazione riguardano, in particolare, gli accordi quadro, l'assegnazione della capacità e gli effetti della mancata contrattualizzazione e utilizzazione delle tracce sull'infrastruttura ferroviaria.
È stata, quindi, avviata una consultazione con i portatori di interesse del mercato del trasporto ferroviario passeggeri, che è tuttora in corso.

L'ordine di cessazione della violazione dei limiti di assegnazione della capacità

L'Autorità, con la delibera n. 151/2024, ha concluso il procedimento sanzionatorio avviato nei confronti di RFI per la violazione dei limiti nell'assegnazione della capacità quadro, adottando un ordine di cessazione della condotta.
La violazione era stata accertata in precedenza con una delibera (n. 126/2023) oggetto di ricorso da parte del gestore, integralmente respinto dal TAR Piemonte (sentenza n. 1092/2024).
Il procedimento si è concluso con la definitiva approvazione della proposta di impegni presentata da RFI, a seguito della valutazione da parte dell'Autorità e all'esito del *market test*.
Con il provvedimento approvato con la delibera n. 78/2025 il gestore si è così impegnato a porre fine agli effetti della violazione contestata, nonché a condividere con l'Autorità una pluralità di informazioni, tra le quali le evidenze della metodologia adottata per risolvere i conflitti in sede di secondo coordinamento, che si auspica saranno funzionali a consentire all'ART di svolgere al meglio i propri compiti di vigilanza in materia.

Colgo l'occasione per esprimere apprezzamento per l'atteggiamento collaborativo manifestato da RFI, soprattutto negli ultimi mesi, che ha contribuito alla positiva conclusione dei procedimenti sopra richiamati.

L'approvazione della nuova proposta tariffaria RFI

Ancora, sempre con riguardo all'infrastruttura ferroviaria nazionale, l'Autorità ha approvato la nuova proposta tariffaria per il periodo 2025-2029 relativa al Pacchetto minimo di accesso (PMdA) e ai servizi extra-PMdA (delibera n. 165/2024), disponendo alcuni necessari correttivi.
Mi preme sottolineare che, nella definizione delle tariffe, è stata adottata una base costi certa e verificata, grazie ad una puntuale ricostruzione dei processi allocativi, alla valutazione dell'ammissibilità e della pertinenza di tutti i costi presi in considerazione.

Sono particolarmente soddisfatto del risultato ottenuto, che arriva al termine di un procedimento complesso, caratterizzato anche da ricorsi presentati dal gestore avverso precedenti delibere di dichiarazione di non conformità dell'Autorità, rigettati, poi, dal TAR Piemonte (sentenza 575/2025).

Con riguardo al trasporto merci, allo scopo di sostenere le imprese attive in questo settore, in un momento caratterizzato da forti criticità operative, il pedaggio da esse dovuto per l'accesso all'infrastruttura nazionale è stato ridotto di oltre il 30%. Infine, a seguito di una proficua interazione con l'Autorità, il gestore dell'infrastruttura nazionale ha anticipato l'entrata in vigore di tale misura dal 1° gennaio 2026 al 1° luglio 2025.

L'attività sui PIR e la verifica della sua attuazione

Anche nel 2024 l'Autorità, con la delibera n. 178/2024, ha reso indicazioni e prescrizioni di particolare rilevanza in merito ai Prospetti informativi della rete (PIR) 2025 e 2026 pubblicati da RFI, nei quali sono stati individuati alcuni provvedimenti atti a mitigare le note criticità derivanti dalla saturazione di porzioni della rete e delle stazioni, soprattutto in determinate fasce orarie, con specifico riguardo al segmento del trasporto passeggeri.

Prescrizioni che hanno suscitato particolare clamore sono quelle relative alla tratta ad Alta Velocità (AV) Roma-Firenze, che limitano la circolazione ai soli treni con velocità superiore a 200 km/h.

Si ricorda che fin dai primi anni 2000, per tale tratta, progettata per la circolazione di treni con velocità fino a 250 km/h, il PIR ha previsto una deroga straordinaria che ha consentito l'accesso anche a treni regionali con velocità di 150 km/h.
La linea AV è stata realizzata, con importanti investimenti infrastrutturali pubblici, per far circolare treni veloci. Un treno regionale ha un impatto notevole sulla circolazione, in quanto introduce un elevato grado di eterotachia. Tale impatto è reso, oggi, drammatico a causa delle succitate criticità di saturazione presenti sulla rete AV.

Del resto, la necessità di innalzare la velocità massima dei servizi regionali è nota da anni alle Regioni, come previsto negli Accordi quadro con RFI, che originariamente fissavano il termine per gennaio 2020.

Comunque, a seguito delle numerose istanze pervenute dalle amministrazioni locali interessate, dalle quali si evincono ritardi nella consegna del materiale rotabile idoneo, e nell'ottica di ridurre il disagio per i tanti pendolari che quotidianamente viaggiano su quella linea, l'Autorità ha avviato approfondimenti con RFI per la valutazione di eventuali ulteriori deroghe, anche parziali, all'entrata in vigore delle prescrizioni in oggetto.

È auspicabile un impegno condiviso da parte delle amministrazioni, delle imprese e degli operatori coinvolti, affinchè si finalizzi al più presto l'*iter* di acquisizione e messa in opera dei nuovi treni regionali compatibili con i requisiti della rete AV.

Tra le attività di maggior rilievo riferite al settore ferroviario, ricordo, infine, il procedimento avviato con la delibera n. 55/2025, per la definizione dei meccanismi di premialità/penalità sui livelli tariffari correlati alla effettiva qualità del servizio erogato da RFI.

Le infrastrutture portuali

Anche il comparto portuale è stato interessato da importanti interventi regolatori dell'Autorità nel periodo in esame.

In attuazione delle Linee guida sulla disciplina delle concessioni adottate dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti con il decreto n. 110 del 21 aprile 2023, sono stati rilasciati i primi tre pareri alla Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar Tirreno centro-settentrionale. Più precisamente, l'ART si è espressa in merito alle istanze avanzate da tre società, che richiedevano alla AdSP il rilascio di concessioni demaniali marittime (ex articolo 18 legge n. 84/1994), finalizzate all'utilizzo di aree site nei compendi portuali di Gaeta e Fiumicino. In forza delle prerogative ad essa riconosciute dall'articolo 7 delle indicate Linee guida, l'ART ha evidenziato la necessità che i piani di investimento, e i relativi periodi di ammortamento previsti nei PEF, risultino coerenti con la durata delle concessioni.

La revisione della delibera n. 57/2018

Fatto rilevante nel periodo considerato, è l'adozione di uno schema di revisione delle prime misure di regolazione adottate dall'Autorità con la delibera n. 57/2018, recante metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

Tale schema, attesi gli esiti della Verifica di impatto della regolazione e della *call for input* avviati e conclusi in precedenza, si propone di introdurre, in un'ottica pro-concorrenziale, alcuni elementi di novità volti ad aumentare la trasparenza della disciplina contenuta nella legislazione in materia portuale (legge 28 gennaio 1994, n. 84), con particolare riferimento alle modalità per il rilascio delle concessioni demaniali e per l'erogazione dei servizi.

Con specifico riguardo alla tematica delle infrastrutture essenziali, le misure poste in consultazione prevedono che le AdSP ne disciplinino le modalità di accesso e di gestione, al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione. In tal senso, le AdSP sono tenute anche a vigilare sull'applicazione di tariffe di accesso congrue e commisurate ai costi effettivamente sostenuti dai gestori, avvalendosi di strumenti di contabilità regolatoria definiti dall'Autorità.

Inoltre, dando seguito alle osservazioni pervenute nella *call for input,* che hanno evidenziato l'opportunità di una disciplina più specifica e stringente in materia di obblighi informativi in capo alle AdSP, si è ritenuto necessario introdurre una misura che prevedesse la pubblicazione di un pacchetto minimo di informazioni relative al demanio portuale e alle condizioni di accesso alle infrastrutture, sia fisiche che immateriali, connesse alle operazioni portuali, nonché ai servizi forniti agli utenti.
Lo schema posto in consultazione prevede, altresì, un sistema di gestione dei reclami che possono essere sottoposti all'Autorità, al fine di valutare l'eventuale irrogazione di una sanzione pecuniaria in caso di inosservanza delle misure di regolazione, da parte delle imprese che operano sia in regime di libera concorrenza che in regime di esclusiva, come è il caso dei concessionari di infrastrutture essenziali.

Qualora, invece, si rilevi l'inosservanza delle misure di regolazione da parte di una AdSP, lo schema prevede che l'Autorità invii una segnalazione alle autorità competenti.

Infine, allo scopo di mettere l'ART nelle condizioni di espletare le proprie funzioni di monitoraggio e vigilanza, l'atto dispone che tutti i documenti, i dati e le informazioni siano forniti dai soggetti destinatari delle misure di regolazione alle AdSP e, da queste ultime, all'Autorità.
L'ampia partecipazione registrata alla consultazione ha reso necessario prorogare, per due volte, i termini per l'invio di proposte e osservazioni da parte dei soggetti interessati.

Le criticità legate alla mancanza dei dati

Come già segnalato nella precedente Relazione, è assolutamente necessario avere pieno accesso alle informazioni relative alle concessioni portuali.

Al riguardo, mi preme l'obbligo di evidenziare come la richiesta dei dati, indirizzata dall'Autorità di regolazione dei trasporti alle Autorità di sistema portuale, abbia visto un riscontro molto parziale e complessivamente del tutto insufficiente, nonostante le ferme reiterazioni della richiesta.

Mi rammarica pertanto, in questa sede, porre l'attenzione sulla circostanza per la quale la definizione dei *benchmark* di settore da parte dell'ART è un'azione propedeutica al rilascio dei pareri, all'attività di monitoraggio e alla verifica delle *performance* dei concessionari, ai quali è affidata la gestione e lo sfruttamento di beni pubblici essenziali in nome e per conto dello Stato. Il riscontro a tali richieste di dati, talora parziale, ma nella maggior parte dei casi del tutto assente, finisce così per manifestarsi in un vero e proprio impedimento allo svolgimento delle funzioni istituzionali imposte dalla legge alla stessa Autorità, e recentemente rafforzate da interventi normativi previsti dall'attuazione del PNRR.

Ricordo che le prerogative di regolazione economica e vigilanza sono affidate all'Autorità, in qualità di soggetto terzo e indipendente, per assicurare trasparenza, imparzialità e tutela dei diritti degli utenti. Tali attribuzioni non risultano in alcun modo sovrapposte rispetto alle competenze riconosciute alle Autorità di sistema portuale, al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e ad altre Autorità amministrative.

La regolazione dei servizi di trasporto

Passando, ora, alla regolazione dei servizi di trasporto, iniziando dal processo di individuazione dei lotti oggetto di affidamento, nel periodo in esame sono stati rilasciati pareri di competenza all'Agenzia della mobilità piemontese, alla provincia di Verona e all'Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.

Numerosi sono stati anche i pareri formulati dall'Autorità in merito alle Relazioni di affidamento, il documento nel quale l'Ente Affidante motiva le procedure adottate.

Tra le principali criticità rilevate, si evidenzia la mancanza di disponibilità di dati in merito ai risultati di gestione e la modalità di programmazione di servizi di TPL, spesso non adeguata, soprattutto in quei casi che richiedono soluzioni anche innovative quali, ad esempio, servizi flessibili di tipo *Demand responsive transport* (DRT) o sistemi integrati con i servizi di *sharing mobility* presenti sul territorio interessato.

La nuova disciplina per il calcolo del margine di utile ragionevole nei settori del cabotaggio marittimo e del trasporto terrestre

A testimonianza di una regolazione attenta alle evoluzioni di mercato, anche in relazione alle evidenze empiriche derivanti dalla sua applicazione, l'Autorità ha avviato una procedura per la ridefinizione del margine di utile ragionevole nei settori connotati da oneri di servizio pubblico (OSP) del cabotaggio marittimo e del trasporto terrestre, conclusasi con la delibera n. 177/2024, all'esito di un complesso procedimento che ha visto lo svolgimento di due differenti consultazioni, con un'ampia partecipazione dei portatori di interesse.
Le principali novità consistono nell'avere riconosciuto la natura industriale e imprenditoriale del servizio, disciplinando forme di remunerazione degli investimenti e dei rischi assunti dalle imprese, con effetti che si auspicano positivi per lo sviluppo e l'innovazione del settore.

In particolare, viene riconosciuta una maggiore discrezionalità all'Ente affidante, con la possibilità, in casi adeguatamente giustificati, di applicare un tasso di remunerazione del capitale investito netto che tenga conto del grado di rischiosità degli investimenti, e che sia funzionale all'obiettivo dell'affidamento in un'ottica di miglioramento della qualità del servizio.

Le nuove misure hanno previsto, altresì, l'introduzione di una metodologia, alternativa a quella ordinaria, per riconoscere all'impresa affidataria un margine di utile ragionevole indipendentemente dal valore del capitale investito netto (CIN) e, quindi, anche nei casi in cui tale valore sia limitato

o nullo. Si tratta di un intervento fortemente atteso dal settore, volto ad accrescere la contendibilità degli affidamenti dei servizi di trasporto terrestre e marittimo soggetti a oneri di servizio pubblico, tipicamente connotati da bassa attrattività.

Il procedimento per l'individuazione dei costi di riferimento

In attuazione delle nuove previsioni di cui al riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, l'Autorità nel corso dell'anno ha portato avanti il procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada. La consultazione relativa allo schema di atto di regolazione si è conclusa lo scorso giugno e i contributi pervenuti sono in corso di valutazione.

Le misure proposte perseguono l'obiettivo di fornire indicazioni sui costi di riferimento dei servizi al fine di supportare l'attività dei concedenti, prevedendo l'adozione di una metodologia ibrida di analisi dei costi, attraverso la combinazione di modelli analitici (*bottom up*) e modelli econometrici (*top down*).
L'aggiustamento dinamico previsto dalle misure di regolazione è finalizzato a incentivare le gestioni verso livelli di maggior efficacia ed efficienza, allo scopo di incrementare la domanda di mobilità del trasporto pubblico che risulta più sostenibile, dal punto di vista ambientale e sociale, rispetto all'utilizzo del mezzo privato.

Il trasporto non di linea e il contributo dell'attività consultiva dell'Autorità

Per quanto concerne il trasporto pubblico non di linea, all'inizio del periodo di riferimento la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 137 del luglio 2024, ha dichiarato l'illegittimità della norma relativa al blocco delle nuove autorizzazioni per i servizi di noleggio con conducente. Tale disposizione era già stata oggetto di censura nell'atto di segnalazione congiunto dell'ART con l'Autorità garante per il mercato e la concorrenza, di cui si è riferito nella precedente Relazione, con il quale si evidenziavano varie criticità del settore.

L'attività pareristica per il servizio taxi

Riguardo al servizio taxi, l'attività pareristica dell'ART si è intensificata nel periodo considerato, grazie, tra l'altro, alla maggiore consapevolezza degli Enti locali della necessità di adeguare il numero dei taxi, le tariffe e la relativa regolamentazione, anche in considerazione dell'incremento delle presenze turistiche e della destagionalizzazione dei relativi flussi.
In generale, registriamo positivamente un maggiore grado di recepimento da parte dei Comuni delle osservazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità.

Nell'ambito delle procedure di ampliamento straordinarie del contingente, il ruolo dell'ART è limitato alla determinazione del contributo prescritto dalla legge per l'indennizzo dei soggetti già titolari di licenze. L'intervento dell'Autorità, avallato, tra l'altro, dalle sentenze dei TAR aditi, ha determinato una riduzione di tale importo rispetto al valore di mercato, con effetti positivi sulla partecipazione alle procedure per l'assegnazione delle nuove licenze.

I diritti dei passeggeri e degli utenti

Le procedure di risoluzione non giurisdizionale delle controversie

Venendo al tema della tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti, partendo dalla competenza esercitata nelle procedure di risoluzione non giurisdizionale delle controversie tra utenti e operatori economici (*Alternative Dispute Resolution* – ADR), si evidenzia che il Servizio conciliazioni ART ha gestito, da quando è stato avviato nell'aprile 2023, circa 45.000 istanze, di cui oltre il 97% ha interessato il trasporto aereo, con più del 43% concluse con esito positivo.
Ad oggi, lo svolgimento delle procedure di conciliazione ha consentito di riconoscere agli utenti rimborsi per un importo complessivo di quasi 6 milioni di euro.
Il numero delle istanze continua ad essere in costante crescita, pertanto l'Autorità ha sottoscritto una convenzione quadro con Unioncamere, finalizzata alla gestione operativa delle procedure ADR e alla individuazione di soggetti camerali con disponibilità di conciliatori, impegnandosi, al contempo, ad assicurare la necessaria formazione specialistica nelle materie regolate.

La regolazione del contenuto minimo degli specifici diritti nel settore autostradale

Con riguardo alle funzioni di regolazione *ex ante,* finalizzate alla definizione del contenuto minimo degli specifici diritti, inclusi quelli di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture, con la delibera n.132/2024 sono state adottate le prime misure relative al comparto autostradale.
Tale intervento è particolarmente significativo anche per il carattere innovativo delle tutele introdotte in questo ambito di trasporto.
Le misure prevedono obblighi in tema di trasparenza delle gestioni e di accessibilità delle informazioni, tra cui quelle necessarie alla programmazione del viaggio (ad esempio tempi di percorrenza, distribuzione di colonnine di ricarica elettrica e tipologia di servizi di rifornimento), nonché quelle relative alle modalità di calcolo e di pagamento del pedaggio.

Con un secondo atto di regolazione sono stati, invece, disciplinati i soli aspetti afferenti al rimborso del pedaggio e alle modalità di erogazione, in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale.

Questo provvedimento si pone l'obiettivo di assicurare che i costi sostenuti dall'utenza siano proporzionati all'effettiva fruizione del servizio. Dunque, in presenza di limitazioni all'utilizzo della rete, generalmente dovute alla presenza di cantieri, viene riconosciuto all'utente il diritto a un rimborso, calcolato in base alla riduzione del pedaggio relativo alla tratta interessata.
L'associato schema regolatorio è stato posto in consultazione e l'analisi dei contributi pervenuti dagli *stakeholder* è attualmente in corso.

Il completamento del quadro regolatorio in materia di contenuto minimo dei diritti

I due provvedimenti citati completano il quadro regolatorio in materia di contenuto minimo degli specifici diritti, integrandosi con quelli già adottati per i servizi di trasporto ferroviario connotati da oneri di servizio pubblico e, con riguardo al trattamento dei reclami, anche per i servizi di trasporto aereo, ferroviario, con autobus e marittimo.

Sempre in materia di contenuto minimo dei diritti, nel periodo in esame l'Autorità ha svolto la consueta attività di monitoraggio e di vigilanza, esercitando, nei casi di infrazione accertata, i previsti poteri sanzionatori.
In tali procedimenti si assiste ad un crescente ricorso all'istituto degli impegni, strumento virtuoso che consente, da un lato, l'applicazione efficace delle misure regolatorie oggetto di contestazione per inosservanza e, dall'altro, la rimozione della stessa contestazione, evitando l'irrogazione di sanzioni.
Proseguendo in tema di tutele dei diritti dei passeggeri, nell'esercizio delle proprie funzioni di *enforcement* e di vigilanza, l'Autorità è stata, anche quest'anno, impegnata in numerosi procedimenti volti alla corretta applicazione della normativa eurounitaria nel trasporto ferroviario, con autobus e via mare e per vie navigabili interne.

Organizzazione e funzionamento dell'Autorità

Passo, ora, ad illustrare brevemente le attività connesse all'organizzazione e al funzionamento dell'Autorità.

Iniziando dalla comunicazione istituzionale, essa assume valenza strategica per consentire la puntuale e corretta informazione delle azioni poste in essere dall'Autorità, in funzione delle complesse attribuzioni affidate dal mandato istituzionale.

Comunicazione istituzionale, eventi e formazione del personale

Nel periodo di interesse, è proseguita l'attività attraverso tutti i canali istituzionali ART (sito *web*, *social network*) e la pubblicazione mensile del Bollettino che reca i principali provvedimenti adottati dal Collegio.

È stata intensificata la collaborazione con altri Enti e comunità accademiche per l'organizzazione di iniziative di approfondimento e divulgazione su materie di reciproco interesse.

Tra queste, mi preme ringraziare Sua Eminenza il Cardinale Gianfranco Ravasi e la Fondazione Cortile dei Gentili per l'evento, organizzato insieme all'Autorità, dal tema "*Homo Viator*. Pellegrinaggio e viaggio". L'incontro, che ha avuto luogo nel mese di giugno, ha offerto un'importante occasione di dialogo e di riflessione, attraverso le testimonianze e gli interventi dei principali *stakeholder* nel mondo dei trasporti.

Sul lato della formazione interna, è stato organizzato un secondo evento di *team building,* dalla forte utilità sociale, dedicato al primo soccorso aziendale, all'uso del defibrillatore e alle manovre salvavita.

Infine, è stato individuato il nuovo immobile per gli uffici della sede di Roma nel quale ci siamo trasferiti da poche settimane e colgo l'occasione per ringraziare l'Agenzia del Demanio per il prezioso supporto offertoci.

Contributo per il funzionamento dell'Autorità

Passando ora al contributo per il funzionamento dell'Autorità, sin dall'avvio di questa Consiliatura, l'ART si è posta l'obiettivo del massimo contenimento dell'onere contributivo, attraverso, quando possibile, la riduzione dell'aliquota e l'innalzamento della soglia di esenzione.

In dettaglio, relativamente all'annualità 2025, l'Autorità ha abbassato ulteriormente il contributo dovuto dalle aziende regolate portandolo allo 0,045% del fatturato rilevante, per cui la percentuale di parametrazione risulta significativamente inferiore alla misura massima prevista dalla legge (0.1%), e ha innalzato la soglia di esenzione a 7 milioni di euro. Infine, coerentemente con questa impostazione, sono stati ridotti gli oneri amministrativi a carico delle imprese di minori dimensioni in tema di certificazione di bilancio.

In merito alle verifiche degli obblighi dichiarativi e contributivi, fondamentale, di nuovo, è stata l'ormai consolidata collaborazione con il Nucleo Speciale *Antitrust* della Guardia di Finanza, grazie alla quale è stato possibile svolgere efficienti attività di accertamento.

Conclusioni

Prima di giungere ai ringraziamenti conclusivi, vorrei condividere alcune riflessioni sul ruolo che l'Autorità di regolazione dei trasporti è oggi chiamata a svolgere, in un contesto sempre più dinamico e complesso.

Il momento congiunturale che stiamo vivendo restituisce, con particolare chiarezza, quanto la funzione del regolatore sia strategica per garantire equilibri, certezze e trasparenza nei rapporti tra operatori, nell'impiego efficiente delle risorse pubbliche e nella tutela dei diritti degli utenti.

Ci avviamo verso l'ultimo biennio dell'attuale Consiliatura, è quindi naturale volgere uno sguardo retrospettivo al lavoro svolto e, al tempo stesso, proiettarci con senso di responsabilità verso le sfide che ci attendono.

Il cammino percorso è stato contraddistinto dall'adozione di nuove misure regolatorie e dalla revisione di quelle esistenti, alla luce delle profonde trasformazioni economiche, tecnologiche e sociali che hanno inciso sull'assetto originario del settore.

La fase che si apre dovrà essere orientata ad un ulteriore consolidamento dell'azione dell'Autorità, ponendo particolare attenzione all'attività di monitoraggio dell'effettiva attuazione e degli esiti delle misure regolatorie adottate nel corso del tempo.

Monitorare, infatti, non significa soltanto verificare il rispetto delle norme, ma anche accompagnare i processi regolati, interpretarne le evoluzioni, cogliere segnali, criticità e opportunità, per intervenire in modo tempestivo ed efficace.

Nel corso di questo mandato, sto assistendo con soddisfazione alla progressiva maturazione del ruolo dell'Autorità, anche attraverso l'assegnazione di nuove importanti funzioni e competenze.

Innanzi tutto, in molteplici ambiti, si è affermata una crescente consapevolezza dell'importanza di un confronto costruttivo e continuativo, che ha favorito il dialogo tra l'Autorità e i diversi *stakeholder*, spesso contribuendo a prevenire il ricorso alle sedi giurisdizionali.

Ritengo che questo approccio rappresenti un patrimonio da preservare e rafforzare e auspico che possa estendersi anche a segmenti che, ad oggi, si dimostrano ancora poco recettivi a un dialogo aperto con il regolatore.

In tale contesto, va rilevato come le attribuzioni dell'Autorità abbiano conosciuto un significativo ampliamento, anche in ragione degli impegni assunti dal Governo nell'ambito del PNRR. Alcune *milestone* previste dal Piano, infatti, hanno reso necessario un rafforzamento del ruolo regolatorio e di vigilanza, confermando la centralità dell'Autorità quale presidio indipendente a garanzia dell'efficienza, della trasparenza e dell'integrità del mercato.

Tutto questo non sarebbe stato possibile senza l'attenzione e la disponibilità che hanno accompagnato il nostro operato da parte delle istituzioni parlamentari e governative.

Guardando al prossimo futuro, segnalo che sono in corso di predisposizione alcune segnalazioni rivolte al Parlamento e al Governo, che riteniamo di particolare rilievo per l'evoluzione del mondo dei trasporti.

Le nuove iniziative si collocano all'interno di un più ampio percorso di sensibilizzazione delle istituzioni sulle specificità e sulle dinamiche che caratterizzano un settore così articolato, con interessi e priorità spesso diversificati e mutevoli nel tempo, ma che costituisce un asse portante per lo sviluppo economico e sociale del Paese.

Ringraziamenti

Giungendo al termine di questa mia Relazione, desidero rivolgere brevi e sentiti ringraziamenti.

Ringrazio, in primo luogo e per quanto appena illustrato, il Parlamento, la Presidenza del Consiglio e il Governo.
Ringrazio, poi, il Consiglio di Stato, la Corte dei Conti, il TAR del Piemonte e del Lazio, l'Avvocatura dello Stato e le altre Autorità indipendenti.
Rivolgo, inoltre, i miei ringraziamenti al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'Economia e delle finanze e al Ministero delle Imprese e del made in Italy.

Il mio ringraziamento va anche alla Regione Piemonte, alla Città di Torino, al Politecnico di Torino, e all'Agenzia del Demanio, a Unioncamere e, ancora, alla Guardia di Finanza, all'Arma dei Carabinieri e a tutte le Istituzioni e Università con le quali abbiamo protocolli di collaborazione.

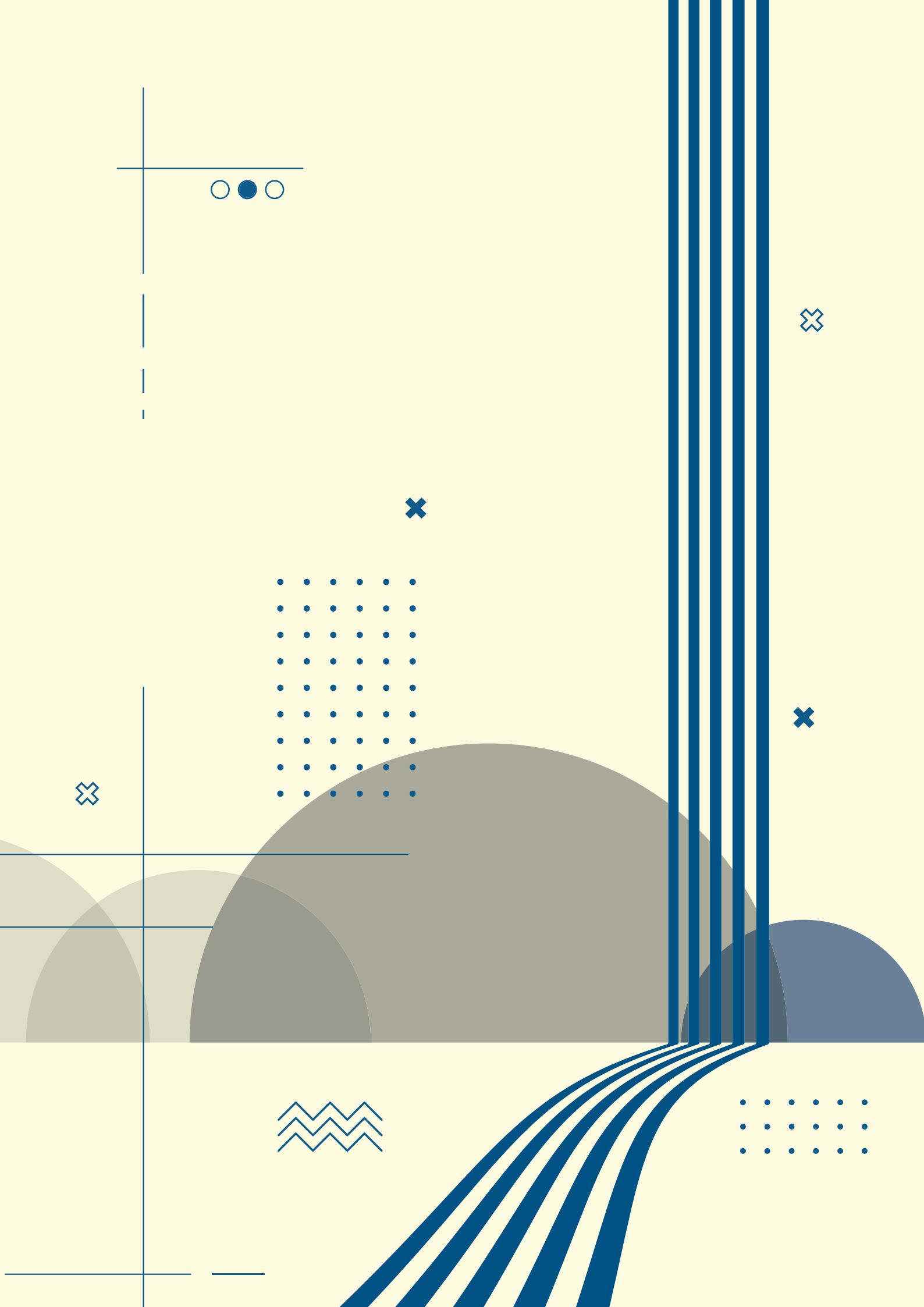
Ringrazio i miei colleghi Consiglieri, la mia Capo di gabinetto, il Segretario generale, il Vice Segretario generale, la mia Portavoce, il Consigliere giuridico, il Garante etico, il Collegio dei revisori, il Nucleo di valutazione dell'Autorità, l'*Advisory board* e tutti i miei più stretti collaboratori.

Infine, il mio ringraziamento più grande va alle donne e agli uomini che lavorano in ART con competenza e dedizione.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it

Stampa: Stabilimento Tipolitografico
Ugo Quintily SpA www.quintily.it

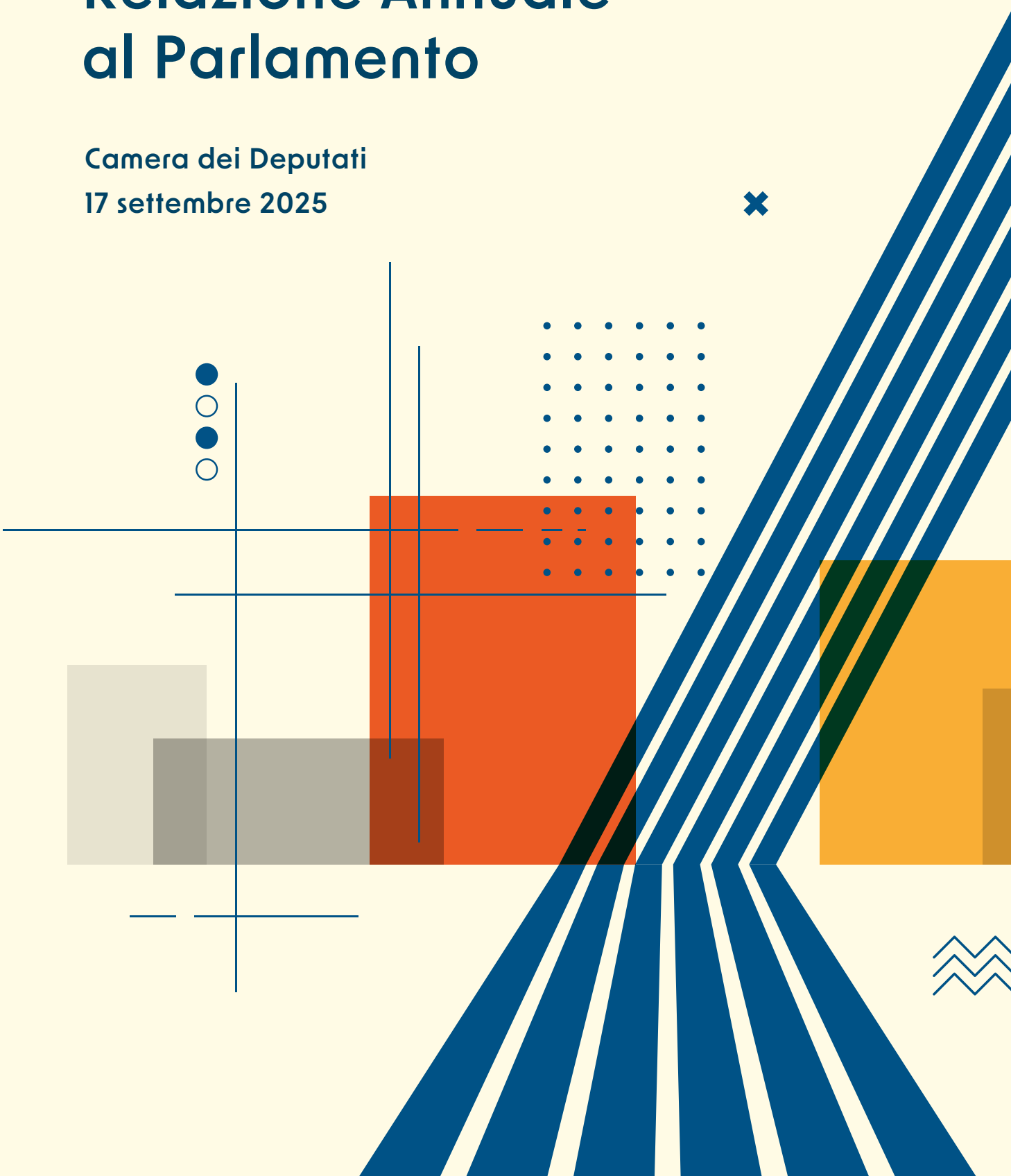


Autorità di Regolazione dei Trasporti

Relazione Annuale al Parlamento

Camera dei Deputati

17 settembre 2025





Autorità di Regolazione dei Trasporti

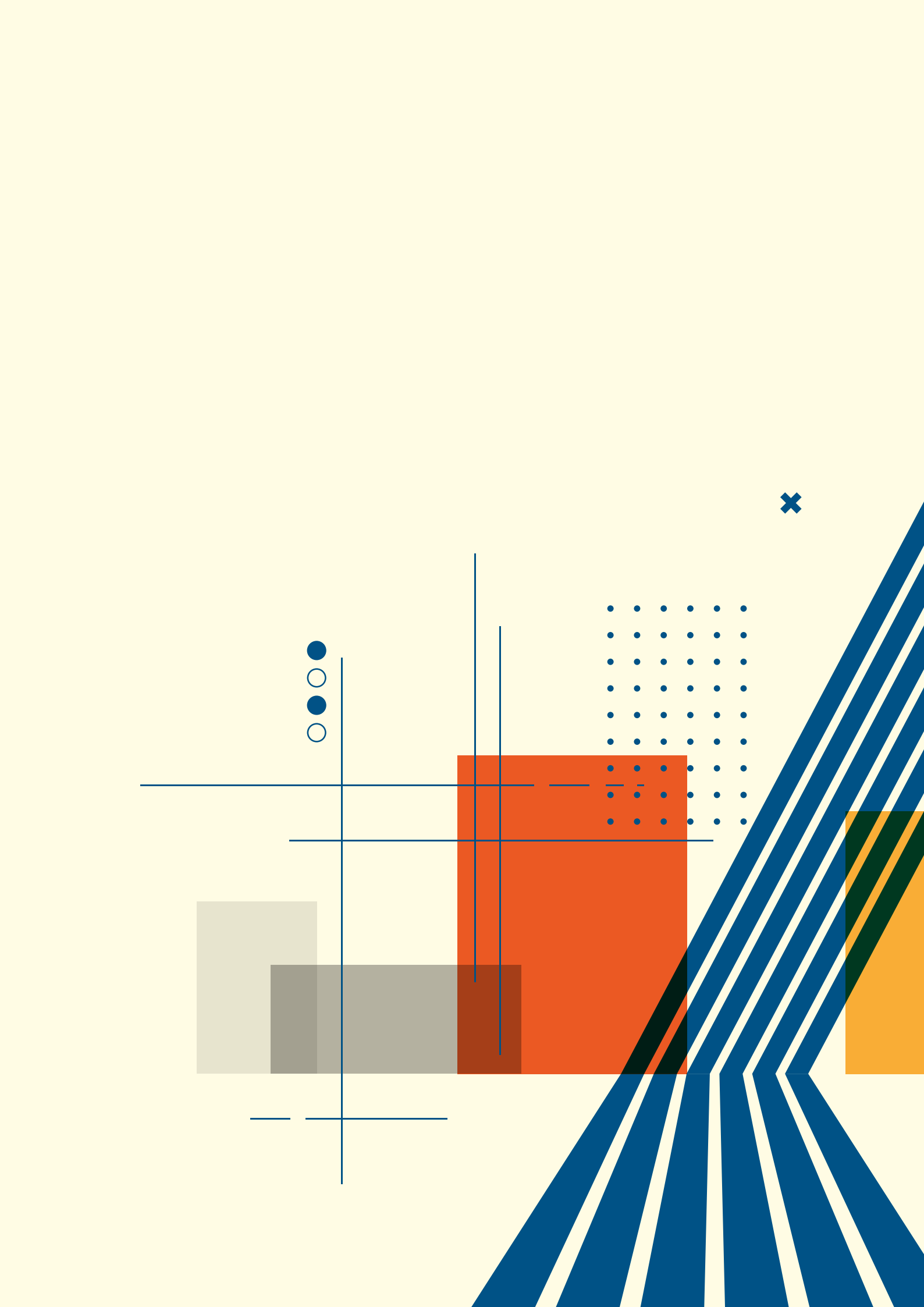
Presidente
NICOLA ZACCHEO

Componenti del Consiglio
CARLA RONCALLO
FRANCESCO PAROLA

Segretario generale
GUIDO IMPROTA

Vice Segretario generale
ALESSIO QUARANTA

Capo di gabinetto
GIOVANNA ORLANDO



INDICE

Indice numerico delle figure e delle tabelle ix

Indice numerico dei *focus* xii

Indice delle abbreviazioni xiii

PREMESSA 1

PARTE PRIMA - L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE E I TRASPORTI: UNA SFIDA STRATEGICA PER LA REGOLAZIONE

INTRODUZIONE 3

1. L'AI NEL MONDO DEI TRASPORTI 5

2. L'EVOLUZIONE DIGITALE DELL'AUTORITÀ 8

3. L'APPLICAZIONE DELL'AI IN ART: L'EVOLUZIONE *DATA DRIVEN* 9

4. L'IMPIEGO DELL'AI NEL FUTURO DELLA REGOLAZIONE ECONOMICA DEI TRASPORTI 11

5. LE OPPORTUNITÀ, LE SFIDE E LE STRATEGIE 12

PARTE SECONDA - ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI

1. IL CONTESTO 15

1.1 Introduzione 15

1.2 La collaborazione istituzionale con le amministrazioni pubbliche e i protocolli di intesa 19

1.3 Le attività in sede internazionale e dell'Unione europea 20

1.4 La comunicazione istituzionale 23

1.4.1 Il Bollettino ART 24

1.4.2 Il sito *web*, le *media relations* e i *social media* 24

1.4.3 L'evento di *team building* 24

1.4.4 Il "Cortile dei Gentili" 25

1.4.5 La nuova sede istituzionale 25

2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE 26

2.1 L'ambito delle attività 26

2.2 L'accesso alle infrastrutture aeroportuali 29

2.2.1 La regolazione dei diritti aeroportuali 29

2.2.1.1 I procedimenti di revisione di periodo precedentemente avviati 33

2.2.1.2 I nuovi procedimenti di revisione di periodo 37

2.2.2 Il monitoraggio annuale dei diritti aeroportuali 39

2.2.2.1 L'applicazione dei modelli di regolazione 39

2.2.3 L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi 39

2.2.4 Il tasso di remunerazione del capitale investito per le proposte di revisione dei diritti aeroportuali 40

2.3 L'accesso alle infrastrutture autostradali 40

2.3.1 La definizione dei sistemi tariffari di pedaggio 40

2.3.1.1 La revisione dei modelli di regolazione 41

2.3.1.2 L'analisi di impatto della regolazione 42

2.3.1.3 Il monitoraggio e la vigilanza 43

2.3.2 L'attività consultiva 44

2.3.2.1 Gli adeguamenti annuali dei livelli tariffari di pedaggio 44

2.3.3 Il costo medio ponderato del capitale di settore 46

2.3.4 Gli affidamenti di attività e servizi in subconcessione 49

2.4 L'accesso alle infrastrutture ferroviarie 51

2.4.1 La regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio 51

2.4.1.1 La verifica di impatto della regolazione 52

2.4.1.2 La revisione delle misure di regolazione 53

2.4.2 I canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie 53

2.4.2.1 Il nuovo sistema tariffario della rete nazionale 53

2.4.2.2 I sistemi tariffari delle reti regionali interconnesse 55

2.4.3 Le indicazioni e le prescrizioni sui prospetti informativi delle reti regolate 56

2.4.4 Il monitoraggio e la vigilanza 58

2.4.4.1 La verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte del gestore dell'infrastruttura nazionale 58

2.4.4.2 La verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte dei gestori delle infrastrutture regionali 60

2.4.4.3 La verifica relativa all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari 61

2.4.5 La notifica di nuovi servizi passeggeri e il *test* di verifica dell'equilibrio economico dei contratti di servizio 62

2.5 L'accesso alle infrastrutture portuali ... 63
2.5.1 La revisione delle prime misure di regolazione ... 63
2.5.1.1 L'analisi di impatto della regolazione e la raccolta dati ... 64
2.5.2 I pareri sui piani economico-finanziari delle concessioni ... 65
2.5.3 Le istanze e le segnalazioni ricevute ... 66
2.5.4 Il monitoraggio e la vigilanza ... 66
2.6 L'accesso alle autostazioni ... 67
2.6.1 Il prospetto informativo dell'autostazione ... 70
2.6.2 Il monitoraggio e la vigilanza ... 71

3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO ... 72
3.1 La fase propedeutica agli affidamenti e la relazione dei lotti ... 74
3.2 Gli affidamenti dei servizi ... 80
3.2.1 Il margine di utile ragionevole e l'analisi di impatto della regolazione ... 80
3.2.2 I servizi di trasporto marittimo ... 84
3.2.2.1 Il monitoraggio ... 84
3.2.2.2 La verifica di impatto della regolazione ... 89
3.2.3 I servizi di trasporto per ferrovia ... 90
3.2.4 I servizi di trasporto su strada ... 92
3.2.4.1 Il monitoraggio ... 92
3.2.4.2 La relazione di affidamento ... 93
3.2.4.3 Le verifiche di conformità alla regolazione delle procedure di gara ... 95
3.3 L'efficienza delle gestioni ... 96
3.3.1 Il trasporto per ferrovia ... 96
3.3.1.1 I parametri di efficienza e i *key performance indicator* ... 96
3.3.1.2 Il piano raggiungimento obiettivi regolatori e la relazione di affidamento ... 98
3.3.1.3 Gli obblighi di contabilità regolatoria ... 99
3.3.2 Il trasporto su strada ... 99
3.3.2.1 I costi di riferimento e l'analisi di impatto della regolazione ... 99
3.3.2.2 Gli obblighi di contabilità regolatoria ... 101
3.3.2.3 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione in materia di contabilità regolatoria ... 102
3.3.3 Il trasporto marittimo ... 103
3.3.3.1 Gli obblighi di contabilità regolatoria ... 103
3.3.3.2 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione in materia di contabilità regolatoria ... 103

3.4 Le condizioni minime di qualità ... 104
3.4.1 Il trasporto marittimo ... 104
3.4.2 Il trasporto per ferrovia ... 104
3.4.3 Il trasporto su strada ... 108
3.5 Il servizio taxi e il trasporto pubblico locale non di linea ... 108
3.5.1 L'attività consultiva ... 108
3.5.2 Il monitoraggio del settore ... 109
3.6 Le principali novità normative ... 113

4. LA TUTELA DEI DIRITTI DEGLI UTENTI ... 114
4.1 La risoluzione stragiudiziale delle controversie tra utenti e operatori economici ... 115
4.1.1 Il servizio conciliazioni ... 116
4.2 La regolazione in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti ... 121
4.2.1 I diritti degli utenti autostradali ... 121
4.2.1.1 L'analisi di impatto della regolazione ... 123
4.3 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti ... 126
4.3.1 Il contenuto minimo dei diritti nel trasporto ferroviario connotato da obblighi di servizio pubblico ... 126
4.3.2 Il contenuto minimo dei diritti in materia di trattamento dei reclami ... 127
4.4 L'applicazione dei regolamenti europei in materia di tutela dei diritti dei passeggeri ... 128
4.4.1 Il trasporto ferroviario ... 132
4.4.2 Il trasporto con autobus ... 135
4.4.3 Il trasporto via mare e per vie navigabili interne ... 137
4.5 La cooperazione con gli organismi dell'Unione europea ... 139
4.6 La tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta ... 140

5. L'ORGANIZZAZIONE E IL FUNZIONAMENTO ... 145
5.1 Il finanziamento ... 145
5.1.1 L'attuale platea dei soggetti coinvolti ... 145
5.1.2 Le specifiche regole in materia di obblighi dichiarativi e contributivi ... 148
5.2 Il bilancio ... 150
5.2.1 Gli acquisti di beni e servizi ... 151
5.3 Il personale ... 151
5.3.1 L'ordinamento e il reclutamento del personale ... 151

5.3.2 Il telelavoro e il lavoro agile ordinario ... 152
5.3.3 La formazione ... 152
5.3.4 La valutazione della *performance* e le progressioni di carriera ... 154
5.4 I rapporti con le rappresentanze sindacali ... 154
5.5 L'organizzazione ... 154
5.5.1 La struttura degli uffici ... 154
5.5.2 Gli altri organismi ... 154
5.5.3 Le sedi ... 156
5.6 La trasparenza e la prevenzione della corruzione ... 157
5.7 La protezione dei dati personali ... 159
5.8 L'avanzamento della trasformazione digitale ... 160
5.9 Il portale dei dati e delle statistiche ... 160
5.10 La sicurezza informatica ... 161

PARTE TERZA - DATI STATISTICI ED ECONOMICI

1. IL TRASPORTO STRADALE ... 167
1.1 Le infrastrutture ... 167
1.1.1 Le autostrade ... 167
1.2 I servizi di trasporto ... 178
1.2.1 Le autostazioni ... 178
1.2.2 I servizi passeggeri ... 180
1.2.2.1 I servizi di linea ... 180
1.2.2.2 I servizi non di linea ... 182
1.2.3 I servizi merci ... 183

2. IL TRASPORTO AEREO ... 184
2.1 Le infrastrutture ... 185
2.2 I servizi di trasporto ... 189
2.2.1 I servizi passeggeri ... 189
2.2.2 I servizi merci ... 190

3. IL TRASPORTO FERROVIARIO ... 191
3.1 Le infrastrutture ... 191
3.1.1 La rete ferroviaria ... 191

3.1.2 Gli impianti interconnessi alle reti ferroviarie 193
3.1.2.1 Gli impianti interconnessi e di rilevanza logistica 195
3.1.2.2 Gli interporti 195
3.2 I servizi di trasporto 198
3.2.1 I servizi passeggeri 198
3.2.2 I servizi merci 198
3.2.3 I dati economici e qualitativi 199
3.3 *Focus*: il trasporto ferroviario in Europa 201

4. IL TRASPORTO MARITTIMO 204
4.1 Le infrastrutture 204
4.2 I servizi di trasporto 205
4.2.1 I servizi passeggeri 205
4.2.1.1 Il traffico passeggeri nelle AdSP 207
4.2.2 I servizi di cabotaggio marittimo affidati tramite CdS 207
4.2.3 I servizi merci 208
4.2.3.1 Il traffico merci nelle AdSP 209

PARTE QUARTA - ATTI E PROVVEDIMENTI

1. LE DELIBERE 211
1.1 L'attività di regolazione 211
1.2 L'attività di vigilanza 216
1.3 L'attività di organizzazione e funzionamento 221

2. I PARERI 224
2.1 L'attività di regolazione 224

INDICE NUMERICO DELLE FIGURE E DELLE TABELLE

FIGURE

1. L'evoluzione della puntualità media per i CdS ferroviari 107
2. L'evoluzione della regolarità media per i CdS ferroviari 107
3. I pareri taxi rilasciati nel quadriennio 2021-2024 109
4. Gli esiti del monitoraggio dei pareri taxi rilasciati in procedura ordinaria 110
5. Le istanze pervenute per modalità di trasporto 117
6. L'andamento delle istanze ricevute per modalità di trasporto 117
7. I soggetti accreditati nella piattaforma Concilia*Web* 118
8. L'esito delle procedure svolte 119
9. I rimborsi accordati 2023-2025 120
10. I rimborsi per modalità di trasporto 120
11. La percentuale di mancata partecipazione di ciascun operatore 120
12. L'esito dei procedimenti sanzionatori in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti – anni 2021-2025 126
13. La tutela dei diritti dei passeggeri: istanze ricevute per tipologia 130
14. L'evoluzione delle sanzioni irrogate per infrazioni dei regolamenti europei in materia di diritti dei passeggeri 130
15. La tutela dei diritti dei passeggeri: evoluzione trimestrale delle istanze ricevute per modalità di trasporto 131
16. La tutela dei diritti dei passeggeri: evoluzione annuale delle istanze ricevute per modalità di trasporto 132
17. Il trasporto ferroviario: istanze ricevute per motivo di doglianza – anni 2021-2025 133
18. Il trasporto ferroviario: istanze ricevute per tipologia di servizio – anni 2021-2025 134
19. Il trasporto ferroviario: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate – anni 2021-2025 134
20. Il trasporto ferroviario: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito – anni 2021-2025 135
21. Il trasporto con autobus: istanze ricevute per motivo di doglianza – anni 2021-2025 136
22. Il trasporto con autobus: istanze ricevute per tipologia di servizio – anni 2021-2025 136
23. Il trasporto con autobus: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate – anni 2021-2025 137
24. Il trasporto con autobus: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito – anni 2021-2025 137
25. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: istanze ricevute per motivo di doglianza – anni 2021-2025 138
26. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: istanze ricevute per tipologia di servizio – anni 2021-2025 138
27. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate – anni 2021-2025 138
28. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito – anni 2021-2025 139
29. L'evoluzione del reclutamento del personale di ruolo – anni 2013-2025 153
30. L'organigramma 155
31. Le quote modali del trasporto passeggeri (traffico complessivo e interno) – anno 2023 165
32. Le quote modali del trasporto merci (traffico complessivo e interno) – anno 2023 166
33. La rete autostradale e dei trafori – anno 2023 168

34. La ripartizione dei km della rete autostradale a pedaggio (trafori esclusi) – anno 2023 170
35. L'evoluzione dei volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio per macro-tipologia di veicolo 171
36. La ripartizione della rete per concessionario e tipologia – anno 2023 172
37. L'evoluzione dei ricavi lordi da pedaggio nelle autostrade per macro-tipologia di veicolo 174
38. L'evoluzione della spesa per manutenzioni ordinarie 174
39. L'evoluzione della spesa per investimenti 175
40. L'evoluzione degli indicatori di qualità 175
41. Le aree di servizio sulla rete autostradale italiana – anno 2023 176
42. L'evoluzione delle "*royalties*" pagate dai subconcessionari delle aree di servizio 177
43. Le autostazioni soggette alla delibera n. 56/2018 179
44. L'evoluzione degli spostamenti per fascia di distanza 180
45. Gli spostamenti per modo di trasporto utilizzato – anno 2023 180
46. La ripartizione di domanda e offerta per tipologia di TPL su strada – anno 2023 181
47. La domanda e l'offerta per tipologia di TPL su strada - anno 2023 181
48. L'evoluzione di domanda e offerta delle autolinee urbane ed extraurbane 182
49. La ripartizione delle auto pubbliche per categoria e classe di popolazione – anno 2023 183
50. L'evoluzione delle merci trasportate per classe di percorrenza 183
51. Gli aeroporti aperti al traffico commerciale e la ripartizione dei passeggeri per modello regolatorio applicato – anno 2023 187
52. L'evoluzione dei movimenti di aeromobili 188
53. I ricavi dei gestori degli aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni – anno 2023 188
54. L'evoluzione della domanda passeggeri 189
55. Il traffico passeggeri per aeroporto – anno 2023 189
56. I primi 10 aeroporti in Italia per passeggeri trasportati – anno 2023 190
57. L'evoluzione della distribuzione dei passeggeri per ambito di origine/destinazione 190
58. L'evoluzione della domanda merci 190
59. I primi 10 aeroporti in Italia per merce trasportata – anno 2023 190
60. La ripartizione dei km della rete ferroviaria in Italia – anno 2023 192
61. La ripartizione dei km della rete degli altri gestori – anno 2023 192
62. La ripartizione dei ricavi da pedaggio per segmento di mercato – anno 2023 193
63. I ricavi medi unitari da pedaggio per segmento di mercato – anno 2023 193
64. Gli impianti interconnessi regolati e non regolati – anno 2023 194
65. La ripartizione degli impianti interconnessi per tipologia – anno 2023 195
66. Gli impianti interconnessi di rilevanza logistica – anno 2023 196
67. Gli interporti nel territorio nazionale – anno 2023 197
68. L'evoluzione dell'offerta passeggeri per segmento di mercato 198
69. L'evoluzione della domanda passeggeri per segmento di mercato 198
70. L'evoluzione della domanda passeggeri nazionale 199
71. L'evoluzione della domanda merci nazionale 199
72. L'evoluzione dell'offerta merci per ambito di origine/destinazione 199
73. L'evoluzione della domanda merci per ambito di origine/destinazione 199
74. L'evoluzione dei ricavi medi per macro-segmento di mercato 200
75. Il monitoraggio di ritardi e soppressioni del servizio ferroviario regionale 200
76. L'estensione chilometrica della rete ferroviaria in Europa – anno 2023 201
77. Le imprese ferroviarie nei settori passeggeri e merci per paese – anno 2023 202
78. L'offerta per paese e la ripartizione per categoria – anno 2023 202
79. La domanda passeggeri e merci per paese – anno 2023 203

80. I porti delle AdSP ... 205
81. L'evoluzione dei passeggeri totali nei porti nazionali ... 206
82. I passeggeri totali per origine/destinazione – anno 2023 ... 206
83. I passeggeri totali per AdSP e per tipologia di servizio – anno 2023 ... 207
84. Le principali entrate delle imprese nell'ambito dei CdS – anno 2023 ... 208
85. L'evoluzione delle tonnellate di merce nei porti nazionali ... 209
86. La ripartizione della merce sbarcata per origine e destinazione – anno 2023 ... 209
87. Le tonnellate di merce totale per AdSP – anno 2023 ... 209

TABELLE

1. Gli aeroporti soggetti a monitoraggio per l'annualità 2025 ... 31
2. Gli aeroporti suscettibili di revisione del periodo tariffario *ex* delibera n. 38/2023 ... 32
3. Gli aeroporti ancora soggetti alla disciplina del d.m. n. 521/1997 ... 32
4. I valori del WACC determinati per il primo periodo regolatorio delle nuove concessioni ... 46
5. I valori del WACC determinati per il primo periodo regolatorio delle concessioni vigenti ... 47
6. I valori del WACC determinati con cadenza annuale ... 48
7. Le autostazioni soggette all'applicazione della delibera n. 56/2018 ... 68
8. I bacini e i lotti: trasporto su strada ... 77
9. I bacini e i lotti: trasporto per ferrovia ... 79
10. I valori del WACC rilasciati *ex* delibera n. 22/2019 ... 82
11. I valori del WACC *ex* delibera n. 154/2019: trasporto per ferrovia ... 83
12. I valori del WACC *ex* delibera n. 154/2019: trasporto su strada ... 83
13. I contratti di servizio vigenti: trasporto marittimo ... 85
14. Le procedure di affidamento avviate: trasporto marittimo ... 86
15. Le verifiche del mercato relative ai collegamenti di interesse nazionale ... 87
16. Le verifiche del mercato relative ai collegamenti di interesse regionale e locale ... 89
17. I contratti di servizio vigenti: trasporto per ferrovia ... 91
18. Gli esiti delle verifiche di conformità *ex* delibera n. 243/2022 – anno 2024 ... 95
19. Le *X* di efficienza rilasciate *ex* delibera n. 120/2018 ... 97
20. La distribuzione delle imprese di TPL su strada per n. di CdS affidati, tipologia di servizio e dimensione ... 100
21. La distribuzione delle imprese consorziate di TPL su strada per tipologia di servizio e dimensione ... 100
22. I contratti di servizio ferroviario soggetti alla delibera n. 16/2018 ... 105
23. I pareri taxi adottati nel periodo di riferimento ... 109
24. Il monitoraggio dei pareri taxi rilasciati in procedura straordinaria – anni 2023-2024 ... 111
25. Gli atti di regolazione adottati in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti ... 121
26. Le fonti normative europee e nazionali e i regolamenti ART in materia di tutela dei diritti dei passeggeri ... 129
27. I provvedimenti di regolazione: le misure a tutela delle PMR ... 141
28. La rete autostradale in concessione a pedaggio (trafori esclusi) – anno 2023 ... 169
29. La ripartizione dei km di trafori internazionali nel territorio italiano – anno 2023 ... 171
30. La rete autostradale gestita da ANAS – anno 2023 ... 171
31. Le tariffe autostradali all'utenza in vigore dal 1° gennaio 2023 ... 172
32. Gli aeroporti con sistema tariffario ART ... 185
33. L'evoluzione dei passeggeri totali per paese UE ... 206
34. L'evoluzione delle tonnellate di merci totali per paese UE ... 208

INDICE NUMERICO DEI *FOCUS*

1. La normativa di riferimento 4
2. Le tecnologie AI e le applicazioni nei trasporti 7
3. L'analisi e il monitoraggio dei piani economico-finanziari: prime applicazioni dell'AI 10
4. I servizi *online* per cittadini e imprese 25
5. Il perimetro di intervento dell'Autorità e l'applicazione della Misura 30 *ex* delibera n. 38/2023 30
6. Il contesto economico del settore autostradale: il grado di concentrazione 44
7. La saturazione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: provvedimenti mitigativi 52
8. Il contesto economico del settore autostradale: le caratteristiche dei cantieri 125
9. Il catalogo degli *open data* ART 162
10. Il rafforzamento della sicurezza informatica in Europa e in Italia 163

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

ACN	Agenzia per la cybersicurezza nazionale
ADAS	*Advanced driver assistance systems*
ADM	Agenzia delle dogane e dei monopoli
ADR	*Alternative dispute resolution*
AdSP	Autorità di sistema portuale
AGCM	Autorità garante della concorrenza e del mercato
AGCOM	Autorità per le garanzie nelle comunicazioni
AgID	Agenzia per l'Italia digitale
AI	*Artificial intelligence*
AIR	Analisi di impatto della regolazione
AISCAT	Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori
ANAC	Autorità nazionale anticorruzione
ANAS	Azienda nazionale autonoma delle strade
ANSFISA	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali
ARERA	Autorità di regolazione per energia reti e ambiente
ART	Autorità di regolazione dei trasporti
AV/AC	Alta velocità/alta capacità
CAM	*Connected and automated mobility*
CdS	Contratto di servizio
C.d.	Cosiddetto
Cfr.	Confronta
CIN	Capitale investito netto
C-ITS	*Cooperative intelligent transport systems*
CIPESS	Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile
CMQ	Condizioni minime di qualità
CoReg	Contabilità regolatoria
DQA	*Data quality assessment*
EA	Ente affidante
EBIT	*Earnings before interest and taxes*
EET	*Economic equilibrium test*
ENAC	Ente nazionale per l'aviazione civile
ENRBB	*European network of rail regulatory bodies*
ERTMS	*European rail traffic management system*
FNT	Fondo nazionale trasporti
GI	Gestore dell'infrastruttura
IA	Impresa affidataria
IATA	*International air transport association*
IF	Impresa ferroviaria
IFL	Indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi
IN	Impresa di navigazione
IRG-Rail	*Independent regulators' group - Rail*
LiDAR	*Light detection and ranging*
MAAS	*Mobility as a service*
MEF	Ministero dell'Economia e delle finanze
MIMIT	Ministero delle Imprese e del *made in Italy*
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
MLP	Media-lunga percorrenza
NCC	Noleggio con conducente
NEB	*National enforcement body*
NER	*Network of economic regulators*

NLP	*Natural language processing*
NVOCC	*Non-vessel owning common carrier*
OCSE	Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico
OSP	Obblighi di servizio pubblico
PEF	Piano economico-finanziario
PFR	Piano finanziario regolatorio
PIA	Prospetto informativo dell'autostazione
PIR	Prospetto informativo della rete
PMdA	Pacchetto minimo di accesso
PMR	Passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta
PNRR	Piano nazionale di ripresa e resilienza
PRO	Piano di raggiungimento obiettivi regolatori
RdA	Relazione di affidamento
RdL	Relazione dei lotti
RENT	Registro informatico pubblico nazionale
RPCT	Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza
SC	Soggetto competente
SI	*Set* informativo dell'autostazione
SIEG	Servizio di interesse economico generale
SID	Sistema informativo del demanio marittimo
TEN-T	Rete transeuropea dei trasporti
TIR	Tasso interno di rendimento
TPL	Trasporto pubblico locale
VIR	Verifica di impatto della regolazione
V2I	*Vehicle to infrastructure*
WACC	*Weighted average cost of capital*

PREMESSA

La Relazione annuale è il documento con il quale l'Autorità di regolazione dei trasporti riferisce annualmente al Parlamento sui risultati delle attività svolte nel periodo di riferimento nei settori di propria competenza. Le attività di cui si relaziona in questa dodicesima edizione sono relative a un arco temporale compreso tra il primo luglio 2024 e il 30 giugno 2025.

La prima parte della Relazione è dedicata a una riflessione sul crescente impiego delle tecnologie digitali e degli strumenti di intelligenza artificiale nel mondo dei trasporti, con uno sguardo rivolto alle potenziali applicazioni nel futuro e al ruolo della regolazione.

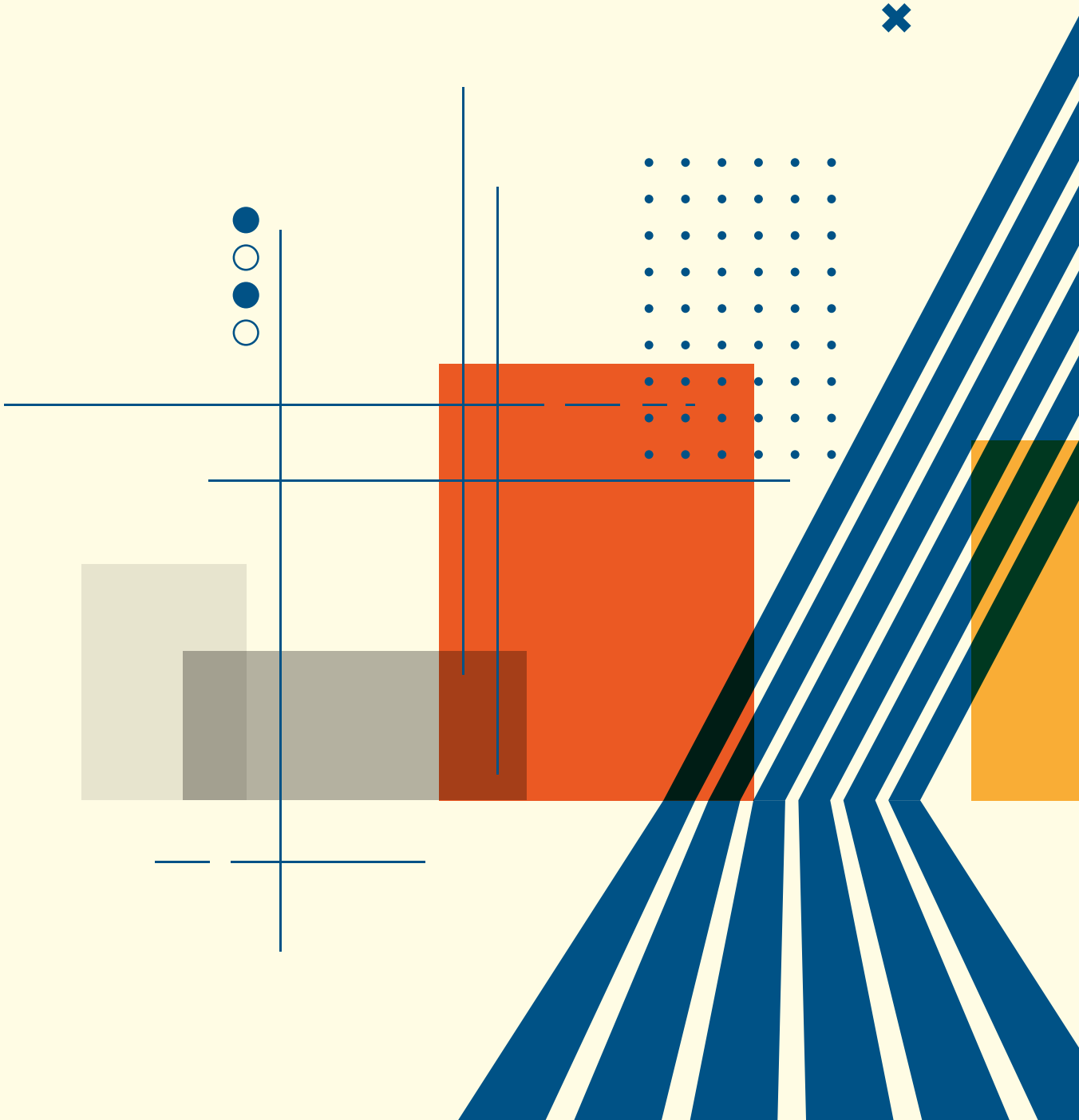
Segue, nella seconda parte, la descrizione delle attività svolte dall'Autorità nel periodo di riferimento.

La terza parte della Relazione, in continuità con le precedenti, si concentra sulla trattazione dei dati economici inerenti alle diverse modalità di trasporto e ai relativi servizi e infrastrutture, organizzati in considerazione della loro rilevanza per le finalità della regolazione.

Nella parte conclusiva, infine, sono elencati i provvedimenti (delibere e pareri) adottati dall'Autorità.

1

L'intelligenza artificiale e i trasporti: una sfida strategica per la regolazione



INTRODUZIONE

Nel quadro delle trasformazioni tecnologiche che stanno attraversando il mondo contemporaneo, l'intelligenza artificiale (AI) occupa oggi una posizione centrale, ponendosi come una delle innovazioni più significative e potenzialmente dirompenti per l'organizzazione della società, dei mercati e dei servizi pubblici.

I suoi effetti si manifestano in modo particolarmente evidente nei settori a elevata intensità tecnologica e logistica, come quello dei trasporti, che coinvolge reti complesse, infrastrutture critiche e un'elevata quantità di dati.

In questo contesto, la crescente diffusione di sistemi intelligenti apre scenari fino a poco tempo fa inimmaginabili, contribuendo allo sviluppo di una mobilità sempre più integrata, intermodale e orientata ai bisogni dell'utenza.

Nel più ampio quadro della cosiddetta quarta rivoluzione industriale, l'AI emerge, dunque, come una leva strategica di supporto ai processi decisionali in contesti complessi e dinamici, portando benefici concreti ai cittadini, agli operatori economici e all'intero sistema produttivo.

A fronte di queste grandi opportunità, si delineano, tuttavia, anche elementi di criticità che richiedono una riflessione regolatoria attenta e lungimirante: l'adozione diffusa di sistemi basati sull'AI solleva questioni rilevanti in termini di equità, trasparenza delle decisioni automatizzate, sicurezza dei sistemi e accesso equo ai dati.

Diventa, pertanto, sempre più necessario valutare con attenzione l'impatto di tali innovazioni, affinché la loro evoluzione si sviluppi nel pieno rispetto dei principi di responsabilità, legalità e tutela dell'interesse pubblico.

Occorre presidiare con determinazione l'equilibrio tra innovazione e diritti, tra efficienza e inclusività, tra competitività e accessibilità, rafforzando, al contempo, gli strumenti di analisi e vigilanza in grado di interpretare e governare le dinamiche emergenti.

A queste tematiche è dedicata la parte prima della Relazione annuale dell'Autorità, con l'intento di sottolineare la necessità di aprire un confronto costruttivo sull'impatto dell'AI nel settore dei trasporti, che rappresenta un *asset* fondamentale per lo sviluppo economico e sociale del Paese.

Regolare i trasporti nell'era dell'intelligenza artificiale significa non solo comprendere e accompagnare il cambiamento, ma anche orientarlo affinché si traduca in un progresso concreto, sostenibile e condiviso.

FOCUS 1

La normativa di riferimento

A livello europeo, il regolamento (UE) 2024/1689 sull'Intelligenza Artificiale (AI *Act*)[1] diverrà pienamente applicabile nel territorio dell'Unione dal 2026. L'*iter* di recepimento del Regolamento nell'ordinamento italiano è comunque in fase avanzata; infatti, il disegno di legge recante disposizioni e deleghe legislative per la sua attuazione, approvato in prima lettura il 19 marzo scorso in Senato e alla Camera in prima lettura il 25 giugno scorso, è, allo stato attuale, in esame in seconda lettura al Senato. L'AI *Act* introduce una classificazione dei sistemi di AI in base al rischio (minimo, limitato, alto, inaccettabile), prevedendo requisiti specifici per quelli ad alto rischio. I sistemi impiegati nei trasporti, (come quelli per la gestione del traffico, la guida autonoma o la sorveglianza delle infrastrutture) rientrano in questa categoria e saranno soggetti a obblighi di trasparenza, tracciabilità e supervisione umana. Completano il quadro europeo:

- il regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR)[2], che tutela i dati personali trattati dai sistemi intelligenti;
- il regolamento sui mercati digitali (DMA)[3];
- il regolamento sui servizi digitali (DSA)[4];
- il regolamento europeo sulla *governance* dei Dati o *Data governance act* (DGA), che promuove la condivisione sicura dei dati tra enti pubblici e privati[5];
- il regolamento europeo sull'economia dei dati (*Data Act*), che mira a regolamentare l'accesso, l'uso e la portabilità dei dati generati da dispositivi connessi e sistemi digitali[6];
- il decreto legislativo n. 138/2024[7], che ha recepito nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2022/2555[8], relativa a misure per un livello comune elevato di sicurezza informatica nell'Unione, fermi gli obblighi in capo agli operatori di servizi essenziali (OSE) e ai fornitori di servizi digitali (FSD).

In ambito settoriale, la Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente individua l'AI come leva abilitante per modernizzare i sistemi di trasporto, aumentarne la sicurezza, favorire l'intermodalità e ridurre l'impatto ambientale. Alcuni progetti finanziati attraverso i programmi eurounitari *Horizon Europe* e CEF (*Connecting europe facility*) ne hanno esplorato l'impiego nella logistica avanzata e nella gestione integrata delle infrastrutture di trasporto.

In Italia, il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ha previsto investimenti rilevanti per la digitalizzazione della pubblica amministrazione, l'adozione dell'AI e la valorizzazione dei dati pubblici. A livello regolatorio e tecnico, operano soggetti come:

- l'Agenzia per l'Italia digitale (AgID), per lo sviluppo delle linee guida tecnologiche;
- l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (ACN), per la protezione delle infrastrutture critiche;
- il Comitato interministeriale per la transizione digitale, che coordina le strategie nazionali in materia.

1 Regolamento (UE) 2024/1689 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024 che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale e modifica i regolamenti (CE) n, 300/2008, (UE) n, 167/2013, (UE) n, 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144 e le direttive 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (regolamento sull'intelligenza artificiale).

2 Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati).

3 Regolamento (UE) 2022/1925 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2022 relativo a mercati equi e contendibili nel settore digitale e che modifica le direttive (UE) 2019/1937 e (UE) 2020/1828 (regolamento sui mercati digitali).

4 Regolamento (UE) 2022/2065 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 ottobre 2022 relativo a un mercato unico dei servizi digitali e che modifica la direttiva 2000/31/CE (regolamento sui servizi digitali).

5 Regolamento (UE) 2022/868 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2022 relativo alla governance europea dei dati e che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 (regolamento sulla governance dei dati).

6 Regolamento (UE) 2023/2854 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2023 riguardante norme armonizzate sull'accesso equo ai dati e sul loro utilizzo e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva (UE) 2020/1828 (regolamento sui dati).

7 Decreto legislativo n. 138 del 4 settembre 2024, "Recepimento della direttiva (UE) 2022/2555, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148".

8 Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS 2).

1. L'AI NEL MONDO DEI TRASPORTI

L'intelligenza artificiale sta progressivamente trasformando il settore dei trasporti, grazie alla capacità di elaborare grandi quantità di dati in tempo reale, generando soluzioni sempre più automatizzate, predittive e personalizzate.

Le applicazioni dell'AI si differenziano per modalità di trasporto, con livelli di maturità e diffusione variabili tra contesti nazionali e internazionali. A seguire un elenco non esaustivo di primi esempi applicativi dell'AI in varie aree del mondo dei trasporti.

Nel trasporto ferroviario, l'AI trova applicazione nella manutenzione predittiva dell'infrastruttura, nell'ottimizzazione della circolazione e nella gestione dinamica della capacità.

L'implementazione dello *European rail traffic management system* (ERTMS), in particolare, consente di aumentare la sicurezza e la capacità delle linee.

In Italia, operatori regionali e società di sistema hanno avviato progetti in tal senso, mentre a livello internazionale si registrano soluzioni avanzate di automazione e controllo intelligente delle reti.

Nel trasporto aereo, l'AI favorisce l'ottimizzazione della gestione del traffico aereo, la manutenzione predittiva degli aeromobili e la gestione automatizzata dei flussi passeggeri e bagagli.

In ambito nazionale, tali applicazioni sono in fase di consolidamento, mentre in contesti internazionali l'utilizzo dell'AI è già integrato nei sistemi di *air traffic management* e nei principali *hub* aeroportuali.

Nel comparto autostradale, algoritmi predittivi e analisi *real-time* sono in grado di prevenire congestioni e migliorare i flussi anche attraverso la rilevazione automatica di incidenti e anomalie, nonché per l'introduzione di sistemi di tariffazione dinamica.

In Italia, sono in corso sperimentazioni su *smart roads* e tecnologie *Vehicle-to-infrastructure* (V2I), mentre in altri Paesi sono già operative soluzioni di pedaggio basate su algoritmi adattivi e sistemi predittivi per la sicurezza.

Nel trasporto pubblico locale, l'intelligenza artificiale può supportare una pianificazione più efficiente dei servizi, in funzione della domanda effettiva e delle condizioni di traffico, e l'integrazione con sistemi di infomobilità evoluti.

I flussi di *big data* provenienti dai sistemi di biglietteria e dalle apparecchiature automatizzate per il conteggio dei passeggeri sono in grado di contribuire a una migliore comprensione della effettiva movimentazione attraverso la rete.

Per i servizi di mobilità su richiesta, l'intelligenza artificiale può ottimizzare l'implementazione di flotte di veicoli condivisi e migliorare l'esperienza dei passeggeri.

Analizzando i dati sulla domanda dei passeggeri e sulle condizioni del traffico, gli algoritmi di intelligenza artificiale possono prevedere la domanda dei passeggeri riducendo i tempi di attesa e le deviazioni.

Numerose città italiane stanno sperimentando navette autonome, piattaforme predittive per la gestione delle flotte e soluzioni *Mobility as a service* (MaaS).

Esperienze internazionali mostrano una crescente diffusione di servizi *on-demand* integrati con intelligenza artificiale.

Nel trasporto privato, infine, l'AI è al centro dello sviluppo dei veicoli a guida autonoma e dei sistemi avanzati di assistenza alla guida (*Advanced driver assistance systems*, ADAS).

Queste applicazioni consentono al mezzo di assumere autonome decisioni di guida in tempo reale, sulla base di dati raccolti da sensori e reti neurali artificiali che, attraverso il metodo dell'apprendimento automatico, permettono il riconoscimento dell'ambiente circostante e la navigazione su strada senza necessità di intervento umano.

In prospettiva, i sistemi di guida autonoma, la mobilità connessa e automatizzata (*Connected and automated mobility*, CAM) e i *Cooperative intelligent transport systems* (C-ITS) ridefiniranno l'interazione tra veicoli, infrastrutture e utenti.

In Italia si registrano iniziative pilota nel campo del *car sharing* autonomo e dei test su veicoli *driverless*, mentre all'este-

ro, in particolare negli Stati Uniti e in alcune città europee, sono già attivi servizi commerciali di *robotaxi* in ambiti urbani controllati.

Tra le applicazioni emergenti, quella dei *robotaxi* riveste particolare rilevanza. Si tratta di veicoli autonomi dotati di tecnologie avanzate di AI attraverso sensori integrati (*Light detection and ranging*, LiDAR), sistemi di navigazione e mappatura in tempo reale, algoritmi di *machine learning* per riconoscere ostacoli, prevedere comportamenti di pedoni e altri veicoli e prendere decisioni in sicurezza.

I vantaggi attesi sono di varia natura quali, ad esempio, la riduzione del costo del servizio, l'accessibilità senza interruzioni, una migliore mobilità in zone poco servite e la riduzione della congestione.

Sono in fase di test prototipi sia in Italia che nel resto d'Europa, negli Stati Uniti e in Cina.

L'intelligenza artificiale trova crescenti applicazioni anche nel trasporto marittimo, per l'ottimizzazione delle rotte e dei consumi, la manutenzione predittiva delle navi, la gestione intelligente dei porti e l'integrazione logistica intermodale, contribuendo all'efficienza, alla sicurezza e alla sostenibilità del settore.

Alcuni porti nazionali stanno adottando soluzioni avanzate per il monitoraggio dei flussi e la digitalizzazione delle operazioni, anche grazie ai fondi Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). A livello internazionale, si registrano sperimentazioni su navi autonome, sistemi di sorveglianza potenziati e piattaforme predittive per la gestione del traffico marittimo e portuale.

Con riguardo, invece, alla sicurezza dei servizi e delle infrastrutture, è noto come l'adozione di sensori intelligenti, tecnologie di riconoscimento immagini e modelli di *deep learning* consentano di rilevare in tempo reale condizioni anomale o potenzialmente critiche, attivando interventi preventivi. In ambito ferroviario, tali strumenti sono già impiegati per monitorare il degrado dei binari o l'usura degli apparati meccanici, mentre sulla rete stradale, il monitoraggio continuo di ponti, gallerie e viadotti mediante tecnologie basate su AI può contribuire in modo significativo alla prevenzione del rischio strutturale. L'analisi video automatizzata permette, inoltre, di rilevare incidenti, ostacoli o eventi imprevisti che potrebbero compromettere la sicurezza della circolazione.

Un'altra area in cui l'intelligenza artificiale sta facendo la differenza è la logistica e la gestione della catena di fornitura. Analizzando i dati sulle rotte di spedizione, sui modelli di traffico e sulle condizioni meteorologiche, gli algoritmi di intelligenza artificiale possono ottimizzare i percorsi di consegna, riducendo il consumo di carburante e le emissioni.

FOCUS 2

Le tecnologie AI e le applicazioni nei trasporti

L'intelligenza artificiale si articola in diverse tecnologie, ciascuna con applicazioni specifiche nel contesto dei trasporti:

- *Machine learning*: tecnica che consente ai sistemi di apprendere dai dati storici per effettuare previsioni o classificazioni; è utilizzata per la manutenzione predittiva di treni e bus, l'ottimizzazione delle tratte e l'analisi dei ritardi;
- *Deep learning:* sottocategoria del *machine learning* che utilizza reti neurali complesse per elaborare dati non strutturati come immagini o video; trova applicazione nel riconoscimento immagini per la sorveglianza delle infrastrutture e nell'analisi video per il rilevamento automatico di anomalie;
- *Natural language processing (NLP)*: area dell'AI che permette ai sistemi di comprendere e generare linguaggio naturale; è utilizzata, ad esempio, nei *chatbot* per il supporto ai passeggeri e nella classificazione automatica dei reclami e delle richieste degli utenti;
- *Large language models (LLM)*: modelli avanzati di NLP addestrati su grandi quantità di testi, in grado di generare risposte complesse e interagire con gli utenti in modo fluido e contestualizzato; gli LLM possono supportare servizi avanzati di assistenza virtuale, sintesi normativa e analisi documentale;
- *Big data:* insieme di tecniche e tecnologie per la gestione e analisi di grandi volumi di dati eterogenei (provenienti da IoT, GPS, sistemi di bigliettazione elettronica, sensori, *social media*, ecc.); consentono di ottenere una visione integrata e dinamica della mobilità, a supporto di decisioni operative e strategiche.

2. L'EVOLUZIONE DIGITALE DELL'AUTORITÀ

Sollecitata dal diritto europeo e internazionale, nonché dal quadro tracciato dal Codice dell'amministrazione digitale[1], l'attività pubblica, in tutte le sue articolazioni, appare sempre più chiamata a valorizzare le potenzialità della trasformazione digitale, con l'obiettivo di accrescere la qualità e l'efficacia dei servizi offerti a cittadini e utenti.

In questo contesto, l'Autorità ha avviato un processo di digitalizzazione che ha superato la mera dematerializzazione dei flussi documentali, coinvolgendo in profondità l'organizzazione dei processi interni. Questa prima fase ha comportato una ristrutturazione orientata all'efficienza, alla trasparenza e alla centralità dell'utente.

Tutti i procedimenti gestionali dell'Autorità sono stati informatizzati e integrati in un sistema centrale, capace di monitorare i tempi, standardizzare i flussi e produrre automaticamente dati utili per la programmazione e il controllo direzionale. Le informazioni acquisite vengono elaborate tramite strumenti di *business intelligence* interattiva, che generano cruscotti e indicatori di *performance*, favorendo sia l'analisi interna sia la rendicontazione verso l'esterno.

Questa digitalizzazione ha permesso di reingegnerizzare numerose attività operative, riducendo l'intervento manuale, semplificando il rapporto con l'utenza e ottimizzando l'impiego delle risorse disponibili.

Particolarmente promettente risulta l'applicazione dell'intelligenza artificiale a supporto della tutela dei diritti dei passeggeri e per migliorare l'accessibilità ai servizi, semplificare l'interazione con gli utenti e agevolare la gestione delle istanze.

Tra le tecnologie adottate, per il cui approfondimento si rinvia all'apposita sezione di questa Relazione annuale, rientrano ad esempio l'uso di *chatbot* intelligenti come lo "smARTbot", la piattaforma Concilia*Web* per la risoluzione delle controversie, l'analisi automatica delle richieste tramite tecniche di *Natural language processing* (NLP), il sistema telematico di acquisizione reclami passeggeri (SiTe), il sistema di monitoraggio dati dei trasporti (SiMoT) – per il settore autostradale, ferroviario, aeroportuale e del trasporto con taxi – lo strumento di notifica di un nuovo servizio ferroviario passeggeri e l'integrazione di sistemi predittivi per identificare criticità e prevenire disservizi.

A livello europeo, l'ART partecipa al progetto *Passenger rights e-surveillance tool* (PaxReST), una piattaforma per il monitoraggio dei diritti dei passeggeri, basata sull'elaborazione automatizzata e interoperabile di dati raccolti da fonti eterogenee. L'obiettivo è quello di rafforzare le capacità di *enforcement* delle Autorità di regolazione attraverso strumenti agili, trasparenti e interoperabili.

Queste iniziative si collocano in una visione di regolazione inclusiva e orientata all'utente, dove l'adozione dell'AI rappresenta un mezzo per migliorare la qualità dei servizi, rafforzare la fiducia del pubblico e aumentare la capacità dell'Autorità di rispondere in modo tempestivo e proporzionato alle sfide del settore.

1 Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, "Codice dell'amministrazione digitale".

3. L'APPLICAZIONE DELL' AI IN ART: L'EVOLUZIONE *DATA DRIVEN*

L'Autorità di regolazione dei trasporti è chiamata a svolgere le proprie funzioni avvalendosi di conoscenze sempre più sofisticate, finalizzate alla tutela e all'integrità dei mercati di riferimento, nonché di sistemi informatici avanzati per l'interazione, la comunicazione e la gestione documentale. Tali sistemi collaborano in modo crescente per raccogliere, elaborare, conservare e diffondere informazioni all'interno di un contesto integrato, con l'obiettivo di supportare e migliorare la qualità delle decisioni, il controllo e la gestione dei processi.

Come descritto, l'Autorità ha progressivamente sviluppato una infrastruttura tecnologica avanzata, integrata e sicura, che consente la raccolta, la gestione e l'analisi di grandi volumi di dati provenienti dai diversi segmenti del settore dei trasporti. Questi dati alimentano sistemi di supporto alle decisioni, strumenti di controllo direzionale e processi regolatori ispirati a criteri di efficacia, efficienza e misurabilità.

I *database* gestiti dall'ART coprono ambiti estremamente eterogenei e sono strutturati per indicatori, annualità e tipologie di operatori, consentendo analisi comparative e di *benchmarking*. La qualità e affidabilità delle basi dati è garantita da attività periodiche di *Data quality assessment* (DQA), che prevedono controlli sulla coerenza, la completezza e l'aggiornamento delle informazioni.

L'Autorità ha, inoltre, investito nella valorizzazione dei dati sia per finalità interne, attraverso strumenti di *business intelligence* e *dashboard* interattive per il monitoraggio delle *performance* e la programmazione delle attività, sia esternamente, mediante iniziative di condivisione selettiva dei dati con soggetti istituzionali, università e centri di ricerca, nel rispetto dei vincoli di riservatezza e protezione.

Tali nuove tecnologie si propongono di sfruttare specifiche capacità di intelligenza artificiale, come *deep learning*, *transfer learning* e *human-in-the-loop learning* per affiancare gli analisti umani nel rilevamento di attività complesse o sospette nel mercato.

La capacità di raccogliere, organizzare e analizzare i dati in modo sistematico costituisce la base imprescindibile per ogni ulteriore sviluppo verso l'automazione intelligente e l'impiego di tecnologie AI nella gestione delle attività regolatorie. Ciò comporta un costante investimento nella crescita professionale delle risorse umane dell'Autorità, indispensabile per interpretare scenari complessi e sviluppare strumenti analitici sempre più avanzati.

A tale scopo sono stati avviati specifici percorsi formativi, dedicati proprio allo sviluppo di competenze sulle tecnologie emergenti, con particolare attenzione all'analisi dell'impatto dell'AI sulla regolazione. Questi percorsi mirano a creare modelli analitici innovativi, approfondire le implicazioni teoriche e operative e favorire un confronto qualificato tra competenze tecnico-scientifiche e giuridico-economiche, anche grazie a numerose collaborazioni con atenei.

Nel corso dell'anno, l'Autorità ha, inoltre, promosso e partecipato a numerosi momenti pubblici di approfondimento e confronto con la comunità scientifica, le istituzioni e gli operatori di settore, favorendo la diffusione di una cultura digitale della regolazione fondata sull'evidenza, sulla responsabilità e sull'innovazione tecnologica.

Proprio su queste tematiche, in collaborazione con l'Università statale di Bolzano è stato organizzato, nel mese di ottobre 2024, un convegno al Politecnico di Torino focalizzato sulle sfide della mobilità, delle infrastrutture e della digitalizzazione nella regolazione dei trasporti.

Esperti accademici e istituzionali hanno discusso temi quali le flotte a guida autonoma, la *data governance*, la qualità della rete autostradale, l'intelligenza artificiale e la concorrenza, nonché le dinamiche delle piattaforme digitali. È stato, altresì, approfondito l'impatto della digitalizzazione sulla gestione delle reti e dei servizi, bilanciando regolazione preventiva e tutela concorrenziale, con contributi di rappresentanti di settore e università, offrendo spunti rilevanti per l'evoluzione regolatoria.

L'ART ha avviato numerose sperimentazioni nell'ambito della *data science*, volte a estrarre conoscenza dai dati raccolti e a supportare l'attività regolatoria con strumenti analitici avanzati.

Tra le principali iniziative vi sono l'indagine conoscitiva sul settore dell'autotrasporto, condotta mediante tecniche di *web scraping* e analisi automatizzata dei siti *web*, il monitoraggio dei cantieri autostradali attraverso strumenti come *Python* e *Power BI*, per ottenere indicatori di avanzamento e impatto sulla viabilità e l'implementazione di sistemi di controllo direzionale basati su dati dinamici, per supportare decisioni strategiche su settori regolati. Tali iniziative rappresentano il primo nucleo di un ecosistema orientato alla *data driven regulation*, dove la capacità predittiva e l'adattabilità degli strumenti consentono di affrontare contesti mutevoli e complessi in modo più tempestivo ed efficace.

FOCUS 3

L'analisi e il monitoraggio dei piani economico-finanziari: prime applicazioni dell'AI

Alla luce della crescente articolazione dei Piani economico-finanziari (PEF), della complessità dei dati trasmessi dagli operatori e della necessità di garantirne una valutazione sistematica, tracciabile e coerente, è stata avviata un'analisi relativa all'introduzione progressiva di strumenti di intelligenza artificiale a supporto delle attività istruttorie.
In tale ambito, l'intelligenza artificiale e, in particolare, le sue applicazioni nel campo dell'apprendimento automatico e dell'analisi semantica può offrire un contributo significativo al rafforzamento della capacità valutativa dell'Autorità, sia nella fase preventiva di verifica dell'aderenza dei PEF ai criteri metodologici, sia nella fase successiva di monitoraggio dell'equilibrio economico-finanziario effettivamente conseguito.

L'impiego di strumenti basati sull'AI consentirebbe inoltre di contenere significativamente i tempi necessari alla verifica formale dei dati trasmessi dagli operatori, automatizzando la riclassificazione delle voci contabili secondo gli schemi regolatori, individuando eventuali incoerenze tra dati previsionali e consuntivi, e supportando la verifica del rispetto delle regole metodologiche. In prospettiva, tali strumenti potrebbero anche abilitare la simulazione di scenari alternativi fondati su ipotesi parametriche, favorendo approcci valutativi predittivi e orientati ai dati.
L'introduzione graduale e sperimentale di tali tecnologie si inserisce nel più ampio processo di transizione verso una regolazione digitale, fondata sui principi di proporzionalità, semplificazione e trasparenza e volta a migliorare la qualità, l'efficienza e la replicabilità delle attività istruttorie.

4. L'IMPIEGO DELL'AI NEL FUTURO DELLA REGOLAZIONE ECONOMICA DEI TRASPORTI

L'evoluzione digitale potrebbe condurre, progressivamente, a un cambiamento del modello operativo dell'Autorità: da un'impostazione tradizionale, di tipo burocratico, verso un assetto più tecnocratico, fondato sull'uso sistematico delle tecnologie avanzate, sull'elaborazione di *big data* e sull'integrazione di contenuti ad alto valore innovativo.

In questa prospettiva, si renderebbe auspicabile un ricorso a forme avanzate di intelligenza artificiale, c.d. "forte" capaci di raccogliere e aggiornare grandi *set* di dati in maniera collaborativa, apprendere e adattarsi autonomamente a contesti diversi, e migliorare le proprie prestazioni nel tempo. Sistemi di questo tipo troverebbero un ambito d'elezione nelle procedure standardizzate o seriali, che comportano l'analisi di informazioni oggettive e verificabili, come nel caso di alcuni passaggi nell'ambito dell'esame dei reclami o dei rimedi giustiziali, sul modello delle *Alternative dispute resolution* (ADR).

L'intelligenza artificiale potrebbe, dunque, svolgere una funzione trasversale, supportando l'attività regolatoria sotto molteplici profili: dall'analisi dei mercati alla valutazione degli investimenti, dalla definizione delle tariffe al monitoraggio dei livelli di servizio, fino al rafforzamento delle attività ispettive. L'impiego di algoritmi predittivi e tecniche di simulazione permetterebbe di analizzare scenari complessi, prevedere gli effetti della regolazione e fondare le decisioni su dati empirici solidi.

L'analisi automatica di fonti eterogenee come tariffe, flussi di traffico, dati aziendali o *feedback* degli utenti, rafforzerebbe la capacità dell'Autorità di valutare in modo più preciso le condizioni di concorrenza, individuare barriere all'ingresso o condotte restrittive e intervenire in modo mirato.

L'intelligenza artificiale potrebbe, inoltre, rafforzare le attività di monitoraggio e vigilanza. L'analisi automatica di bilanci e dati di contabilità regolatoria consentirebbe di individuare inefficienze, sprechi o squilibri, suggerendo eventuali azioni correttive e favorendo il contenimento dei costi. L'Autorità sarebbe, così, messa in condizione di intervenire in modo più tempestivo per verificare la corretta applicazione dei criteri regolatori, assicurando trasparenza e conformità.

Un ulteriore ambito applicativo riguarderebbe la valutazione e la tutela dei diritti degli utenti, su cui l'ART ha già realizzato alcuni *step*, come sopra anticipato. L'analisi di indicatori di qualità dei servizi, quali puntualità, *comfort*, accessibilità e soddisfazione, potrebbe essere rafforzata con l'utilizzo dell'AI ottimizzandone i tempi di processamento dei dati.

l'AI offre, inoltre, nuovi strumenti per ottimizzare le analisi econometriche, permettendo di determinare in modo più rapido e automatizzato i parametri utili alla regolazione economica.

Nel complesso, l'integrazione dell'intelligenza artificiale nell'attività dell'Autorità potrebbe contribuire a rafforzare la capacità di orientare il sistema dei trasporti verso obiettivi di maggiore concorrenza, sostenibilità e tutela dell'interesse pubblico.

5. LE OPPORTUNITÀ, LE SFIDE E LE STRATEGIE

L'applicazione dell'intelligenza artificiale nel settore dei trasporti offre vantaggi significativi lungo l'intera catena del valore: dalla pianificazione alla gestione operativa, fino all'esperienza d'uso da parte degli utenti.

L'analisi predittiva, l'ottimizzazione dei flussi e la capacità di adattamento in tempo reale consentono una maggiore affidabilità dei servizi, una riduzione delle congestioni e delle emissioni, e una gestione più efficiente della manutenzione delle infrastrutture.

I regolatori possono beneficiare di strumenti più avanzati per l'analisi, la vigilanza e la definizione di misure basate su dati in tempo reale e le imprese migliorano l'efficienza operativa e la qualità del servizio.

Per i cittadini, ciò si traduce in una mobilità più puntuale, accessibile e sostenibile, per gli operatori e i decisori pubblici, in strumenti più efficaci per orientare scelte, pianificare interventi e monitorare l'efficacia delle politiche.

L'adozione dell'intelligenza artificiale e l'impiego strategico dei dati rappresentano per l'ART un passaggio inevitabile e le esperienze già maturate, i progetti in corso e le competenze sviluppate costituiscono un patrimonio che deve essere continuamente aggiornato e rafforzato.

Per affrontare le sfide future, sarà determinante continuare a investire nella formazione del personale, nella collaborazione con il mondo accademico e nella partecipazione a reti istituzionali nazionali ed europee.

Come detto in apertura di questa Relazione, accanto alle opportunità si delineano anche nuovi rischi: dall'attribuzione della responsabilità nei sistemi a guida autonoma alla protezione dei dati personali, dalla sicurezza informatica alla compatibilità delle reti infrastrutturali. La diffusione dei *robotaxi*, ad esempio, impone un ripensamento del modello di concessione dei servizi di trasporto non di linea e una riflessione approfondita sull'integrazione con l'ecosistema della mobilità urbana.

È, pertanto, fondamentale che l'introduzione delle tecnologie basate sull'intelligenza artificiale nel settore dei trasporti sia accompagnata da un quadro regolatorio e istituzionale adeguato, capace di orientare e governare l'innovazione in modo responsabile.

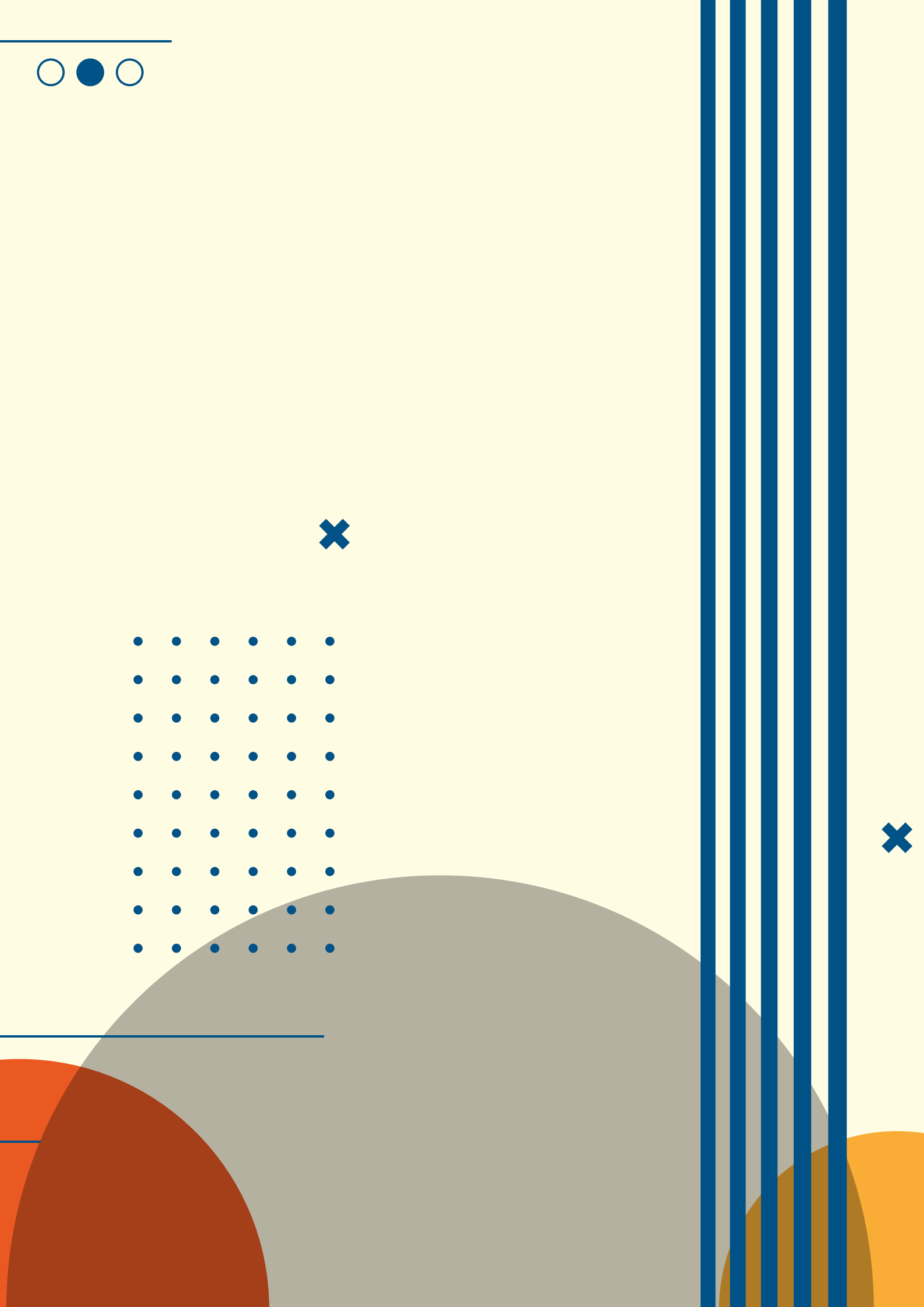
Ciò richiede l'adozione di misure fondate su principi di precauzione, per prevenire potenziali effetti negativi, di trasparenza, per assicurare chiarezza nelle modalità di funzionamento e impatto delle tecnologie, di proporzionalità, per garantire che gli interventi regolatori siano calibrati rispetto ai rischi effettivi.

Risultano, altresì, essenziali l'adozione di *standard* tecnici e operativi interoperabili, che assicurino la compatibilità tra sistemi e la concorrenza tra operatori, la promozione di sperimentazioni regolamentate, che permettano di testare le innovazioni in ambienti controllati, una valutazione attenta degli impatti sociali e occupazionali, per accompagnare la transizione tecnologica tutelando equità e inclusione. Solo in questo modo sarà possibile costruire un modello di innovazione realmente sostenibile, sicuro e accessibile a tutti.

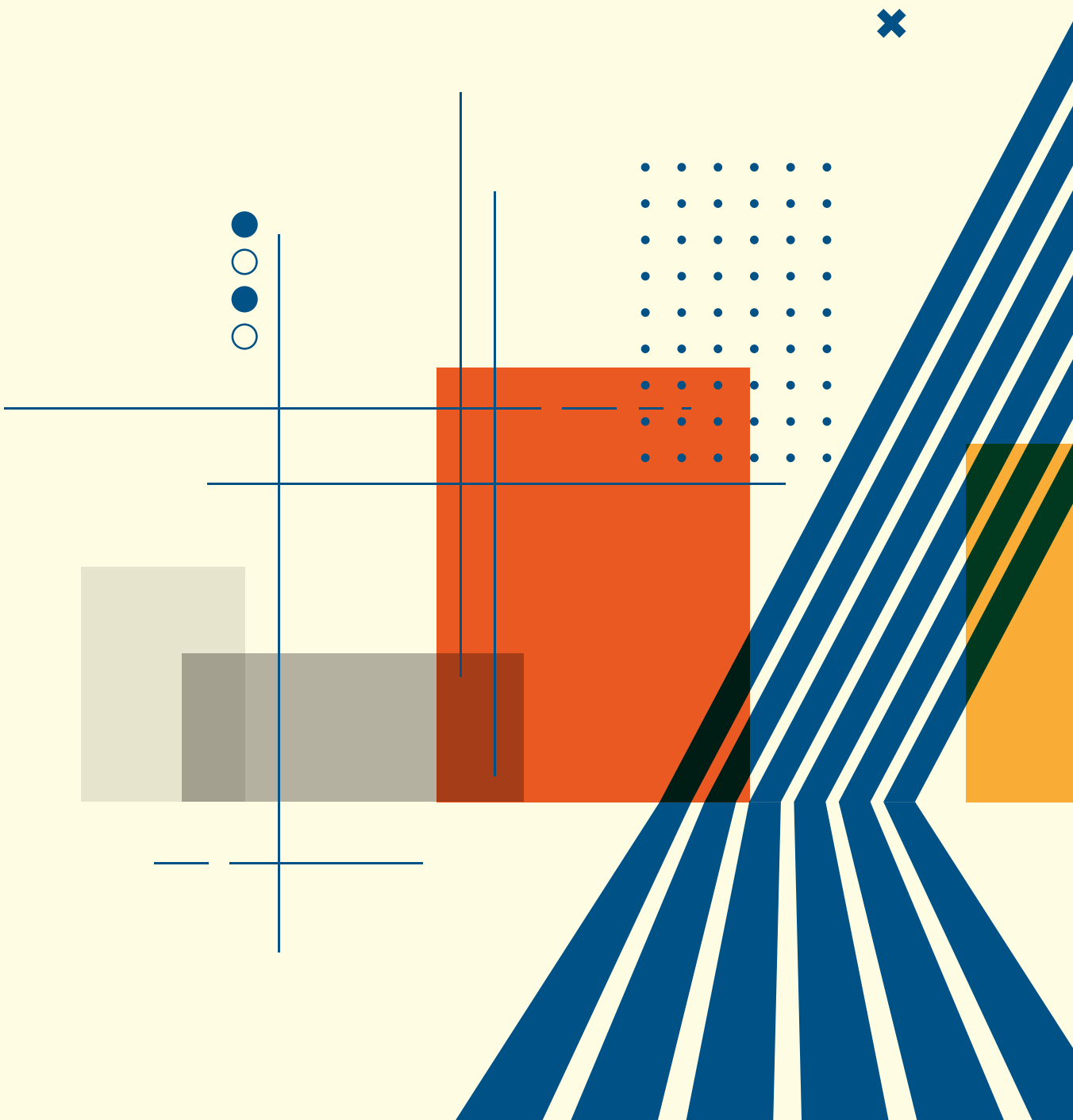
L'uso dell'AI, infatti, abilita sì una regolazione più tempestiva e fondata su dati aggiornati, ma richiede anche un'evoluzione dei modelli utilizzati: dal tradizionale approccio *evidence-based* verso un modello *risk-based*, capace di anticipare e gestire le incertezze legate all'uso di tecnologie emergenti e automatizzate.

L'Autorità dovrà rafforzare la propria capacità di interpretare scenari complessi, mantenendo un equilibrio tra innovazione, tutela dei diritti e inclusività, promuovendo un quadro normativo che supporti l'adozione delle nuove tecnologie, senza trascurarne le implicazioni.

Solo così potrà guidare la transizione verso un sistema di trasporti intelligente, sostenibile e centrato sui bisogni delle persone, garantendo allo stesso tempo un quadro normativo equo e trasparente.



2 Attività e procedimenti



1. IL CONTESTO

1.1 Introduzione

L'Autorità persegue l'obiettivo generale di adempiere puntualmente alla propria azione regolatoria, il cui perimetro è definito dalla legge istitutiva e dalla sopravvenuta normativa che hanno esteso progressivamente gli ambiti di intervento a essa affidati, ampliando in modo significativo le competenze e le funzioni originarie.

Gli obiettivi programmatici per il biennio 2025-2026, approvati in via definitiva dal Consiglio il 24 gennaio 2025, individuano, per ciascun ambito ritenuto strategico dall'Autorità, le linee di intervento prioritarie per conseguire il mandato istituzionale attraverso una efficace azione di *enforcement*. Tali obiettivi si articolano in azioni trasversali a più aree di competenza e interventi propri, invece, di specifici settori.

Preme specificare che alcuni obiettivi relativi al 2024-2025 risultano ancora validi per il primo anno del biennio di riferimento in quanto ancora in fase di finalizzazione. In particolare, proseguono le attività di analisi delle migliori pratiche, nazionali ed europee, per l'individuazione dei criteri per garantire la separazione contabile e societaria delle imprese verticalmente integrate, nonché di soluzioni atte ad aumentare l'efficacia regolatoria delle misure che disciplinano i Servizi di interesse economico generale (SIEG) nei diversi settori.

Con riguardo alla regolazione dei servizi, l'Autorità intende proseguire nel percorso avviato per l'elaborazione di ipotesi di implementazione e revisione della delibera n. 120/2018[2] e della delibera n. 22/2019[3], in considerazione dell'evoluzione normativa e della sopravvenuta riforma del Trasporto pubblico locale (TPL) con il decreto legislativo n. 201/2022[4], nonché dei monitoraggi effettuati sulle procedure di gara relative al cabotaggio marittimo regionale.

Inoltre, l'Autorità sta procedendo all'analisi del grado di connettività dei territori al fine di rilevare le aree insufficientemente collegate, per il tramite delle modalità ferroviaria e aerea, con il resto del paese e, in particolare, con la Capitale.

Infine, nei diversi settori di trasporto oggetto di regolazione, l'Autorità proseguirà nel rafforzamento delle attività di vigilanza e di monitoraggio di propria competenza, secondo logiche di progressività, da esercitare in un'ottica interdisciplinare, mediante una sistematica raccolta dati con la collaborazione dei soggetti regolati e attraverso il supporto di specifiche tecnologie digitali, volte alla raccolta diretta di dati e alla relativa sistematizzazione in un *database* dell'Autorità. In particolare, con riferimento all'ambito ferroviario, le attività di monitoraggio saranno finalizzate alla mappatura dei livelli di efficienza nella gestione delle diverse porzioni di rete (livelli di capacità, allocazione tracce e gestione della circolazione), nonché delle politiche tariffarie praticate dal gestore dell'infrastruttura nazionale per l'accesso all'infrastruttura.

Per quanto attiene alle infrastrutture aeroportuali, l'ART si è posta l'obiettivo di giungere alla ottimizzazione della regolazione aeroportuale definita dalla delibera n. 38/2023[5], prestando particolare attenzione alle forme di incentivazione economica erogabili dai gestori ai vettori, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione, nonché alla correlata reportistica che gli stessi devono trasmettere all'Autorità, sulla base di linee guida apposita-

2 Delibera n. 120 del 5 dicembre 2018, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 69/2017. Approvazione dell'atto di regolazione recante 'Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale'".

3 Delibera n. 22 del 14 marzo 2019, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 4/2016 e ampliato nell'oggetto dalla delibera n. 124/2017. Approvazione dell'atto di regolazione recante Misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni".

4 Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica".

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

mente predisposte. È stata, altresì, individuata la necessità di procedere all'elaborazione di metodologie e procedure attuative delle attività di monitoraggio relative, in particolare, all'equilibrio economico-finanziario, agli investimenti programmati/realizzati, nonché alle attività di vigilanza previste nel corso dei singoli periodi regolatori e/o in occasione dello scadere degli stessi.

Con riguardo alle infrastrutture autostradali, l'Autorità intende elaborare schemi analitici per la predisposizione della pareristica di settore, anche mediante la definizione di criteri per la valutazione della *compliance* rispetto alle misure di regolazione, a supporto dell'attività esercitate di monitoraggio e di vigilanza.

Sempre in ambito autostradale, una delle priorità individuate è data dalla definizione dei criteri di raccolta diretta, sistematizzazione e analisi dei dati di contabilità regolatoria (CoReg), nonché per il monitoraggio degli investimenti, anche con l'ausilio di specifiche tecnologie digitali.

In relazione alle infrastrutture portuali è intenzione dell'ART proseguire l'aggiornamento e l'integrazione delle prime misure di regolazione in materia di accesso alle infrastrutture portuali emanate con la delibera n. 57/2018[6]. In tale ambito si procederà alla raccolta, sistematizzazione e analisi di dati concernenti sia l'anagrafica delle concessioni portuali di competenza, sia il *set* minimo di indicatori (*KPI*), relativi all'efficienza delle gestioni delle concessioni portuali, all'efficacia e qualità dei servizi, ai fini dell'elaborazione di *benchmark* di settore, secondo quanto previsto dalle linee guida per l'applicazione del regolamento recante la disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine, di cui al decreto ministeriale n. 202/2022 [7].

Inoltre, l'Autorità intende completare le misure di regolazione dell'accesso agli impianti di servizio ferroviario all'interno dei porti, nonché procedere alla regolazione dei servizi di manovra ferroviaria, inclusi i criteri e le modalità di definizione della relativa tariffa; tale azione sarà realizzata a valle dell'acquisizione dei dati necessari tenuto conto dell'assetto proprietario dei binari ferroviari e dei connessi problemi gestionali – relativi, in particolare, alla manutenzione – e della definizione delle responsabilità dei diversi soggetti coinvolti.

Anche con riguardo all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, è previsto l'aggiornamento delle misure regolatorie introdotte con la delibera n. 70/2014[8], già sottoposte a Verifica di impatto della regolazione (VIR), i cui esiti saranno analizzati al fine di individuare eventuali correttivi e giungere al consolidamento dell'intero quadro regolatorio di settore, che pure include il *corpus* di delibere emanate annualmente sui Prospetti informativi della rete (PIR) dei Gestori delle infrastrutture (GI) ferroviarie interconnesse. Coerentemente con il proprio mandato istituzionale, infatti, l'azione dell'Autorità è, tra l'altro, finalizzata a favorire un utilizzo efficace e ottimale della rete, tenuto conto dei possibili sviluppi, a breve e medio termine, del mercato del trasporto ferroviario merci e passeggeri, sia nazionale che internazionale, nonché delle prospettive di riforma del processo allocativo della capacità ferroviaria di matrice eurounitaria. A tale specifico riguardo, peraltro, rilevano anche le attività di monitoraggio dei GI per la gestione delle perturbazioni della circolazione e l'attuazione di comportamenti discriminatori nei confronti degli operatori. Inoltre, l'Autorità intende stimolare una migliore pianificazione integrata degli investimenti, ordinari e straordinari, attraverso il monitoraggio della programmazione degli stessi, anche in relazione all'attuazione del PNRR, previa disponibilità e acquisizione dei relativi dati.

Infine, l'ART procederà all'analisi delle linee guida sui canoni ferroviari e delle eventuali criticità a esse relative.

In tema di servizi di trasporto, l'Autorità intende proseguire l'adeguamento delle misure regolatorie in essere, in parte già avviato, al mutato quadro normativo e di politiche eurounitarie – con particolare riferimento alla Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e alla Comunicazione interpretativa del regolamento (UE) n. 1370/2007[9] sui servizi di trasporto terrestre gravati da Obblighi di servizio pubblico (OSP) – nonché all'evoluzione dei mercati e alla riforma del TPL. Tale obiettivo è perseguito prioritariamente attraverso la revisione della delibera n. 48/2017[10] provvedendo a definire, in particolare, i criteri di riperimetrazione dei Contratti

6 Delibera n. 57 del 31 maggio 2018, "Conclusione procedimento avviato con delibera n. 40/2017. Approvazione di "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione".

7 Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'Economia e delle finanze n. 202 del 28 dicembre 2022, "Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine".

8 Delibera n. 70 del 5 novembre 2014, "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".

9 Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

10 Delibera n. 48 del 3 aprile 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".

di servizio (CdS), incluso il contratto ferroviario a Media-lunga percorrenza (MLP), per affidamento con gara di porzioni di rete/servizi o a seguito di entrata di nuovi operatori su specifiche tratte, e i criteri quantitativi per l'identificazione dei lotti di gara.

Inoltre, considerate le sempre più numerose richieste di supporto da parte degli enti affidanti (EA)[11] nell'ipotesi di riforma del settore del trasporto non di linea su piattaforma – taxi e Noleggio con conducente (NCC) – e in un'ottica di completamento della sua stessa regolazione, l'Autorità intende procedere alla verifica dei presupposti per l'adozione di uno schema di regolazione economica dei nuovi servizi di mobilità (servizi a chiamata e altri servizi su piattaforma) anche ai sensi degli artt. 11-13 del d. lgs. n. 201/2022. Ciò anche a seguito di una ricognizione dei possibili regimi di accesso a tali servizi e dei presupposti per una loro qualificazione come servizi assoggettabili a OSP e alla regolazione ART.

Appare contestualmente necessario verificare i presupposti anche per l'adozione di uno schema di regolazione economica per l'uso pubblico dei dati prodotti nel settore del trasporto pubblico passeggeri, incluse le applicazioni MaaS, e procedere alla sistematizzazione e all'analisi dei dati di Co-Reg per tutti i servizi di trasporto, anche a supporto delle attività di monitoraggio in materia di costi di riferimento, nonché dell'applicazione ed eventuale revisione delle delibere n. 22/2019, n. 154/2019[12] e n. 177/2024[13] anche attraverso lo sviluppo di specifiche tecnologie digitali. Ciò anche al fine di effettuare l'analisi economica dei CdS ferroviari, nazionali e regionali e dei relativi Piani economico-finanziari (PEF), e di verificare la corretta imputazione delle voci economiche e patrimoniali ai servizi oggetto di CdS, nonché l'impatto dei costi dei servizi sulle tariffe applicate all'utenza.

In tema di diritti degli utenti, l'Autorità intende, *in primis*, intensificare le azioni volte al miglioramento della salvaguardia dei diritti dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) e procedere alla definizione del contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture con riguardo a settori, di competenza, diversi dal trasporto passeggeri ferroviario, con autobus e via mare e per vie navigabili interne. Accanto a tali azioni, individuate come prioritarie, l'ART continuerà ad assicurare il proprio contributo alle attività della Commissione europea in relazione ai regolamenti in materia di tutela dei diritti dei passeggeri in tutte le modalità di trasporto, con particolare attenzione ai viaggi multimodali.

Inoltre, nel quadro dell'attuazione del PNRR, si procederà al monitoraggio dell'esecuzione delle decisioni attuative del Consiglio dell'Unione europea e dei connessi accordi operativi per quanto di competenza e interesse, anche con riferimento al corretto adempimento degli obblighi previsti dalle leggi annuali sulla concorrenza.

Avuto riguardo alla risoluzione stragiudiziale delle controversie tra utenti e operatori (ADR) è prevista l'ottimizzazione delle relative attività sia attraverso l'attuazione dell'esternalizzazione della gestione operativa, sia attraverso il miglioramento dei processi di monitoraggio delle stesse, in termini di efficacia ed efficienza, inclusa la revisione della delibera n. 21/2023[14] (disciplina ADR) al termine del primo biennio di applicazione.

Infine, l'Autorità proseguirà nell'azione di promozione e diffusione della conoscenza dei diritti degli utenti, a tal fine anche intensificando l'attività di comunicazione via *web* volta alla salvaguardia dei diritti delle PMR.

Per quanto attiene al contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture si sta procedendo, per il settore autostradale, al completamento della relativa disciplina così come previsto dalla delibera n. 132/2024[15], e, relativamente al TPL, alla definizione delle nuove misure garantendo la proporzionalità dell'intervento, tenuto conto delle peculiarità del settore. Sempre in ambito autostradale, al fine di costruire la base dati utile all'individuazione dell'ambito di applicazione e degli effetti dell'intervento regolatorio in materia di tutela dei diritti degli utenti

11 Comuni, agenzie e regioni e Associazione nazionale comuni italiani (ANCI).

12 Delibera n. 154 del 29 novembre 2019, "Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017".

13 Delibera n. 177 del 29 novembre 2024, "Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato "A" alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022. Conclusione del procedimento".

14 Delibera n. 21 dell'8 febbraio 2023, "Disciplina, in prima attuazione, delle modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori, ai sensi dell'articolo 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118". .

15 Delibera n. 132 del 27 settembre 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Approvazione delle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali".

autostradali, l'Autorità procederà alla verifica della qualità dei dati trasmessi dai concessionari autostradali nell'ambito della raccolta avviata con la delibera n. 16/2023[16] relativamente ai cantieri, alla realizzazione di un "cruscotto" in ambiente *Power BI* finalizzato all'identificazione delle tipologie di cantieri per ogni concessionario autostradale, alla valutazione dell'incidenza in termini di indisponibilità della rete e alla stima dei volumi di pedaggi interessati per i transiti sulle porzioni di rete che registrano la presenza di cantieri.

Con specifico riferimento ai servizi e alle infrastrutture ferroviarie, l'ART intende rafforzare la tutela dei diritti degli utenti, anche con riguardo agli indennizzi per gli utenti dei servizi ferroviari *open access* e per gli abbonati dei servizi ferroviari gravati da OSP, nonché alle azioni volte al miglioramento delle procedure poste in atto dagli operatori in caso di disservizi, al fine di garantire migliori livelli qualitativi sia nelle informazioni rese sia nell'assistenza ai passeggeri. Si procederà, pertanto, a effettuare la VIR relativamente alle misure di cui alle delibere n. 54/2016[17] e n. 106/2018[18] al fine di un eventuale aggiornamento delle stesse.

Infine, tenuto conto delle previsioni contenute nell'art. 29 del regolamento (UE) n. 2021/782[19], l'Autorità intende monitorare le azioni volte all'applicazione del sistema di gestione della qualità da parte delle Imprese ferroviarie (IF) e dei gestori delle stazioni al fine di promuovere la migliore conoscenza delle loro *performance*.

Con riguardo alle attività di vigilanza e di monitoraggio di competenza, l'ART proseguirà le azioni già avviate per l'individuazione degli ambiti soggetti alla regolazione economica meritevoli di attività ispettiva, con conseguente definizione e attuazione di un piano di intervento, anche di concerto con la Guardia di finanza. Rileva, a tal fine, la definizione di nuove e specifiche linee guida concernenti l'adeguamento delle procedure per la quantificazione delle sanzioni amministrative, approvate con la delibera n. 49/2017[20], tenuto conto della modifica del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di cui alla delibera n. 235/2022[21].

Inoltre, è prevista la predisposizione di un testo unico di coordinamento e aggiornamento dei differenti atti di regolazione adottati nei vari ambiti di trasporto, con l'obiettivo di semplificare e ottimizzare la disciplina regolatoria per l'accesso alle infrastrutture e, al contempo, l'azione di monitoraggio e di vigilanza da parte dell'Autorità.

Per quanto concerne agli ambiti diversi dalla regolazione, si intende proseguire nell'impegno verso la valorizzazione delle proprie risorse umane, perseguito, in particolare, attraverso la mappatura aggiornata delle attività svolte, con puntuale elencazione e associazione di indicatori ai processi e procedimenti gestionali e conseguente valutazione dei carichi di lavoro e della coerente assegnazione delle risorse umane disponibili.

L'Autorità mira, inoltre, all'introduzione tecnologie dedicate al *business process management* finalizzate alla separazione tra il sistema documentale e quello di *business process*, oggi inglobati nel sistema gestionale integrato. Ciò al fine di costruire una maggiore flessibilità nella gestione dei processi e una loro più semplice fruibilità e controllo da parte degli attori coinvolti.

L'introduzione di una tecnologia digitale supporta anche l'attività di raccolta diretta, sistematizzazione e analisi dei dati di CoReg, nonché di monitoraggio degli investimenti, in particolare per il settore autostradale e per i settori dei servizi di trasporto gravati da OSP. È previsto, inoltre, l'adeguamento alla direttiva (UE) 2022/2555[22] in materia di sicurezza delle reti e delle informazioni, data l'identificazione dell'Autorità quale soggetto essenziale ai sensi dell'art. 6 comma 1 lettera e) della citata direttiva.

16 Delibera n. 16 del 27 gennaio 2023, "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Avvio del procedimento".

17 Delibera n. 54 del 12 maggio 2016, "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità".

18 Delibera n. 106 del 9 novembre 2018, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie".

19 Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).

20 Delibera n. 49 del 7 aprile 2017, "Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti – Adozione".

21 Delibera n. 235 del 1° dicembre 2022, "Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità. Modifica".

22 Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS 2).

In tema di processi operativi, l'Autorità ha intenzione di procedere alla completa revisione e razionalizzazione delle procedure di approvvigionamento di beni e servizi, anche mediante la formalizzazione di un regolamento interno di disciplina delle fasi di affidamento ed esecutiva, come previsto dal decreto legislativo n. 36/2023[23]. Risulta, altresì, prioritaria la finalizzazione delle attività funzionali all'apertura della nuova sede secondaria in Roma.

Prosegue, infine, l'impegno verso l'implementazione di iniziative volte a efficientare le attività di monitoraggio e verifica degli adempimenti in materia di autofinanziamento e di aggiornamento dei soggetti tenuti al versamento del contributo, con particolare riferimento alle imprese operanti nel settore della logistica e del trasporto passeggeri su strada, così come l'attuazione e la graduale semplificazione delle misure previste dal Piano per la prevenzione della corruzione e della trasparenza vigente (PPCT).

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

Negli anni, l'Autorità ha costantemente consolidato e ampliato la propria rete di collaborazioni istituzionali e accademiche con diverse istituzioni pubbliche attraverso la sottoscrizione di vari accordi e protocolli d'intesa.

In linea con gli indirizzi della delibera n. 240/2022[24], al fine di promuovere l'innovazione, la ricerca e la formazione nel settore dei trasporti sono stati siglati accordi quadro e convenzioni con diverse università e istituzioni accademiche tra cui: l'Università di Torino, la Libera Università di Bolzano, l'Università degli Studi di Trento, il Politecnico di Torino, l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", l'Università degli Studi di Milano Bicocca, lo *Space Economy Evolution Lab* della Bocconi e l'Università di Napoli Parthenope. Questi accordi mirano, inoltre, a sviluppare attività congiunte con particolare attenzione alla qualità dei servizi e alla tutela dei diritti degli utenti.

Riguardo ai nuovi protocolli, nel mese di ottobre 2024 ha siglato un protocollo di intesa con l'*Autorité de régulation des transports* (ART-FR) francese. Questo accordo, della durata di tre anni, prevede lo scambio di informazioni su temi quali la regolazione delle concessioni autostradali, dei diritti aeroportuali e del mercato ferroviario, nonché la gestione dei servizi di informazione sui trasporti multimodali.

Nel mese di luglio 2024, è stato rinnovato il protocollo con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM). Questa intesa mira a coordinare le rispettive attività, promuovendo la concorrenza nei mercati dei trasporti e tutelando gli interessi degli utenti. Per attuare le attività previste, è stato istituito un tavolo tecnico composto dai responsabili degli uffici competenti.

A dicembre 2024, l'Autorità ha consolidato la propria collaborazione con Unioncamere con la stipula di una nuova convenzione per l'affidamento alle Camere di commercio dello svolgimento di alcune attività afferenti alla gestione operativa delle procedure ADR, tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori. L'accordo consente l'individuazione e l'adesione dei soggetti camerali con disponibilità di conciliatori per il Servizio conciliazioni ART, in possesso di tutti i requisiti previsti dall'art. 11 della disciplina approvata dall'Autorità con la delibera n. 21/2023. La convenzione prevede una fase sperimentale di sei mesi e un'attività di formazione specialistica dei conciliatori sui settori regolati dall'Autorità, con specifico riguardo ai diritti degli utenti e alla qualità dei servizi.

Protocolli di collaborazione sono, altresì, in vigore con l'Arma dei Carabinieri, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), la Guardia di finanza e il "Comitato 8 ottobre-per non dimenticare", mentre sono in fase di rinnovo quelli con l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM), il Servizio di polizia ferroviaria (POLFER), l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e con l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

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

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

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

1.3 Le attività in sede internazionale e dell'Unione europea

Nelle consuete sedi internazionali e dell'Unione europea (Unione o UE) è proseguita la partecipazione attiva ai lavori di interesse per l'Autorità, la rappresentazione di posizioni nelle tematiche pertinenti al suo mandato e l'integrazione di tali posizioni nei processi decisionali aperti al contributo dei regolatori.

L'attenzione si è concentrata principalmente sulle iniziative legislative e non legislative della Commissione europea (Commissione o CE), che si sono sviluppate in un contesto caratterizzato dalle elezioni del Parlamento europeo – e, conseguentemente, dalla costituzione della Commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) – dalla elezione della Presidente della CE e dall'insediamento dei nuovi Commissari[25].

I tre ambiti ai quali possono essere ricondotte tali iniziative riguardano la regolazione aeroportuale, i diritti dei passeggeri e il settore ferroviario e sono di seguito esaminati partitamente.

Con riferimento al primo, è proseguita la partecipazione nel Foro di Salonicco che riunisce, sotto la presidenza della CE, le autorità di vigilanza nazionali incaricate di assicurare la corretta applicazione della direttiva 2009/12/CE[26] per quanto attiene alla regolazione dei diritti aeroportuali[27]. Nel periodo considerato, il Foro ha condotto l'esame, in vista del loro aggiornamento, delle Raccomandazioni, già adottate nel 2016[28], concernenti il processo di consultazione delle compagnie aeree da parte dei gestori aeroportuali nella fase di approvazione dei diritti e l'intervento delle autorità di vigilanza indipendenti in tale processo.

L'Autorità ha, inoltre, aderito all'invito della CE a presentare contributi in vista della revisione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato che hanno a oggetto misure a favore sia degli aeroporti che delle compagnie aeree[29].

Con riferimento ai diritti dei passeggeri, l'Autorità ha continuato a seguire l'evoluzione delle proposte di regolamento note come "*Multimodal*" e "*Omnibus*", presentate dalla Commissione alla fine del 2023 nell'ambito del c.d. "pacchetto mobilità"[30]. La prima delle due iniziative legislative introduce *ex novo* diritti e obblighi per i passeggeri che utilizzino almeno due modalità di trasporto collettivo, con l'obiettivo di garantire le relative tutele durante l'intero percorso. La seconda, invece, si propone di allineare, aggiornare e semplificare le disposizioni che attengono all'esecuzione delle norme di tutela dei diritti dei passeggeri vigenti in tutte le modalità di trasporto, con l'obiettivo di migliorarne l'efficacia e ridurre gli oneri amministrativi per le imprese. In merito a entrambe le proposte, la Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea (Rappresentanza permanente) ha sollecitato il contributo dell'Autorità nell'ambito dell'esame dei testi normativi da parte dei gruppi di lavoro consiliari incaricati. A valle di tali lavori, il Consiglio dell'Unione europea, nella formazione composta dai Ministri dei trasporti degli Stati membri, ha adottato propri orientamenti generali mentre la Commissione TRAN del Parla-

25 Tra gli elementi di contesto rilevanti ricorre, altresì, la pubblicazione dei rapporti intitolati "Molto più di un mercato" (c.d. "Rapporto Letta") e "Il futuro della competitività europea" (c.d. "Rapporto Draghi"), i cui orientamenti in materia di trasporti, incentrati sui profili della sostenibilità ambientale, del recupero di competitività del settore e della sicurezza, sono richiamati sia negli *Orientamenti politici* presentati dalla Presidente della Commissione al Parlamento europeo, sia nelle lettere di incarico dei Commissari.

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

27 Oltre alle Autorità di vigilanza indipendenti, ad alcune sessioni di lavoro del Foro partecipano, su invito della Commissione, anche le associazioni delle imprese del settore.

28 Consultabili alla pagina: https://ec.europa.eu/transparency/expert-groupsregister/core/api/front/expertGroupAddtitionalInfo/29018/download.

29 Comunicazione della Commissione – Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03). I nuovi orientamenti dovrebbero essere adottati entro il 2027. I contributi alla consultazione sono disponibili all'indirizzo internet: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13915-State-aid-in-the-aviation-sector-Commission-guidelines-on-airports-and-airlines-revision-_en.

30 Rispettivamente, proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali, COM(2023)752 che, nel processo legislativo di codecisione, ha assunto il numero 2023/0436/COD, e proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 61/2004, (CE) n. 1107/2006, (UE) n. 1177/2010, (UE) n. 181/2011 e (UE) n. 2021/782 per quanto riguarda l'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione, COM(2023)753 che, nel processo legislativo di codecisione, ha assunto il numero 2023/0437/COD.

mento europeo ha esaminato un progetto di relazione ed elaborato proposte emendative[31].

In aggiunta, l'Autorità ha continuato ad assicurare la propria partecipazione alle riunioni annuali dei *National enforcement bodies* (NEB): gli organismi nazionali incaricati di assicurare la corretta applicazione da parte degli operatori di trasporto dei regolamenti in materia di diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con autobus, e via mare e per vie navigabili interne[32].

Nel periodo di riferimento, la maggior parte delle attività a livello UE ha riguardato il trasporto ferroviario. Sul piano delle iniziative legislative, l'attenzione è stata incentrata sugli sviluppi della proposta di regolamento relativa all'uso della capacità di infrastruttura e alla gestione del traffico ferroviario (Regolamento capacità)[33]. In proposito, all'indomani dell'adozione della risoluzione legislativa e degli emendamenti da parte del Parlamento europeo e dell'orientamento generale del Consiglio dell'Unione europea, è stata monitorata l'evoluzione dei negoziati interistituzionali (triloghi). Quest'ultimi hanno preso avvio nell'autunno del 2024 e sono proseguiti, nel successivo semestre, con l'obiettivo di portare a compimento l'*iter* legislativo entro il 2025. Anche su questo *dossier*, su richiesta della Rappresentanza permanente, l'Autorità ha fornito contributi di competenza in vista della definizione della posizione italiana nei negoziati.

Con riferimento al Regolamento capacità, in tutte le sedi rilevanti, è stato evidenziato il persistere, a fronte del condivisibile obiettivo di armonizzazione dei processi, di criticità strutturali del provvedimento. Queste ultime riguardano, in particolare, l'assetto della *governance* di settore e la natura giuridica dei soggetti chiave dei processi decisionali e degli atti a essi demandati, tra i quali i c.d. "*framework*" per la gestione armonizzata della rete ferroviaria europea. L'impatto di tali criticità sulle funzioni dei regolatori nazionali resta oggetto di discussione prefigurandosi, per quanto di specifico interesse dell'Autorità, la riduzione dell'ambito della regolazione *ex ante* che caratterizza l'impianto della legge n. 481/1995[34], nel cui alveo essa è stata costituita. Su queste tematiche, il confronto si è articolato in contesti diversi e ha riguardato più sedi, tra le quali la rete europea dei regolatori ferroviari (*European network of rail regulatory bodies*, ENRRB) e il foro consultivo di settore (*Single European railway area forum*, SERAF), ove sono rappresentati associazioni, istituzioni ed esperti, che si riuniscono sotto l'egida della Direzione generale per la mobilità e i trasporti (DG Move) della CE[35].

Sono stati, altresì, monitorati gli sviluppi dell'elaborazione di una proposta di regolamento in materia di bigliettazione elettronica nel settore ferroviario (*Single digital booking and ticketing regulation*, SDBTR). Di interesse la circostanza che i lavori su questa iniziativa legislativa procedono parallelamente a quelli aventi a oggetto le piattaforme multimodali di servizi di trasporto (*Multimodal digital mobility services*, MDMS), che erano rimasti incompiuti nel precedente mandato della Commissione. Rilevano, al riguardo, la contiguità dei contenuti e la similitudine degli istituti in discussione, tra i quali l'imposizione di obblighi di condivisione dei dati e di conclusione di accordi commerciali tra le parti interessate.

Contigua a quelle appena richiamate è la materia oggetto di una diversa proposta di regolamento di esecuzione della Commissione con la quale si intende, fra l'altro, introdurre una specifica tecnica per l'interoperabilità (STI) relativa al

31 Si monitora, altresì, l'evoluzione del dossier legislativo che potrebbe condurre alla revisione del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, e del regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli. In merito alla proposta della Commissione (COM/2013/0130), che nel processo legislativo di codecisione ha assunto il numero 2013/0072/COD, il Consiglio ha raggiunto un accordo politico il 5 giugno 2025. Tra i profili di interesse delle nuove disposizioni figurano l'estensione della soglia di ritardo che darebbe diritto alla compensazione e la differenziazione della stessa sulla base della durata del viaggio, nonché il riconoscimento del diritto alla riprotezione anche attraverso soluzioni o mezzi di trasporto alternativi.

32 Di interesse, quantunque l'Autorità non sia direttamente coinvolta nei negoziati a livello UE, anche la revisione delle disposizioni eurounitarie in materia di risoluzione alternativa delle controversie (*Alternative dispute resolution*, ADR) che riguarda non solo i passeggeri ma tutti gli utenti di infrastrutture e servizi di trasporto. Più specificamente, l'iniziativa della Commissione concerne la revisione della direttiva ADR, l'abrogazione del regolamento ODR e l'adozione di una raccomandazione destinata ai mercati *online* e alle associazioni di categoria dell'UE che dispongono di un meccanismo di risoluzione delle controversie e agli Stati membri. In questo ambito, gli uffici partecipano a un gruppo di lavoro istituito presso il Ministero delle Imprese e del *made in Italy*.

33 Si tratta della proposta COM (2023) 443 final che, nel processo legislativo di codecisione, ha assunto il numero 2023/0271/COD. Conseguirà all'adozione delle nuove norme l'abrogazione del regolamento (CE) n. 913/2010 concernente i corridoi ferroviari merci. Pur non essendo stata presentata come un nuovo "pacchetto" di riforma del quadro normativo di settore, le nuove norme modificheranno, altresì, numerosi articoli della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (c.d. *Recast*), recepita nell'ordinamento nazionale con il d.lgs. n. 112/2015.

34 Legge 14 novembre 1995, n. 481, "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità".

35 Sempre in ambito SERAF, gli uffici assicurano la propria partecipazione anche negli altri sottogruppi di lavoro sin qui costituiti e aventi a oggetto, nel solco delle nuove disposizioni in materia di allocazione della capacità e traffico ferroviario e canoni di accesso, rispettivamente, le diverse fasi e modalità di consultazione delle parti interessate e le condizioni commerciali applicabili all'uso delle infrastrutture e dei servizi.

sottosistema "applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci" e concernente la bigliettazione ferroviaria e le informazioni da fornire a passeggeri e utenti[36]. Anche a questo riguardo, si monitora l'evoluzione dei provvedimenti e degli approfondimenti in corso, riservandosi di intervenire per quanto di competenza.

Tra le principali iniziative non legislative di interesse in ambito ferroviario portate a conclusione nel periodo di riferimento, vi è l'avvenuta adozione da parte della Commissione di linee guida sui canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria[37], che andranno a integrare le disposizioni già oggetto del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177[38]. In proposito, nelle fasi che hanno preceduto l'adozione del provvedimento, si è dato riscontro a una consultazione informale dei regolatori promossa dalla DG Move evidenziando, unitamente all'utilità dell'atto di interpretazione, il rischio che, in alcuni passaggi, il provvedimento ecceda la portata propria di tale atto.

Quanto al rapporto sull'impatto della direttiva 2012/34/UE (Recast)[39] sul mercato ferroviario, che la CE avrebbe dovuto predisporre entro il 31 dicembre 2024, l'Autorità ha partecipato a tutte le iniziative e agli approfondimenti avviati a questo fine. In particolare, sul tema dell'Alta velocità/Alta capacità (AV/AC), gli uffici hanno risposto alla richiesta di un'interlocuzione diretta sollecitata dai servizi della Commissione e, per quanto attiene all'integrazione verticale tra gestore dell'infrastruttura e operatori dei servizi di trasporto, essi hanno partecipato a specifiche consultazioni con gli incaricati della DG Move e preso parte ai lavori di un sottogruppo dedicato del SERAF.

Sono, altresì, regolati sulla base di un quadro normativo di fonte UE i corridoi ferroviari merci (*Rail freight corridors*, RFC). In proposito, si è assicurata la partecipazione alle riunioni semestrali dell'*executive board* del corridoio Mediterraneo, incentrate sull'analisi della domanda e dell'offerta di trasporto e sulle prestazioni della rete in termini di efficienza e capacità, nonché agli incontri del corridoio Baltico-Adriatico ove è in trattazione, tra le altre, la questione della riduzione dei tempi di sosta nelle stazioni di confine. La puntualità dei treni sulle tracce inserite nei RFC è anche al centro di un progetto dedicato del corridoio Reno-Alpi, al quale gli uffici prenderanno parte su invito del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT). Tra i temi rilevanti emersi in diverse sedi di incontro figurano, oltre all'implementazione del regolamento (UE) n. 2024/1679[40], l'impatto della proposta di regolamento sull'allocazione della capacità e la gestione del traffico ferroviario, di cui si è detto, le cui origini traggono proprio dalla revisione delle norme in materia di corridoi merci.

Sono, infine, in grande misura, collegate alle materie oggetto delle iniziative della Commissione UE in ambito ferroviario le attività alle quali l'Autorità partecipa in seno all'*Independent regulators' group-Rail* (IRG-Rail), che riunisce i regolatori di settore di trentuno Paesi dell'Europa geografica. In quella sede, oltre alle attività ordinarie svolte nei diversi gruppi di lavoro, si è assicurata la partecipazione ad approfondimenti specifici e iniziative di raccordo con gli *stakeholder*, collaborando alla predisposizione dei documenti del *network* ma anche distanziandosi dagli orientamenti ivi espressi ove non in linea con quelli dell'Autorità. Tra i documenti condivisi figurano quello di *input* alla redazione del rapporto della Commissione sull'impatto della direttiva *Recast* e quelli concernenti il monitoraggio degli indicatori relativi ai corridoi ferroviari merci, le tariffe di accesso alle stazioni passeggeri, le tariffe per la corrente di trazione, le politiche di bigliettazione a tariffa zero o ridotta, le linee guida sui dati per il monitoraggio del mercato ferroviario, insieme alla tredicesima edizione del relativo rapporto, nonché una rassegna delle prassi correnti applicate al test di equilibrio economico da condurre sulle proposte di nuovi servizi ferroviari.

A fronte del prevalente impegno in sede UE di cui si è detto, in ambito internazionale, e in particolare in seno all'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE), si è, come di consueto, assicurata la partecipazione alle attività della rete dei regolatori economici (*Network of economic regulators*, NER). In occasione delle riunioni del *network* tenutesi nei mesi di novembre 2024 e aprile 2025,

36 La proposta avrebbe la finalità di definire requisiti comuni, specifici e di interfaccia per la condivisione dei dati interoperabili nel trasporto ferroviario in ambiti diversi tra i quali, oltre a quelli indicati nel testo, la gestione della capacità e del traffico, la preparazione dei treni, la gestione dei carri merci e del loro carico. Per effetto delle nuove disposizioni verrebbero abrogati i precedenti regolamenti concernenti le specifiche tecniche STI-TAP e STI-TAF, di esecuzione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e regolamenti di esecuzione (rispettivamente, n. 454/2011 e n. 1305/2014). Il testo della proposta di regolamento è stato posto in consultazione pubblica dopo la sua completa redazione; allo stato attuale, la Commissione prevede di adottare il provvedimento entro il terzo trimestre 2025.

37 Comunicazione della Commissione del 7 maggio 2025 - Orientamenti interpretativi relativi alla fissazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (C/2025/2606).

38 Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.

39 Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).

40 Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

sono proseguiti, fra gli altri, i lavori concernenti la *governance* dei regolatori e l'analisi delle condizioni e delle misure per assicurarne la resilienza rispetto a fenomeni di crisi di diversa natura, da quella generata da fenomeni quali la pandemia a quella energetica conseguente ai conflitti in corso. A margine di tali lavori, in occasione di un seminario organizzato congiuntamente dal NER e dal Club dei regolatori, animato da studiosi dell'Università *Paris Dauphine*, gli uffici hanno avuto modo di illustrare gli istituti applicati dall'Autorità per promuovere la sostenibilità ambientale nei diversi ambiti di sua competenza.

Con riferimento alle iniziative di cooperazione internazionale e *capacity building*, nel corso di due incontri tenutisi nei mesi di luglio 2024 e dicembre 2024, le attività e le competenze esercitate dall'Autorità nel settore ferroviario sono state illustrate ad alcuni rappresentanti e incaricati della Banca mondiale nel quadro di un progetto concernente la riforma di tale settore in Etiopia.

Si è, altresì, assicurato lo svolgimento di una specifica sessione di formazione organizzata dalla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e rivolta all'amministrazione che, nella Repubblica di Serbia, si occupa della regolazione ferroviaria. L'attività si inquadra nell'ambito delle iniziative volte a supportare lo sviluppo istituzionale del Paese e l'allineamento del settore alle norme eurounitarie nella prospettiva dell'adesione all'Unione europea. Il contributo ha riguardato, in particolare, l'apertura del mercato ferroviario alla concorrenza e il ruolo della regolazione indipendente.

Sul piano dei rapporti bilaterali, il 2 ottobre 2024 è stato sottoscritto a Roma un protocollo d'intesa tra l'Autorità e l'ART-FR, omologo organismo di regolazione dei trasporti francese. L'accordo consolida la collaborazione tra le due istituzioni, e fornisce un quadro di riferimento per lo scambio di esperienze e la conduzione di approfondimenti su materie di interesse comune. Nell'ambito di tale collaborazione, nel mese di maggio 2025, si è tenuto un incontro tecnico su temi attinenti alla liberalizzazione dei servizi ferroviari e agli sviluppi della bigliettazione digitale.

Sul piano istituzionale, in continuità con la collaborazione avviata da tempo con ART-FR, il Presidente dell'Autorità ha accolto l'invito a contribuire al Rapporto annuale del regolatore francese, offrendo alcune riflessioni sulla cooperazione tra i due organismi, sulle prospettive del partenariato e sulle sfide regolatorie comuni nei settori ferroviario, autostradale e aeroportuale.

Si inquadrano, poi, nella *partnership* con la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* (CNMC), il regolatore spagnolo, i contributi tecnici forniti nell'ambito di uno studio sulla quota modale del trasporto ferroviario delle merci, commissionato dalla stessa CNMC, e di un seminario avente a oggetto i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, nel corso del quale è stato illustrato il modello tariffario approvato dall'Autorità con la delibera n. 95/2023[41]. Il 3 giugno 2025, inoltre, su invito della CNMC, il Presidente dell'Autorità ha svolto una presentazione sull'esperienza italiana di apertura dei mercati nel settore ferroviario nell'ambito di una conferenza internazionale dedicata a tale tema.

1.4 La comunicazione istituzionale

La comunicazione dell'Autorità riveste un ruolo complementare all'attività svolta nell'esercizio delle complesse attribuzioni derivanti dal mandato istituzionale, con l'obiettivo primario di diffondere adeguatamente le informazioni relative alla propria sfera di azione.

Traguardati i primi dieci anni dell'ART, durante i quali sono state intraprese diverse iniziative con lo scopo di diffondere la conoscenza del ruolo e delle funzioni esercitate, l'attività di comunicazione è proseguita, anche nell'ultimo anno, lungo le direttrici impostate, arricchendosi di nuovi strumenti in grado di raggiungere tutti gli attori coinvolti, direttamente o indirettamente, dall'operato dell'Autorità.

Sono state, infatti, adottate molte delle opportunità che il digitale offre per trasformare la comunicazione da semplice mezzo di informazione a strumento di interazione con i cittadini, grazie alla multicanalità e ai *social network*.

Parallelamente, è proseguita la comunicazione attraverso tutti i canali istituzionali dell'Autorità: dal sito *web* ART, ai *social*, e *media relations*.

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

Nel corso del periodo di riferimento, è stata intensificata la partecipazione a convegni, *webinar* e seminari anche in collaborazione con altri enti e comunità accademiche. Hanno avuto luogo, inoltre, alcuni eventi di particolare rilevanza, tra cui un dialogo pubblico a più voci organizzato con il "Cortile dei Gentili", Fondazione istituita dal Cardinale Gianfranco Ravasi con l'intento di promuovere il dialogo su grandi temi di attualità (*infra*).

Con riguardo alla comunicazione interna, tra le iniziative adottate è stato organizzato un evento di *team building* dedicato a tematiche di utilità e interesse sociale, per acquisire e aggiornare le nozioni di primo soccorso per adulti e bambini.

1.4.1 Il Bollettino ART

Nel periodo di riferimento, è continuata la pubblicazione del Bollettino, strumento di comunicazione a scopo divulgativo delle principali decisioni assunte dall'Autorità. Il documento riporta una selezione dei provvedimenti adottati dal Consiglio nelle sedute del mese precedente a quello della pubblicazione, con particolare riguardo a delibere e pareri di pubblico interesse. Il Bollettino è pubblicato mensilmente sul sito *web* istituzionale, in formato pdf scaricabile, e consente, attraverso i collegamenti ipertestuali inseriti, di accedere direttamente agli atti citati.

1.4.2 I sito *web*, le *media relations* e i *social media*

L'Autorità rende disponibili sul proprio sito *web* istituzionale (www.autorita-trasporti.it) tutti gli atti e i documenti ufficiali, insieme a notizie, informazioni e servizi utili per passeggeri, imprese, giornalisti e, in generale, tutti i cittadini e gli *stakeholder* del settore dei trasporti.

Il sito *web* presenta un'organizzazione dei contenuti per macroaree tematiche e documentali, consentendo a ogni utente *target* di fruire agevolmente delle informazioni di interesse. Nella *homepage*, inoltre, sono messi in evidenza notizie in primo piano e numerosi punti di accesso diretto e rapido ai diversi contenuti e servizi messi a disposizione *online*, raggiungibili in pochi *click*.

Il sito *web* è oggetto di manutenzione evolutiva continua, con l'obiettivo di alimentare e mantenere costantemente aggiornata, accessibile e trasparente l'informazione sul settore dei trasporti in Italia. A tale scopo, nel 2021 il sito è stato arricchito con un portale *web* dedicato all'analisi di dati e statistiche (https://bdt.autorita-trasporti.it) relative a infrastrutture e servizi, con *focus* sul trasporto passeggeri e merci suddiviso per i settori ferroviario, aereo, su strada e marittimo. Inoltre, una specifica sezione del portale è dedicata ai diritti degli utenti, con evidenza dei dati relativi ai reclami di seconda istanza e delle segnalazioni dei passeggeri che viaggiano in treno, autobus e via mare ricevute dall'Autorità stessa.

Il portale è stato, inoltre, ulteriormente ampliato con una sezione dedicata agli *open data* (cfr. *infra*), in attuazione della direttiva (UE) 2019/1024[42] (c.d. "direttiva *Open Data*") e della normativa di recepimento a livello nazionale.

Infine, è proseguita l'attività sui *social media*, con il costante aggiornamento delle pagine istituzionali su *Instagram*, *X*, *LinkedIn* e *YouTube* al fine di far conoscere i numerosi ambiti di attività in cui è coinvolta l'Autorità e, in particolare, aumentare la consapevolezza dei passeggeri dei propri diritti nei confronti di gestori delle infrastrutture e operatori dei servizi.

1.4.3 L'evento di *team building*

Il 21 novembre scorso è stato organizzato un evento di *team building*, costruito attorno al binomio di *welfare* aziendale e solidarietà sociale, dedicato al rinnovo delle certificazioni conseguite dal personale dell'Autorità nel corso della prima edizione del 2021, e abilitanti agli interventi di primo soccorso aziendale, all'uso del defibrillatore e alle manovre salvavita, sia in ambito adulto che pediatrico.

In famiglia, sul posto di lavoro o in altri contesti pubblici o privati, conoscere le manovre salvavita può davvero fare la differenza. Per questo motivo l'ART ha ritenuto di poter dare un piccolo contributo alla più ampia diffusione della conoscenza in materia, in accordo con le linee guida nazionali e internazionali e con la legge n. 116/2021 (c.d. "legge Mulè")[43], che prevede la presenza obbligatoria dei dispositivi salvavita anche a bordo di tutti i mezzi di trasporto e presso le relative infrastrutture.

Data la rilevanza sociale dell'iniziativa, alla giornata formativa hanno preso parte, su invito dell'ART, anche trenta rappresentanti del Comune di Torino. L'evento si è avvalso di un'eccellente e qualificata squadra di medici istruttori coordinata dal Dottor Marco Squicciarini, Medico Esperto per la Presidenza del Consiglio dei ministri per l'affidamento del servizio di Cardioprotezione e direttore sanitario dell'*International Training Center American Heart Association* "Squicciarini Rescue", con un *team* di medici, infermieri e istruttori *Basic Life Support-Defibrillation* (BLSD) e *Pediatric Basic Life Support-Defibrillation* (PBLSD) accreditati 118.

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

43 Legge 4 agosto 2021, n. 116, "Disposizioni in materia di utilizzo dei defibrillatori semiautomatici e automatici".

FOCUS 4

I servizi *online* per cittadini e imprese

I principali servizi *online* dell'ART per cittadini e imprese, di seguito specificati, sono accessibili in un unico punto di accesso all'indirizzo *web*: https://secure.autorita-trasporti.it:

- il sistema telematico di acquisizione dei reclami dei passeggeri (SiTe) per il trasporto con treni, autobus e navi;
- il servizio conciliazioni ART, per risolvere le controversie in via extragiudiziale relative ai servizi di trasporto aereo, ferroviario, con autobus, marittimo e per vie navigabili interne (tramite la piattaforma Concilia*Web*);
- il servizio telematico per il versamento del contributo per il funzionamento ART da parte degli operatori dei settori di mercato regolati dall'Autorità;
- i monitoraggi e le rilevazioni di dati inerenti ai settori autostradale, ferroviario, aeroportuale e del trasporto con taxi tramite il sistema di monitoraggio dati dei trasporti (SiMoT);

Inoltre, sono resi disponibili via *web* anche:

- il servizio di prenotazione delle audizioni dei gestori aeroportuali con gli utenti che consente la programmazione da parte dei primi delle audizioni previste dalla direttiva 2009/12/CE, dal decreto-legge n. 1/2012[1] e dalla regolazione di cui alla delibera n. 92/2017[2] e alla delibera n. 38/2023;
- il servizio di notifica di un nuovo servizio ferroviario passeggeri che, in applicazione dell'art. 24 del decreto legislativo n. 112/2015[3], consente alle imprese ferroviarie interessate a effettuare un nuovo servizio di trasporto ferroviario di passeggeri di notificare la loro intenzione all'Autorità secondo le modalità e tempistiche previste dalla legge;
- il servizio di monitoraggio dei contratti di servizio (CdS) del TPL ferroviario, come previsto dalla delibera n. 16/2018 che definisce le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico. In particolare, la Misura 10 della delibera n. 16/2018 prevede che gli enti affidanti e le imprese ferroviarie pubblichino sui propri portali *web* le informazioni e i documenti previsti dalla misura stessa, con contestuale invio all'Autorità che a sua volta ne dispone la pubblicazione sul proprio sito *web* istituzionale.

1 Decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".
2 Delibera n. 92 del 7 luglio 2017, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".
3 Decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".

1.4.4 Il "Cortile dei Gentili"

Mercoledì 11 giugno 2025, il prestigioso complesso del Tempio di Vibia Sabina e Adriano in Piazza di Pietra a Roma ha ospitato l'evento "Homo Viator. Pellegrinaggio e viaggio", organizzato congiuntamente dall'ART e dalla Fondazione Cortile dei Gentili.

L'incontro ha visto come protagonisti figure di rilievo quali il Cardinale Gianfranco Ravasi, Gianni Letta e alcuni tra i grandi protagonisti del mondo dei trasporti.

Il viaggio è stato descritto come esperienza universale, parte integrante della vita di ciascuno. "Siamo tutti in cammino" è la verità semplice e condivisa emersa dall'evento. S. Em. Card. Gianfranco Ravasi e Gianni Letta hanno ricordato, citando testi e tradizioni di culture diverse, come il cammino rappresenti un elemento culturale e spirituale.

Il Presidente Nicola Zaccheo ha sottolineato come, pur essendo l'Autorità un organismo tecnico, il suo orizzonte resti profondamente umano. Ogni decisione regolatoria deve avere al centro la persona nella sua interezza, riconoscendo nel bisogno di muoversi un'esigenza che spesso va oltre il semplice spostamento, diventando ricerca e incontro.

L'evento ha rappresentato un'importante occasione di dialogo interdisciplinare sulle sfide e opportunità legate alla mobilità, confermando l'impegno dell'ART nel promuovere un sistema di trasporto innovativo, sostenibile e inclusivo, capace di rispondere alle esigenze reali delle persone.

1.4.5 La nuova sede istituzionale

Nel periodo di interesse di questa Relazione annuale, per far fronte alle sopravvenute esigenze e alla implementazione organica dell'Autorità, è stato individuato un immobile atto a collocare gli uffici della sede secondaria di Roma.

2. LA REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

2.1 L'ambito delle attività

L'accesso alle infrastrutture di trasporto è individuato come un ambito chiave in cui l'Autorità svolge la propria attività regolatoria, che si estende alla regolazione dei servizi afferenti alla mobilità di passeggeri e merci su scala nazionale, locale e urbana, comprese le connessioni con stazioni, aeroporti e porti.

Forte di un mandato multisettoriale, l'Autorità ha adottato un approccio multimodale che le ha permesso di esercitare la propria funzione di garanzia attraverso interventi regolatori sia preventivi (*ex ante*) sia successivi (*ex post*), in linea con la normativa vigente. Tale modello, che la colloca tra i precursori a livello europeo, ha reso l'Autorità un punto di riferimento per gli enti regolatori di altri Paesi, in grado di svolgere un ruolo attivo e propulsivo nei principali contesti internazionali.

Nel settore aeroportuale, l'ART è individuata quale autorità nazionale di vigilanza in virtù delle attribuzioni definite dal decreto-legge n. 1/2012[44], che recepisce la direttiva 2009/12/CE finalizzata a introdurre *"principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità"*; a essa sono attribuite le competenze per la verifica di conformità dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti aeroportuali ai principi di derivazione eurounitaria e ai modelli di regolazione definiti dall'Autorità. In tale contesto, l'ART ha predisposto specifici modelli tariffari, calibrati secondo i volumi di traffico annuo di movimento passeggeri delle diverse tipologie di gestori aeroportuali, assicurando la rispondenza dei diritti aeroportuali ai principi di correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza e non discriminazione, nonché di consultazione con l'utenza, di cui all'art. 80, comma 1, del citato d.l. n. 1/2012, come mutuati dalla direttiva 2009/12/CE.

Con riguardo agli aspetti applicativi della regolazione, l'attività dell'Autorità si è concentrata su due rilevanti temi: il monitoraggio dell'evoluzione tariffaria annuale per gli aeroporti con periodo regolatorio in corso – con particolare riferimento all'aggiornamento di specifici parametri legati alle componenti tariffarie relative rispettivamente agli investimenti, agli oneri incrementali, a premi e penali connessi agli indicatori di qualità e di tutela ambientale e all'inflazione – e la verifica di conformità ai propri modelli di regolazione delle proposte di revisione tariffaria per gli aeroporti con periodo regolatorio scaduto.

Nel comparto autostradale le funzioni dell'Autorità sono delineate dal combinato disposto dell'art. 37, comma 2 – lettere a), g), nonché g-*bis*), di recente introduzione – e dall'art. 43, commi 1, 2 e 2-*bis*), del decreto-legge n. 201/2011[45].

Tali funzioni sono preordinate alla garanzia dell'accesso equo e non discriminatorio alle relative reti e alla definizione: degli ambiti ottimali di gestione delle singole concessioni autostradali, dei sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività a cadenza quinquennale, degli schemi dei bandi delle gare cui sono tenuti i concessionari per le nuove sub-concessioni, della disciplina sulla pareristica di competenza dell'Autorità; nonché, per le concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025, di schemi tipo di bandi e di convenzioni di concessione, d'intesa con i ministeri competenti, mentre, per le concessioni affidate fino al 31 dicembre 2024, degli schemi di concessione per le gare relative alla gestione o costruzione.

Parte delle competenze sopra rappresentate discendono dalle significative novità intervenute dal punto di vista del riassetto normativo e della *governance* del settore autostradale nel seguito specificate.

In particolare, in attuazione degli obiettivi specifici del PNRR nell'ambito dell'intervento "M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza", è stata emanata la legge

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

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

n. 193/2024[46], che reca disposizioni di riordino normativo in materia di affidamento delle concessioni autostradali, di semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e alla revisione dei PEF e di specificazione dei criteri di risoluzione dei contratti concessori, con l'obiettivo di rafforzare i poteri del concedente nell'ambito di una regolamentazione improntata, tra l'altro, alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla contendibilità delle concessioni autostradali e alla sostenibilità economico-finanziaria dello strumento concessorio.

La riforma prevede che alle concessioni autostradali si applichino le disposizioni del d.lgs. n. 36/2023 sulle concessioni, come integrate dalla citata l. n. 193/2024, che costituiscono norme speciali di settore.

La l. n. 193/2024 è intervenuta anche sul novero dei compiti attribuiti all'Autorità in quanto regolatore indipendente del settore, introducendo la lettera g-*bis*) del comma 2 della norma istitutiva; la novella normativa dispone, infatti, che, per le nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025, l'Autorità è tenuta a: individuare gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali; stabilire il sistema tariffario di pedaggio basato sul *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività come sopra specificato; esprimere il parere di competenza sulla proposta di affidamento in relazione agli affidamenti con gara e *in house*, nonché sugli aggiornamenti o revisioni delle convenzioni; adottare gli schemi dei bandi relativi alle gare che i concessionari sono tenuti a utilizzare per l'affidamento delle rispettive nuove sub-concessioni.

Sempre con riferimento alle nuove concessioni, dal 2025 l'Autorità è tenuta a adottare, d'intesa con il MIT e con il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), uno schema di bando-tipo di concessione e uno schema di convenzione-tipo, anche con riferimento agli affidamenti *in house*.

Per quanto concerne quest'ultima tipologia di affidamento, l'art. 5 della l. n. 193/2024 dispone che il concedente predisponga una proposta di convenzione, contenente il relativo PEF, elaborato sulla base di un modello di tariffazione predisposto dall'Autorità.

Tale proposta, dopo essere stata sottoscritta dallo stesso concedente e dal concessionario, deve essere inoltrata all'Autorità e all'ANAC, che esprimono i pareri di rispettiva competenza entro i successivi trenta giorni; quest'ultimo termine può essere prorogato, su richiesta dell'Autorità, di ulteriori quindici giorni per eventuali e motivate esigenze istruttorie e per integrazioni documentali.

Dopo l'acquisizione dei pareri, la proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguati alle relative prescrizioni, sono tempestivamente trasmessi dal concedente al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) che si esprime entro trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, termine prorogabile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e per integrazioni documentali.

Qualora, invece, l'affidamento della concessione avvenga a seguito di procedura a evidenza pubblica, l'art. 9 prevede che il concedente predisponga, sulla base dello schema di convenzione a base della procedura, una proposta di convenzione con il relativo PEF e lo trasmetta all'Autorità, che esprime il parere di competenza entro i successivi trenta giorni.

Successivamente, la proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguato alle eventuali prescrizioni contenute nel parere dell'Autorità, sottoscritti dal concedente e dal concessionario, sono trasmessi al CIPESS che si esprime entro trenta giorni, termine prorogabile di ulteriori quindici giorni.

Per quanto concerne, invece, le concessioni in essere con periodo regolatorio scaduto, l'art. 14 della legge in questione prevede che alle relative procedure di aggiornamento dei PEF continuino ad applicarsi le disposizioni di cui all'art. 13, comma 3[47], del decreto-legge n. 162/2019[48].

Rileva, inoltre, evidenziare che l'art. 16 ha modificato l'art. 43 del d.l. n. 201/2011, disciplinante il procedimento di aggiornamento e di revisione dei PEF autostradali, disponen-

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

47 Tale comma prevede che "entro il 30 marzo 2024 le società concessionarie per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le propos*te di aggiornamento dei piani economico-finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché alle disposizioni emanate dal concedente. L'aggiornamento dei piani economico-finanziari, presentati entro il termine del 30 marzo 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro il 31 dicembre 2024. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al primo periodo sono incrementate nella misura del 2,3 per cento, corrispondente all'indice di inflazione previsto per l'anno 2024 dalla Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei piani economico-finanziari"*.

48 Decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, "Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica".

do che il concedente trasmetta al CIPESS le relative proposte per l'approvazione finale previo adeguamento del testo convenzionale alle eventuali prescrizioni formulate dall'Autorità con il parere di competenza.

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha stabilito il sistema tariffario di pedaggio relativo alla procedura di gara per l'affidamento della concessione dell'autostrada A22 Modena-Brennero, ha avviato il procedimento di revisione dei sistemi tariffari di pedaggio, ha reso i pareri nell'ambito degli adeguamenti tariffari annuali e ha formulato le osservazioni di competenza sulla documentazione di gara acquisita dai concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi da erogarsi nelle aree di servizio.

Infine, l'Autorità, con le delibere n. 74/2025[49] e n. 75/2025[50], ha indetto le consultazioni sul sistema tariffario di pedaggio applicabile alle nuove concessioni da affidarsi con gara o con ricorso all'*in-house providing* dal 1° gennaio 2025 e sulla revisione dei sistemi tariffari di pedaggio delle concessioni affidate fino al 31 dicembre 2024.

Nel settore ferroviario, le principali competenze in capo all'Autorità discendono, oltre che dalla legge istitutiva, da quanto previsto da regolamenti e direttive di fonte eurounitaria in materia di spazio ferroviario unico europeo di cui al IV e V "pacchetto ferroviario", nonché dalle relative norme nazionali di recepimento, tra le quali, in particolare, il decreto legislativo. n. 112/2015[51]. In attuazione di dette competenze, nello specifico, l'Autorità vigila sul rispetto delle condizioni di trasparenza e accesso equo e non discriminatorio alla infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché a quelle regionali interconnesse alla stessa, ed esamina le istanze e le segnalazioni riferite a eventuali criticità o violazioni, in particolare aventi carattere discriminatorio, di dette condizioni. Oltre all'emanazione di delibere regolatorie di carattere generale afferenti alle diverse tematiche di interesse per l'accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari, l'attività dell'Autorità si esplica anche sull'esame annuale dei PIR delle diverse reti ferroviarie interconnesse in esercizio nel Paese, con riferimento tanto a quello relativo all'infrastruttura ferroviaria nazionale, quanto a quelli relativi alle reti ferroviarie regionali a questa interconnesse, emanando opportune indicazioni e prescrizioni sui contenuti dei suddetti PIR.

Negli ultimi mesi del 2024, l'Autorità ha concluso le attività di verifica della conformità al modello regolatorio di cui alla delibera n. 95/2023 della proposta tariffaria presentata da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) relativa al periodo regolatorio 2025-2029 per il pedaggio di accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale e ai relativi impianti, e per i corrispettivi afferenti ai servizi ivi forniti.

Nel corso del 2025, le attività di regolazione sono state focalizzate, in particolare, sugli aspetti connessi alla tematica dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e agli impianti a questa connessi, ai meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché ai criteri di allocazione della capacità, in un'ottica tesa a garantire adeguate condizioni per il soddisfacimento delle esigenze di accesso alla capacità infrastrutturale da parte di tutti i richiedenti, operando, altresì, in vista del perseguimento di obiettivi di mantenimento di adeguati livelli qualitativi dei servizi offerti.

Nel settore portuale, le principali competenze in capo all'Autorità discendono, oltre che dalla legge istitutiva, dalla legge quadro del settore (legge n. 84/1994[52]) e dal correlato d. m. n. 202/2022 (c.d. "regolamento concessioni"), nonché dalle relative linee guida adottate con il decreto ministeriale n. 110/2023[53].

Nell'ambito del procedimento in corso relativo alla revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale di cui alla delibera n. 57/2018, essendo stato approvato con la delibera n. 89/2024[54] il format di PEF che i concessionari sono tenuti a adottare ai sensi delle citate linee guida, sono pervenuti dalle Autorità di sistema portuale (AdSP) i primi

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

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

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

52 Legge del 28 gennaio 1994, n. 94, "Riordino della legislazione in materia portuale".

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

54 Delibera n. 89 del 26 giugno 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018 – Approvazione della integrazione della Misura 2 in relazione allo schema di Piano economico finanziario (PEF) sulla cui base devono essere predisposti i PEF che sono tenuti a presentare i partecipanti alle procedure di gara per il rilascio delle concessioni di cui all'art. 18 della l. 84/1994".

schemi di PEF elaborati dai soggetti interessati al rilascio di concessioni di aree e banchine ai sensi dell'art. 1 della l. n. 84/1994, e l'Autorità ha rilasciato i primi pareri in merito. L'attività di revisione della regolazione è inoltre proseguita, consentendo di porre in consultazione una proposta di integrazione delle vigenti misure di regolazione.

Parallelamente, sono proseguite le attività di analisi delle segnalazioni pervenute, di monitoraggio e di vigilanza, in relazione a numerose fattispecie legate all'accesso alle infrastrutture nei porti nazionali.

Nei successivi paragrafi si rappresentano, in maggiore dettaglio, le attività svolte nell'ambito della regolazione dell'accesso alle infrastrutture, concernenti la verifica della corretta applicazione delle misure vigenti, nonché, ove pertinente, l'aggiornamento e il rafforzamento del quadro regolatorio, che ha tenuto conto anche delle nuove disposizioni legislative applicabili ai vari settori di interesse.

2.2 L'accesso alle infrastrutture aeroportuali

2.2.1 La regolazione dei diritti aeroportuali

In attuazione dei modelli di regolazione definiti dall'Autorità, il gestore che ha necessità di procedere alla revisione dei diritti aeroportuali di competenza per un nuovo periodo tariffario, è tenuto, nell'ordine, a:

i. individuare lo specifico modello tariffario, tra quelli predisposti dall'Autorità, che deve essere applicato allo scalo aeroportuale di competenza, in funzione dei volumi di traffico registrati presso lo stesso;

ii. determinare l'ammontare dei diritti, previa consultazione dei propri utenti aeroportuali;

iii. sottoporre i diritti aeroportuali all'Autorità, che ha il compito di verificare la corretta applicazione del modello di regolazione tariffaria utilizzato dal gestore e la conseguente corretta determinazione del livello degli stessi.

Inoltre, il gestore è tenuto, nel corso del periodo regolatorio, ad aggiornare annualmente i livelli tariffari individuati *ex ante* in fase di revisione di periodo, monitorando alcuni specifici parametri (in particolare la componente legata agli investimenti, agli oneri incrementali, ai premi/penali connessi agli indicatori di qualità e di tutela ambientale e all'inflazione) sulla base dei dati consuntivi.

Con riferimento alle attività espletate riguardo alle tariffe applicate e/o da applicarsi nell'annualità 2025 da parte dei gestori degli scali regolati, si possono individuare tre diverse casistiche:

i. aeroporti con periodo tariffario con scadenza successiva al 2024, per i quali è stata verificata la corretta determinazione dei diritti aeroportuali per la successiva annualità;

ii. aeroporti con periodo tariffario in scadenza/scaduto al 2023, per i quali è stata avviata, ed è in corso o conclusa, o è in procinto di essere avviata, la procedura di revisione dei diritti aeroportuali per il successivo periodo tariffario e il relativo procedimento di verifica di conformità ai modelli di regolazione di cui alla citata delibera n. 38/2023;

iii. aeroporti che non hanno ancora applicato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, per i quali non si è ritenuto necessario eseguire alcuna attività di monitoraggio[55]; gli aeroporti rientrati in questa casistica sono suscettibili di applicazione della Misura 6.2, punto 5 dei modelli di regolazione dell'Autorità.

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

FOCUS 5

Il perimetro di intervento dell'Autorità e l'applicazione della Misura 30 *ex* delibera n. 38/2023

L'ambito di intervento dell'Autorità è costituito dai quarantacinque scali aeroportuali italiani aperti al traffico commerciale. Tra questi, ai sensi della legge n. 37/2019 (Legge europea 2018)[1], rientrano anche i cinque aeroporti che hanno stipulato contratti di programma *ex* decreto-legge n. 78/2009[2] (c.d. "in deroga"), per i quali sono state svolte attività di monitoraggio annuale, di vigilanza e di risoluzione delle controversie già a partire dall'entrata in vigore della medesima Legge europea 2018.

Con riferimento, invece, all'applicazione dei modelli regolatori di cui alla delibera n. 38/2023 da parte degli indicati cinque aeroporti titolari di contratti di programma in deroga, la Misura 30 dispone che i modelli ART siano recepiti in atti aggiuntivi, o accordi convenzionali comunque denominati, stipulati tra il concedente (ENAC) e concessionario/società di gestione dell'aeroporto o degli aeroporti interessati. Tali atti aggiuntivi, o accordi convenzionali, rispondono all'esigenza di lasciare alle parti contrattuali, nel rispetto dei principi di proporzionalità e di ragionevolezza, oltre che di trasparenza nei confronti dell'utenza aeroportuale, la possibilità di giungere progressivamente al completo recepimento della regolazione dell'Autorità in tempi ragionevoli[3].

A tale riguardo, in data 21 novembre 2024 è stato sottoscritto, tra ENAC e la Società per azioni esercizi aeroportuali S.p.a. (SEA), l'accordo convenzionale per il recepimento delle disposizioni dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la delibera n. 38/2023 per gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa. Successivamente, l'Autorità, con la delibera n. 192/2024[4], ha accolto l'istanza di SEA relativa all'applicazione del sistema di tariffazione comune per i due aeroporti e il gestore ha avviato la procedura di consultazione degli utenti per la revisione dei diritti aeroportuali da applicare al sistema aeroportuale per il periodo regolatorio 2024-2028. Con la delibera n. 36/2025[5], è stato avviato il relativo procedimento per la verifica di conformità della proposta di revisione tariffaria ai modelli di regolazione vigenti e il procedimento è in corso.

Anche per l'aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera è stato sottoscritto analogo accordo convenzionale in data 17 dicembre 2024, tra l'ENAC e la Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a. (SAVE), per il recepimento delle richiamate disposizioni dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 38/2023. In esito a tale sottoscrizione, il gestore ha avviato la procedura di consultazione degli utenti per la revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2024-2028 e l'Autorità ha avviato, con delibera n. 47/2025[6], il relativo procedimento per la verifica di conformità della proposta di revisione. La sottoscrizione dei citati accordi convenzionali si aggiunge alla stipula dell'atto aggiuntivo al contratto di programma tra l'ENAC e la società Aeroporti di Roma S.p.a. (nel seguito ADR) che gestisce gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, avvenuta il 10 novembre 2023, a seguito della quale il gestore ha elaborato una proposta di revisione dei diritti aeroportuali degli scali romani per il periodo regolatorio 2024-2028 e l'Autorità ha avviato il pertinente procedimento di verifica della conformità. Per gli approfondimenti relativi a questo ultimo procedimento si rinvia *infra*. Il recepimento dei modelli di regolazione dell'Autorità negli accordi citati ha, peraltro, consentito di fornire i necessari chiarimenti alla Commissione europea, nell'ambito del Caso EU Pilot (2023) 10421 MOVE.

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

2 Decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, "Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini".

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

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

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

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

In ultimo, con riferimento all'aeroporto di Venezia Tessera, si evidenzia la pubblicazione della sentenza del Consiglio di Stato, sez. V, 22 marzo 2024, n. 2807, a esito della quale l'Autorità, con delibera n. 150/2024[7] ha avviato un procedimento volto alla valutazione degli eventuali provvedimenti da adottare in conseguenza degli effetti della medesima pronuncia che, nel confermare le competenze di regolazione tariffaria dell'ART in applicazione della direttiva 2009/12/CE, ha disposto l'annullamento degli incrementi tariffari stabiliti dal gestore dell'aeroporto di Venezia per il periodo 2017-2021 e del provvedimento con il quale ENAC ha approvato le tariffe, facendo, tuttavia, *"salve le ulteriori determinazioni da assumersi dagli enti competenti"*.

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

Afferiscono alla prima casistica gli aeroporti di cui alla seguente Tabella 1.

Tabella 1. Gli aeroporti soggetti a monitoraggio per l'annualità 2025

	Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione		Periodo tariffario
1	"Riviera del Corallo" di Alghero Fertilia	Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero S.p.a.	SOGEAAL	2023-2026
2	"Guglielmo Marconi" di Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.a.	ADB	2023-2026
3	"Sandro Pertini" di Torino Caselle	Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.p.a.	SAGAT	2024-2027
4	Trieste Ronchi dei Legionari	Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.a.	AFVG	2024-2027
5	"Leonardo Da Vinci" di Roma Fiumicino	Aeroporti di Roma S.p.a.	ADR	2024-2028
6	"Giovan Battista Pastine" di Roma Ciampino	Aeroporti di Roma S.p.a.	ADR	2024-2028
7	"Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa	Società Aeroporto Catania S.p.a.	SAC	2024-2027
8	"Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo	Società Aeroporto di Treviso S.p.a.	AERTRE	2024-2026
9	"Valerio Catullo" di Verona Villafranca	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a.	ADV	2024-2027
10	"Raffaello Sanzio" di Ancona	Ancona International Airport S.p.a.	AIA	2024-2027

Fonte: elaborazione ART.

Rientrano invece nella seconda casistica gli aeroporti rappresentati in Tabella 2.

Tabella 2. Gli aeroporti suscettibili di revisione del periodo tariffario *ex* delibera n. 38/2023

	Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione		Periodo tariffario
1	"Ugo Niutta" di Napoli Capodichino	Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.a.	GESAC	2024-2026
2	Sistema aeroportuale milanese, composto dall'aeroporto "Enrico Forlanini" di Milano Linate e dall'aeroporto di Milano Malpensa)	Società per azioni Esercizi Aeroportuali S.p.a.	SEA	2024-2028
3	"Marco Polo" di Venezia Tessera	Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a.	SAVE	2024-2028
4	"il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio	Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo-Orio al Serio S.p.a.	SACBO	2024-2025
5	Rete aeroportuale pugliese (aeroporto "Karol Wojtyla" di Bari, aeroporto di Brindisi, aeroporto "Gino Lisa" di Foggia, aeroporto "Marcello Arlotta" di Taranto Grottaglie)	Aeroporti di Puglia S.p.a.	ADP	2025-2027
6	"Falcone Borsellino" di Palermo Punta Raisi	Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo S.p.a.	GESAP	2025-2027
7	Olbia Costa Smeralda	Società Gestione Aeroporti Sardi S.p.a.	GEASAR	2025-2027
8	"Giuseppe Verdi" di Parma	Società per la Gestione dell'Aeroporto di Parma S.p.a.	SOGEAP	2019[1]
9	"Galileo Galilei" di Pisa San Giusto	Toscana Aeroporti S.p.a.	TA	2019-2022
10	"Amerigo Vespucci" di Firenze Peretola	Toscana Aeroporti S.p.a.	TA	2019-2022
11	"Mario Mameli" di Cagliari Elmas	Società Gestione Aeroporto S.p.a.	SOGAER	2020-2023
12	"Cristoforo Colombo" di Genova Sestri	Società Aeroporto di Genova S.p.a.	AGS	2020-2023
13	"Sant'Eufemia" di Lamezia Terme	Società Aeroportuale Calabrese S.p.a.	SACAL	2017-2020

1 La proposta tariffaria di SOGEAP relativa al secondo ciclo regolatorio (periodo tariffario 2020-2021) è stata dichiarata non conforme con delibera n. 30/2020.

Fonte: elaborazione ART.

Afferiscono, infine, alla terza e ultima casistica gli aeroporti specificati nella Tabella 3.

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

	Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione	Sigla
1	Marina di Campo-Isola d'Elba	Alatoscana S.p.a.	ALA
2	"San Giacomo" di Bolzano	ABD Airport S.p.a.	ABD
3	"Gabriele D'Annunzio" di Brescia Montichiari	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a.	ADV
4	"Vincenzo Florio" di Trapani Birgi	Airgest S.p.a.	AIRGEST
5	"Federico Fellini" di Rimini Miramare	AIRiminum 2014 S.p.a.	AIRIMINUM
6	Lampedusa	AST Aeroservizi S.p.a.	AST

	Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione	Sigla
7	Albenga	Aeroporto di Villanova d'Albenga S.p.a.	AVA
8	Aosta	Aeroporto Valle d'Aosta S.p.a.	AVDA
9	Pantelleria	ENAC Servizi S.r.l.	ENAC
10	"Luigi Ridolfi" di Forlì	F.A. S.r.l.	FA
11	Cuneo Levaldigi	GEAC S.p.a.	GEAC
12	Salerno Costa d'Amalfi	Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.a.	GESAC
13	"Tito Minniti" di Reggio Calabria	Società Aeroportuale Calabrese S.p.a.	SACAL
14	"Sant'Anna" di Crotone	Società Aeroportuale Calabrese S.p.a.	SACAL
15	Aeroporto internazionale d'Abruzzo "Pasquale Liberi" di Pescara	S.A.G.A. S.p.a.	SAGA
16	"San Francesco d'Assisi" di Perugia Sant'Egidio	Società per il potenziamento e la gestione dell'aeroporto regionale umbro S. Egidio S.p.a.	SASE
17	Grosseto	Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a.	SEAM
18	"Pio La Torre" di Comiso	Società aeroporto Comiso S.p.a.	SAC

Fonte: elaborazione ART.

Con riferimento alle revisioni di periodo dei diritti aeroportuali, l'Autorità verifica la conformità delle proposte tariffarie presentate dai gestori agli utenti alle misure di regolazione da essa adottate e vigila sul corretto svolgimento della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali indetta dal gestore, partecipando alle relative audizioni in qualità di uditore. In esito alla propria istruttoria l'Autorità adotta delibere di conformità che possono risultare condizionate all'applicazione di correttivi e prescrizioni; in presenza di tali condizioni, la dichiarazione di conformità definitiva è rilasciata esclusivamente all'esito positivo delle verifiche, effettuate dall'Autorità, circa il corretto recepimento dei correttivi e delle prescrizioni nella proposta originaria del gestore.

Nel seguito si rappresentano le attività e i procedimenti di revisione di periodo dei diritti aeroportuali, ai sensi dei modelli di cui alla delibera n. 38/2023.

2.2.1.1 I procedimenti di revisione di periodo precedentemente avviati

Con riferimento ai procedimenti di verifica di conformità concernenti gli aeroporti di Trieste, Fiumicino, Ciampino, Torino, Bergamo, Catania, Verona e Treviso, si rappresentano gli aggiornamenti più rilevanti intervenuti nel periodo di riferimento della presente Relazione.

La società Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.a. (AFVG), gestore dell'aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste Ronchi dei Legionari, ha ricevuto dall'Autorità, con delibera n. 112/2024[56], la conformità definitiva della proposta tariffaria, con riferimento al periodo tariffario 2024-2027, a seguito dell'applicazione dei correttivi prescritti dall'Autorità con delibera n. 52/2024[57].

Con riferimento alla società Aeroporti di Roma S.p.a. (ADR), gestore in concessione degli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, l'Autorità aveva già avviato il procedimento di verifica della conformità, per il periodo tariffario

56 Delibera n. 112 del 1° agosto 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto 'Pietro Savorgnan di Brazzà' di Trieste Ronchi dei Legionari per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

57 Delibera n. 52 del 18 aprile 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste Ronchi dei Legionari per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

2024-2028, con la delibera n. 22/2024[58]; successivamente, come già rendicontato nella precedente Relazione annuale, si era reso necessario far seguire, all'avvio del citato procedimento, due distinti interventi, e pertanto l'Autorità:

i. per l'aeroporto di Ciampino, con delibera n. 63/2024[59] aveva avviato un procedimento di risoluzione della controversia in seguito all'istanza avanzata dal vettore Ryanair DAC (Ryanair);

ii. per l'aeroporto di Fiumicino, con la delibera n. 83/2024[60] aveva condizionato la conformità all'applicazione di specifici correttivi.

Con riguardo allo scalo di Fiumicino, il gestore ha inviato all'Autorità la proposta emendata con l'applicazione dei correttivi prescritti e, pertanto, è stata deliberata la conformità definitiva della proposta tariffaria al Modello A *ex* delibera n. 38/2023 (delibera n. 185/2024[61]).

In relazione allo scalo di Ciampino, l'Autorità, dopo aver prorogato i termini di conclusione del procedimento di risoluzione della controversia con delibera n. 120/2024[62], analizzata la proposta di modifica della proposta tariffaria avanzata dal gestore, che accoglieva solo parzialmente i motivi di doglianza di Ryanair, ha adottato la delibera n. 147/2024[63] con la quale è stata chiusa la controversia ed è stata stabilita la conformità condizionata della proposta tariffaria. I correttivi prescritti hanno riguardato principalmente la redazione della CoReg, l'allocazione dei costi di capitale ai prodotti regolati, nonché l'allocazione sul nuovo periodo regolatorio dei costi afferenti al meccanismo del rischio traffico e ai conguagli derivanti da proroghe tariffarie.

Con delibera n. 62/2025[64], sempre con riferimento allo scalo di Ciampino, l'Autorità, preso atto dell'emendamento della proposta tariffaria da parte del gestore, con applicazione dei correttivi prescritti, ha stabilito la conformità definitiva della proposta tariffaria al modello di riferimento.

Con riguardo, invece, all'aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino, affidato in concessione alla Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.p.a. (SAGAT), con la delibera n. 23/2024[65] l'Autorità aveva avviato un procedimento di verifica di conformità, a seguito della notifica, da parte del gestore, dell'avvio della procedura di consultazione degli utenti, relativa alla proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2027. Con la delibera n. 61/2024[66], l'Autorità aveva stabilito la conformità condizionata, anche in questo caso, all'applicazione di determinate misure correttive. Successivamente, nel periodo di riferimento della presente Relazione, in considerazione di ulteriori elementi istruttori forniti dal gestore, l'Autorità ha ritenuto necessario intervenire con la delibera n. 108/2024[67], prescrivendo l'applicazione di specifici correttivi. Tali correttivi hanno riguardato l'allocazione dei costi di capitale ai prodotti regolati, il mancato riconoscimento di misure incrementative per determinati investimenti, il computo e la contabilizzazione del conguaglio afferente al monitoraggio di annualità antecedenti al nuovo periodo regolatorio.

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

59 Delibera n. 63 del 16 maggio 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024-2028. Avvio del procedimento concernente l'istanza di risoluzione della controversia presentata da Ryanair DAC e decisione provvisoria sull'entrata in vigore dei diritti aeroportuali".

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

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

62 Delibera n. 120 del 5 settembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024-2028. Istanza di risoluzione della controversia presentata da Ryanair DAC. Proroga dei termini di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 63/2024".

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

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

65 Delibera n. 23 del 22 febbraio 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "S. Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2024-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

66 Delibera n. 61 del 15 maggio 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

67 Delibera n. 108 del 25 luglio 2024, "Delibera n. 61/2024, recante "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2024-2027 Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023" – Approvazione, in sostituzione, di un nuovo dispositivo recante correttivi e prescrizioni".

L'applicazione dei correttivi prescritti da parte del gestore aeroportuale ha consentito all'Autorità di stabilire, con delibera n. 157/2024[68], la conformità definitiva della proposta tariffaria di SAGAT ai modelli di regolazione di cui alla delibera n. 38/2023.

Con riferimento alla Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo-Orio al Serio S.p.a. (SACBO), gestore dell'Aeroporto di Orio al Serio, anche in questo caso il procedimento di verifica della conformità per il periodo tariffario 2024-2025 era stato già avviato con la delibera n. 30/2024[69]; successivamente, con la delibera n. 87/2024[70], l'Autorità ha condizionato la conformità della proposta tariffaria, elaborata all'esito della consultazione degli utenti, all'applicazione di determinate misure correttive concernenti, in particolare, le stime dei volumi di traffico, la redazione della CoReg e l'allocazione dei costi di capitale ai prodotti regolati.

Tuttavia, stante il mancato adempimento da parte del gestore delle prescrizioni e la mancata applicazione delle misure correttive così come indicato dall'Autorità, con delibera n. 149/2024[71] è stata accertata la non conformità ai vigenti modelli di regolazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2025 emendata da SACBO e, per l'effetto, è stato sospeso il livello dei diritti aeroportuali di cui alla proposta di revisione trasmessa dal gestore e comunicata dallo stesso ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria *International air transport association* (IATA) presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio.

Occorre segnalare che tale delibera è stata oggetto di impugnazione da parte del gestore. Detta impugnazione è stata dichiarata in parte inammissibile e in parte infondata con sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 9 aprile 2025, n. 608.

In particolare, il Giudice amministrativo ha, innanzitutto, sottolineato che *"l'adozione, da parte dell'Autorità di settore, dell'atto regolatorio impugnato è espressione di un potere amministrativo caratterizzato da discrezionalità tecnica, sindacabile dal giudice solo nei casi in cui la determinazione amministrativa (frutto dell'applicazione di conoscenze tecniche specialistiche) sia connotata da irragionevolezza c.d. tecnica, mentre il sindacato del giudice amministrativo deve arrestarsi di fronte ad una determinazione che si mantenga all'interno di un ventaglio di opzioni tutte tecnicamente opinabili in base al dominio scientifico di riferimento"*. Quindi, ha ritenuto che, nel caso di specie, le previsioni regolatorie fossero esenti da profili di irragionevolezza, confermando la piena legittimità dell'operato dell'Autorità.

Va rilevato, al riguardo, che l'Autorità, con la delibera n. 7/2025[72], ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di SACBO per non aver ottemperato agli ordini di cui alle lettere a) e b), del punto 1, a), del punto 2 e d.2), del punto 3, del dispositivo della delibera n. 87/2024, in quanto SACBO:

i. ha provveduto ad aggiornare i volumi di traffico per l'annualità 2023, che costituisce l'anno ponte, assumendoli pari ai valori consuntivati in detta annualità; di contro, non ha aggiornato, tenendo adeguato conto del traffico consuntivato nel 2023, i valori di traffico previsionali per il 2024 e il 2025 sottesi alla dinamica tariffaria per le stesse annualità e non ha allocato il canone concessorio secondo quanto previsto alla Misura 27.5, punto 4, del Modello A;

ii. ha pubblicato sul proprio sito *web*, e contestualmente trasmesso agli utenti aeroportuali e all'Autorità, una proposta tariffaria non conforme ai correttivi di cui al punto 1 della suddetta delibera; pertanto, il gestore non ha fornito agli utenti un documento corretto e corredato della necessaria ed esaustiva documentazione di supporto;

iii. non ha fornito agli utenti tutte le informazioni ivi previste, concernenti, per il periodo tariffario 2024-2025, nel rispetto dei vincoli contrattuali previsti, quanto stabilito dalla Misura 28, punto 4, lettera a), punti da (ii) a (v), del Modello A, in tema di incentivazioni all'attività volativa.

Al momento della redazione della presente Relazione il procedimento risulta ancora in corso.

68 Delibera n. 157 del 14 novembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

69 Delibera n. 30 del 29 febbraio 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio per il periodo tariffario 2024-2025. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

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

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

72 Delibera n. 7 del 17 gennaio 2025, "Inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, 2 e 3 del dispositivo della delibera n. 87/2024, del 26 giugno 2024. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio – S.p.A.".

Riguardo all'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa, gestito dalla Società Aeroporto Catania S.p.a. (SAC), l'Autorità aveva già avviato il procedimento di verifica della conformità avente a oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2027, nonché avviato un procedimento concernente l'istanza di risoluzione della controversia presentata da easyJet Airline Company Limited (easyJet), così come successivamente integrata da un'ulteriore istanza di risoluzione della controversia presentata da Ryanair. Conseguentemente, è stato disposto di trattare congiuntamente le due istanze di controversia e prorogato il termine di conclusione dei procedimenti riuniti[73].

In seguito, con delibera n. 176/2024[74], l'Autorità ha chiuso i citati procedimenti riuniti di risoluzione della controversia e ha condizionato la conformità della proposta tariffaria del gestore all'applicazione di una serie di correttivi riguardanti, tra gli altri: la redazione della CoReg; l'allocazione dei costi di capitale ai prodotti regolati; l'allocazione sul nuovo periodo regolatorio dei costi afferenti ai conguagli derivanti da proroghe tariffarie; la necessità di una nuova proposta dell'obiettivo di recupero di produttività da efficientamento; il mancato riconoscimento di misure incrementative della remunerazione per tutti gli investimenti oggetto di istanza in tal senso.

Con la delibera n. 54/2025[75], l'Autorità, a seguito di analisi della proposta emendata dal gestore con applicazione dei correttivi prescritti, ha stabilito la conformità definitiva della proposta tariffaria al modello di riferimento.

Anche la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a. (ADV), per la quale l'Autorità aveva già avviato il procedimento di verifica della conformità del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2027, ha ricevuto la conformità della proposta tariffaria elaborata all'esito della consultazione, condizionata all'applicazione di una serie di correttivi, relativi alle stime dei volumi di traffico, al computo a parametro *v* dei costi connessi al servizio antincendio e all'allocazione dei costi di capitale ai prodotti regolati[76].

Con la delibera n. 21/2025[77], a seguito dell'elaborazione da parte del gestore di una proposta tariffaria emendata per recepire i correttivi prescritti, l'Autorità ha conferito la conformità definitiva alla proposta tariffaria di ADV.

Analogamente, anche la Società Aeroporto di Treviso S.p.a. (AERTRE), gestore dell'Aeroporto di Treviso Sant'Angelo, per la quale l'Autorità aveva già avviato il procedimento di verifica della conformità del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2026, ha ricevuto la conformità della proposta tariffaria elaborata all'esito della consultazione, condizionata all'applicazione di una serie di correttivi, relativi alla allocazione dei costi di capitale ai prodotti regolati, al computo a parametro v dei costi incrementali e alla determinazione del parametro ε[78].

Con delibera n. 27/2025[79], a seguito del recepimento di detti correttivi, l'Autorità ha conferito la conformità definitiva alla proposta tariffaria di AERTRE.

Infine, con riguardo ai diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2023-2026 relativi all'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, di cui si è dato conto nelle precedenti relazioni, si segnala che con sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 24 gennaio 2025, n. 208, il Giudice amministrativo, respingendo integralmente il ricorso proposto da alcuni vettori cargo, ha confermato la piena legittimità della delibera n. 120/2023[80] con la quale l'Autorità ha approvato la conformità ai modelli aeroportuali *ex* delibera n. 92/2017[81] della proposta tariffaria predisposta dal gestore.

---

73 Delibera n. 129 del 27 settembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per lo scalo "Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2024-2027. Istanze di risoluzione della controversia presentate da Ryanair DAC e da easyJet Company Limited: proroga dei termini di conclusione dei procedimenti riuniti di cui alle delibere n. 82/2024 e n. 86/2024".

74 Delibera n. 176 del 29 novembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2024-2027. Chiusura dei procedimenti per la risoluzione della controversia di cui alle delibere nn. 82/2024 e 86/2024 e conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

75 Delibera n. 54 del 2 aprile 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa – periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

76 Delibera n. 134 del 10 ottobre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2024-2027.Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

77 Delibera n. 21 del 6 febbraio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

78 Delibera n. 141 del 24 ottobre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo per il periodo tariffario 2024-2026. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

79 Delibera n. 27 del 19 febbraio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo – periodo tariffario 2024-2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

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

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

2.2.1.2 I nuovi procedimenti di revisione di periodo

Nel seguito sono rappresentati i procedimenti di revisione di periodo dei diritti aeroportuali avviati nel corso del periodo di riferimento della presente Relazione, concernenti gli aeroporti di Napoli, Ancona, Milano Linate, Milano Malpensa, Palermo, Venezia, nonché la rete aeroportuale pugliese.

L'Autorità, con riferimento all'aeroporto "Capodichino" di Napoli, gestito dalla Società Gestione Servizi Aeroportuali Campani S.p.a. (GESAC), con delibera n. 102/2024[82] , ha avviato un procedimento ordinatorio finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento volto a prescrivere a GESAC di avviare la procedura di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2024-2026, nell'ambito della quale dare evidenza agli utenti:

i. degli effetti del rischio traffico, riferibile al periodo regolatorio 2016-2019 come contabilizzato ai sensi della delibera n. 64/2014[83];

ii. della quantificazione dell'eventuale ulteriore posta finanziaria di debito regolatorio venutasi a determinare in conseguenza dell'applicazione dei diritti aeroportuali per l'anno 2019 anche alle annualità 2020-2023.

Il procedimento si è concluso[84], con archiviazione, fatti comunque salvi, con riferimento al periodo 2016-2019, l'esito dell'attività di verifica del rispetto della Misura 8.10, punto 15, del Modello 1 approvato con la delibera n. 64/2014, e, con riferimento alle annualità 2020-2023, oggetto di proroga dei diritti aeroportuali vigenti all'anno 2019, l'esito dell'attività di verifica della conformità dei diritti aeroportuali ai modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023, atteso che GESAC ha provveduto alla notifica di avvio della consultazione degli utenti con riferimento alla revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2024-2026 e ha indicato i dati relativi al rischio traffico anni 2016–2019 e i dati relativi alla posta finanziaria di debito regolatorio per gli anni 2020-2023.

Al riguardo va evidenziato che, con riferimento all'elaborazione della proposta tariffaria per il periodo regolatorio 2024-2026, GESAC ha ritenuto di non includere nella proposta tariffaria alcuna posta di bilanciamento riferita a precedenti periodi, in contrasto con quanto disposto dalla citata Misura 8.10, punto 15, ai sensi della quale *"a partire dal periodo tariffario successivo al primo, nel caso in cui la variazione delle WLU consuntivate, risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso, calcolata raffrontando il totale delle WLU consuntivate nel periodo tariffario con il totale delle WLU previste dal Piano del traffico per il medesimo periodo tariffario, venga a risultare: a) positiva e superiore al +X% della variazione delle WLU previste per tale annualità, il 50% del montante ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del X% viene contabilizzato ed accantonato in un Fondo finalizzato alla realizzazione di Interventi infrastrutturali a costo zero per gli utenti, a valere sul nuovo 'periodo tariffario"*. Invero, la disciplina relativa al meccanismo del rischio traffico sopra delineata è strumento di garanzia tanto nei confronti del gestore quanto nei confronti dell'utenza, e avente l'obiettivo di evitare che si generino sovra o sotto-compensazioni. Conseguentemente l'Autorità, con la delibera n. 155/2024[85], ha avviato nei confronti di GESAC un procedimento ordinatorio finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento volto a prescrivere alla società, con riferimento al periodo regolatorio 2024-2026, l'applicazione di quanto previsto dalla Misura 8.10, punto 15, del Modello 1 approvato con la delibera n. 64/2014. Al momento della redazione della presente Relazione, il procedimento risulta ancora in corso.

Successivamente all'apertura del già menzionato procedimento sanzionatorio, in esito all'analisi della notifica di avvio trasmessa da GESAC della procedura di consultazione degli utenti per il periodo tariffario 2024-2026, l'Autorità, con delibera n. 156/2024[86], contestualmente alla chiusura del procedimento per archiviazione, ha avviato la verifica della conformità, in coerenza con la richiamata normativa.

All'esito della consultazione degli utenti, l'Autorità, dopo aver valutato la proposta tariffaria di GESAC, con delibera n. 48/2025[87], ha condizionato la conformità della proposta

82 Delibera n. 102 dell'11 luglio 2024, "Avvio di un procedimento individuale nei confronti di Società Gestione Servizi Aeroportuali Campani S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f) del d.l. 201/2011, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, in relazione alla procedura di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo regolatorio 2024- 2026".

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

84 Delibera n. 154 del 14 novembre 2024, "Chiusura, con archiviazione, del procedimento avviato con delibera n. 102/2024 in relazione alla procedura di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo regolatorio 2024-2026".

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

86 Delibera n. 156 del 14 novembre 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

87 Delibera n. 48 del 19 marzo 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

all'applicazione di una serie di correttivi, aventi a oggetto principalmente: l'allocazione del canone concessorio; l'allocazione ai prodotti regolati di costi di capitale afferenti ad alcuni investimenti; le stime dei volumi di traffico; l'utilizzo del tasso di inflazione programmata quale rilevabile dall'ultimo Documento di economia e finanza (DEF), disponibile al momento della redazione della proposta di revisione tariffaria; la non ammissibilità di alcuni costi nella componente tariffaria *v* relativa a oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni legislative e/o regolamentari; il mancato riconoscimento di misure incrementative della remunerazione per determinati investimenti.

La società Ancona International Airport S.p.a. (AIA), gestore dell'aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara Marittima-Ancona, ha notificato l'avvio della procedura di consultazione degli utenti, avente a oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2027, in applicazione del Modello B. Per l'aeroporto predetto, si tratta del primo procedimento di revisione dei diritti aeroportuali in applicazione dei modelli di regolazione adottati con la delibera n. 38/2023, in relazione al quale, il 25 luglio 2024, con la delibera n. 106/2024[88], l'Autorità ha conseguentemente avviato un procedimento di verifica di conformità al citato modello, e con la delibera n. 148/2024[89] ha stabilito la conformità condizionata all'applicazione di una sola misura correttiva con riferimento alle stime dei volumi di traffico. Con la delibera n. 20/2025[90], l'Autorità ha, infine, deliberato la conformità definitiva della proposta tariffaria rispetto all'indicato Modello B di regolazione.

Il gestore degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, SEA, ai sensi della riportata Misura 23.2 del Modello A *ex* delibera n. 38/2023, ha presentato all'Autorità un'istanza contenente la richiesta di autorizzazione all'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente (*ex* art. 74, comma 3, del d.l. n. 1/2012). L'Autorità, a seguito di istruttoria degli uffici, con la delibera n. 192/2024, ha accolto l'istanza presentata da SEA, che ha quindi notificato l'avvio della procedura di consultazione degli utenti, avente a oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2028; con delibera n. 36/2025, l'ART ha avviato un procedimento di verifica della conformità al modello di regolazione di riferimento.

Con riferimento alla rete aeroportuale pugliese (costituita dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie), a seguito di notifica di avvio della procedura di consultazione degli utenti avente a oggetto la proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2025-2027, pervenuta dal gestore Aeroporti di Puglia S.p.a. (ADP), con delibera n. 22/2025[91], l'Autorità ha avviato un procedimento per la verifica della conformità al modello di regolazione di riferimento. Successivamente, con delibera n. 88/2025[92], è stata stabilità la conformità della proposta tariffaria del gestore, condizionandola all'applicazione di correttivi, tra i quali: rettifiche alla contabilità regolatoria dell'anno base, computo dell'obiettivo di recupero di produttività da efficientamento, determinazione dell'evoluzione sul periodo regolatorio l'allocazione ai prodotti regolati di costi di capitale, le stime dei volumi di traffico; l'utilizzo del tasso di inflazione programmata quale rilevabile dall'ultimo DEF, disponibile al momento della redazione della proposta di revisione tariffaria, l'applicazione del meccanismo del rischio traffico, l'evoluzione tariffaria di alcuni costi nella componente tariffaria *v* relativa a oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni legislative e/o regolamentari.

Analogamente, per l'aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo-Punta Raisi, a seguito di notifica di avvio della procedura di consultazione degli utenti avente a oggetto la proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2025-2027, pervenuta dalla società di gestione dell'aeroporto di Palermo S.p.a. (GESAP), con delibera n. 6/2025[93], l'Autorità ha avviato un procedimento per la verifica della conformità al modello di regolazione di ri-

88 Delibera n. 106 del 25 luglio 2024, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara Marittima - Ancona per il periodo tariffario 2024-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.".

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

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

91 Delibera n. 22 del 6 febbraio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie) – periodo tariffario 2025-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

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

93 Delibera n. 6 del 17 gennaio 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo – Punta Raisi – periodo tariffario 2025-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

ferimento; con delibera n. 86/2025[94], è stata, inoltre, disposta la conformità della proposta tariffaria del gestore, condizionandola all'applicazione di una serie di correttivi, relativi alla corrispondenza tra i corrispettivi dei singoli prodotti regolati e i pertinenti costi ammissibili, a rettifiche alla contabilità regolatoria dell'anno base, all'allocazione ai prodotti regolati di costi di capitale afferenti ad alcuni investimenti e alla determinazione dell'evoluzione sul periodo regolatorio, all'allocazione ai prodotti regolati di costi di capitale e all'applicazione del meccanismo del rischio traffico.

Infine, SAVE, gestore dell'aeroporto di Venezia, ha notificato l'avvio della procedura di consultazione degli utenti, avente a oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2028, in applicazione del Modello A; con delibera n. 47/2025, l'ART ha conseguentemente avviato un procedimento di verifica di conformità al citato modello.

Con riferimento al gestore dell'aeroporto di Olbia, a seguito di notifica di avvio della procedura di consultazione degli utenti avente a oggetto la proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2025-2027, pervenuta dalla Società Gestione Aeroporti Sardi S.p.a. (GEASAR), con delibera n. 103/2025[95], l'Autorità ha avviato un procedimento per verifica della conformità al modello di regolazione di riferimento, che risulta tuttora in corso.

2.2.2 Il monitoraggio annuale dei diritti aeroportuali

2.2.2.1 L'applicazione dei modelli di regolazione

L'Autorità, nell'ambito dei propri compiti di vigilanza a seguito dell'adozione del sistema tariffario pluriennale da parte de gestori aeroportuali, verifica che gli aggiornamenti tariffari annuali presentati dagli stessi siano elaborati in conformità ai modelli di regolazione di riferimento. Si tratta, nella fattispecie, dei modelli di cui alla delibera n. 92/2017 – per gli aeroporti di Bologna e di Alghero – ed *ex* delibera n. 38/2023 – per gli aeroporti di Fiumicino, Torino, Trieste, Catania, Ancona, Ciampino, Verona, Treviso[96].

In particolare, i gestori sono chiamati ad aggiornare i corrispettivi, anche tenuto conto degli esiti delle valutazioni di competenza dell'ENAC, sulla base:

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

Nell'ambito dell'attività di verifica, l'Autorità ha valutato l'adeguatezza del ricalcolo dei parametri rilevanti a fini tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori o minori ricavi percepiti dai gestori, che impattano sulle tariffe dell'anno successivo. Con riguardo ad alcuni dei citati aeroporti, nel periodo di riferimento sono emerse alcune incongruenze con riferimento ai ricavi in eccesso o difetto percepiti, che i rispettivi gestori sono stati invitati a sanare, nel corso del primo aggiornamento tariffario annuale utile, attraverso specifici conguagli, e a informare contestualmente l'utenza aeroportuale.

2.2.3 L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi

I modelli di regolazione definiti dall'Autorità prevedono – da ultimo con la Misura 10.5 della delibera n. 38/2023 – la possibilità, per i gestori aeroportuali che si avvalgono dell'opzione di rivalutazione del CIN e dei relativi ammortamenti a valori correnti, di aggiornare il valore residuo dei cespiti autofinanziati sulla base dell'Indice degli investimenti fissi lordi (IFL), annualmente pubblicato sul sito dell'Autorità. A partire dalla delibera n. 56/2015[97], l'Autorità ha pubblicato annualmente il valore dell'IFL; da ultimo, con delibera n. 57/2025[98], sono stati approvati i valori riferiti all'anno base 2024.

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

95 Delibera n. 103 del 25 giugno 2025, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2025-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023".

96 In ragione di quanto rappresentato nella presente relazione, con riferimento all'aeroporto di Bergamo è stata sospesa l'attività di monitoraggio annuale dei diritti 2025.

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

98 Delibera n. 57 del 2 aprile 2025, "Indice di rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2024".

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

L'Autorità pubblica annualmente il tasso di remunerazione del CIN (WACC) utilizzato dai gestori aeroportuali per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali, come previsto dai modelli di regolazione ART. Con la delibera n. 91/2025[99], è stato approvato, ai sensi della Misura 10.5 della delibera n. 38/2023, il più recente aggiornamento del predetto tasso, da applicare per le revisioni tariffarie di periodo a partire dal 1° giugno 2025 e fino al successivo aggiornamento, con validità per l'intero periodo tariffario.

2.3 L'accesso alle infrastrutture autostradali

2.3.1 La definizione dei sistemi tariffari di pedaggio

Con riguardo alle competenze relative al settore autostradale specificamente previste dalla lettera g) del citato art. 37, comma 2, della norma istitutiva, l'Autorità, ha approvato, in esito alla consultazione avviata nel mese di ottobre 2024[100], la delibera n. 175/2024[101], concernente gli elementi per la definizione dello schema di concessione da porre a base di gara e il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività *X* a cadenza quinquennale, relativi alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena.

Con riguardo alla medesima tratta, ai fini del riaffidamento della concessione, scaduta il 30 aprile 2014, non essendosi completato l'*iter* dell'affidamento con la modalità dell'*in-house providing* ai sensi dell'art. 13-*bis* del decreto-legge n. 148/2017[102], era intervenuto l'art. 2, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 121/2021[103], il quale aveva previsto che *"al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-bis, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da bandire entro il 31 dicembre 2024 [...]".*

Alla luce di tale disposizione normativa, il MIT, in qualità di concedente, aveva, pertanto, attivato la procedura afferente all'istituto della finanza di progetto *ex* art. 183 del codice dei contratti pubblici e, a tal fine, chiesto all'Autorità di esercitare le funzioni di competenza sopra richiamate.

Al riguardo l'Autorità ha emanato la delibera n. 175/2024, che si articola in due parti concernenti rispettivamente:

i. la conferma degli elementi per la definizione dello schema di concessione da porre a base di gara già individuati dall'Autorità con le delibere n. 119/2017[104] e n. 119/2019[105], riguardanti il riaffidamento, sempre con procedura di gara, di altre concessioni scadute; tali elementi sono stati integrati prevedendo misure specifiche in tema di equilibrio economico-finanziario della concessione e di sostenibilità dei livelli tariffari;

99 Delibera n. 91 del 29 maggio 2025, "Misura 10.5 della delibera n. 38/2023. Determinazione del valore del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi, a far data dal 1° giugno 2025, per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali."

100 Delibera n. 140 del 23 ottobre 2024, "Avvio del procedimento e indizione della consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativi alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena".

101 Delibera n. 175 del 29 novembre 2024, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 140/2024 – Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativi alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena".

102 Decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, "Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili".

103 Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali".

104 Delibera n. 119 del 29 settembre 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)".

105 Delibera n. 119 del 13 settembre 2019, "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".

ii. la definizione del sistema tariffario di pedaggio, in coerenza con i provvedimenti già adottati dall'Autorità nel settore autostradale. Detti provvedimenti sono indicati nella delibera n. 62/2024[106].

Tuttavia, rispetto ai sistemi tariffari già adottati dall'Autorità, con la delibera n. 175/2024 sono state apportate alcune innovazioni di natura regolatoria motivate dall'esigenza di adeguare la regolazione all'esperienza applicativa e alle mutate condizioni di contesto, anche con riferimento alla specificità dell'affidamento con il ricorso alla finanza di progetto. Le principali novità introdotte sono inoltre finalizzate a garantire una maggiore tutela dell'interesse pubblico e rispondono all'esigenza di assicurare il contenimento dei costi per gli utenti, imprese e consumatori, con particolare riferimento, tra l'altro, ai profili riguardanti la determinazione del tasso di remunerazione del CIN, all'equilibrio economico-finanziario, ai criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari, alla dinamica della componente tariffaria di costruzione e alla quantificazione del valore di subentro alla scadenza della concessione.

Come riferito nelle precedenti relazioni, i sistemi tariffari adottati dall'Autorità sono stati impugnati dai concessionari autostradali; peraltro, tali impugnazioni non hanno trovato accoglimento, perché sostanzialmente respinte, ovvero oggetto di rinuncia.

Da ultimo è intervenuta la sentenza del Consiglio di Stato, sez. VI, 30 aprile 2025, n. 3678, con cui, nel solco dell'unanime giurisprudenza pronunciatasi in materia, è stata confermata, ancora una volta, la piena legittimità dell'impianto regolatorio definito dall'Autorità all'esito del procedimento avviato con la delibera n. 16/2019[107]. E ciò sia sul versante del fondamento normativo dei poteri regolatori intestati all'ART, sia con riferimento ai profili di merito tecnico della regolazione.

Anche in tal caso, quindi, l'impugnazione è stata respinta, a eccezione di un unico profilo inerente a un aspetto del tutto peculiare della concessione in questione, per cui il Giudice ha disposto il riesame da parte dell'Autorità al fine di tenere conto delle necessità istruttorie emerse nell'ambito della verificazione disposta nel corso del giudizio.

Infine, si segnala la sentenza del TAR Lazio, sez. IV, 6 giugno 2025, n. 11103, con cui è stata esclusa la riconduzione della tematica della quantificazione dei c.d. "ristori Covid" nell'ambito del perimetro regolatorio.

In particolare, ad avviso del Giudice, la controversia su tale tematica *"attiene a pretese di carattere patrimoniale (il riconoscimento del "ristoro COVID" nella misura rivendicata dalla ricorrente) aventi natura di diritti soggettivi nell'ambito della fase esecutiva del rapporto contrattuale tra il concedente e la società concessionaria; - i criteri di quantificazione del "ristoro COVID", da recepire in sede aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario, sono stati espressamente disciplinati dall'allegato E (e dal relativo suballegato n. 1) del Terzo Atto Aggiuntivo alla concessione di cui la ricorrente è titolare; pertanto, come riconosciuto dalla ricorrente nella memoria di replica, "oggetto di contestazione da parte di ASPI sono le illegittime modalità con le quali il MIT, di concerto con l'ART, ha inteso dare concreta applicazione a tale regolamentazione convenzionale negando ingiustamente alla stessa ASPI il riconoscimento di quanto dovuto". Ne discende che la verifica da parte del concedente in ordine alla corretta quantificazione del "ristoro COVID" spettante alla ricorrente non implica - diversamente da quanto sostenuto dalla medesima parte - l'esercizio di alcun potere autoritativo, risultando detta quantificazione vincolata alle previsioni convenzionali contenute nell'allegato E del Terzo Atto Aggiuntivo (che contiene il paragrafo I.b.1 e il suballegato n. 1 specificamente dedicati ai "Criteri di determinazione degli effetti economici connessi all'emergenza sanitaria da COVID-19"), sicché la controversia ha ad oggetto il rispetto o meno della disciplina negoziale pattuita tra le parti".*

Conclusivamente, il TAR Lazio ha dichiarato il ricorso del concessionario autostradale inammissibile per difetto di giurisdizione del giudice amministrativo.

2.3.1.1 La revisione dei modelli di regolazione

In seguito agli esiti della VIR concernente i modelli di regolazione in vigore e alla luce dei cambiamenti avvenuti nel settore, è derivato l'avvio di un'indagine conoscitiva, conclusasi con la delibera n. 56/2024[108], a esito della quale l'Autorità ha avviato, con la citata delibera n. 62/2024, un procedimento per l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio delle concessioni.

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

107 Delibera n. 16 del 18 febbraio 2019, "Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 43 del d.l. 201/2011 come richiamato dall'articolo 37 del medesimo decreto. Avvio del procedimento".

108 Delibera n. 56 del 9 maggio 2024 "Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011. Chiusura dell'indagine".

Con delibera n.186/2024[109], il termine di conclusione di detto procedimento è stato prorogato al 31 maggio 2025, anche al fine di svolgere ulteriori approfondimenti istruttori alla luce delle previsioni contenute nel disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, poi approvato con l. n. 193/2024.

Con delibera n. 74/2025, l'Autorità ha avviato il procedimento e l'indizione della consultazione per la definizione del sistema tariffario di pedaggio per le nuove concessioni da affidare a partire dal primo gennaio 2025, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g-*bis*), del d.l. n. 201/2011.

Inoltre, con particolare riguardo al procedimento di revisione del sistema tariffario di pedaggio per le concessioni in essere, di cui all'art. 37, comma 2, lettera g) del d.l. n. 201/2011, con delibera n. 75/2025, è stata indetta la consultazione per il procedimento di aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio avviato con la delibera n. 62/2024.

Le misure poste in consultazione per entrambi i procedimenti sono state ritenute necessarie al fine di introdurre innovazioni e affinamenti di carattere regolatorio mirati ad assicurare un equo pedaggio e l'adattabilità del *framework* regolatorio alle diverse tipologie di concessione.

L'esperienza maturata negli anni dall'Autorità in esito alle attività di regolazione svolte ha evidenziato, infatti, la presenza di alcune patologie e correlate criticità di fondo, che influiscono sull'efficienza e sull'efficacia con cui il settore persegue l'obiettivo della massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e del contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, nella predisposizione delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture e alle reti autostradali, e che costituiscono le motivazioni alla base dell'intervento di regolazione. Le misure si prefiggono il raggiungimento dei citati obiettivi attraverso l'utilizzo, *inter alia*, dei seguenti strumenti:

- correlazione della tariffa iniziale e dell'elasticità della domanda alle variazioni di prezzo al fine di garantire la sostenibilità dei pedaggi per gli utenti;
- equa remunerazione del capitale investito e la definizione di indicatori e metriche per verificare la permanenza dell'equilibrio economico-finanziario ed eventualmente porre rimedio in caso di scostamenti;
- monitoraggio annuale dei costi degli interventi al fine di garantire l'adeguatezza degli investimenti;
- definizione di un'adeguata metodologia per l'affidabilità delle previsioni di traffico;
- al fine di garantire l'efficace pianificazione degli affidamenti, commisurazione della durata degli investimenti al recupero dei costi effettivamente sostenuti e al contenimento degli eventuali oneri di subentro a fine concessione;
- omogeneità dei criteri di ammortamento, controllo della remunerazione delle lavorazioni in corso e delle poste figurative, affinché siano mirati a efficaci dinamiche di recupero dei costi di capitale;
- implementazione del meccanismo di aggiornamento tariffario mediante premi/penali sulla qualità dei servizi, per garantire l'efficienza delle gestioni e la qualità dei servizi.

Con delibere nn. 92/2025[110] e 93/2025[111] è stato prorogato al 16 luglio 2025 il termine per la conclusione della consultazione e al 12 settembre 2025 il termine di conclusione dei relativi procedimenti.

2.3.1.2 L'analisi di impatto della regolazione

Nell'ambito del procedimento avviato con la citata delibera n. 62/2024 è stato previsto che lo stesso fosse sottoposto all'AIR e, pertanto, unitamente alle delibere n. 74/2025 e n. 75/2025, è stato pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità il correlato Schema di AIR, comune alle due delibere.

I destinatari dell'intervento di regolazione, così come riportato nello Schema di AIR, sono i concessionari autostradali gestori di reti a pedaggio, sia quelli attuali che quelli potenzialmente interessati alla gestione di tratte autostradali.

109 Delibera n. 186 del 18 dicembre 2024 "Procedimento avviato con delibera n. 62/2024. Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011. Proroga del termine di conclusione del procedimento".

110 Delibera n. 92 dell'11 giugno 2025, "Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento e della relativa consultazione".

111 Delibera n. 93 dell'11 giugno 2025, "Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento e della relativa consultazione".

I temi regolatori presi in esame hanno riguardato le misure inerenti a: campo di applicazione; monitoraggio dell'equilibrio economico-finanziario delle gestioni autostradali; meccanismo di recupero del sovra/sotto-rendimento; trattamento delle poste figurative; criteri di ammortamento degli *asset* reversibili; tasso di remunerazione del capitale investito.

Per ciascun ambito regolatorio sono stati valutati, quindi, i benefici incrementali, rispetto allo *status quo*, delle misure poste in consultazione, con riguardo ai seguenti indicatori: trasparenza dei sistemi tariffari adottati dai concessionari; contenimento dei costi per gli utenti conseguibile attraverso il più ampio principio di orientamento al costo e all'efficienza dell'attività dei concessionari (a vantaggio del rispetto del criterio della sostenibilità dei pedaggi per l'utenza); equilibrio economico-finanziario dei concessionari (finalizzato all'esclusione di sovra/sotto remunerazione); tutela della concorrenza (nell'accesso al mercato degli affidamenti di concessioni di autostrade a pedaggio).

Gli oneri incrementali, sempre misurati rispetto allo *status quo*, provengono invece da obblighi regolatori[112] e obblighi amministrativi[113].

In termini di benefici incrementali, in particolare, l'impatto delle misure di regolazione interessate è stato generalmente stimato "forte" per gli ambiti considerati; fanno eccezione: per l'ambito regolatorio "campo di applicazione", gli indicatori "contenimento dei costi per gli utenti" ed "equilibrio economico finanziario", con un impatto stimato "medio"; per l'ambito "meccanismo di recupero del sovra/sotto-rendimento", l'impatto è ritenuto "invariato" rispetto all'indicatore "tutela della concorrenza"; con riferimento all'ambito regolatorio "criteri di ammortamento degli *asset*", l'impatto è stato valutato "medio" rispetto all'indicatore "contenimento dei costi per gli utenti" e "invariato" rispetto all'ambito "equilibrio economico-finanziario"; infine, è stato ritenuto "invariato" l'impatto dell'indicatore "tutela della concorrenza" per l'ambito "tasso di remunerazione del capitale".

Gli oneri incrementali associati all'adozione delle misure risultano perlopiù "invariati", con un lieve aumento solo nel caso del tasso di remunerazione del capitale.

2.3.1.3 Il monitoraggio e la vigilanza

Sono proseguite, inoltre, le puntuali attività di vigilanza nei confronti dei concessionari, finalizzate, in particolare, alla verifica del rispetto della correttezza dell'ammontare dei ricavi derivanti dall'esazione del pedaggio.

Per i concessionari che applicano il sistema tariffario definito dall'Autorità è stato, altresì, verificato il conseguente impatto sul meccanismo di *revenue sharing* finalizzato al contenimento dei maggiori ricavi per il gestore.

In base a quest'ultimo meccanismo, a partire dal periodo regolatorio successivo al primo di recepimento del sistema tariffario di pedaggio – in caso di variazione positiva dei volumi di traffico risultante a consuntivo alla fine del periodo trascorso e superiore a una soglia predeterminata[114] – tale variazione dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo; in caso di ultimo periodo regolatorio, la posta figurativa dovrà essere considerata a riduzione dell'eventuale valore di subentro.

In tale ambito, al fine di verificare la conformità del pedaggio autostradale applicato ai veicoli in uscita, sono stati effettuati dei sopralluoghi preliminari presso specifici caselli autostradali, in collaborazione con il Nucleo *Antitrust* della Guardia di finanza.

L'attività di monitoraggio e vigilanza è proseguita con il coinvolgimento di vari *stakeholder* come il MIT e l'Associazione Italiana società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT).

Successivamente, è stata effettuata, su un campione rappresentativo di concessionari[115], una raccolta di dati tecnico-economici, con particolare riferimento a specifiche stazioni di entrata e di uscita, per verificare la corretta imputazione degli importi effettivamente addebitati agli utenti rispetto a percorsi prestabili.

Una volta ottenuti tali dati, grazie all'utilizzo di nomenclature e codifiche condivise tra i vari *stakeholder*, è stata condotta un'attenta verifica della loro qualità e della loro coerenza anche mediante l'implementazione di uno strumento di monitoraggio costruito *ad hoc,* il quale ha consentito di aggre-

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

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

114 In base alla Misura 33.1, tale soglia è fissata "*pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del maggior ricavo, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia*".

115 Autostrade per l'Italia S.p.a.; SATAP S.p.a.; Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. per il tronco Autocisa; Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.a. e Tangenziale Esterna S.p.a.

FOCUS 6

Il contesto economico del settore autostradale: il grado di concentrazione

Nel presente *focus* sono riportate le analisi svolte sul grado di concentrazione del mercato italiano delle concessioni autostradali a pedaggio. In primo luogo, è stata ricostruita la composizione dei gruppi autostradali operanti in Italia[1].
A tali gruppi occorre aggiungere APL e MI-Serravalle, il cui soggetto di controllo è comune e riferibile alla Regione Lombardia.
L'analisi della concentrazione del mercato è stata svolta rispetto a tre indicatori: i) estesa chilometrica gestita con riferimento all'anno 2025, ii) traffico veicolare (veicoli-km relativi al totale traffico leggero e traffico pesante), iii) introiti da pedaggio; per gli ultimi due indicatori sono stati utilizzati i valori della banca dati SIVCA relativi all'annualità 2023 e rapportati alla struttura di controllo attuale. Per ciascun indicatore è stato calcolato l'indice di concentrazione di Herfindahl-Hirschman (HHI) e indice CR4 (*Four-firm concentration ratio*).
Dalle analisi è emerso che il gruppo ASPI con Autostrade dello Stato detiene una quota del 52% riferita all'estesa chilometrica; il gruppo ASTM segue al secondo posto, con una quota pari a circa il 17%; il gruppo SIS detiene circa l'8%, mentre BRENNERO gestisce circa il 5,5% della rete autostradale; il CR4 è pari all' 82,5%, mentre l'*HHI* si colloca a un valore pari a 3.186.
La situazione è simile sul fronte dei volumi di traffico, dove l'*HH index* è ancora più elevato (3.829) e il CR4 sale all'84%. Ciò significa che anche in termini di utilizzo della rete, i principali quattro gruppi detengono una quota molto rilevante del traffico complessivo.
Infine, per quanto riguarda gli introiti da pedaggio, si registra un *HH index* di 3.372 e un CR4 dell'83%, confermando che anche i ricavi sono concentrati nelle mani di pochi soggetti.
L'aumento dell'*HHI* calcolato rispetto ai volumi di traffico, se comparato con lo stesso indice valutato sulle estese chilometriche (che passa da 3.186 a 3.829), segnala che le tratte degli operatori con più elevata quota sono, nel loro complesso, quelle maggiormente transitate dall'utenza, dal momento che l'HHI in termini di pedaggi è sostanzialmente allineato a quello computato sulle estese chilometriche.

1 Gruppo ASPI: ASPI, SITMB, RAV, TaNA, SAT; Gruppo ASTM: SATAP A4, SALT A15, SAV, AUTOFIORI A6, AT-CN, AUTOPAD, TE, SITAF, CDT A10 e A12; Gruppo SIS: SPN, ITP (ex ATIVA e SATAP A21).

gare e analizzare le informazioni ricevute in modo dinamico, mettendo in relazione i diversi *dataset* di traffico e i valori tariffari ricevuti.

Attraverso tale indagine sono state chiarite le dinamiche di calcolo del pedaggio in base ai chilometri totali percorsi e le tipologie di tratto autostradale (pianura o montagna) percorsi dall'utenza (ripartita in veicoli leggeri e veicoli pesanti), attraverso una suddivisione del pedaggio tra i vari concessionari interconnessi, identificando in tale modo i chilometri di competenza e le relative tariffe per singola concessione.

Alla luce della suddetta attività di monitoraggio e vigilanza, sono state individuate alcune possibili evoluzioni future per migliorare l'attività di controllo e garantire una maggiore trasparenza, nell'ambito delle quali si ipotizza la creazione di un sistema automatizzato per la raccolta periodica dei dati relativi ai transiti e ai relativi pagamenti effettuati dall'utenza autostradale, evitando in questo modo richieste frammentate e ridondanti nei confronti delle società concessionarie e rendendo possibile una reportistica di monitoraggio sistematica e strutturata, tramite estrazione dati e informazioni attraverso specifiche *dashboard* appositamente realizzate.

2.3.2 L'attività consultiva

2.3.2.1 Gli adeguamenti annuali dei livelli tariffari di pedaggio

Nell'ambito dei sistemi tariffari adottati dall'Autorità, i concessionari autostradali formulano al concedente, trasmettendola per conoscenza anche all'Autorità stessa, la proposta di aggiornamento delle tariffe decorrenti dal 1° gennaio dell'anno successivo, comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la puntuale determinazione delle componenti tariffarie (di gestione, di costruzione e relativa a eventuali oneri integrativi).

In particolare, tali sistemi dispongono che le proposte formulate tengano conto del monitoraggio sul sistema di premi

e penalità correlato alla qualità del servizio, del livello di effettiva realizzazione degli investimenti previsti, e prevedano la rideterminazione delle poste figurative, finalizzate ad assicurare la gradualità dell'evoluzione tariffaria.

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

Attualmente le concessioni in essere (con concedente il MIT) che hanno recepito il sistema tariffario ART, ovvero il cui *iter* di recepimento è ancora in corso, sono le seguenti: Asti-Cuneo (AT-CN), SATAP Torino-Alessandria-Piacenza, Tronco A4 (SATAP A4), Autostrade per l'Italia (ASPI), Tangenziale di Napoli (TN), Milano Serravalle (MI-SERR), Concessioni Autostradali Venete (CAV).

Con riguardo alle concessioni in essere con concedente diverso dal MIT, hanno recepito il sistema tariffario i concessionari Tangenziale Esterna (TE) e Autostrada Pedemontana Lombarda (APL), in entrambi i casi affidate da Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a. (CAL).

Le nuove concessioni affidate con il sistema tariffario definito dall'Autorità risultano invece: Ivrea-Torino Piacenza (ITP), Concessioni del Tirreno (CdT) e Autostrade Alto Adriatico (AAA); le prime due sono state affidate con gara sulla base dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio stabilito, rispettivamente, con delibere n.119/2017 e n. 119/2019; l'ultima è stata, invece, affidata con il ricorso all'*in house providing*, ai sensi dell'art. 13-*bis* del d.l. n. 148/2017, sulla base della delibera n. 133/2018[116].

Analogamente a quanto avvenuto negli anni precedenti, nel mese di novembre 2024, il MIT ha inviato la documentazione istruttoria, comprensiva delle proposte formulate dalle società concessionarie, riguardanti l'aggiornamento tariffario per il 2025.

A tale riguardo gli uffici, nel rappresentare che l'art. 13, comma 3, del d.l n. 162/2019 ha sospeso gli incrementi tariffari nelle more del recepimento dei sistema tariffario ART e che le attività di verifica di competenza non possono che iscriversi in un contesto amministrativo/procedurale che consenta, secondo quanto evidenziato dal Consiglio di Stato, Sezione VI, con la sentenza del 4 maggio 2022, n. 3484, *"uno sviluppo ordinato dei procedimenti di revisione dei sistemi tariffari coerente con il nuovo contesto venutosi a delineare a seguito delle [...] sopravvenienze normative e del quadro regolatorio definito dall'Autorità [di Regolazione dei Trasporti] nell'esercizio delle competenze che le sono proprie"*, hanno evidenziato al MIT che, qualora detto sviluppo ordinato non sussista, vengono a determinarsi condizioni di improcedibilità.

Nello specifico si è rilevato che per le concessioni assentite ad AAA e ad ASPI – essendo i rispettivi periodi regolatori in scadenza al 31 dicembre 2024 e considerato che gli adeguamenti tariffari sarebbero decorsi dal 1° gennaio 2025 – non sussistevano i presupposti per esprimere le valutazioni sulle proposte formulate dalle società concessionarie, dovendosi preventivamente perfezionare le procedure di aggiornamento dei PEF del nuovo periodo regolatorio 2025-2029.

Con riguardo alla concessione assentita a Strada dei Parchi (SdP), non è risultata procedibile la richiesta di verifica circa il corretto adeguamento tariffario per il 2025, atteso il rapporto concessorio regolato dall'atto aggiuntivo alla convenzione unica del 2009 sottoscritto il 21 dicembre 2023, approvato dal decreto-legge n. 145/2023[117], in base al quale per l'intero periodo residuo della concessione restano invariati i livelli tariffari rispetto a quelli applicati al 31 dicembre 2017.

In relazione alle concessioni MI-SERR e CAV, essendo in corso di perfezionamento i procedimenti di aggiornamento dei relativi PEF ai fini del recepimento del sistema ART, non sussistevano i presupposti per formulare gli eventuali rilievi di competenza.

Con riferimento alle concessioni assentite dal concedente CAL, in merito alle proposte presentate da APL e TE, che avevano già recepito il sistema tariffario ART, non era possibile procedere alle valutazioni di competenza, essendo in corso le procedure di aggiornamento dei relativi PEF. Per la concessione assentita a Società di progetto Brebemi (BBM), invece, non si era ancora perfezionato l'*iter* di aggiornamento del PEF finalizzato al recepimento del sistema tariffario.

116 Delibera n. 133 del 20 dicembre 2018, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 3/2018 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia".

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

Infine, per quanto concerne la proposta di adeguamento tariffario relativa alla concessione assentita a Concessioni del Tirreno, subentrata nella gestione il 5 giugno 2024 a esito della procedura di gara, gli uffici, dopo aver richiesto specifiche integrazioni documentali, nel mese di dicembre 2024 hanno rappresentato al concedente alcune incongruenze emerse nell'istruttoria svolta tra il PEF posto a base di gara rispetto a quello annesso alla convenzione sottoscritta nel 2022, che hanno, tra l'altro, determinato la traslazione del periodo regolatorio alle annualità 2024-2028. Tale circostanza ha comportato la conseguente variazione di alcuni parametri di natura economico-finanziaria che rendono necessario l'avvio di un procedimento di aggiornamento/revisione del PEF da perfezionarsi con la sottoscrizione di un atto aggiuntivo.

Da ultimo, si segnala che, con sentenza non definitiva del Consiglio di Stato, sez. V, 15 gennaio 2025, n. 294, è stata dichiarata rilevante e non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale del citato art. 13, comma 3, del d.l. n. 162/2019 sotto plurimi profili, rimettendo tale questione alla Corte costituzionale.

2.3.3 Il costo medio ponderato del capitale di settore

Secondo quanto previsto nei sistemi tariffari definiti dall'Autorità per il settore autostradale, a ogni concessionario è riconosciuta una remunerazione sugli investimenti effettuati, con riferimento ad *asset* sia di funzionamento del concessionario (non reversibili), se pertinenti ed efficienti, sia oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso il valore di subentro effettivamente corrisposto.

Il tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto è determinato tramite la metodologia del costo medio ponderato del capitale (WACC) di indebitamento e di rischio; esso, applicato al CIN, consente di calcolare la remunerazione spettante al concessionario per gli investimenti effettuati.

Detto WACC deve essere impiegato dai concessionari autostradali ai fini della predisposizione dei PEF e dei PFR, che sono aggiornati quinquennalmente.

I valori di WACC per il primo periodo regolatorio determinati per le concessioni affidate sulla base del sistema tariffario definito dall'Autorità, sono elencati nella Tabella 4. Si evidenzia che il WACC da ultimo determinato e relativo alla tratta A22 (delibera n. 175/2024), è calcolato sulla base di un affinamento della metodologia il cui impianto base è stato esteso a tutto il comparto con delibere n. 74/2025 e n. 75/2025.

Con l'entrata in vigore del c.d. "decreto Genova"[118], le competenze dell'Autorità in tema di determinazione dei sistemi tariffari di pedaggio sono state estese anche alle concessioni in essere; pertanto, l'ART ha stabilito il WACC da applicare per la remunerazione delle opere non ancora realizzate, da affiancare al Tasso interno di rendimento (TIR) scaturente dall'applicazione del sistema tariffario previgente, per le opere realizzate o in corso di realizzazione.

Nella Tabella 5 sono elencati i WACC determinati dall'Autorità per tali concessioni, con riferimento al primo periodo regolatorio di applicazione del relativo sistema tariffario.

Tabella 4. I valori del WACC determinati per il primo periodo regolatorio delle nuove concessioni

Tratta autostradale	Delibera	WACC nominale pre-tax
A5 (Torino-Ivrea-Quincinetto), A4/5 (Ivrea-Santhià), Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino-Pinerolo e A21 (Torino-Alessandria-Piacenza)	n. 119/2017	6,64%
A22 (Brennero-Modena)	n. 73/2018	5,70%
A4 (Venezia-Trieste), A23 (Palmanova-Udine), A28 (Portogruaro-Conegliano), A57 (tangenziale di Mestre, per la quota parte) e A34 (raccordo Villesse-Gorizia)	n. 133/2018	6,16%
A12 (Sestri Levante-Livorno), A11/A12 (Viareggio-Lucca), A15 (diramazione per La Spezia) e A10 (Ventimiglia-Savona)	n. 119/2019	7,01%
A22 (Brennero-Modena)	n. 175/2024	6,65%

Fonte: elaborazione ART.

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

Tabella 5. I valori del WACC determinati per il primo periodo regolatorio delle concessioni vigenti

Concessione	Delibera di approvazione del sistema tariffario	WACC nominale pre-tax
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.a.	n. 64/2019	7,09%
Società Autostrada Tirrenica S.p.a.	n. 65/2019	
Strada dei Parchi S.p.a.	n. 66/2019	
Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.a.	n. 67/2019	
Società SATAP Tronco A4	n. 68/2019	
Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.a.	n. 69/2019	
Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza Padova S.p.a.	n. 70/2019	
Autostrade per l'Italia S.p.a.	n. 71/2019	
Società di Progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.a.	n. 72/2019	
Autocamionale della CISA S.p.a.	n. 73/2019	
Autostrada dei Fiori S.p.a.	n. 74/2019	
Autostrada Torino Savona S.p.a.	n. 75/2019	
SALT S.p.a.	n. 76/2019	
SAV Società Autostrade Valdostane S.p.a.	n. 77/2019	
SITAF S.p.a. Autostrada A32 Torino-Bardonecchia	n. 78/2019	
Tangenziale di Napoli S.p.a.	n. 79/2019	
Tangenziale Esterna S.p.a.	n. 29/2020	6,28%
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a.	n. 106/2020	5,73%
Società di Progetto Brebemi S.p.a.	n. 87/2021	5,51% (*ex* delibera n. 158/2020)
Autovia Padana S.p.a.	n. 28/2023	6,03% (*ex* delibera n. 154/2022)
Consorzio Autostrade Siciliane	n. 180/2023	7,69% (*ex* delibera n. 139/2023)

Fonte: elaborazione ART.

Come previsto nell'ambito dei sistemi tariffari determinati dall'Autorità per il settore autostradale, a partire dalla delibera n. 64/2019[119], l'Autorità procede, entro il 15 settembre di ogni anno, a pubblicare il WACC da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione di cui all'art. 43 del d.l. n. 201/2011, nonché per le nuove concessioni (Tabella 6).

119 Delibera n. 64 del 19 giugno 2019, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 16/2019 – Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.".

Tabella 6. I valori del WACC determinati con cadenza annuale

Delibera	Data di pubblicazione	WACC nominale pre-tax
n. 158/2020	15 settembre 2020	5,51%
n. 120/2021	9 settembre 2021	4,99%
n. 154/2022	14 settembre 2022	6,03%
n. 139/2023	14 settembre 2023	7,69%
n. 124/2024	13 settembre 2024	7,67%

Fonte: elaborazione ART.

Sul tema, si segnala la sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 26 maggio 2025, n. 875, con cui sono stati respinti i ricorsi proposti da alcuni concessionari autostradali avverso la delibera n. 139/2023[120], di determinazione del valore del WACC da applicarsi, a partire dalla data di pubblicazione del provvedimento e fino al successivo aggiornamento annuale, alle procedure di aggiornamento o di revisione delle concessioni autostradali vigenti nonché per le nuove concessioni.

Le contestazioni dei ricorrenti riguardavano due profili.

Una prima censura investiva la determinazione del premio al debito, quale componente del costo del capitale di debito e, sostanzialmente, l'azzeramento di siffatta componente e i relativi asseriti effetti pregiudizievoli.

Il TAR ha ritenuto infondata la doglianza, sulla scorta delle seguenti considerazioni: *"Il sistema tariffario dell'ART, tramite la componente Rd, riconosce al concessionario il costo medio settoriale del capitale di debito (calcolato come rapporto tra oneri finanziari e debiti degli ultimi cinque anni disponibili) nel limite massimo del valore del risk free rate, con l'eventuale maggiorazione del premio al debito fino al 2%, purché il risk free rate sia inferiore al costo medio del debito di settore.*

Le società ricorrenti ritengono che l'Autorità avrebbe dovuto procedere alla sommatoria del risk free rate pari al 4,16% con il premio al debito pari al 2%, così pervenendo a determinare il costo del capitale di debito nella misura del 6,16%.

Tuttavia nel caso in esame il costo medio del debito di settore rilevato nel quinquennio 2017-2021 tramite l'utilizzo di dati pubblici è pari al 2,58% (cfr., a titolo esemplificativo tra i documenti già oggetto di ostensione, pag. 54 dell'allegato n. 1 di parte resistente, ove si fa riferimento come fonte al database AIDA nel quale sono raccolti i bilanci delle imprese di settore) ed è dunque inferiore al risk free rate calcolato nel 2023 nella misura del 4,16%. In precedenza la misura del risk free rate era nettamente inferiore, attestandosi nel 2019 al 2,87%, nel 2020 all'1,32%, nel 2021 allo 0,78% e nel 2022 all'1,81%.

Tale aspetto del sistema tariffario ART è stato colto dal Consiglio di Stato, il quale ha affermato che il premio al debito è "inteso come differenza fra costo del debito e RFR" (Cons. Stato, Sez. VI, 4 maggio 2022, n. 3484); ne consegue che, se il risk free rate è maggiore rispetto al costo medio settoriale del capitale di debito, il premio al debito risulta azzerato.

In altri termini, se il risk free rate è superiore al costo medio del debito di settore, nessun premio al debito può essere attribuito e, ai fini della determinazione della componente Rd, verrà riconosciuto soltanto il risk free rate, come avvenuto nel caso in esame".

Il Giudice ha poi evidenziato che *"[...] il regolatore non riconosce alle imprese i tassi di interesse che queste effettivamente pagano sull'indebitamento, ma quello che pagherebbero se fossero mediamente efficienti nella provvista di capitale di debito e se avessero una leva finanziaria normale, vale a dire, una leva finanziaria prossima a quella media del settore in cui operano. In caso contrario, infatti, le imprese riverserebbero sugli utenti i costi della loro inefficiente gestione finanziaria".*

Anche la seconda censura è stata ritenuta infondata; essa era appuntata sulla determinazione della componente dell'*equity beta*, rilevante per la determinazione, a sua volta, del costo del capitale proprio.

A tale riguardo le società ricorrenti lamentavano il fatto che la delibera n. 139/2023 avesse modificato la composizione dei *comparable*.

Sul punto, il TAR ha preliminarmente rilevato come il Consiglio di Stato abbia già avuto modo di sottolineare che l'individuazione dei criteri, da utilizzarsi per la determinazione del WACC, afferisce a *"un ambito che si caratterizza per un elevato grado di discrezionalità tecnica, la quale è certamente sindacabile dal questo Giudice, ma solo al fine di verificarne il livello di attendibilità (o maggior attendibilità), senza alcuna possibilità di sostituire alla valutazione dell'amministrazione quella del Collegio giudicante (cfr. Cons. St., sez. VI, 4990/2019)" (Cons. Stato, Sez. VI, 1 luglio 2020, n. 4215; Cons. Stato, Sez. VI, 4 maggio 2022, n. 3484; Cons. Stato, Sez. VI, 9 febbraio 2024, n. 1324)".*

120 Delibera n. 139 del 14 settembre 2023, "Determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell'articolo 43 del d.l. 201/2011, nonché per le nuove concessioni".

Quindi, ha evidenziato che *"[...] la precedente metodologia di calcolo del parametro in questione assumeva a riferimento Atlantia e Vinci che ora sono state espunte dal set dei comparabili, in quanto la prima è stata oggetto di delisting, mentre la seconda risulta caratterizzata da una diversificazione delle attività rivolte prevalentemente ai mercati non regolati. Benché le società ricorrenti lamentino l'esclusione di Vinci dal set dei comparabili, entrambe le circostanze (poste a fondamento dell'esclusione) non risultano specificamente contestate dalle medesime.*

L'inserimento nel campione di due operatori italiani quotati, Terna e SNAM, trova giustificazione nel fatto che tali società sono attive nella gestione di reti infrastrutturali, anche se in settori diversi. Tale scelta non pare pregiudicare l'omogeneità del campione, tenuto conto che vengono in rilievo gestori di infrastrutture strategiche a rete in regime di monopolio naturale sottoposti a regolazione, sicché le caratteristiche operative, la rischiosità di mercato, il livello di concorrenza e la presenza di regolazione concorrono a renderle soggetti affini alle parti ricorrenti. Posto che tutte le società ricorrenti gestiscono concessioni affidate senza alcuna gara, l'utilizzo di un nuovo campione, che include gestori monopolisti di infrastrutture di rete (Terna e SNAM), è volto a tener conto del minore rischio che un affidamento diretto presenta rispetto ad un affidamento con procedure di gara in cui le imprese devono fronteggiare un più elevato rischio legato alla procedura competitiva. La comparazione non deve essere necessariamente effettuata rispetto ad aziende appartenenti allo stesso settore di attività in quanto, a parità di informazioni aziendali disponibili, potrebbe essere preferibile confrontare i coefficienti beta di aziende soggette ad analoghi rischi di mercato piuttosto che in base all'appartenenza alla stessa attività industriale (cfr. pag. 29 della relazione istruttoria che accompagna la delibera n. 64/2019) [...]".

Pertanto, il TAR ha concluso che *"[...] non è dato rilevare nella sostituzione di Atlantia e Vinci con Terna e SNAM alcun profilo di palese irragionevolezza"*, ossia il parametro che permette di ritenere illegittimo l'atto risultante dall'esercizio della discrezionalità tecnica.

Sempre nell'ambito della disamina della censura in discorso, il TAR ha poi rigettato la tesi delle ricorrenti appuntata sul fatto che la modifica del *panel* dei *comparable* sia avvenuta senza ricorrere alla consultazione.

Infatti, il TAR ha osservato che *"[...] la Misura 16.5, lettera c), delle delibere sui sistemi tariffari prevede che il coefficiente beta "è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti comparables, ossia dei coefficienti beta di altre aziende o settori comparabili" ed è stato posto in consultazione nell'ambito dei procedimenti che hanno condotto all'adozione dei sistemi tariffari per ciascuna delle concessioni assentite alle società ricorrenti; peraltro, le pertinenti relazioni istruttorie richiamano espressamente la delibera n. 133/2018 che, a pagina 16 della relazione istruttoria, includeva nel panel anche SNAM e Terna (e, ancora prima, l'analoga relazione istruttoria a supporto della delibera n. 73/2018). Risulta pertanto evidente che la modifica operata dalla delibera impugnata costituisca una mera attuazione della menzionata Misura 16.5, lettera c). Detto in altri termini, la delibera n. 139/2023 si deve qualificare come un provvedimento esecutivo di atti di regolazione precedentemente sottoposti a consultazione (le delibere sui sistemi tariffari), per il quale non si dà luogo a ulteriore consultazione, ex articolo 5, comma 3, del vigente Regolamento per lo 'Svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse' [...]"*.

2.3.4 Gli affidamenti di attività e servizi in subconcessione

Con riferimento agli affidamenti dei servizi erogati nelle aree di servizio autostradali (*i.e.* distribuzione di prodotti carbolubrificanti, attività commerciali e ristorative e ricarica dei veicoli elettrici) l'Autorità, ai sensi della norma istitutiva, è competente a definire gli schemi dei bandi di gara cui devono attenersi i concessionari autostradali. In attuazione di dette funzioni, l'Autorità ha adottato le delibere n. 130/2022[121] e n. 1/2023[122].

La Misura 8 delle delibere citate prevede che il concessionario, ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza, trasmetta all'Autorità una Relazione di affidamento (RdA) con almeno sessanta giorni di anticipo rispetto all'avvio della procedura di affidamento cui si riferisce.

Al riguardo l'Autorità può formulare osservazioni entro i successivi quarantacinque giorni, salvo sospensione fino a un massimo di sessanta giorni.

Nel periodo di riferimento, in applicazione delle delibere citate, hanno trasmesso una RdA all'Autorità: il concessionario SdP relativamente all'avvio delle procedure di affidamento

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

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

dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e di gas naturale liquefatto e delle attività commerciali e ristorative in due aree di servizio insistenti sulla rete di propria competenza; la società ASPI con riguardo all'affidamento rispettivamente del servizio di ricarica per veicoli elettrici in sessanta aree di servizio e delle attività commerciali e ristorative da svolgersi in sei aree di servizio della rete autostradale assentita in concessione; il concessionario Società Autostrada Tirrenica S.p.a. (SAT) relativamente all'avvio delle procedure di affidamento dei servizi di ricarica elettrica in due aree di servizio.

In tutti i casi indicati, sono state richieste integrazioni ai concessionari al fine di assicurare la conformità della documentazione di gara rispetto alle pertinenti delibere n. 130/2022 e n. 1/2023.

Completato il quadro conoscitivo necessario per le verifiche di competenza, è stato appurato che le procedure di gara in questione, relative ai servizi "*oil*" e "ristoro", erano caratterizzate da analoga impostazione e contenuti, salvo specifiche declinazioni in relazione alle diverse caratteristiche di ogni area di servizio, e che le stesse prevedevano l'affidamento di due separate subconcessioni ("*oil*" e "ristoro") in tutte le aree interessate, in coerenza con la classificazione delle stesse prevista dalla delibera n.1/2023.

La legittimità della delibera n. 1/2023 è stata, inoltre, confermata dalla sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 15 novembre 2024, n. 1170. In particolare, il TAR ha respinto tutte le censure mosse da un operatore del settore della distribuzione carbolubrificanti, ritenendole infondate. Fra queste, si segnalano le argomentazioni del Giudice amministrativo in ordine alla legittimità della Misura 6 in tema di durata degli affidamenti.

Il TAR ha sottolineato, tra l'altro, la ragionevolezza della misura in questione e ha approfondito puntualmente il tema del rapporto tra cornice regolatoria "a monte" e rapporti giuridici di natura privatistica, "a valle": *"in aggiunta, quanto alla prospettata violazione della disciplina normativa di rango primario relativa alla durata del rapporto tra sub-concessionario e gestore del servizio di erogazione del carburante (nel caso in cui tale attività venga esternalizzata dal titolare della sub-concessione del servizio di rifornimento carburante), le argomentazioni di parte ricorrente non sono meritevoli di accoglimento in quanto nella prospettiva della regolazione generale di settore, avente natura prettamente pubblicistica, non rileva la disciplina (di diritto privato c.d. speciale) prevista dal legislatore in relazione ai diversi ed autonomi rapporti (frequenti sul piano statistico, secondo la prospettazione di parte, ma del tutto eventuali) mediante i quali la gestione delle aree viene esternalizzata dal sub-concessionario ed attribuita ad altri operatori privati. Si tratta, infatti, di ambiti di disciplina connotati da rationes differenti (la tutela della concorrenza, anche mediante una segmentazione del mercato, per quanto riguarda la disciplina pubblicistica; la tutela del contraente 'economicamente debole' per quanto riguarda la disciplina privatistica) e da differente ambito applicativo (le sub-concessioni, da un lato e i contratti mediante i quali la gestione viene esternalizzata, dall'altro), ciò che non consente di formulare in prospettiva generale ed astratta un giudizio di incompatibilità. L'ampia formulazione della disciplina regolatoria, peraltro, ne rende possibile una traduzione specifica (all'interno dei singoli bandi) coerente con la disciplina normativa dei rapporti tra i sub-concessionari ed i gestori delle aree, ciò che conduce ad escludere (anche in applicazione del principio di conservazione degli effetti degli atti giuridici) l'esistenza di un insanabile contrasto tra la regolazione di settore contenuta nella delibera e le norme che regolano i rapporti puramente privatistici che si collocano 'a valle' delle sub-concessioni"*.

Sul rapporto tra competenze dell'Autorità e quelle ministeriali in materia, il TAR Piemonte ha reiterato le considerazioni già espresse su analoga questione con la precedente pronuncia resa sul ricorso promosso dagli operatori della ristorazione nei confronti della medesima delibera (TAR Piemonte, sez. III, 26 aprile 2024, n. 412): *"neanche sono meritevoli di accoglimento le argomentazioni svolte dalla ricorrente in relazione alla prospettata violazione del Decreto Interministeriale del 7.8.2015, dovendosi confermare l'orientamento già espresso dal T.A.R. Piemonte secondo cui "l'atto di indirizzo del MISE datato 29/3/2013 - richiamato nel decreto interministeriale n. 8394 del 7/8/2015 e citato negli scritti della parte ricorrente - ha dettato "criteri da seguire per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali..." dichiaratamente "nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti" (T.A.R. Piemonte, Sez. I, 5.2.2020, n. 107). Dunque, la disciplina in questione non pone limiti invalicabili al potere regolatorio dell'ART, che nel caso specifico risulta esercitato in modo non irragionevole"*. La decisione in discorso non è stata impugnata ed è, pertanto, passata in giudicato.

Sul tema si segnala altresì l'ordinanza del TAR Abruzzo, sez. I, 26 giugno 2026, n. 145, con cui è stata respinta l'istanza cautelare formulata da un operatore del settore "ristoro" per la sospensione dell'efficacia degli atti relativi alla procedura competitiva indetta da un concessionario autostradale per l'affidamento del servizio di ristoro nonché della delibera dell'Autorità n. 1/2023.

In particolare, il Giudice, non solo ha ritenuto insussistente il presupposto del periculum *in mora*, ma ha altresì rilevato, sotto il profilo del *fumus boni iuris*, che il ricorso *"non appare assistito da censure che siano apprezzabili sotto il profilo della loro fondatezza, anche alla luce dei precedenti di giurisprudenza su questioni del tutto analoghe che il Collegio condivide"*.

Nel corso del periodo di riferimento della presente Relazione, è stato concluso il procedimento di aggiornamento del piano di ristrutturazione delle aree di servizio autostradali del 2015, previsto dall'art. 57, comma 13, del decreto-legge n. 76/2020[123], con l'adozione del decreto del MIT, di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica (MASE), del 5 luglio 2024, n. 181.

Durante l'*iter* di approvazione del decreto, l'Autorità aveva rappresentato alle amministrazioni competenti alcune rilevanti criticità emerse in sede di analisi del relativo schema, con particolare riferimento ai profili della durata delle subconcessioni, dei corrispettivi e delle modalità di svolgimento dei servizi da parte degli affidatari degli stessi, che risulterebbero in contrasto con la regolazione adottata dall'Autorità con le delibere n. 130/2022 e n. 1/2023.

Conseguentemente, era stato chiesto alle stesse amministrazioni di procedere a una rielaborazione integrale del provvedimento, al fine di tenere in debita considerazione le competenze dell'Autorità in materia, già esercitate con le menzionate delibere.

Nel mese di maggio 2024, il MIT ha trasmesso all'Autorità la versione definitiva dello schema di decreto interministeriale, in relazione al quale l'Autorità ha confermato i plurimi profili di contrasto sia con la norma istitutiva che con la propria regolazione.
Tali rilievi non sono stati tenuti in considerazione dal MIT, che, nel mese di luglio 2024, ha approvato il decreto in argomento, di concerto con il MASE.

Nel mese di ottobre 2024 l'Autorità ha impugnato innanzi al TAR Lazio il decreto interministeriale del 5 luglio 2024. L'udienza per la discussione del merito del ricorso è stata rinviata al 19 novembre 2025.

2.4 L'accesso alle infrastrutture ferroviarie

2.4.1 La regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio

La norma istitutiva dell'Autorità le attribuisce le funzioni di organismo di regolazione dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'art. 37 del d. lgs. n. 112/2015. Tali funzioni sono esercitate nei confronti della società che gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI, e dei gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse alla rete nazionale.

L'Autorità ha la funzione di definire e vigilare sull'applicazione dei criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del GI, nonché dei criteri di assegnazione della capacità; come organismo di regolazione controlla che il PIR non contenga clausole che impattino negativamente sui generali principi di trasparenza, equità e non discriminazione a danno dei richiedenti capacità attuali e potenziali.

Per quanto riguarda l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e a impianti e servizi a questa connessi, l'Autorità è intervenuta su svariate problematiche riferite, tra l'altro: agli accordi quadro per l'allocazione pluriennale della capacità, ad alcune specificazioni dei criteri di priorità da applicarsi in caso di coordinamento delle richieste di capacità, alle modalità di valutazione della capacità di una tratta, alle regole di utilizzo della rete, alla più corretta applicazione del principio del *care taker* nell'assegnazione delle cause di ritardo, all'assistenza per le PMR, all'individuazione dei modelli di esercizio delle linee come riferimento esemplificativo per l'allocazione capacità, alla conferma circa l'utilizzazione del c.d. "numero unico treno" per i treni merci su determinate direttrici internazionali.

In questa sede è opportuno ricordare come l'Autorità sia impegnata anche nel processo consultivo interistituzionale volto a definire un nuovo quadro normativo eurounitario sull'allocazione della capacità ferroviaria, oltre che nelle attività di collaborazione internazionale con i regolatori di settore operanti negli altri paesi europei.

Gli indicati interventi regolatori hanno indotto RFI, in particolare:

- ad avviare e condurre un processo di intensa interlocuzione col mercato al fine di addivenire alla definizione dei modelli d'esercizio delle linee afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- a effettuare i processi di coordinamento nell'ambito dell'allocazione di capacità quadro in riferimento a linee dichiarate sature, facendo emergere alcune potenziali criticità nei confronti dei nuovi entranti o degli operatori già presenti sul mercato;

123 Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale".

- a provvedere, con cadenza annuale, all'effettuazione di alcune attività, riconducibili in parte alle previste analisi di capacità, volte a meglio individuare i valori di capacità commerciale delle tratte ferroviarie;

- ad attuare sistematicamente, con cadenza annuale, i meccanismi di coordinamento di cui all'articolo 11-*quinquies* del d.lgs. n. 112/2015, onde consultare i richiedenti capacità sulle esigenze di mantenimento in efficienza e di sviluppo dell'infrastruttura, degli impianti e dei servizi ivi forniti.

2.4.1.1 La verifica di impatto della regolazione

Con la delibera n. 23/2025[124], 'Autorità ha avviato la Verifica di impatto della regolazione (VIR) in relazione alla regolazione dei criteri per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria adottati con la delibera n. 70/2014, con lo scopo di analizzare gli effetti dalla stessa prodotti, valutando il grado di raggiungimento degli obiettivi, anche al fine di individuare gli eventuali correttivi da apportare.

In conformità a quanto previsto dal regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione (AIR) e della VIR, approvato con delibera n. 54/2021[125], e in particolare dal relativo art. 3, con la citata delibera n. 23/2025 è stato individuato nel 31 marzo 2025 il termine finale dell'attività.

Nella VIR, conclusasi in data 27 marzo 2025, sono state analizzate le tematiche di seguito descritte: contesto economico di riferimento, comprensivo di un'analisi con *benchmark* internazionali; il quadro normativo di riferimento, nazionale e comunitario; i soggetti destinatari della regolazione[126]; l'attuazione della regolazione, l'efficacia nel raggiungimento degli obiettivi preposti (*i.e.* trasparenza, efficienza gestione rete/servizi, contenimento dei costi per gli utenti, riduzione delle barriere all'accesso da parte di nuovi entranti), l'efficienza della stessa (*i.e.* esistenza di misure meno onerose per il comparto a parità di risultati nell'implementazione) e l'attualità; gli eventuali correttivi da apportare.

Tale documento riferisce, in particolare, degli esiti delle attività di monitoraggio svolte dall'Autorità rispetto ai seguenti ambiti tematici: accordi quadro; assegnazione della capacità sull'infrastruttura ferroviaria; gestione della circolazione perturbata; sgombero delle infrastrutture; effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce; servizi alle PMR e *Performance regime*.

FOCUS 7

La saturazione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: provvedimenti mitigativi

Il progressivo aumento del numero dei treni circolanti in relazione al segmento di mercato del trasporto passeggeri, con riguardo sia ai servizi AV che a quelli convenzionali, ha causato la saturazione di specifiche porzioni della rete e stazioni in determinate fasce orarie. Anche la linea ferroviaria Roma-Firenze, denominata "direttissima", che fa parte del Corridoio Baltico-Mediterraneo della rete TEN-T e rappresenta una delle componenti principali del sistema infrastrutturale AV nazionale, è interessata da tale fenomeno. Uno dei provvedimenti mitigativi, proposto dal gestore infrastruttura RFI a seguito di prescrizione dell'Autorità, è stata la previsione della modifica del requisito relativo alla velocità massima dei convogli in transito su tale linea, incrementata dagli attuali 150 km/h a 200 km/h, a partire dal 2026 (prescrizione 2.4.3.4 di cui alla delibera n. 178/2024). Le interferenze tra convogli con differenti livelli di velocità (ossia eterotachici) risultano, infatti, responsabili di una maggiore occupazione di capacità a parità di numero di treni circolanti, rispetto al caso di treni con medesimo livello di velocità di percorrenza (omotachici).

Tale previsione rappresenta un esempio dei provvedimenti di natura gestionale considerati tra le possibili misure di cui all'articolo 32 del d.lgs. n. 112/2015 che reca: *"il gestore dell'infrastruttura può adottare misure che comprendano la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura, inclusa la specializzazione delle linee*" [enfasi aggiunta].

124 Delibera n. 23 del 6 febbraio 2025, "Avvio della verifica di impatto della regolazione introdotta con la delibera n. 70/2014, recante 'Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per il pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie'".

125 Delibera n. 54 del 22 aprile 2021, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 7/2021. Approvazione del 'Regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione'".

126 Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, le imprese ferroviarie, nazionali o estere, titolari di licenza ferroviaria che operano in Italia e altri soggetti titolati a richiedere capacità di infrastruttura.

La VIR ha individuato la necessità di apportare – anche in ragione dell'evoluzione del mercato nel frattempo maturatasi – modifiche evolutive alla regolazione introdotta con la delibera n. 70/2014 con riferimento, in particolare, agli ambiti relativi agli accordi quadro, all'assegnazione della capacità e agli effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce sull'infrastruttura ferroviaria, mentre proseguirebbe il monitoraggio della regolazione in tema di alcuni aspetti specifici afferenti ai limiti di utilizzo degli accordi quadro e alle procedure di assegnazione di capacità, alla gestione della circolazione perturbata, allo sgombero delle infrastrutture, a determinati effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce, al *Performance regime*, e al trasporto delle PMR; per un numero limitato di disposizioni della delibera n. 70/2014, la VIR propone l'abrogazione a seguito di regolazione successivamente intervenuta sullo stesso ambito.

2.4.1.2 La revisione delle misure di regolazione

Sulla base delle criticità riscontrate in esito alla VIR e delle conseguenti necessità di aggiornamento delle pertinenti misure regolatorie vigenti, l'Autorità prevede di avviare, nella seconda metà del 2025, una consultazione nell'ambito della quale verranno richieste al mercato osservazioni e proposte su varie possibili soluzioni regolatorie che aggiornano, rivedendole – in ragione dell'evoluzione del mercato e del sistema dei trasporti ferroviari maturate dalla data di emanazione della delibera n. 70/2014, e sempre in attuazione degli art. nn. 23, 26 e 28 del d.lgs. n. 112/2015 e delle norme eurounitarie – le misure di regolazione vigenti volte ad assicurare che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio, ai soggetti aventi titolo.

2.4.2 I canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

2.4.2.1 Il nuovo sistema tariffario della rete nazionale

Con la delibera n. 95/2023, l'Autorità ha provveduto ad aggiornare i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie precedentemente adottati con la delibera n. 96/2015[127], mantenendo un approccio di c.d. "*efficient total cost*", che vincola il gestore della rete ferroviaria ad applicare tariffe di pedaggio non superiori a quelle che consentono il recupero dei costi totali (costi operativi e costi di capitale), al netto dei sussidi pubblici, con particolare attenzione ai costi di capitale derivanti dagli investimenti autofinanziati dal GI.

Inoltre, con la delibera n. 38/2024[128], l'Autorità ha disposto la non conformità delle proposte tariffarie, relative al periodo regolatorio 2024-2028, inerenti rispettivamente al Pacchetto minimo di accesso (PMdA) e ai servizi extra-PMdA (presentate da RFI dapprima il 27 settembre 2023 e poi, in esito a quanto disposto dall'Autorità con la delibera n. 187/2023[129], il 16 febbraio 2024), prescrivendo a RFI:

- di elaborare una nuova proposta tariffaria da applicarsi con riferimento al periodo 2025-2029 e da presentarsi entro i termini disposti dalla delibera n. 95/2023 (30 giugno 2024);
- in via transitoria, di applicare anche per il 2025 i livelli tariffari relativi al 2021, già applicati anche al 2022, 2023 e 2024 (in applicazione delle delibere n. 114/2021[130] e n. 43/2022[131]), incrementati annualmente del tasso di inflazione.

Il 28 giugno 2024, RFI ha quindi trasmesso all'Autorità le proposte tariffarie relative al periodo regolatorio 2025-2029, inerenti rispettivamente al PMdA e ai servizi extra-PMdA, corredate dalla relativa documentazione illustrativa e contabile-regolatoria.

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

128 Delibera n. 38 del 14 marzo 2024, "Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati. Non conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023 e determinazioni conseguenti per il periodo tariffario 2025-2029".

129 Delibera n. 187 del 30 novembre 2023, "Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati - Non conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023. Ridefinizione della durata massima del periodo sperimentale di cui alla Misura 30.2, punto 5, lettera a), e alla Misura 30.6, punto 5, lettera a)".

130 Delibera n. 114 del 5 agosto 2021, "Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2022-2026 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni".

131 Delibera n. 43 del 24 marzo 2022, "Sistema tariffario per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.".

Contestualmente, RFI ha pubblicato le citate proposte sul proprio sito *web*, per la consultazione del mercato, trasmettendone gli esiti all'Autorità il 30 settembre 2024.

Sulla base di quanto rappresentato da RFI, hanno partecipato alla consultazione del mercato sulle citate proposte tariffarie del 28 giugno 2024 le imprese ferroviarie Trenitalia S.p.a. (Trenitalia), Italo Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a. (Italo) e SNCF Voyage Italia S.r.l. (SVI), le associazioni delle imprese ferroviarie operanti nel segmento di mercato merci, FerCargo e Fermerci, nonché gli enti affidanti Regione Friuli-Venezia Giulia, Regione Liguria, Regione Lombardia e Regione Piemonte.

A seguito della trasmissione delle suddette proposte tariffarie, sono state avviate attività istruttorie di competenza sulla documentazione trasmessa, che hanno riguardato, da una parte, la verifica della metodologia di rilevazione della CoReg e della relativa rendicontazione e, dall'altra, l'analisi puntuale dei costi e della loro dinamica all'anno ponte e per l'intero periodo tariffario (*costing*); con particolare riferimento a quest'ultimo aspetto gli uffici hanno effettuato l'analisi delle voci del bilancio di verifica, con adeguati approfondimenti finalizzati alla puntuale ricostruzione dei processi allocativi dei costi, alla valutazione dell'ammissibilità e della pertinenza degli stessi, nonché delle partite contabili e delle relative scelte allocative.

Tali attività hanno contemplato, altresì, interlocuzioni scritte e audizioni con RFI, in relazione a diversi aspetti meritevoli di approfondimenti e chiarimenti da parte della stessa.

Con la delibera n. 165/2024[132],l'Autorità ha quindi deliberato la conformità del sistema tariffario 2025-2029 per il PMdA all'infrastruttura ferroviaria nazionale e il sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i servizi extra-PMdA erogati da RFI al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023, salvo quanto specificato nel dispositivo della stessa delibera.

Precisamente, il TAR ha dichiarato la cessazione della materia del contendere in relazione al terzo motivo del ricorso per motivi aggiunti, con cui RFI aveva contestato la non conformità della proposta tariffaria disposta con la delibera n. 38/2024, con particolare riferimento alla non ammissibilità del costo connesso al definanziamento del Contratto di programma–parte servizi sottoscritto con il ministero competente, disposto dalla legge n. 213/ 2023[133]. Sul punto il TAR ha, infatti, rilevato che *"le istanze avanzate dalla ricorrente in giudizio sono state accolte dall'ART in sede amministrativa e, dunque, la materia del contendere è cessata in parte qua"*.

Quindi, nel merito, il Giudice ha esaminato congiuntamente le doglianze formulate con il primo motivo del ricorso principale e il primo motivo del ricorso per motivi aggiunti, con cui RFI aveva sostenuto che l'esclusione degli oneri finanziari dal calcolo della tariffa, disposta dall'Autorità, si ponesse in conflitto con la ratio e la lettera della delibera n. 95/2023, e mettesse in pericolo l'equilibrio finanziario del GI.

In merito, il TAR – dopo un'analisi del contesto normativo e regolatorio nonché della disciplina contabile di riferimento, ha affermato che *"alla luce del vigente quadro regolatorio e contabile, è doveroso concludere che i costi di finanziamento sostenuti da RFI in ragione dell'erogazione differita dei contributi pubblici necessari alla realizzazione dei progetti inseriti nel PNRR debbano essere – quindi, a nostri fini, siano – capitalizzati. Ne consegue la loro diretta esclusione dal computo dal Capitale Investito Netto valevole ai fini della determinazione del Capex a norma della Misura 18.1 lett. b) della Delibera n. 95/2023, quindi in ultima istanza la loro non computabilità a fini tariffari"*.

Ha poi aggiunto, in relazione al costo finanziario derivante dal ricorso alle risorse proprie generate dalla gestione corrente, che *"la voce di costo descritta da Rfi è già considerata nel calcolo della tariffa dalla Menzionata Misura 18, Par. 1 lett. c), che disciplina in modo specifico la determinazione del "Capitale Circolante Netto", quale componente del Capitale Investito Netto, e ne impone la computazione «sulla base dell'importo medio registrato nei tre anni precedenti l'Anno ponte». È dunque contraria alla lettera della Delibera l'inclusione separata e distinta di tale voce in tariffa"*.

Sulla base di tali argomentazioni, il Giudice ha ritenuto che venissero conseguentemente meno le ulteriori doglianze aventi a oggetto la violazione del principio di equilibrio finanziario del GI, nonché l'asserito effetto anticoncorrenziale delle delibere gravate. Precisamente, tali doglianze sono state ritenute inammissibili per mancata impugnazione dell'atto presupposto costituito dalla delibera n. 95/2023, cui gli effetti lesivi lamentati dalla ricorrente sarebbero riconducibili, e, comunque, non supportate sotto il profilo probatorio.

Sono state, altresì, respinte le censure articolate nel secondo motivo del ricorso principale e del ricorso per motivi aggiunti, dirette a contestare la determinazione del WACC per il

132 Delibera n. 165 del 20 novembre 2024, "Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023".

133 Legge 30 dicembre 2023, n. 213, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026".

conguaglio delle c.d. "poste figurative" maturato da RFI negli anni 2022, 2023 e 2024, in quanto ad avviso di RFI adottata in violazione della precedente regolazione.

In proposito il TAR, esclusa la violazione delle precedenti disposizioni regolatorie, ha rilevato, anche in tal caso, per un verso, l'inammissibilità delle censure per mancata impugnazione degli atti presupposti e, per altro verso, l'infondatezza per mancanza di prova delle deduzioni inerenti alla lesione all'equilibrio economico-finanziario di RFI.

Con la delibera n. 55/2025[134], l'Autorità ha avviato un procedimento volto alla definizione dei meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 della delibera n. 95/2023, indicendo contestualmente una consultazione su uno schema di atto di regolazione, avente durata fino al 15 maggio 2025.

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

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

Inoltre, lo schema di atto di regolazione prevede l'introduzione di correttivi infra-periodo tariffario sulle componenti *C1* e *C5* del pedaggio (correlate, rispettivamente, alla scarsità di capacità e all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza dei treni), nonché sulle cornici di variabilità massima dei canoni medi unitari. Tali correttivi prevedono sia l'aumento/riduzione di tali componenti tariffarie, in correlazione alla qualità del servizio reso dal GI, tramite la misurazione delle di specifici indicatori (relativi ad aspetti quali la velocità commerciale, la puntualità e il consumo di capacità), che l'affinamento della valorizzazione stessa delle componenti *C1* e *C5* del pedaggio, fornendo ulteriori chiarimenti rispetto ai criteri già forniti dalla citata delibera n. 95/2023.

Alla consultazione, conclusasi il 15 maggio 2025, hanno partecipato quattro soggetti: il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI, l'impresa ferroviaria operante nei segmenti di mercato passeggeri Trenitalia e le associazioni rappresentanti le imprese ferroviarie operanti nel segmento di mercato merci, FerCargo e Fermerci.

Gli uffici, valutati tali contributi, apporteranno le modifiche e le integrazioni ritenute opportune per la proposizione al Consiglio dell'Autorità di uno schema di atto di regolazione. Il termine di conclusione del procedimento è fissato dalla citata delibera n. 55/2025 al 25 luglio 2025.

2.4.2.2 I sistemi tariffari delle reti regionali interconnesse

Come previsto dalla delibera n. 51/2024[135], i gestori delle reti ferroviarie regionali interconnesse o, ove del caso, gli organismi incaricati delle funzioni essenziali, provvedono, nel corso del 2025, alla formulazione e presentazione all'Autorità della proposta tariffaria, elaborata nel rispetto dei principi e criteri di cui alla delibera n. 95/2023, relativa al periodo tariffario 2026-2030, assumendo il 2024 quale anno base rispetto al quale redigere i pertinenti prospetti di CoReg.

Con comunicazioni trasmesse all'Autorità presentate nel corso del 2024-2025 alcuni dei suddetti gestori regionali hanno rappresentato che l'anno 2024 previsto dal citato quadro regolatorio previgente, non può essere assunto quale rappresentativo dell'ordinaria gestione, a causa di interruzione del regime di circolazione sulle relative infrastrutture, determinato per far fronte alla necessità di effettuare lavori di *upgrade* e/o manutenzione straordinaria sulla linea o sugli impianti.

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

135 Delibera n. 51 del 18 aprile 2024, "Formulazione proposte tariffarie per le reti regionali interconnesse alla infrastruttura ferroviaria nazionale e disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all'orario di servizio 2024-2025".

In mancanza di una disciplina specifica atta a regolare le fattispecie di cui sopra, con delibera n. 146/2024[136], l'Autorità ha avviato un procedimento, con avvio contestuale di relativa consultazione, finalizzato a introdurre nella citata delibera n. 95/2023 una nuova misura atta a definire, nei casi di condizioni analoghe a quelle rappresentate dai suddetti gestori, le modalità per la rideterminazione dell'anno base da assumere ai fini della formulazione della proposta tariffaria, nonché la conseguente rideterminazione dell'anno base e del periodo tariffario inerente alla proposta. Il procedimento si è concluso con la delibera n. 2/2025[137], con la quale, considerati i contributi pervenuti nel corso della consultazione, è stata deliberata l'introduzione della nuova misura integrativa del quadro regolatorio definito dalla delibera n. 95/2023, la quale prevede che l'anno base da assumere ai fini della formulazione della proposta tariffaria è il primo utile in cui l'ordinario regime di circolazione può considerarsi ripristinato, nel contesto della rinnovata configurazione infrastrutturale e tecnologica dell'infrastruttura, come determinata a seguito del completamento dei lavori di *upgrade* che l'hanno interessata. La nuova misura prevede, altresì, opportune disposizioni atte a regolare, per il regime transitorio e sino all'inizio del periodo tariffario come rideterminato in applicazione della medesima misura, le modalità di aggiornamento dei canoni e delle tariffe per l'accesso all'infrastruttura e ai servizi a essa connessi, per quanto applicabili.

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

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, l'Autorità ha esaminato le proposte di PIR, presentate annualmente dai gestori delle reti ferroviarie regionali interconnesse all'infrastruttura ferroviaria nazionale, ed emanato, con apposite delibere, indicazioni e prescrizioni sui contenuti cui uniformare i suddetti documenti, in vista della loro pubblicazione ufficiale.

Il lavoro istruttorio di esame ed emanazione di misure prescrittive è stato svolto nel solco dell'ormai pluriennale attività tesa all'allineamento dei contenuti dei prospetti informativi, tra loro e, per quanto applicabile, con quelli del PIR dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, essendosi particolarmente concentrato sulla descrizione delle dotazioni infrastrutturali e impiantistiche, nonché sulle condizioni di accesso all'infrastruttura (processi di allocazione pluriennale e annuale della capacità e condizioni di offerta dei servizi e per l'accesso a essi, anche ove forniti negli impianti di servizio in cui il gestore opera come operatore d'impianto, misure per la fornitura di assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta), nel perseguimento delle condizioni di accessibilità, anche da parte di eventuali nuovi richiedenti capacità, e di non discriminazione.

Per quanto riguarda la materia tariffaria, le prescrizioni hanno tenuto conto della prevista formulazione, da parte dei gestori interessati della formulazione delle proposte tariffarie per il periodo 2026-2030, da effettuarsi nel corso del 2025, o, in alternativa, hanno indicato le modalità per la determinazione del livello dei canoni e delle tariffe riferiti all'orario di servizio 2026-2027, nell'ambito del regime transitorio vigente nelle more della formulazione della proposta tariffaria da parte dei gestori regionali che vi provvederanno negli anni successivi.

Obiettivo specifico delle istruttorie condotte sui PIR 2026 è stato, altresì, quello di uniformarne, anche formalmente, l'articolazione dei testi e dei relativi allegati ai più recenti template predisposti dall'associazione *RailNetEurope* (RNE) per definire la *Network statement common structure* (NSCS), risultato che è stato conseguito per tutti i PIR.

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria nazionale, l'Autorità ha adottato, anche nel 2024 con la delibera n. 178/2024 (che ha validità sui PIR 2025 e 2026), apposite indicazioni e prescrizioni su alcune tematiche di particolare rilevanza per l'accesso all'infrastruttura, intervenendo, ove necessario, anche a proposito di alcune innovazioni che la stessa RFI aveva proposto con la prima bozza di PIR 2026. In particolare:

- l'Autorità ha richiesto al GI di introdurre appositi correttivi volti a chiarire alcune definizioni, da questo proposte con il PIR 2026, quali il concetto di "missione" o di "tracce omologhe"; tali chiarimenti sono volti a limitare applicazioni distorsive delle stesse nell'ambito dei processi di coordinamento dell'allocazione capacità;

- con riferimento alle definizioni di capacità e di capacità commerciale, l'Autorità ha richiesto a RFI di mantenere la formulazione corrente ritenendo necessario il mantenimento di quanto fino a oggi consolidato nei confronti del mercato. Inoltre, ha richiesto a RFI di modificare e incrementare i valori della capacità teorica oraria rispetto al PIR 2025 soltanto nei casi in cui vi siano effettivi incrementi di

136 Delibera n. 146 del 7 novembre 2024, "Delibera n. 95/2023. Introduzione di nuova misura regolatoria relativa alle reti ferroviarie regionali interconnesse e riferita alla assunzione dell'anno base per la formulazione dei canoni e dei corrispettivi per l'accesso alle infrastrutture e ai servizi ivi forniti. Avvio del procedimento e della consultazione".

137 Delibera n. 2 del 9 gennaio 2025, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 146/2024, recante: 'Delibera n. 95/2023. Introduzione di nuove misure regolatorie relative alle reti regionali interconnesse e riferite alla assunzione dell'anno base per la formulazione della proposta tariffaria. Avvio del procedimento e della consultazione'".

capacità dovuti a interventi di upgrade infrastrutturali. Tali valori rivestono interesse sia nel processo di allocazione della capacità, sia nel processo di gestione della circolazione ai fini del raggiungimento degli obiettivi di puntualità predeterminati dal gestore dell'infrastruttura;

- al fine di garantire una migliore utilizzazione della capacità anche in un contesto di notevole dinamicità della domanda come nel caso del segmento merci, l'Autorità ha richiesto a RFI di prevedere nel PIR che nel caso di decadenza degli accordi tra richiedente capacità e gestore/titolare di un impianto raccordato o gestore di uno scalo merci di RFI (si ricorda che tali accordi sono già da tempo propedeutici alle richieste di tracce) i citati gestori/titolari debbano formalmente informare RFI, che provvederà a sopprimere la traccia collegata al citato accordo per cause di forza maggiore senza, quindi, alcuna implicazione economica per i richiedenti capacità interessati;

- con riguardo a un caso di partenza anticipata di un treno per necessità legate a riduzioni di capacità programmate, verificatosi nel periodo di riferimento della presente relazione, arrecando notevoli disagi ai viaggiatori, sono stati effettuati gli approfondimenti di competenza. Da tali verifiche è emerso che l'orario programmato di tale treno è stato modificato senza fare ricorso agli usuali provvedimenti di soppressione e nuova effettuazione con altra numerazione o di semplice ritardo in partenza. A tutela dei viaggiatori, l'Autorità, ha, quindi, prescritto che, per quanto riguarda i provvedimenti che possono essere considerati nella redazione dei programmi d'esercizio delle riduzioni di capacità programmate, l'anticipo corsa di un treno viaggiatori, in corrispondenza delle stazioni o fermate dove è previsto il servizio viaggiatori in salita (ossia la modifica dell'orario programmato dello stesso treno senza prevedere la soppressione e la nuova effettuazione con altro numero), non è consentita;

- l'Autorità ha, inoltre, respinto varie proposte di modifica dei criteri di priorità avanzate dal GI, da utilizzarsi in sede di coordinamento durante i processi di allocazione capacità;

- l'Autorità, per quanto riguarda le regole di assegnazione delle cause di ritardo dei treni, ha ritenuto necessario specificare che la regola del *care-taker* (ossia la soglia massima oltre la quale il ritardo di un treno dichiaratosi pronto, in sosta in una stazione in attesa di invio da parte del GI, viene addebitato a responsabilità del GI stesso in quanto responsabile delle scelte di circolazione) è da applicarsi anche nelle località di servizio intermedie del percorso del treno e non solo in quelle di origine o di confine.

Si ritiene necessario sottolineare come l'Autorità, nel perseguire gli obiettivi di apertura del mercato ferroviario, abbia prescritto a RFI di espungere dal PIR la proposta che prevedeva l'obbligo per i richiedenti capacità di utilizzare, per i servizi di trasporto ferroviari AV, materiale rotabile idoneo a circolare anche sulle linee convenzionali alternative; tale innovazione era motivata dal perseguimento della regolarità della circolazione anche in caso di situazioni di grave perturbazione della stessa, con la limitazione delle conseguenze negative anche sugli utenti finali. L'Autorità ha ritenuto necessario prescrivere l'abolizione di tale previsione in quanto potenziale barriera all'accesso alla capacità ferroviaria; ciò anche in considerazione sia dell'assenza di norme eurounitarie che contemplassero tale obbligo, sia delle diverse caratteristiche tecniche delle linee AV o adattate per l'AV rispetto alle linee convenzionali; conseguentemente, alcune tipologie di materiale rotabile dei richiedenti capacità in esercizio o da questi ordinato dai fornitori, con caratteristiche idonee a circolare sulle linee alta velocità, potrebbero risultare non compatibili con le linee alternative convenzionali, rendendo necessaria l'adozione di adeguati piani di gestione delle *contingency* da parte del gestore, senza tuttavia introdurre ingiustificati e/o intempestivi requisiti tecnici e/o di esercizio, che potrebbero sortire l'effetto di barriere tecniche all'accesso nel pertinente mercato dei trasporti, ferma restando la salvaguardia dei requisiti di sicurezza e interoperabilità applicabili.

L'Autorità ha, inoltre, accolto favorevolmente quanto evidenziato da RFI sull'uso di un numero unico per i treni merci internazionali lungo il *Rail Freight Corridor* 3 Scandinavo-Mediterraneo e che interessano l'asse del Brennero, in accordo tra i GI di Austria, Germania e Italia; la necessità di un numero unico, ai fini della corretta programmazione e gestione dei treni merci internazionali, è stata rappresentata dall'Autorità in occasione della consultazione sul nuovo regolamento per l'allocazione capacità indetta nel mese di luglio 2023 dalla Commissione europea.

Con riferimento al contenzioso in materia di indicazioni e prescrizioni sul PIR, si è già dato atto nella precedente Relazione delle sentenze del TAR Piemonte, sez. III, 16 novembre 2023, n. 904 e 15 dicembre 2023, n. 1002, con cui sono stati respinti tutti i motivi di ricorso avanzati da alcune imprese ferroviarie merci avverso la delibera n. 227/2022[138] (indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2024), a eccezione di quelli sul mancato coordinamento delle penali di confine col *performance regime*. In tali occasioni il TAR non aveva messo in discussione l'*an* dell'intervento dell'ART, bensì il *quomodo*. Le due sentenze sono state appellate sia dall'Autorità che dalle imprese ferroviarie interessate.

138 Delibera n. 227 del 30 novembre 2022, "Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2024", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al 'Prospetto informativo della rete 2023'".

Con sentenze non definitive del Consiglio di Stato, sez. IV, 18 febbraio 2025, n. 1309 e n. 1311, di analogo tenore, è stato disposto il rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) della questione (sottoposta dalle imprese ferroviarie, appellanti in via incidentale):

"«a) Se un sistema di penali possa essere imposto al di fuori della previsione espressa dell'art. 35 della direttiva n. 2012/34/UE;

b) se l'art. 35 ammetta il cumulo tra più sistemi di penali, ossia che per il medesimo fatto, ritardo in una stazione di confine, la impresa ferroviaria possa trovarsi a subire sia la penale prevista dal sistema generale che si applica a tutta la rete, sia una penale specifica per la stazione di confine;

c) in caso di risposta positiva al quesito che precede, se l'art. 35 imponga che l'Autorità di regolazione, nell'introdurre o comunque nel "validare" un sistema di penali per le stazioni confine a carico delle imprese ferroviarie merci, sia tenuta sempre a far rispettare le prescrizioni di detta disposizione, assicurando la neutralità della misura, di talché: i) debbano essere previsti premi per le imprese ferroviarie virtuose, ii) compensazioni per le imprese danneggiate e iii) le penali devono gravare anche sul gestore se è esso causa del ritardo, sull'assunto che la neutralità comporti sempre la bilateralità delle singole penali;

d) In caso di risposta positiva al punto b), se l'art 35 imponga all'Autorità di regolazione di coordinare e in che termini il sistema delle penali del perfomance [sic] regime ed il sistema delle penali di confine, in modo che i due sistemi perseguano in modo coordinato l'obbiettivo della efficienza della rete, senza risultare eccessivamente gravosi per le imprese ferroviarie colpite dalle penali di confine;

e) in caso di risposta positiva al punto b), se l'art 35 imponga di coordinare i massimali previsti dai due sistemi di penali, e di valutare il loro impatto economico sulle imprese ferroviarie, affinché il principio di efficienza, sia bilanciato con il principio di proporzionalità e ragionevolezza e non sia compromessa la redditività dei servizi ferroviari;

f) in caso di risposta positiva al punto b) se l'art. 97 del TFUE vada letto nel senso che i canoni o tasse, che possono essere percepiti dal vettore, si intendono i canoni o tasse che l'impresa ferroviaria sostiene nel transito a cui devono corrispondere spese reali effettivamente sostenute dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata per il transito e ciò "a prescindere dei prezzi di trasporto" (nel testo inglese «in addition to the transport rates») cioè a prescindere dei ricavi che il vettore abbia o possa realizzare a copertura di tali costi di transito»".

Infine, le decisioni hanno disposto la sospensione dei giudizi, nelle more della pronuncia della CGUE, rimandando la trattazione degli ulteriori motivi (di merito) degli appelli all'esito del predetto rinvio.

2.4.4 Il monitoraggio e la vigilanza

2.4.4.1 La verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte del gestore dell'infrastruttura nazionale

L'Autorità effettua regolarmente una verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte del GI nazionale e monitora costantemente i risultati dell'applicazione delle stesse al fine di garantire condizioni di accesso eque, trasparenti e non discriminatorie agli interessati, istruendo, inoltre, i necessari approfondimenti su segnalazioni avanzate da terzi ai sensi dell'art. 37 del d.lgs. n. 112/2015.

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, con riguardo al gestore dell'infrastruttura nazionale, l'Autorità, con la delibera n. 151/2024[139], ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 127/2023[140], adottando, nei confronti di RFI, un ordine di cessazione della violazione accertata con la delibera n. 126/2023)[141], con la quale l'Autorità aveva irrogato nei confronti del GI una sanzione pecuniaria di 350.000 euro ai sensi dell'art. 37, comma 14, lett. a), del d.lgs. n. 112/2015, poiché, nel corso del 2022, non aveva rispettato i limiti nell'assegnazione della capacità quadro previsti al paragrafo 4.4.2.1 del PIR con riferimento a undici accordi quadro, di cui nove afferenti al trasporto ferroviario regionale di passeggeri e due afferenti al trasporto merci.

139 Delibera n. 151 del 7 novembre 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 127/2023, del 27 luglio 2023, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Adozione dell'ordine di cessazione della violazione e delle relative misure di ripristino ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112".

140 Delibera n. 127 del 27 luglio 2023, "Avvio di un procedimento individuale nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37 comma 3 lettera f) e del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e dell'articolo 37, comma 9, e del Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 con riferimento all'accertata violazione dell'articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo in riferimento alle limitazioni nell'assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete per l'anno 2023".

141 Delibera n. 126 del 27 luglio 2023, "Procedimento avviato con delibera n. 147/2022, dell'8 settembre 2022, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e proseguito con delibera n. 249/2022, del 22 dicembre 2022 – Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell'articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo in riferimento alle limitazioni nell'assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete per l'anno 2023".

In particolare, la regolazione dell'Autorità prevede che in nessun caso RFI possa assegnare capacità quadro oltre la soglia dell'85% della capacità commerciale totale per ciascuna tratta e ciascuna fascia oraria: limite che, nel caso di specie, il GI ha superato.

Per effetto di tale ordine, al GI è stato ordinato di dare attuazione, relativamente a tali accordi quadro, alle procedure previste dalle vigenti disposizioni al fine di assicurare che il limite dell'85% della capacità quadro assegnabile risulti osservato. A tal fine, fatti in ogni caso salvi gli eventuali esiti delle future procedure di revisione periodica del PIR, è stato disposto che a tale ordine debba darsi attuazione entro l'avvio dell'orario di servizio 2025-2026 o, per ragioni adeguatamente comprovate, al più tardi entro l'avvio dell'orario di servizio 2026-2027.

Al riguardo, occorre precisare che la citata delibera n. 126/2023 è stata impugnata dal GI con ricorso poi integralmente respinto con sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 28 ottobre 2024, n. 1092.

Specificamente, il TAR ha ritenuto impercorribile la doglianza sulla tardività della contestazione dell'illecito, atteso che *"[…] l'infrazione contestata a RFI riguarda solo ed espressamente gli undici Accordi Quadro sottoscritti nel mese di marzo 2022 e non già quelli sottoscritti nel 2021, anch'essi in contrasto con la normativa di settore. Gli Accordi Quadro sottoscritti nel 2022 sono stati trasmessi da RFI all'ART con la nota del 13 aprile 2022 (prot. ART. n. 10171/2022), integrata con la nota del 29 aprile 2022 (prot. ART n. 11970/2022). Da un primo esame della documentazione pervenuta era emerso il possibile superamento del limite massimo di capacità assegnabile; per cui, gli Uffici dell'ART, con nota del 6 giugno 2022 (prot. ART n. 14153/2022), avevano chiesto a RFI copia della documentazione in questione per verificare se ciò fosse attribuibile, o meno, ad Accordi Quadro stipulati successivamente dall'adozione della delibera n. 151/2019. La suddetta richiesta era stata riscontrata da RFI il 17 giugno 2022 (con nota prot. ART n. 14850/2022). Pertanto, soltanto dal 17 giugno 2022 (peraltro, tenendo conto del tempo necessario per analizzare gli atti acquisiti) può farsi decorrere il termine di novanta giorni previsto dall'articolo 14 della legge n. 689/1981*[142]".

È stata valutata altrettanto impercorribile la tesi di controparte appuntata sul legittimo affidamento che emergerebbe dalla mancata contestazione dell'illecito per le annualità pregresse, poiché *"il legittimo affidamento non può trovare la propria scaturigine in un precedente comportamento omissivo dell'amministrazione […]; nel caso di specie, ostano all'applicazione del principio del legittimo affidamento sia l'assenza di un pregresso atto o provvedimento della P.A. che detto affidamento abbia ingenerato, sia il carattere consapevole della trasgressione commessa dalla ricorrente (cfr. par. 4.4.1.1 del PIR 2021 e verbale di audizione del 27 ottobre 2022, pag. 2, sul quale si tornerà nel prosieguo), tale in ogni caso da escludere la legittimità di detto affidamento nella semplice inerzia degli organi preposti all'attività di controllo"*.

Il TAR ha rigettato pure la censura sull'interpretazione della regolazione in discorso, confermando la circostanza che *"[…] il criterio sul limite massimo di capacità acquisibile per mezzo di un Accordo Quadro, introdotto con delibera n. 151/2019, ex articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 112/2015, è chiaro ed inequivocabile"*.

Medesima sorte ha avuto il motivo focalizzato sulla asserita erronea valutazione degli impegni presentati (e ritenuti inammissibili) nel corso del procedimento. Ad avviso del TAR, *"la valutazione tecnico - discrezionale degli impegni presentati rientra nella sfera di esercizio dell'ampio potere che compete all'Autorità […]" il quale, nel caso di specie, risulta correttamente esercitato, atteso che "[…] l'ART ha dato ampia contezza delle motivazioni che sorreggono il rigetto degli impegni, in compiuta applicazione del regolamento sanzionatorio"*.

Da ultimo, è stato ritenuto infondato il motivo con cui RFI ha contestato la quantificazione della sanzione. Sul punto, il TAR ha sottolineato, fra l'altro, *"[…] come il danno derivante dallo sforamento del limite di capacità assegnabile con Accordo Quadro si configuri, sulla base dell'attuale sistema di gestione e allocazione della capacità, non già come astratto, bensì come 'sostanzialmente effettivo' nella misura in cui la suddetta capacità 'appare agli occhi di eventuali utenti interessati come prenotata e, in altri termini, non disponibile' (cfr. delibera n. 126/2023, pag. 17) […] Dalla condotta posta in essere da RFI emerge infatti un sistema che blocca, ex ante, la capacità infrastrutturale e, conseguentemente, non consente di considerare appetibile al mercato anche la quota residua del 15% prevista dalla regolazione (cfr. delibera n. 126/2023, pag. 18)"*.

Il TAR ha rilevato, infine, come *"le condizioni economiche dell'agente sono state valutate, tenendo conto della rilevantissima capacità economica del gestore e dell'indispensabile funzione dissuasiva che deve possedere la sanzione concretamente irrogata"*.

142 Legge 24 novembre 1981, n. 689, "Modifiche al sistema penale".

Inoltre, con delibera n. 117/2024[143], è stato avviato nei confronti di RFI un ulteriore procedimento sanzionatorio concernente il superamento dei limiti nell'assegnazione della capacità quadro relativo agli accordi quadro stipulati nel 2024. In tale ambito, RFI ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile[144] e il procedimento si è concluso[145] con l'approvazione della proposta e la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, si è, altresì, impegnata a condividere con l'Autorità una pluralità di informazioni – segnatamente: le note di richiesta di capacità quadro; i verbali delle riunioni di coordinamento; le eventuali proposte alternative del gestore elaborate a valere sull'effettiva capacità disponibile; evidenze della metodologia adottata da RFI per risolvere i conflitti in sede di secondo coordinamento – funzionali a permettere all'ART di meglio svolgere i propri compiti di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura in materia. Nei confronti di RFI l'Autorità ha, altresì, avviato, con la delibera n. 121/2024[146], un procedimento sanzionatorio per il mancato rispetto delle regole e dei principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075[147], dal d. lgs. n. 112/2015 e dal PIR, che al paragrafo 4.3.2.2, lettera b), prevede che *"entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale ePIR pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori"*. In particolare, è stato contestato al gestore di non aver rispettato la disciplina relativa agli obblighi informativi concernenti le restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, così come definita nel PIR sulla base del richiamato quadro normativo, avendo violato – in riferimento all'indisponibilità infrastrutturale della tratta Bivio Castelfranco Est-Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna-Milano nel periodo 12-18 agosto 2024, e a altre 92 interruzioni – le relative tempistiche di preavviso di comunicazione. Al momento della redazione della presente Relazione, il procedimento risulta in corso.

In materia di allocazione di capacità, si rappresenta, da ultimo, che nel mese di giugno 2024 un operatore ferroviario ha presentato un reclamo, ai sensi dell'art. 37, commi 2 e 9, del d.lgs. n. 112/2015, relativo, tra l'altro, agli esiti della procedura di coordinamento nell'ambito del processo per l'assegnazione di capacità quadro, con il quale ha contestato l'applicazione dei criteri di priorità effettuata dal GI, poiché asseritamente non conforme a quanto previsto nella normativa di grado superiore, nello specifico il regolamento di esecuzione (UE) 2016/545[148], applicabile e idonea a determinare effetti anticoncorrenziali nell'assegnazione della capacità. L'operatore ferroviario ha, altresì, lamentato di aver subito ostacoli all'accesso a taluni impianti di manutenzione. Di tale reclamo è in corso l'attività preistruttoria.

2.4.4.2 La verifica del recepimento delle disposizioni regolatorie da parte dei gestori delle infrastrutture regionali

L'Autorità ha effettuato una verifica del corretto recepimento delle indicazioni e prescrizioni emanate con riferimento ai contenuti dei PIR 2026 elaborati dai gestori di reti regionali interconnesse all'infrastruttura ferroviaria nazionale, pervenendo, anche attraverso l'adozione di opportune azioni di *enforcement*, al conseguimento dell'auspicato completo e corretto recepimento delle suddette indicazioni e prescrizioni.

Con riferimento al rispetto degli obblighi scaturenti dalle disposizioni di cui alle delibere n. 95/2023 e n. 51/2024, riferiti alla formulazione e trasmissione, da parte dei suddetti gestori, della proposta tariffaria inerente al periodo tariffario 2026-2030, è stata presa in considerazione e accolta

143 Delibera n. 117 del 1° agosto 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell'articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo".

144 Delibera 181 del 6 dicembre 2024, "Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 117/2024, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

145 Delibera n. 78 del 15 maggio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 117/2024, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

146 Delibera n. 121 del 5 settembre 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, relativo al mancato rispetto delle regole e dei principî relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal menzionato decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024".

147 Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

148 Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione, del 7 aprile 2016, sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

l'istanza di proroga del termine per l'adempimento, formulata dalla impresa Ferrotramviaria S.p.a. (Ferrotramviaria), la quale ha reso noto di prevedere come prassi aziendale e ai sensi delle disposizioni del codice civile l'approvazione del bilancio consolidato relativo all'anno 2024 entro il mese di giugno 2025, termine incompatibile con il rispetto della scadenza del 30 giugno 2025 prevista dal quadro regolatorio generale per l'ottemperanza alle misure in materia.

Con delibera n. 76/2025[149] è stato, pertanto, concesso un differimento del termine per la trasmissione della suddetta proposta tariffaria, in misura comunque compatibile con l'esigenza di assicurare i tempi per lo svolgimento del successivo procedimento istruttorio di verifica della conformità della proposta ai principi e criteri definiti dal quadro regolatorio vigente, in vista della pubblicazione dei valori dei canoni nell'edizione finale del PIR 2027, da pubblicarsi, a cura del gestore entro il mese di dicembre 2026.

Per le stesse motivazioni, analoga richiesta di proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria è stata formulata dalla società Ente Autonomo Volturno S.r.l. (EAV).

Analogamente a quanto fatto a seguito della richiesta formulata dalla società Ferrotramviaria, con delibere n. 100/2025[150], n. 101/2025[151] e n. 102/2025[152] sono state concesse, sulla base dei medesimi presupposti e nei medesimi termini, alle società Ferrovie del Gargano S.r.l., EAV e La Ferroviaria Italiana S.p.a. rispettivamente, differimenti del termine per la trasmissione della suddetta proposta tariffaria.

2.4.4.3 La verifica relativa all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari

Nel periodo di riferimento si è concluso[153] il procedimento, avviato la delibera n. 184/2023[154], con l'adozione di un provvedimento che prescrive a Grandi Stazioni Rail S.p.a. (GS Rail) di adottare, con riferimento agli spazi regolati di cui all'art. 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. n. 112/2015 ricadenti all'interno delle stazioni dalla stessa gestite e in relazione agli anni 2022 e 2023, tariffe non superiori al costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità ai criteri e alle modalità di cui alla delibera n. 96/2015, applicabile *ratione temporis*.

Inoltre, nella precedente Relazione, si è dato atto che per effetto della sentenza TAR Piemonte, 21 novembre 2023, n. 930, con delibera n. 20/2024[155], l'Autorità – ai sensi dell'art. 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'art. 6, comma 1, del proprio regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori – ha avviato un procedimento di ottemperanza alla suddetta sentenza, finalizzato al riesame, attraverso un adeguato supplemento istruttorio alla luce delle motivazioni della richiamata pronuncia, del reclamo presentato da Italo, limitatamente alla parte in cui lamenta una discriminazione, da parte di RFI e GS Rail, nell'assegnazione degli spazi all'interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S. M. Novella e Verona Porta Nuova. Nel medesimo provvedimento si precisa che all'esito del relativo procedimento potrà essere adottato, nei confronti di RFI, di GS Rail, di GS Retail, nonché di Trenitalia, un ordine relativo all'assegnazione o al rilascio di spazi, a favore di Italo, idonei a permettere la collocazione di cinque biglietterie *self-service* (BSS) nell'area uno PIRWEB presso la stazione di Firenze S. M. Novella, di dodici BSS nell'area uno PIRWEB oltre due ulteriori BSS nell'area due PIRWEB presso la stazione di Roma Termini, nonché l'allargamento della biglietteria tradizionale presso la stazione di Verona Porta Nuova. Il procedimento è tuttora in corso.

Nell'ambito dell'attività di vigilanza in materia di accesso agli impianti di servizio, nel periodo di riferimento della presente

149 Delibera n. 76 del 15 maggio 2025, "Misura 52.2 dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da Ferrotramviaria S.p.A. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030".

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

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

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

153 Delibera n. 89 del 29 maggio 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 184/2023, del 23 novembre 2023. Adozione del provvedimento conclusivo ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

154 Delibera n. 184 del 23 novembre 2023, "Avvio di un procedimento individuale nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto- legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6, comma 1, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, in relazione alla determinazione delle tariffe relative al periodo 2022 – 2023, degli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112".

155 Delibera n. 20 dell'8 febbraio 2024, "Attuazione della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione III, 2 novembre 2023, n. 930, relativa alla delibera dell'Autorità n. 142/2020, in materia di assegnazione degli spazi di stazione. Avvio del procedimento".

Relazione, con la delibera n. 143/2024[156] l'Autorità ha, altresì, avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenord S.r.l. (Trenord).

In particolare, in relazione all'impianto di manutenzione di Milano Fiorenza, Trenord svolge funzioni di gestore ed è, pertanto, qualificabile come operatore di impianto di servizio, come definito dall'art. 3, comma 1, numero 12), della direttiva 2012/34/UE e dall'art. 3, comma 1, lettera n), del d. lgs. n. 112/2015. Conseguentemente, alla stregua delle disposizioni e dei principi fissati dal richiamato quadro normativo, come precisati dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019[157], in qualità di operatore di impianto di servizio, Trenord è, in sintesi, vincolata a mettere a disposizione del pubblico una descrizione esaustiva dell'impianto, a rispondere entro un termine ragionevole a tutte le richieste di accesso, ad attivare una procedura di coordinamento, in caso di conflitto, nel corso della quale cercare di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le istanze ricevute e, ove ciò non sia possibile, a offrire delle alternative valide.

Sulla base della documentazione agli atti, risulta che la società SVI ha ripetutamente contattato Trenord per chiedere informazioni inerenti al centro di manutenzione di Milano Fiorenza; a tali richieste di informazioni, Trenord ha sempre risposto in senso negativo, senza nemmeno mettere in condizione SVI di formulare le proprie richieste. Il procedimento è in corso.

In materia di garanzia di accesso agli impianti di servizio, l'Autorità ha anche avviato un procedimento sanzionatorio, con la delibera n. 52/2025[158], nei confronti di RFI, che, in relazione all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi, svolge funzioni di gestore ed è, pertanto, qualificabile come operatore di impianto di servizio ai sensi del richiamato quadro normativo e regolatorio e, conseguentemente è assoggettato agli obblighi sopra sintetizzati.

Sulla base della documentazione agli atti, risulta che SVI ha chiesto di accedere all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi e che RFI ha rigettato la richiesta senza aver ottemperato agli obblighi a suo carico e senza aver informato l'Autorità dell'avvenuto rigetto della richiesta di accesso, come previsto, in caso di congestione, dalla Misura 8.2 della delibera n. 130/2019. Il procedimento è in corso.

2.4.5 La notifica di nuovi servizi passeggeri e il *test* di verifica dell'equilibrio economico dei contratti di servizio

Con riguardo agli obblighi di notifica di nuovi servizi a mercato in ragione dell'apertura del mercato ferroviario nazionale passeggeri alle imprese europee dotate di licenza ferroviaria, l'Autorità ha ricevuto una comunicazione di avvio di nuovi servizi da parte di SVI[159], pubblicata in data 15 luglio 2024 nell'apposita sezione predisposta sul sito *web* dell'Autorità. Si segnala che entro il termine stabilito di trenta giorni dalla pubblicazione sul sito *web* non sono state ricevute richieste di esame dell'equilibrio economico ritenute ammissibili. In data 20 giugno 2025[160] è stata pubblicata sul sito *web* dell'Autorità la comunicazione di nuovi servizi internazionali AV da parte di Trenitalia.

156 Delibera n. 143 del 24 ottobre 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenord S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio".

157 Delibera n. 130 del 30 settembre 2019, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari".

158 Delibera n. 52 del 19 marzo 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio"

159 Servizi di collegamento ferroviario ad alta velocità sulle tratte: Torino-Venezia; Torino-Roma; Torino-Napoli; Milano-Roma; Milano-Napoli; Milano-Torino.

160 Trattasi dei servizi di collegamento ferroviario internazionale ad alta velocità sulle tratte: Milano – Monaco di Baviera, Roma – Monaco di Baviera, Milano – Berlino, Napoli – Monaco; Napoli – Berlino. I servizi saranno svolti in cooperazione con le imprese ferroviarie DB Fernverkehr, e ÖBB Personenverkehr AG.

2.5 L'accesso alle infrastrutture portuali

2.5.1 La revisione delle prime misure di regolazione

Le innovazioni normative introdotte nel settore portuale – e in particolare il regolamento in materia di concessioni approvato con il d.m. n. 202/2022 e le correlate linee guida adottate con il d.m. n. 110/2023 – hanno influenzato notevolmente le attività istruttorie in corso relative alla revisione delle prime misure di regolazione vigenti in ambito portuale, in seno al procedimento avviato con la delibera n. 170/2022[161], inducendo gli uffici a dar seguito, in via prioritaria, alle previsioni relative ai PEF che i partecipanti alle procedure di affidamento delle concessioni sono tenuti a predisporre sulla base di un *format* elaborato dall'Autorità[162], riservando a una o più successive procedure di consultazione il completamento della prevista revisione delle misure di regolazione in ambito portuale.

Subito dopo l'approvazione della delibera n. 89/2024, è stato chiesto alle AdSP di comunicare ogni informazione utile in merito al rilascio di nuove concessioni o a modifiche di concessioni esistenti a seguito dell'emanazione del citato d.m. n. 110/2023. La raccolta di informazioni, per la quale è stato necessario inviare numerosi solleciti onde ottenere riscontri da tutti gli enti consultati, si è potuta concludere soltanto nel mese di ottobre 2024 con esiti non soddisfacenti; i correlati scambi con le AdSP, che spesso hanno reso necessari solleciti e chiarimenti, sono stati anche occasione per ribadire, laddove non sufficientemente chiara, la necessità di utilizzo dello schema di PEF approvato con la citata delibera n. 89/2024.

L'opportunità di tener conto anche dei primi esiti attuativi di quanto disposto in materia di pianificazione economico finanziaria afferente alle pertinenti concessioni portuali, essendo in corso le prime interlocuzioni con le AdSP relative all'utilizzo dello schema di PEF approvato dall'Autorità (cfr. *infra*), ha reso opportuno il differimento del termine per la conclusione del procedimento in corso, da ultimo fissato al 25 luglio 2025, con la delibera n. 184/2024[163].

Si è quindi proceduto a integrare con le opportune disposizioni la proposta di revisione della regolazione vigente, elaborando un documento di consultazione (articolato in 16 misure e corredato di 6 annessi), caratterizzato dalle seguenti principali linee di intervento:

- integrazione della disciplina su autorizzazioni e concessioni *ex* artt. 16 e 18 della l. n. 84/1994:
- disciplina generale dell'accesso alle infrastrutture essenziali e dei servizi forniti all'utenza portuale, ivi inclusa la manovra ferroviaria;
- tasse e diritti portuali;
- messa a disposizione delle informazioni necessarie all'accesso alle infrastrutture;
- gestione dei reclami e apparato sanzionatorio;
- acquisizione di dati e informazioni e definizione di *benchmark* di settore.

Con la delibera n. 69/2025[164], la proposta di cui sopra è stata posta in consultazione.

In seguito alla ricezione, da parte di alcune associazioni di categoria, di una richiesta di proroga del termine per la partecipazione della consultazione, stabilito nel 30 maggio 2025, con la delibera n. 85/2025[165] tale scadenza è stata differita al 16 giugno 2025, allo scopo di consentire la più ampia partecipazione degli *stakeholder*.

Alla chiusura della consultazione, sono pervenuti contributi da parte di tre soggetti, mentre dieci soggetti (tra cui sette delle associazioni di cui sopra), pur prendendo atto dell'estensione concessa con detta delibera n. 85/2025, hanno rappresentato difficoltà a formulare osservazioni nei termini temporali previsti, in ragione della complessità della materia trattata, e hanno chiesto di essere auditi.

Si prevede pertanto di accogliere tale richiesta di audizione, valutandone gli esiti nell'ambito del procedimento in corso.

161 Delibera n. 170 del 6 ottobre 2022, "Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2017. Avvio del procedimento".

162 Lo schema di PEF, insieme con la correlata integrazione della misura 2 dell'allegato A della vigente delibera n. 57/2018, è stato approvato con la delibera n. 89/2024.

163 Delibera n. 184 del 18 dicembre 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Proroga del termine di conclusione del procedimento".

164 Delibera n. 69 del 29 aprile 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Indizione di una consultazione".

165 Delibera n. 85 del 26 maggio 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Proroga del termine di conclusione della consultazione indetta con la delibera n. 69/2025".

2.5.1.1 L'analisi di impatto della regolazione e la raccolta dati

Nell'ambito del procedimento avviato con la delibera n. 170/2022 per la revisione della delibera n. 57/2018, è stato previsto che lo stesso fosse sottoposto all'AIR e, pertanto, in occasione dell'avvio della consultazione di cui alla citata delibera n. 69/2025, è stato pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità sia lo schema di atto di regolazione sia il correlato schema di AIR.

Tale schema di AIR individua tra i destinatari sia i soggetti obbligati direttamente all'implementazione della regolazione sia i soggetti sui quali se ne riversano gli effetti, definendo così un insieme eterogeneo di soggetti: AdSP[166], concessionari *ex* art. 18, l. n. 84/1994, o *ex* art. 36 cod. nav.[167] operatori di infrastrutture essenziali in ambito portuale (appartenenti o meno all'insieme dei soggetti di cui al punto precedente) e servizi correlati, imprese portuali *ex* art. 16, l. n. 84/1994[168], nonché altri soggetti quali i fornitori di servizi agli utenti portuali, anche di interesse generale, utenti dei servizi portuali, *e.g.* vettori, spedizionieri, imprese di navigazione (IN).

Gli ambiti di intervento regolatorio individuati riguardano l'estensione dell'ambito di applicazione, la disciplina delle concessioni, la disciplina delle autorizzazioni, l'efficienza delle gestioni, le infrastrutture essenziali e i servizi non esposti a concorrenza e il *set* minimo di informazioni per gli utenti portuali.

Per la valutazione di impatto, resa confrontando benefici e oneri incrementali di opzioni regolatorie alternative rispetto allo *status quo*, inclusa quella sottoposta a consultazione, sono stati analizzati i benefici legati ai seguenti sei indicatori: trasparenza delle procedure di affidamento dei beni demaniali di competenza delle AdSP; accesso equo e non discriminatorio[169]; efficienza produttiva degli operatori economici esercenti operazioni portuali e/o servizi portuali ed equilibrio economico-finanziario delle relative gestioni (concessionari, soggetti autorizzati e fornitori di servizi di interesse generale); miglioramento dei livelli di servizio resi dagli operatori portuali concessionari e autorizzati, anche sotto il profilo trasportistico e di integrazione intermodale (utenti portuali); efficacia *ex ante* della regolazione, in relazione ad esempio all'estensione dei soggetti destinatari dell'intervento di regolazione, alla sua entrata in vigore; tutela della concorrenza. Gli oneri incrementali sono invece valutati come obblighi regolatori e obblighi amministrativi.

In termini di benefici incrementali rispetto allo *status quo*, l'impatto delle misure di regolazione associato con l'opzione regolatoria posta in consultazione è stato considerato "forte" rispetto alla quasi totalità degli indicatori analizzati e per tutti gli ambiti regolatori considerati[170], a eccezione dell'ambito "estensione ambito di applicazione" per cui l'impatto è stato ritenuto "forte" per il solo indicatore di efficacia *ex ante* della regolazione e "invariato" per tutti gli altri. Il tutto a fronte di oneri incrementali ritenuti medi per le AdSP e più contenuti per i concessionari, le imprese autorizzate e fornitori di servizi all'utenza.

L'Autorità ha avviato nel corso del mese di febbraio 2025 una raccolta dati indirizzata alle AdSP avente a oggetto la rilevazione di alcuni dati e informazioni inerenti ai rapporti concessori vigenti al 31 gennaio 2025, con specifico riguardo alle concessioni di aree e banchine portuali ai sensi dell'art. 18, l. n. 84/1994 e alle concessioni ai sensi dell'art. 36, cod. nav. riguardanti i *terminal* destinati all'ormeggio delle unità da crociera/traghetti, all'accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento delle attività connesse. Nello specifico erano richieste informazioni in merito: all'anagrafica dei concessionari, comprensive di informazioni in merito alle superfici e ai volumi dei beni oggetto di concessione; agli investimenti effettuati dai concessionari suddivisi per le diverse tipologie di beni (infrastrutture, opere civili, fabbricati, impianti fissi, attrezzature portuali, mezzi per la movimentazione, innovazione digitale e per l'elettrificazione delle banchine portuali – *cold ironing*), con il dettaglio per ciascuna categoria dei beni reversibili al termine della concessione; canoni concessori, con il dettaglio della componente fissa e variabile, ove presenti, eventuali penali, sconti e storni, nonché del canone unitario per ciascuna tipologia di bene. Comple-

166 Enti pubblici costituiti ai sensi della l. n. 84/1994.

167 Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, "Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione". Riferimento alle imprese titolari di concessione per la movimentazione di merci o per i servizi passeggeri in aree di competenza delle AdSP.

168 Imprese autorizzate *ex* art. 16 della l. 84/1994.

169 Valutazione con riferimento: i) agli affidamenti dei beni demaniali di competenza delle AdSP (concessionari e soggetti autorizzati); ii) alle infrastrutture portuali e ai servizi ivi forniti (utenti portuali).

170 Fanno eccezione: per l'ambito regolatorio disciplina delle concessioni gli indicatori accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e servizi ("medio") e efficacia *ex ante* della regolazione ("invariato"); per l'ambito della disciplina delle autorizzazioni gli indicatori accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e servizi ("contenuto"), efficacia *ex ante* della regolazione ("invariato") e tutela della concorrenza ("moderato"); per l'ambito dell' efficienza delle gestioni gli indicatori trasparenza ("invariato"), accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e servizi ("medio") e efficacia *ex ante* della regolazione ("invariato"); per l'ambito infrastrutture essenziali e servizi non esposti a concorrenza gli indicatori efficacia *ex ante* della regolazione ("invariato") e tutela della concorrenza ("moderato"); per l'ambito riguardante il *set* minimo di informazioni per gli utenti portuali gli indicatori trasparenza ("invariato"), accesso equo e non discriminatorio agli affidamenti dei beni demaniali ("invariato") e efficienza produttiva ("medio").

tano la raccolta i regolamenti e le ordinanze di definizione dei canoni concessori.

Alla scadenza prevista per il 21 marzo 2025 solamente un soggetto risulta avere trasmesso le informazioni richieste. La raccolta è stata quindi oggetto di un ulteriore rilancio con scadenza prevista per il giorno 23 maggio 2025 ottenendo, anche in questo caso, una scarsa partecipazione, con solo due AdSP che hanno fornito le informazioni. richieste dall'ART e tre che hanno invece condiviso le informazioni relative a una raccolta già effettuata dal MIT con riferimento a tutte le concessioni *ex* art. 18 e art. 36.

2.5.2 I pareri sui piani economico-finanziari delle concessioni

In seguito all'approvazione, con la delibera n. 89/2024, dello schema di riferimento per la predisposizione dei PEF che i partecipanti alle procedure di gara per il rilascio delle concessioni di cui all'art. 18 della l. n. 84/1994 sono tenuti a presentare, sono pervenute all'Autorità le prime richieste di parere ai sensi dell'art. 7 del d.m. n. 110/2023[171].

In proposito, già nel settembre del 2024, l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale aveva trasmesso i PEF riguardanti due istanze di concessione *ex* art. 18, l. n. 84/1994, nel porto di Gaeta. In tale occasione è stato rappresentato all'AdSP che i PEF trasmessi risultavano risalenti e non conformi allo schema approvato dall'Autorità, non consentendo le valutazioni di competenza. Successivamente, nel mese di gennaio 2025, sono stati forniti i pertinenti PEF aggiornati; inoltre, la medesima AdSP ha fatto pervenire, per l'espressione del previsto parere, anche il PEF relativo a una terza istanza, per la concessione di un'area nel compendio portuale di Fiumicino.

Analizzata la documentazione fornita, sono state riscontrate, in tutti e tre i casi considerati, criticità, con particolare riguardo particolare nell'articolazione del piano di ammortamento degli investimenti rispetto alla durata della concessione; tali osservazioni sono confluite nei pareri n. 10/2025[172], n. 11/2025[173] e n. 12/2025[174] adottati dall'Autorità e inviati ai soggetti interessati.

Successivamente, sono stati ricevuti chiarimenti e aggiornamenti circa i PEF di cui ai pareri nn. 10/2025 e 11/2025, in merito ai quali l'AdSP competente ha chiesto di conoscere l'esito dei riscontri eseguiti. Gli uffici hanno in proposito ravvisato un incompleto recepimento delle osservazioni, ribadendo quanto già rappresentato:

- nel parere n. 10/2025, relativamente alla necessità che il piano di investimenti e il relativo periodo di ammortamento risultino coerenti con la durata della concessione;
- nel parere n. 11/2025, rispetto alla necessità che il piano di investimenti illustrato nel PEF sia formulato in coerenza con le tempistiche previste, sia in termini di effettiva realizzazione degli investimenti, che di complessivo periodo di ammortamento, il quale deve essere coerente con la durata della concessione.

In seguito all'espressione del parere n. 12/2025,nel mese di giugno è stato ricevuto un aggiornamento del relativo PEF, che sarà analizzato per le valutazioni di competenza.

171 Tale disposizione prevede, in particolare, che *"(l)a durata della concessione [...] è commisurata agli investimenti previsti dal Piano Economico-Finanziario ('PEF') predisposto dal concessionario sulla base di format elaborati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) in funzione delle tipologie di infrastrutture, della durata e delle caratteristiche delle classi d'investimento, tenuto conto del livello di infrastrutturazione delle aree e banchine, ai sensi dell'art. 178 del codice dei contratti. Prima dell'indizione della procedura ad evidenza pubblica per il rilascio della concessione l'AdSP invia lo schema di PEF all'ART che può esprimersi nei termini e con le modalità previste dall'articolo 37, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 n.214."*.

172 Parere n. 10 del 20 marzo 2025, "Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, reso ai sensi dell'articolo 7 delle 'Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202' approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Interminal s.r.l, per il rilascio di una concessione demaniale marittima *ex* articolo 18 legge n. 84/1994, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Gaeta".

173 Parere n. 11 del 20 marzo 2025, "Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, ai sensi dell'articolo 7 delle 'Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202' approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società C. Steinweg – GMT s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale marittima *ex* articolo 18 legge n. 84/1994, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Gaeta".

174 Parere n. 12 del 20 marzo 2025, "Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, reso ai sensi dell'articolo 7 delle 'Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202' approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società IP Industrial S.p.A., per il rilascio di una concessione demaniale marittima *ex* articolo 18 legge n. 84/1994, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Fiumicino".

2.5.3 Le istanze e le segnalazioni ricevute

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, sono pervenute diverse istanze e segnalazioni relative all'ambito portuale.

Già nel 2023, l'AdSP del Mar Adriatico meridionale aveva chiesto all'Autorità un parere in merito alla possibilità di applicare la disciplina in materia di estensione della durata prevista dal regolamento approvato con il d.m. n. 202/2022 a una concessione in scadenza, relativa a un'area demaniale portuale utilizzata per la movimentazione di combustibili destinati a una vicina centrale elettrica. L'Autorità aveva rilevato l'assenza dei requisiti previsti, e l'AdSP aveva quindi informato di aver proceduto a condurre l'*iter* istruttorio volto al rilascio di una nuova concessione per la durata di un solo anno, fino alla fine del 2024. In vista della scadenza della medesima, ricevuta un'ulteriore istanza di rinnovo da parte del concessionario, l'AdSP ha chiesto a una serie di Istituzioni[175], tra cui l'Autorità, se fosse configurabile l'accoglimento della richiesta in assenza di un programma operativo (in deroga al vigente quadro ordinamentale disciplinante il rilascio delle concessioni d'uso delle infrastrutture portuale), richiedendo un tavolo di confronto sul tema. Gli uffici hanno replicato rilevando che, in analogia a quanto già avvenuto in occasione del precedente affidamento, non sembrava possibile ipotizzare altro che il rilascio di un nuovo titolo concessorio (nel rispetto del relativo previsto *iter*), e si sono resi disponibili, per quanto di competenza, a un coinvolgimento nell'ipotizzato tavolo di confronto.

A partire dalla seconda metà del 2024, alcuni soggetti hanno portato a conoscenza l'Autorità di presunte criticità relative a una concessione demaniale marittima nel comune di Fiumicino, rilasciata per scopi di diporto turistico, ai quali la società subentrata nella titolarità della stessa vorrebbe affiancare una funzione crocieristica; tale circostanza avrebbe asseritamente ricadute negative, in particolare, in ordine al rispetto delle normative in materia di garanzia della libera concorrenza. In proposito, va evidenziato che l'istanza inerisce a una tipologia di atto ben distinta da quelle oggetto della regolazione vigente dell'Autorità, la quale si applica alle concessioni rilasciate dalle AdSP per lo svolgimento di operazioni portuali, tra cui non rientrano le attività diportistiche e crocieristiche[176]. Pertanto, non si è ravvisata la sussistenza dei presupposti per un intervento dell'Autorità nella fattispecie in oggetto.

Nel mese di novembre 2024, una società operante nel porto di Gaeta si è rivolta all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, nonché per conoscenza e per quanto di competenza ad altri enti, tra cui l'Autorità, opponendosi all'istanza di un'impresa tesa a ottenere una concessione demaniale nel medesimo porto e chiedendone il rigetto, paventando criticità in ordine alla viabilità all'interno del porto e alla modifica degli assetti concorrenziali, nonché di natura paesaggistica e ambientale. In proposito, è stato chiesto all'AdSP di tenere informata l'Autorità in merito agli sviluppi della vicenda, mettendola a conoscenza delle proprie controdeduzioni e delle successive interlocuzioni con i diversi soggetti interessati.

Nel mese di dicembre 2024, una società operante nel porto di Messina ha fatto pervenire una breve nota (inviata anche ad ANAC come primo destinatario) chiedendo l'espressione di un parere circa il testo di un bando per la concessione di un'area all'interno del medesimo porto. Pur non essendo presenti riferimenti alle misure di regolazione ART, si è esaminato il pertinente bando senza rilevare – per gli aspetti di diretta competenza e per quanto a conoscenza degli uffici – criticità degne di nota, non potendosi, tuttavia, escludere profili di interesse per l'ANAC, alla quale è stata rimessa ogni eventuale valutazione di competenza.

2.5.4 Il monitoraggio e la vigilanza

Nella precedente Relazione è stata menzionata la segnalazione pervenuta nel mese di maggio 2024, concernente un'asserita violazione del principio di concorrenza e dell'accesso a condizioni eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali del porto di Civitavecchia (con riferimento al traffico *Ro-Ro e Ro-Pax*[177]), nella quale una IN lamentava la possibilità che l'attuazione del piano di configurazione strategica della zona commerciale e di quella settentrionale dello scalo (la nuova Darsena traghetti), adottato dall'AdSP del Mar Tirreno centro settentrionale, potesse impattare negativamente sulle IN operative nel traffico verso

175 MIT, MASE, MIMIT, e ART.

176 Si ritiene che in merito alla fattispecie segnalata si sia compiutamente espressa l'AGCM, nell'ambito dei compiti a essa assegnati dall'articolo 22 della legge n. 287/1990, con la segnalazione S5047 del 2025, della quale si richiamano, in particolare, i seguenti aspetti di merito, del tutto condivisibili: i) l'opportunità che l'affidamento delle concessioni demaniali marittime sia effettuato mediante procedure a evidenza pubblica, anche per le concessioni relative alla nautica da diporto e al settore crocieristico, e che la durata della concessione sia fissata in modo da non restringere o limitare la libera concorrenza; ii) la necessità di assicurare che l'accesso all'approdo per le navi da crociera e al connesso *terminal* sia garantito a tutti gli operatori crocieristici alle stesse condizioni, e che tali condizioni siano eque e non discriminatorie.

177 Con il termine *Ro-Ro* (*Roll-on/roll-off*) si fa riferimento a traghetti progettati per il trasporto di mezzi pesanti e in grado di salire (*roll-on*) e scendere (*roll-off*) autonomamente dall'imbarcazione in porto; con il termine *Ro-Ro Pax* (*Roll-on/roll-off Passengers*), invece, si fa riferimento a traghetti che effettuano il trasporto combinato di mezzi pesanti e auto al seguito dei passeggeri.

le isole, tanto più alla luce dell'aggiudicazione in favore di una società logistica, controllata da un gruppo armatoriale concorrente, della concessione dell'uso esclusivo di alcune banchine della Darsena traghetti. All'esito degli approfondimenti condotti sulla vicenda, si ritiene che, per gli aspetti di competenza dell'Autorità, non sussistano allo stato profili di violazione dei principi di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali come garantiti dalla Misura 2 della delibera n. 57/2018.

Inoltre, nel mese di settembre 2024, una società, autorizzata all'esercizio di impresa portuale nel porto di Pozzuoli ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84/1994, ha segnalato presunti comportamenti impeditivi dell'accesso a condizioni eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali del medesimo scalo, asseritamente posti in essere dal Capo del circondario marittimo/Comandante del porto di Pozzuoli e dalla locale società Gruppo ormeggiatori e barcaioli (GOB), relativamente all'attività dei "barcaioli", altrimenti detta "battellaggio"[178]. In particolare, la società segnalante ha contestato la legittimità di una riserva di attività *ex lege* attribuita, senza l'espletamento di procedura a evidenza pubblica, a favore del GOB, le cui tariffe, applicate per il trasporto di provviste e dotazioni di bordo alle navi, imporrebbero, a carico degli operatori portuali obbligati a servirsene, costi troppo elevati, tali da non garantire la prestazione del servizio all'utenza con tempestività e a condizioni eque, chiedendo pertanto all'Autorità di proporre al Capo del circondario marittimo di Pozzuoli e al Capo del compartimento marittimo di Napoli, ai sensi dell'art. 37 comma 3 lett. c), della legge istitutiva, la revoca, rispettivamente, degli atti di affidamento ad altra società dell'esercizio in esclusiva dell'attività di battellaggio nel porto di Pozzuoli e dell'ordinanza con cui sono state stabilite le tariffe del servizio di battellaggio nel porto medesimo. All'esito degli approfondimenti condotti sulla vicenda, anche mediante l'audizione della società segnalante e la richiesta di chiarimenti alla Capitaneria di porto di Pozzuoli, non si è ravvisata la sussistenza dei presupposti per un intervento dell'Autorità ai sensi del richiamato art. 37, comma 3, lett. c), della legge istitutiva, atteso che la vigente normativa annovera l'attività di battellaggio tra i servizi tecnico-nautici (art. 14, l. n. 84/1994) e come tale, essa non rientra tra le "operazioni portuali" né tra i "servizi portuali" richiamati dalla delibera n. 57/2018, che è applicabile alle concessioni di aree e banchine portuali, alle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali e alla vigilanza sulle tariffe delle operazioni e dei servizi portuali, di cui agli articoli 16 e 18 della l. n . 84/1994.

2.6 L'accesso alle autostazioni

La delibera n. 56/2018[179] disciplina le condizioni di accesso alle autostazioni di particolare rilevanza in ambito nazionale, in quanto favoriscono l'interconnessione multimodale tra servizi pubblici di trasporto su strada, a MLP e di TPL, con le altre soluzioni di offerta e le relative infrastrutture, quali stazioni ferroviarie e di metropolitana, porti e aeroporti.

A seguito dell'entrata in vigore della citata delibera, l'Autorità ha coinvolto gli enti territorialmente competenti – in particolare regioni e province autonome – nel processo d'identificazione dei siti interessati e dei relativi gestori, avviando con questi ultimi specifiche interlocuzioni finalizzate alla predisposizione degli strumenti regolatori previsti: *Set* informativo (SI)[180], e Prospetto informativo dell'autostazione (PIA, cfr. *infra*).

Tale processo è proseguito anche nel periodo di riferimento della presente Relazione, con il coinvolgimento di:

- Regione Abruzzo e Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.a. (TUA), per l'applicazione delle misure regolatorie vigenti a nove autostazioni presenti sul territorio regionale, interessate da significativi interventi di riqualificazione in capo a TUA;
- Regione Campania, per l'applicazione della delibera all'autostazione di Avellino, gestita da Air Campania S.p.a., referente anche dell'autostazione di Grottaminarda;
- Regione Veneto, Città metropolitana di Venezia e Azienda Trasporti Veneto Orientale S.p.a. (ATVO), per l'applicazione della citata delibera alle sette autostazioni gestite da ATVO sul territorio regionale, per le quali sono stati pubblicati i relativi SI e PIA;

178 Tale attività è disciplinata dall'art. 116 del cod. nav. dagli artt. 215 e seguenti. del relativo Reg. nav. mar. (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) e dall'art. 14 della l. n. 84/1994.

179 Delibera n. 56 del 31 maggio 2018, "Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Conclusione del procedimento".

180 Consultabili sul sito dell'Autorità: https://www.autorita-trasporti.it/indice-delibere/delibera-n-56-2018-condizioni-di-accesso-equo-e-non-discriminatorio-alle-autostazioni/

- Città di Torino, in relazione al prossimo avvio dei lavori di realizzazione di una nuova autostazione in adiacenza della stazione ferroviaria Rebaudengo-Fossata.

In esito alle attività svolte, dall'entrata in vigore della citata delibera sono state individuate cinquantaquattro autostazioni assoggettate alla regolazione vigente, come da stato applicativo riassunto nella successiva tabella.

Tabella 7. Le autostazioni soggette all'applicazione della delibera n. 56/201

Regione/provincia	Autostazione	*Status* applicativo		
		Set informativo	Prospetto informativo dell'autostazione	Note
Abruzzo	Avezzano	X		In corso intervento di riqualificazione, in esito al quale sarà predisposto il PIA
	Pescara	X		
	Teramo	X		
	L'Aquila			In corso intervento di riqualificazione, in esito al quale saranno predisposti il SI e il PIA
	Penne	X		Autostazione asservita al solo TPL (PIA non previsto)
	Lanciano			In corso interventi di riqualificazione, in esito ai quali sarà valutata l'applicabilità
	Mosciano S.A.			
	Vasto			
Calabria	Castrovillari	X	X	
	Cosenza	X	X	
	Crotone	X	X	
Campania	Afragola	X	X	
	Eboli	X	X	
	Grottaminarda	X	X	PIA modificato (aprile 2025)
	Napoli	X	X	
	Polla	X	X	
Emilia-Romagna	Bologna	X	X	
Friuli-Venezia Giulia	Pordenone	X	X	
	Trieste/*Airport*	X	X	
	Trieste/Piazza Libertà	X	X	
	Udine	X	X	
Lazio	Roma (Tiburtina)	X	X	
Liguria	Sanremo	X	X	
Lombardia	Bergamo	X	X	SI e PIA modificati (luglio 2024)
	Brescia	X		In corso intervento di riqualificazione, in esito al quale sarà predisposto il PIA
	Milano (Lampugnano)	X	X	
	Milano (San Donato)	X	X	

Regione/provincia	Autostazione	*Status* applicativo		
		Set informativo	Prospetto informativo dell'autostazione	Note
Molise	Campobasso	X		In corso intervento di riqualificazione, in esito al quale sarà predisposto il PIA
	Larino	X	X	Autostazione asservita a solo TPL
	Termoli	X	X	
Piemonte	Alba	X	X	
	Torino			In corso intervento di realizzazione, in esito al quale saranno predisposti il SI e il PIA
	Tortona	X		Autostazione asservita al solo TPL (PIA non previsto)
Puglia	Foggia	X	X	
	Lecce	X	X	
	Bari	X		Autostazione asservita al solo TPL (PIA non previsto)
Sardegna	Cagliari	X	X	
Sicilia	Palermo	X	X	
Toscana	Firenze (S. Caterina)	X	X	
	Firenze (Villa Costanza)	X	X	
Umbria	Perugia	X	X	
Valle D'Aosta	Aosta	X	X	
Veneto	Padova	X	X	SI e PIA modificati (ottobre 2024)
	Treviso	X	X	
	Bibione	X	X	
	Caorle	X	X	
	Eraclea Mare	X	X	
	Lido di Jesolo	X	X	
	Portogruaro	X	X	
	Punta Sabbioni	X	X	
	San Donà di Piave	X	X	
Bolzano	Bolzano	X	X	
Trento	Trento	X	X	

Nel periodo di attuazione della delibera n. 56/2018, l'attenzione dell'Autorità si è rivolta in particolare ai profili di accessibilità delle PMR alle autostazioni interessate, in termini di caratteristiche infrastrutturali – *e.g.* assenza di barriere architettoniche, presenza di segnaletica orizzontale e verticale di regolazione dei flussi e disponibilità di informazioni – e servizi dedicati. In questo ambito, vi è una stretta correlazione tra le misure regolatorie vigenti e le disposizioni normative che disciplinano le modalità d'individuazione e designazione delle autostazioni in cui sono

assicurati servizi di assistenza alle PMR, ossia il regolamento (UE) n. 181/2011[181] e i correlati decreto legislativo n. 169/2014[182] e decreto ministeriale n. 84/2015[183].

Tale correlazione ha portato allo svolgimento di specifiche interlocuzioni con gli enti territorialmente competenti e con il MIT, con l'obiettivo di indentificare sul territorio nazionale nuove autostazioni conformi alle disposizioni vigenti[184], ampliandone il novero con la designazione del *terminal Bus* di Roma/Tiburtina[185] e delle autostazioni di Bologna, Firenze/Villa Costanza, Perugia, Udine e Trieste/*Airport*[186], ritenute maggiormente rilevanti in funzione dei servizi di trasporto passeggeri interessati (MLP e/o TPL) e delle caratteristiche infrastrutturali e d'interconnessione con gli altri modi di trasporto. Secondo quanto previsto dall'art. 12 del citato regolamento (UE) n. 181/2011, le suddette autostazioni sono riportate nell'apposito elenco denominato "*Designated Bus Terminals to assist persons with reduced mobility and disabilities*", predisposto dalla Commissione europea[187] e da ultimo aggiornato il 17 ottobre 2024.

2.6.1 Il prospetto informativo dell'autostazione

La delibera citata pone in capo al gestore dell'autostazione la predisposizione, revisione e/o aggiornamento periodico e pubblicazione del PIA, che rappresenta lo strumento cardine previsto dalla regolazione vigente per garantire, nella massima trasparenza, una corretta gestione dell'autostazione e condizioni di equità e non discriminazione di accesso a beneficio dei vettori interessati e degli utenti. All'interno del PIA trovano infatti trattazione:

- i criteri per l'utilizzo e l'allocazione degli spazi presenti in autostazione, allo scopo di garantire la possibilità per ciascun vettore di gestire e promuovere i propri servizi, anche a fini di assistenza e informazione alla clientela, nonché di vendita dei propri biglietti e/o di altri servizi di natura commerciale, evitando la presenza di ingiustificate barriere all'ingresso;
- le condizioni economiche di accesso, in termini di corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture (banchine di fermata, capolinea o sosta prolungata/inoperosa) e lo sfruttamento dei locali (accoglienza passeggeri, spazi informativi e pubblicitari, biglietterie e locali tecnici), al fine di garantire l'assenza di situazioni discriminatorie tra i vettori, nonché l'individuazione di appropriati criteri di riferimento (costi di gestione, investimenti) per l'equa definizione dei sistemi di tariffazione e locazione vigenti;
- le condizioni di accessibilità fisica, per la corretta definizione dello status del sito interessato, con riferimento in particolare alla presenza di barriere e/o percorsi dedicati alle PMR, mappe tattili, sistemi informativi e di assistenza dedicati, prevedendo anche la relativa verifica periodica da parte del gestore;
- l'accessibilità commerciale, con l'adozione di criteri di non discriminazione e parità di trattamento per tutti i vettori e di modalità di vendita funzionali alle caratteristiche dell'autostazione, anche in termini di disponibilità dei titoli di viaggio e trasparenza delle relative condizioni di vendita;
- le informazioni che il gestore rende disponibili all'interno dell'autostazione, nonché le relative modalità di diffusione e di coinvolgimento dei vettori interessati, fatti salvi gli obblighi in capo a ciascun vettore e gestore, ai sensi dell'art. 25 del citato regolamento (UE) n. 181/2011, favorendo ove possibile l'adozione all'interno dell'autostazione di sistemi di aggiornamento *real time* dei servizi offerti, con riferimento agli orari di partenza/arrivo, alle banchine di fermata e alle relative destinazioni.

---

181 Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, che in particolare, all'art. 12 prevede che *"[g]li Stati membri designano le stazioni di autobus nelle quali è fornita assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Gli Stati membri ne informano la Commissione. La Commissione rende disponibile su Internet un elenco delle stazioni di autobus designate".*

182 Decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus", che all'art. 3, comma 7, dispone che *"le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentiti gli enti locali interessati, indicano le stazioni di autobus che forniscono assistenza a persone con disabilità o a mobilità ridotta, ai fini della designazione prevista all'articolo 12 del regolamento, cui provvede il Ministero"* .

183 Decreto ministeriale 5 marzo 2015, n. 84, "Criteri e modalità per la designazione delle stazioni di autobus che forniscono assistenza a persone con disabilità o a mobilità ridotta".

184 Sino al 2022 le autostazioni coinvolte erano soltanto quelle di Milano/Lampugnano e di Crotone, ai sensi rispettivamente dei decreti di designazione del direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del MIT del 1° aprile e 13 luglio 2015.

185 Con decreto del direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) del 10 febbraio 2022.

186 Con decreto del direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del MIMS del 25 agosto 2022.

187 https://transport.ec.europa.eu/document/download/4c41b26b-da15-44ca-9116-06a751a86bbc_en?filename=designated_bus_terminals_2023-10-16.pdf.

I PIA, prima della relativa pubblicazione da parte dei gestori interessati, sono trasmessi all'Autorità per opportuna condivisione e per l'esercizio delle relative attività di monitoraggio del settore, con riferimento in particolare al livello di ottemperanza dei singoli PIA a ciascuna misura regolatoria.

Allo stato attuale, dall'entrata in vigore della delibera citata, sono stati pubblicati trentatré PIA, come riportato nella precedente Tabella 7, oggetto di monitoraggio da parte dell'Autorità con gli esiti nel seguito descritti.

2.6.2 Il monitoraggio e la vigilanza

L'Autorità svolge un'attività di monitoraggio continuo dei contenuti del PIA e dei relativi allegati ivi previsti – quali, ad esempio, contratti di utilizzo delle infrastrutture e degli spazi disponibili, regolamento di accesso, sistema informativo – predisposti in relazione agli adempimenti in capo al gestore previsti dalla regolazione vigente (cfr. *supra*).

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, l'Autorità ha svolto anche puntuali attività di vigilanza, finalizzate alla verifica dell'effettiva rispondenza dell'operatività e della fruibilità delle singole autostazioni a quanto specificato nel relativo PIA, in coerenza con le misure regolatorie vigenti.

In tale ambito, nel mese di ottobre 2024 sono stati svolti specifici accertamenti ispettivi, con la collaborazione del Nucleo *Antitrust* della Guardia di finanza presso l'autostazione di Roma Tiburtina (Largo Guido Mazzoni), gestita dalla società Tiburtina Bus S.r.l. (TIBUS), da cui emergevano *prima facie* alcune criticità, riconducibili ai seguenti aspetti principali:

- carenze in merito alla *"descrizione delle caratteristiche infrastrutturali dell'autostazione, delle dotazioni, degli spazi e delle condizioni tecnico/economiche"* (delibera n. 56/2018, Allegato A, Misura 2.2) per mancanza di corrispondenza tra quanto riportato nel PIA e relativi allegati e quanto effettivamente riscontrato in situ nel corso dell'accertamento ispettivo;

- carenze in merito all'accessibilità fisica del sito, in termini di *"separazione dei flussi veicolari e pedonali in arrivo/partenza e la riduzione delle relative interferenze"* (*ibidem*, Misura 5.1, sub. a) e *"individuazione di percorsi ottimali, tali da consentire, [...] a tutti gli utenti e in particolare alle PMR di accedere in piena autonomia all'autostazione"* (*ibidem*, sub. b);

- carenze informative riferibili sia alle condizioni di vendita dei titoli di viaggio (cfr. *ibidem*, Misura 6, punti 5 e 6), sia alle modalità e alle tempistiche di erogazione delle informazioni al pubblico, nonché alla disponibilità di spazi adeguati (*ibidem*, Misura 7.1).

In esito ai suddetti accertamenti ispettivi, l'Autorità, con delibera n. 11/2025 [188], ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di TIBUS, in qualità di gestore dell'autostazione di Roma Tiburtina, per l'inottemperanza alle succitate misure di regolazione. La società ha presentato una proposta di impegni che, con delibera n. 95/2025 [189], è stata dichiarata ammissibile e pubblicata ai fini del "*market test*". Al momento della redazione della presente Relazione, il procedimento è ancora in corso.

188 Delibera n. 11 del 24 gennaio 2025, "Misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato A, alla delibera n. 56/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l."

189 Delibera n. 95 dell'11 giugno 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 11/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle misure 2,5,6 e 7 dell'Allegato A alla delibera n. 56/2018. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

3. LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

In attuazione alle competenze attribuite dall'art. 37 del decreto istitutivo nell'ambito della regolazione dei servizi, l'Autorità ha adottato diversi atti regolatori che incidono su tutte le fasi di organizzazione del trasporto pubblico, alcuni dei quali sono già stati oggetto di revisione in considerazione degli esiti dei monitoraggi relativi alla loro applicazione e delle evoluzioni normative e di mercato intervenute.

Con riguardo ai servizi di trasporto occorre distinguere, in primo luogo, tra servizi di linea e servizi non di linea, sia in ragione delle caratteristiche intrinseche di tali tipologie di servizi, sia in considerazione delle competenze attribuite dal decreto istitutivo per ciascuna tipologia.

Infatti, con riferimento ai servizi non di linea le attribuzioni in capo all'Autorità riguardano sostanzialmente funzioni consultive nel settore dei taxi, con il rilascio di pareri agli enti competenti sull'adeguamento del servizio e sul contributo per il rilascio di nuove licenze con concorso straordinario. L'Autorità ha altresì adottato un atto di *soft regulation*, ovvero le linee guida di cui alla delibera n. 46/2022[190], che forniscono agli enti competenti uno strumento di supporto metodologico per l'adeguamento e l'organizzazione del servizio taxi secondo i criteri dettati dalla regolazione.

Invece, per i servizi di linea l'attuazione delle competenze attribuite all'Autorità si è articolata sui c.d. "quattro pilastri", a ciascuno dei quali corrispondono uno o più atti regolatori che forniscono ai soggetti competenti (SC) delle attività di programmazione e pianificazione e agli EA gli strumenti necessari per pervenire all'affidamento dei servizi nel rispetto di principi e criteri di adeguatezza, efficienza, efficacia, trasparenza e qualità dei servizi. Al fine di realizzare tale obiettivo, gli atti regolatori disciplinano tutto il processo che gli enti devono sviluppare per affidare i servizi: pertanto, la regolazione trova applicazione sin dalle fasi propedeutiche, prosegue nella fase di definizione della documentazione di affidamento e si conclude con la fase di verifica e il monitoraggio delle prestazioni rispetto a quanto stabilito nel contratto di servizio (CdS).

Più nel dettaglio, la disciplina relativa alla fase propedeutica all'affidamento dei servizi è contenuta nella delibera n. 48/2017 (primo pilastro nella regolazione dei servizi): si tratta di un atto di regolazione con una forte connotazione metodologica, che fornisce i criteri e gli strumenti che i SC devono adottare per definire i servizi connotati da OSP, le tariffe e i lotti di affidamento. In particolare, il SC è tenuto ad analizzare la domanda effettiva, potenziale e debole e a valutare gli interventi da apportare all'offerta attuale al fine di soddisfare fabbisogni di domanda rilevati; in esito a tale attività individua l'insieme dei servizi, anche afferenti a modalità diverse, necessari a soddisfare la domanda di spostamenti espressa dal bacino di mobilità di propria competenza, che costituiscono l'ambito di servizio pubblico. Tenendo conto delle varie fonti disponibili per la copertura finanziaria dei servizi, non soltanto riconducibili a risorse pubbliche, della redditività delle linee, del sistema tariffario e relativi adeguamenti, il SC individua i servizi che richiedono un intervento pubblico attraverso l'imposizione di OSP. Una volta individuati i servizi da assoggettare a OSP, il SC definisce i lotti di affidamento, che devono rispondere a criteri di economicità e, in particolare in caso di affidamento tramite gara, di contendibilità, tenendo conto del principio di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti previsto dall' art. 48, comma 4, decreto-legge n. 50/2017[191].

A seguito della definizione dei lotti da parte del SC, l'EA, che può essere un soggetto distinto dal SC in considerazione delle diverse tipologie di *governance*, procede con la predisposizione della documentazione necessaria per l'affidamento dei lotti, sulla base della disciplina contenuta nella delibera n. 154/2019 per i servizi di TPL ferroviario e su strada e nella delibera n. 22/2019 per i servizi di trasporto marittimo (congiuntamente considerate il secondo pilastro

190 Delibera n. 46 del 24 marzo 2022, "Conclusione del procedimento per la definizione delle Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti locali avviato con delibera n. 146/2021 del 4 novembre 2021".

191 Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo".

nella regolazione dei servizi). La delibera n. 154/2019 è stata oggetto di revisione tramite la delibera n. 64/2024[192] per quanto riguarda, in particolare, le modalità di applicazione della regolazione dell'Autorità in caso di proroghe dei CdS, gli schemi per la redazione della RdA distinti per le diverse modalità di trasporto e tipologie di affidamento, la disciplina dei beni finanziati con risorse pubbliche, l'ampliamento dei servizi verso lo sviluppo di soluzioni innovative con il superamento dello schema tradizionale del TPL di linea, l'allocazione dei rischi tra le parti e la matrice dei rischi, gli incentivi in caso di affidamenti *in house* e diretti, gli schemi di PEF e le relative indicazioni metodologiche di adozione.

Inoltre, con la delibera n. 177/2024 l'Autorità ha rimodulato la metodologia di determinazione dell'utile ragionevole sia per il settore del trasporto su strada e per ferrovia, sia per il settore del trasporto marittimo, per consentire che l'attività dell'affidatario del servizio gravato da OSP possa essere remunerata in modo "adeguato" anche nel caso in cui il calcolo dell'utile, nella misura di un rendimento teorico applicato al CIN – che costituisce la metodologia ordinaria – non garantisca la realizzazione di un introito di valore ragionevole. Pertanto, rimanendo nell'ambito della metodologia ordinaria, già disciplinata dalla regolazione, è stata introdotta la possibilità per l'EA e, in caso di gara, per l'Impresa affidataria (IA) di definire, entro specifiche soglie individuate dall'Autorità, un tasso di rendimento del capitale maggiore oppure minore di quello rilasciato dall'ART una volta l'anno e per ciascun settore, sulla base della metodologia del WACC. Inoltre, per le procedure di affidamento ove risulti un livello di CIN ridotto o nullo, è stata prevista una metodologia alternativa rispetto a quella ordinaria, basata su un tasso di riferimento definito dall'Autorità (EBIT *margin* di mercato), e quindi indipendente dal valore del CIN, che si può applicare nel caso in cui risulti verificata una specifica condizione, delineata dalla Misura 17.7 delle citate delibere n. 22/2019 e n. 154/2019, e in relazione alle caratteristiche del mercato rilevate dall'EA.

Le delibere n. 154/2019 e n. 22/2019 contengono molteplici annessi che costituiscono strumenti utili per gli EA per garantire gli obiettivi della regolazione in termini di sostenibilità economico-finanziaria dei CdS, efficienza, efficacia e trasparenza, quali ad esempio gli schemi di PEF simulato, le matrici dei rischi, gli schemi di CdS, gli schemi di CoReg, il *set* informativo minimo e, nel caso del trasporto su strada, il *set* minimo di KPI.

Al fine di favorire il perseguimento dell'efficienza nella gestione dei CdS, l'Autorità ha adottato specifici atti di regolazione (terzo pilastro nella regolazione dei servizi), inizialmente soltanto con riferimento al settore ferroviario tramite la delibera n. 120/2018 e, successivamente, anche per il trasporto su strada. Con riferimento a quest'ultimo, rilevano la delibera n. 154/2019 che prevede gli schemi di CoReg e alcuni KPI di efficienza ed efficacia del servizio, nonché la delibera n. 28/2025[193] con la quale è stata avviata la consultazione – conclusasi il 3 giugno 2025 – relativa al procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di TPL su strada. Per il settore del trasporto marittimo, invece, gli obblighi di CoReg e i relativi schemi sono previsti e disciplinati dalla citata delibera n. 22/2019. Infatti, per il raggiungimento di obiettivi di efficienza, la regolazione dell'Autorità prevede strumenti regolatori trasversali a tutti i settori, orientati anche al miglioramento della trasparenza nelle gestioni dei servizi, quali gli schemi di CoReg che devono essere adottati da parte delle IA e gli obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di OSP e no, nonché tra le attività riguardanti CdS diversi. In particolare, in caso di affidamento diretto o *in house* nel settore ferroviario, la delibera n. 120/2018 prevede un ulteriore strumento denominato Piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (PRO), predisposto dall'EA e concordato con l'IF, che individua obiettivi di efficacia ed efficienza, indicatori e livelli-obiettivo (*target*), azioni per il miglioramento della *performance* dell'operatore.

Il quarto pilastro della regolazione dell'Autorità consiste nella definizione di Condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi soggetti a OSP, tramite l'individuazione di una serie di fattori, declinati attraverso specifici indicatori per i quali vengono stabiliti dei livelli minimi e un sistema di penali in caso di inadempienze; tali indicatori devono essere inseriti nei CdS, insieme alle modalità di monitoraggio del servizio e verifica del raggiungimento dei livelli di qualità prestabiliti. Questi ultimi costituiscono, infatti, un aspetto rilevante nell'attrattività dei servizi OSP percepita da parte degli utenti, i quali saranno più propensi a utilizzare questa tipologia di servizi a fronte di una maggiore qualità, con un conseguente incremento dell'efficacia degli stessi; d'altra parte, le IA devono essere stimolate a superare il concetto di prestazione contrattuale come mera produzione chilometrica, garantendo l'erogazione dei servizi secondo *standard* di qualità almeno pari a quelli minimi prestabiliti contrattualmente.

192 Delibera n. 64 del 15 maggio 2024, "Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023. Conclusione del procedimento".

193 Delibera n. 28 del 19 febbraio 2025, "Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Indizione di consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento".

Pertanto, per disciplinare le CMQ, l'Autorità ha adottato la delibera n. 16/2018[194] per il trasporto ferroviario, la delibera n. 96/2018[195] per il cabotaggio marittimo e la delibera n. 53/2024[196] per il TPL su strada.

3.1 La fase propedeutica agli affidamenti e la relazione dei lotti

L'affidamento dei servizi costituisce l'*output* di un processo la cui dimensione supera quella della singola procedura, prendendo avvio in una fase temporale antecedente e che può coinvolgere anche ulteriori soggetti rispetto all'EA e all'IA. Infatti, generalmente, i servizi oggetto di un singolo affidamento costituiscono una quota parte di un insieme più ampio di servizi che, complessivamente, soddisfano le esigenze di trasporto del bacino di mobilità di competenza del SC. In relazione al modello di *governance* adottato, il SC può o meno coincidere con l'EA: nel settore dei servizi ferroviari generalmente il SC e l'EA coincidono in quanto la competenza dell'affidamento dei servizi viene mantenuta a un livello di *governance* regionale, lo stesso che ha competenza nella individuazione dei bacini di mobilità, oltre che, in generale, in materia di pianificazione dei servizi e delle relative reti; invece, nel settore dei servizi su strada si osservano casistiche differenziate e non è raro che i singoli comuni mantengano la competenza dell'affidamento dei servizi mentre le attività di programmazione e pianificazione degli stessi sia attribuita a un ente di livello superiore (provincia, città metropolitana, agenzia, regione).

In altri termini, i servizi compresi in una specifica procedura di affidamento sono il risultato di scelte effettuate considerando l'intero bacino di mobilità, e la relativa domanda complessiva espressa, e non soltanto l'area territoriale sulla quale insistono i servizi oggetto del singolo affidamento; l'analisi delle esigenze del bacino di mobilità deve tener conto anche della domanda potenziale (*i.e.* utenti che possono essere attratti ai servizi OSP da altre modalità, nuova domanda generata), porre particolare attenzione alla sempre più rilevante componente occasionale della domanda – anche di natura turistica – e considerare le esigenze di domanda c.d. "debole", individuando zone, fasce orarie e categorie di utenti che le esprimono. Al fine di soddisfare tale domanda di trasporto complessiva dell'intero bacino di mobilità, il SC considera molteplici modalità (ferroviaria, su strada, a fune) e tipologie (di linea tradizionale, a chiamata) di servizi di trasporto, confrontando la convenienza e l'efficacia di soluzioni alternative sulla base delle specifiche caratteristiche territoriali e degli obiettivi di politica pubblica stabiliti (*e.g.* ridurre le emissioni inquinanti, favorire l'alternativa a minore impatto ambientale, garantire la capillarità del servizio, evitare le sovrapposizioni tra modalità diverse). Per poter sviluppare tale tipologia di valutazioni è necessario che l'ente disponga di competenze su più modalità e tipologie di trasporto, oltre che sulle infrastrutture per poter analizzare le dinamiche di mobilità complessive, comprese quelle di scambio con altri bacini di mobilità contigui, anche al fine di sviluppare servizi integrati sotto il profilo programmatorio, organizzativo, tariffario e dell'informazione agli utenti, disponendo di leve di politica pubblica su più livelli territoriali.

Considerata la complessità di analisi e la necessità di disporre di significative quantità di dati, anche derivanti da fonti diverse (ad esempio dati ISTAT, statistiche regionali e locali, indagini, rilevazioni, conteggi di passeggeri, risultati dell'applicazione di modelli trasportistici), tali analisi devono essere sviluppate in una fase antecedente rispetto a quella dell'affidamento, costituendo un'imprescindibile attività propedeutica suscettibile di condizionare significativamente l'efficacia e l'adeguatezza delle scelte successive di affidamento rispetto ai fabbisogni di mobilità dei bacini di riferimento. Tuttavia, la carenza di dati strutturalmente riscontrata, la difficoltà a reperire presso i SC competenze adeguate per l'analisi degli stessi, la tendenza ad avviare le attività propedeutiche con tempistiche inadeguate rispetto alle scadenze degli affidamenti vigenti sono tutti elementi che incidono sulla efficace applicazione della metodologia

194 Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018, "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento".

195 Delibera n. 96 del 4 ottobre 2018, "Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 37/2016. Conclusioni del procedimento".

196 Delibera n. 53 del 18 aprile 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 22/2023 per l'individuazione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. Conclusione del procedimento".

disciplinata dalla delibera n. 48/2017, il cui risultato perseguito è quello di pervenire, in ultima analisi, alla individuazione di soluzioni trasportistiche in grado di attrarre utenza per la mobilità collettiva. La metodologia tracciata dall'atto di regolazione è inoltre funzionale alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di competenza.

L'applicazione della metodologia individuata dalla regolazione dell'Autorità costituisce l'occasione per i SC di mettere in discussione il servizio attuale, tenendo conto dei cambiamenti intervenuti nelle esigenze di domanda in relazione all'evoluzione della società, con la diffusione strutturale di sistemi di lavoro e studio da remoto, il riequilibrio tra la componente occasionale e quella sistematica di mobilità (quest'ultima prevalente in passato), l'incremento di arrivi e presenze turistiche, l'aumento della quota della popolazione in età avanzata con le sue specifiche esigenze di mobilità. Risultano inoltre variati: la consapevolezza dell'impatto ambientale, la percezione dell'affollamento dei mezzi, i costi da sostenere per l'acquisto delle auto private in relazione alle restrizioni alla circolazione dei mezzi più inquinanti, lo spopolamento delle aree interne e l'incremento della popolazione nelle grandi città. Si tratta di aspetti che hanno modificato le scelte di mobilità degli utenti e molte di queste tendenze appaiono destinate a non esaurirsi nel breve termine; ciò richiede necessariamente una riflessione da parte dei SC nel pianificare e programmare servizi di mobilità che siano efficaci nel rispondere alle mutate esigenze di spostamento, cogliendo l'occasione per spingere maggiormente sul raggiungimento di obiettivi di politica pubblica (in particolare, favorire lo *shift* modale dal trasporto privato, stimolare scelte modali sostenibili, migliorare l'efficienza delle gestioni delle imprese di trasporto), anche sfruttando le opportunità derivanti dalla diffusione delle tecnologie digitali nel settore dei trasporti.

Considerata l'offerta di trasporto individuata per rispondere alle esigenze di domanda, il SC deve stabilire il perimetro dei servizi da assoggettare a OSP, tenendo conto di aspetti di redditività delle singole linee e delle fonti disponibili per la copertura finanziaria dei servizi. Anche su questo aspetto le contingenze attuali impongono ulteriori riflessioni rispetto al passato, considerato l'incremento dei costi di produzione del servizio (ad esempio quelli legati all'energia) mentre le risorse pubbliche disponibili rimangono pressoché invariate; sul tema, la regolazione suggerisce ai SC di valutare anche fonti di finanziamento alternative, di considerare di espungere le linee a redditività positiva dal perimetro OSP, di evitare le sovrapposizioni di servizi svolti con modalità alternative. Su tale aspetto, sulla base delle applicazioni osservate, si rileva come la forma di finanziamento maggiormente utilizzata sia basata sull'impiego di risorse pubbliche, anche con risorse delle regioni e degli enti locali, oltre a quelle derivanti dal Fondo nazionale trasporti (FNT), e risulta largamente utilizzato il meccanismo del finanziamento incrociato che consente di garantire il servizio anche sulle linee meno remunerative.

Di tali valutazioni, dell'applicazione della metodologia complessiva e della suddivisione dei servizi OSP in lotti di affidamento sulla base di criteri di economicità e contendibilità il SC rende conto nella Relazione dei lotti (RdL), trasmessa all'Autorità per l'espressione del relativo parere entro quarantacinque giorni, come previsto dalle Misure 4.11 e 6.2 della delibera n. 48/2017. Nel periodo di riferimento sono stati rilasciati dall'Autorità i pareri sulle RdL relative ai servizi di trasporto di competenza della Provincia di Verona, dell'Agenzia per il TPL del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia e dell'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) per i servizi di TPL su strada del bacino Sud, mentre l'istruttoria sulla RdL dei servizi ferroviari su rete regionale della Calabria e quella sulla RdL dei servizi di TPL relativi al bacino Taro della Provincia di Parma, sono attualmente in corso in attesa di ricevere le integrazioni richieste.

Con riferimento ai servizi di TPL di propria competenza, la citata Agenzia per il TPL lombarda ha individuato una configurazione a sei lotti di affidamento, che consente di superare l'assetto storico molto frammentato con conseguente efficientamento anche sotto il profilo della gestione amministrativa, prevedendo l'affidamento dei servizi con tempistiche sfalsate in relazione alle scadenze dei CdS vigenti. Nell'individuazione dei lotti l'ente non ha valutato scenari con più di sei lotti avendo assunto come vincoli predefiniti gli indirizzi contenuti nella normativa regionale e non avendo preso in considerazione l'eventualità di chiedere la deroga prevista dalla disposizione stessa. Tuttavia, considerato che in merito al lotto di grandi dimensioni (circa 140 milioni di vetture-km equivalenti all'anno) relativo all'area urbana di Milano, l'Agenzia ha specificato che, acquisite ulteriori informazioni, potrebbe riconsiderare uno scenario di suddivisione dello stesso in una pluralità di lotti, il parere[197] dell'Autorità è stato reso esclusivamente con riferimento agli altri cinque lotti, anche tenendo conto della necessità di avviare le procedure di affidamento, rinviando a una fase successiva l'acquisizione degli elementi (e delle ulteriori valutazioni dell'Agenzia) attualmente non disponibili

197 Parere n. 3 del 17 gennaio 2025, "Parere reso all'Agenzia per il trasporto pubblico locale del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale su strada e con impianti fissi".

in merito al predetto lotto. In particolare, i restanti cinque lotti risultano caratterizzati da una dimensione che può garantire procedure di gara contendibili, nonché lo sviluppo di economie di scala e di integrazione. Invece, il lotto di grandi dimensioni non è risultato adeguatamente supportato nella RdL, stante la mancanza di analisi quantitative di confronto dei risultati tecnico-economici, considerata anche la possibile significativa limitazione del numero di operatori partecipanti alla gara dato il volume e il carattere multimodale (sono ricompresi servizi con autobus, filobus, tram e metropolitana) dei servizi.

Nonostante le differenti caratteristiche dei lotti e dei servizi, rileva come, anche nel caso della Provincia di Verona, in assenza di solide analisi quantitative, si ritiene debba prevalere il criterio di contendibilità nella suddivisione in lotti, al fine di rendere la procedura di gara appetibile, ampliando la platea dei potenziali partecipanti e facendo emergere dal mercato le eventuali economie che non sono emerse dalle analisi *on desk*. Pertanto, nel parere n. 5/2025[198] rilasciato alla Provincia di Verona la configurazione a lotto unico, indicata come preferita nella RdL, non è stata ritenuta in linea con il principio di articolazione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento (di cui all'art. 48, comma 4, del d.l. n. 50/2017), né è risultata adeguatamente supportata tramite evidenze quantitative che ne suggeriscano una maggiore convenienza economica. Peraltro, la soluzione a lotto unico, se da una parte potrebbe facilitare la gestione contrattuale da parte dell'EA, dall'altra parte comporterebbe potenziali criticità derivanti dall'affidamento a un solo operatore con il rischio del fenomeno di "cattura" dell'EA da parte dell'IA, mentre in presenza di più operatori affidatari sullo stesso bacino di mobilità potrebbero svilupparsi meccanismi di confronto virtuosi con un miglioramento della qualità del servizio erogato e consentire all'ente competente di comparare l'efficienza delle diverse gestioni.

Invece nel caso dei servizi del bacino Sud piemontese di competenza di AMP, la scelta di individuare due lotti di affidamento soddisfa, come indicato nel parere n. 17/2025[199], i criteri di contendibilità – stante la significativa platea di operatori adeguati e potenzialmente interessati a partecipare alla gara, individuati tramite valutazioni *on desk* – ed economicità – tenendo conto dell'impiego stimato di risorse pubbliche necessarie, delle possibili economie di scala, di integrazione e di gestione amministrativa – oltre che in linea con il principio di articolazione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento (di cui all'art. 48, comma 4, del d.l. n. 50/2017). Le scelte di AMP risultano supportate da analisi qualitative e quantitative, oltre che dal confronto tra scenari alternative, partendo da un'articolata analisi della domanda sviluppata utilizzando diverse fonti di dati.

Nei pareri rilasciati l'Autorità fornisce ai SC raccomandazioni e suggerimenti al fine di favorire il miglior sviluppo delle procedure di affidamento, con riferimento, ad esempio, all'opportunità di consentire agli operatori la progettazione nell'ambito delle offerte di gara e l'organizzazione in corso di durata contrattuale di servizi flessibili (*e.g.* a chiamata), maggiormente efficaci a rispondere, in alcuni casi, alle esigenze dell'utenza, e di prevedere nei CdS apposite clausole di flessibilità che, nei limiti consentiti dall'ordinamento vigente, consentano di adeguare l'offerta di servizi alle evoluzioni della domanda. Inoltre, spesso si raccomanda di prevedere la possibilità di presentare offerte su diversi lotti e di consentire al medesimo operatore di ottenere l'affidamento di più lotti, al fine di far emergere dal mercato le convenienze derivanti da una gestione combinata dei servizi relativi a lotti distinti. Infine, considerata la strutturale carenza di dati nella disponibilità dei SC e la frequente difficoltà riscontrata nell'ottenere i dati del servizio erogato presso l'*incumbent*, nei propri pareri l'Autorità raccomanda ai SC di adottare una serie di misure per raccogliere nel tempo i dati e le informazioni necessarie per sviluppare le attività di pianificazione del servizio e le future valutazioni sulla perimetrazione dei lotti, ma anche per poter valutare le *performance* dell'IA e disporre in tal modo di strumenti per intervenire, ove necessario, modificando l'offerta di servizi. Pertanto, l'Autorità evidenzia la necessità di prevedere nei CdS da stipulare appositi obblighi, in capo alle IA, per la rilevazione e trasmissione dei dati relativi (almeno) ai passeggeri trasportati, al *load factor* (da valutare per fascia oraria, punta e morbida, periodo dell'anno), ai ricavi e al *coverage ratio* (calcolato come previsto dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo n. 422/1997[200]), disaggregati per ciascuna modalità di trasporto e tipologia di servizio prevista, nonché per linea, oltre a raccomandare ai SC di monitorare la ripartizione modale.

198 Parere n. 5 del 6 febbraio 2025, "Parere reso alla Provincia di Verona, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale di competenza".

199 Parere n. 17 del 11 giugno 2025, "Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino Sud piemontese".

200 Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, "Conferimento alle regioni e 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".

Nell'ambito delle attività istruttorie è stato possibile osservare l'influenza del modello di *governance* adottato nei singoli casi sullo sviluppo delle attività propedeutiche e sulla possibilità di implementare attività di coordinamento e integrazione tra i servizi di trasporto; al riguardo, paiono emergere dei vantaggi nel caso in cui il ruolo di SC sia svolto dalle agenzie della mobilità, plausibilmente anche per motivi strettamente connessi alle caratteristiche organizzative delle stesse e alle risorse di cui possono disporre rispetto ad altre tipologie di enti. In generale si osserva una tendenza a una riduzione della frammentazione a livello di *governance* – aspetto sul quale rilevano le previsioni dell'art. 5 del d. lgs. n. 201/2022 e il relativo decreto ministeriale attuativo[201] – e di lotti.

Tabella 8. I bacini e i lotti: trasporto su strada

Regione/ provincia autonoma	Bacini e lotti TPL su strada			Pareri rilasciati[1]
	Scenario attuale	Scenario futuro[2]	*Governance*	
Piemonte	N. 4 bacini N. 23 lotti	N. 4 bacini N. 12 lotti	Agenzia della Mobilità Piemontese Comuni o comunità montane per i servizi locali.	Parere n. 8/2025 (servizi del bacino Sud)
Valle d'Aosta	N. 1 bacino regionale N. 3 lotti		Regione Comuni o comunità montane per i servizi locali.	
Lombardia	N. 6 bacini N. 67 lotti	N. 6 bacini N. 18 (di cui 5 dell'Agenzia Como Lecco Varese e 6 dell'Agenzia per il TPL del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia	6 Agenzie di Trasporto Pubblico Locale	Parere n. 11/2023 (Agenzia Como Lecco Varese) Parere n. 3/2025 (Agenzia Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia)
Trento	N. 2 bacini N. 6 lotti		Provincia autonoma e comuni per i servizi di interesse comunale	
Bolzano	N. 5 bacini N. 12 lotti		Provincia autonoma e comuni per i servizi di interesse comunale	
Veneto	N. 7 bacini N. 34 lotti	N. 7 bacini N. 1 lotto Provincia Rovigo, n. 3 lotti dell'ente di governo di Venezia, n. 1 lotti Provincia di Verona, oltre a un numero di lotti da definire da parte degli altri enti di Governo	7 enti di governo provinciali del TPL	Parere n. 7/2024 (Provincia di Rovigo) Parere n. 6/2025 (Provincia di Verona)
Friuli-Venezia Giulia	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Liguria	N. 4 bacini N. 6 lotti		4 enti di governo provinciali (per La Spezia agenzia della mobilità)	
Emilia-Romagna	N. 5 bacini N. 14 lotti	n. 1 lotto AMR, oltre a un numero di lotti da definire da parte delle altre Agenzie	7 agenzie locali per la mobilità	Parere n. 20/2023 (AMR)

201 Decreto del Ministero dell'Economia e delle finanze 28 aprile 2023, "Misure incentivanti in favore degli enti locali che aderiscono alle riorganizzazioni e alle aggregazioni dei servizi pubblici locali ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201".

Regione/ provincia autonoma	Bacini e lotti TPL su strada			Pareri rilasciati[1]
	Scenario attuale	Scenario futuro[2]	*Governance*	
Toscana	N. 1 bacino N. 1 Lotto	N. 1 bacino N. 1 lotto della rete strutturale, oltre ad altri lotti dei servizi su rete debole	Regione	n.a.
Umbria	N. 1 bacino N. 8 lotti	N. 1 bacino N. 4 lotti	Agenzia unica del TPL (Umbria TPL e mobilità)	Parere n. 5/2023 (servizi del bacino regionale)
Marche	N. 6 bacini N. 19 lotti		Province e comuni	
Lazio	N. 2 bacini N. 173 lotti	N. 2 bacini N. 18 lotti	Regione Lazio, con il supporto di ASTRAL Roma Capitale, con il supporto di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. Comuni capoluogo per progettazione e gestione servizi	Parere n. 15/2022 (servizi del bacino regionale)
Abruzzo	N. 1 bacino N. 43 lotti		Regione Comuni	
Molise	N. 3 bacini N. 33 lotti	N. 1 bacino N. 3 lotti, oltre altri eventualmente da definire	Regione Comuni o comunità montane per i servizi locali.	Parere n. 12/2019 (servizi extraurbani)
Campania	N. 1 bacino	N. 1 bacino N. 5 lotti	Regione Province e comuni	
Puglia	N. 7 bacini N. 58 lotti	N. 6 bacini N. 2 lotti per la provincia di Lecce, altri lotti da definire	6 enti di governo dei servizi automobilistici corrispondenti alle province e alla città metropolitana	Parere n. 7/2021 (TPL Lecce)
Basilicata	N. 1 bacino N. 51 lotti	N. 1 bacino N. 5 lotti	Regione	Parere n. 6/2021
Calabria	N. 5 bacini N. 6 lotti	N. 1 bacino N. 8 lotti	Regione Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ARTCal) Comuni e città metropolitana	Parere n. 5/2020
Sicilia	N. 2 bacini N. 83 lotti	N. 4 bacini N. 7 lotti (di cui 4 extraurbani e 3 urbani) oltre altri lotti dei servizi urbani dei singoli comuni	Regione Comuni e città metropolitana	n.a.
Sardegna	N. 9 bacini N. 54 lotti		Regione	

1 Si utilizza la dicitura n.a. (non applicabile), nei casi in cui, in assenza di parere ART, la colonna "scenario futuro" risulti valorizzata; ciò può avvenire nei casi in cui la delibera n. 48/2017 non sia applicabile e nei casi in cui il SC non abbia ancora trasmesso la RdL.

2 Scenario desunto dalla RdL trasmessa dal soggetto competente o, da altre informazioni pubbliche.

Fonte: elaborazione ART.

Tabella 9. I bacini e i lotti: trasporto per ferrovia

Regione/ provincia autonoma	Bacini e lotti TPL su strada			Pareri rilasciati
	Scenario attuale	Scenario futuro[1]	Governance	
Piemonte	N. 1 bacino N. 4 lotti	N. 1 bacino N. 4 lotti	Regione Agenzia della mobilità piemontese	Parere n. 6/2022
Valle d'Aosta	N. 1 bacino N. 1 lotto		Regione	
Lombardia	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 1 lotto	Regione	Parere n. 19/2021
Trento	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 2 lotti	Provincia autonoma	Parere n. 12/2023
Bolzano	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 1 lotto	Provincia autonoma	Parere n. 15/2023
Veneto	N. 1 bacino N. 3 lotti		Regione Infrastrutture Venete	
Friuli-Venezia Giulia	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	Parere n. 3/2021
Liguria	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Emilia-Romagna	N. 1 bacino N. 1 lotto		Regione	
Toscana	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 2 lotti	Regione	n.a.
Umbria	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 1 lotto	Regione	n.a.
Marche	N. 1 bacino N. 1 lotto		Regione	
Lazio	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Abruzzo	N. 1 bacino N. 2 lotti	N. 1 bacino N. 2 lotti	Regione	Parere n. 5/2022
Molise	N. 1 bacino N. 1 lotto	N. 1 bacino N. 1 lotto	Regione	Parere n. 9/2022
Campania	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Puglia	N. 1 bacino N. 5 lotti		Regione	
Basilicata	N. 1 bacino N. 3 lotti	N. 1 bacino N. 3 lotti	Regione	Parere n. 2/2022
Calabria	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ARTCal)	
Sicilia	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	
Sardegna	N. 1 bacino N. 2 lotti		Regione	

1 Scenario desunto dalla RdL trasmessa dal soggetto competente o, in assenza di essa, da ulteriori elementi a disposizione dell'Autorità.

Fonte: elaborazione ART.

3.2 Gli affidamenti dei servizi

3.2.1 Il margine di utile ragionevole e l'analisi di impatto della regolazione

Con la delibera n. 177/2024 si è concluso il procedimento, avviato con la delibera n. 244/2022[202], di revisione della metodologia di determinazione dell'utile ragionevole nei settori del cabotaggio marittimo e del trasporto terrestre. Tale procedimento era finalizzato al riconoscimento di una remunerazione congrua a tutte le fattispecie riscontrabili nell'ambito dei servizi di trasporto e, in particolare, alle casistiche individuate nell'ambito del monitoraggio svolto sull'implementazione delle delibere n. 22/2019 e n. 154/2019 le quali disciplinano, rispettivamente alle Misure 10 e 17, la materia trattata nel presente paragrafo. Tale attività di monitoraggio aveva infatti evidenziato alcune criticità applicative riconducibili, *in primis*, a valori limitati o nulli del CIN, al quale si applica il tasso di remunerazione del capitale definito dall'Autorità per calcolare l'utile ragionevole da riconoscere alle IA di CdS, che avevano reso necessario un intervento dell'Autorità finalizzato a introdurre alcuni affinamenti della regolazione allora vigente.

La citata delibera n. 177/2024 è corredata da specifica AIR (*infra*) la quale conferma le conclusioni riportate nello schema di AIR annesso al documento di seconda consultazione di cui alla delibera n. 139/2024[203]. Inoltre, il procedimento è stato preceduto dalla VIR che ha consentito, così come riportato nella citata delibera di avvio, di rilevare, tra l'altro, alcuni *"specifici limiti della vigente regolazione in materia di determinazione dell'utile ragionevole relativamente ai servizi di trasporto su strada, per ferrovia e marittimi soggetti a obblighi di servizio pubblico, nonché di valutarne il grado di attualità ed efficacia rispetto al contesto di mercato, alla luce, in particolare, delle attività di monitoraggio ed approfondimento svolte dai competenti Uffici dell'Autorità".*

La rilevanza della tematica e del relativo procedimento è stata confermata dalla ampia partecipazione alle due consultazioni avviate dall'Autorità – rispettivamente con delibera n. 44/2024[204] e con la citata delibera n. 139/2024 – dei principali *stakeholder* rappresentati da EA, IA e rispettive associazioni/rappresentanze, oltre a professionisti attivi nel settore considerato.

Le principali novità introdotte, simmetricamente per tutti i settori considerati, dalla delibera n. 177/2024 sono di seguito rappresentate:

i. la possibilità per l'EA di prevedere, nell'ambito della modalità ordinaria di determinazione dell'utile ragionevole, l'impiego di un tasso di rendimento del capitale diverso dal WACC definito dall'Autorità) nei limiti delle soglie inferiore (*floor*), pari al *risk free rate* impiegato dall'Autorità per il calcolo del WACC, e superiore (*cap*), fissata nel valore dello stesso WACC maggiorato di 200 punti base;

ii. l'introduzione di una metodologia alternativa all'applicazione di un tasso di rendimento del capitale al CIN – da applicare al verificarsi di una determinata condizione e in relazione alle caratteristiche del mercato – che consiste nella garanzia del riconoscimento all'IA di una redditività minima basata sull'applicazione di una percentuale all'EBIT *margin* di mercato definito dall'Autorità e pertanto indipendente dal valore del CIN.

Con riguardo alla possibilità per l'EA di individuare un tasso di remunerazione del capitale diverso dal WACC, tale scelta è effettuata previa consultazione degli *stakeholder* (*ex* Misura 4 della delibera n. 154/2019) e in considerazione delle ipotesi dui cui alle lettere a) e b) del punto 1 delle citate Misure 10 e 17. Più specificamente, eventuali maggiorazioni rispetto al WACC potranno essere previste in presenza di investimenti finanziati dall'IA di significativo grado di rischiosità, e funzionali al miglioramento del servizio (*in primis* il rinnovamento del materiale rotabile/naviglio); viceversa, riduzioni del tasso potranno essere implementate in caso di rischio contrattuale ridotto o nullo, individuato, in particolare, negli affidamenti *in house* e negli appalti.

L'EA motiva all'Autorità l'eventuale scelta difforme dal WACC nell'ambito della:

i. RdA con riguardo ai servizi di trasporto su strada;

ii. Relazione sul Piano raggiungimento Obiettivi (PRO) per servizi di trasporto ferroviari in caso di affidamenti diversi dalla gara;

202 Delibera n. 244 del 14 dicembre 2022, "Avvio di un procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019".

203 Delibera n. 139 del 15 ottobre 2024, "Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019. Seconda consultazione pubblica".

204 Delibera n. 44 del 4 aprile 2024, "Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019. Indizione di consultazione pubblica".

iii. Relazione di accompagnamento al PEF (servizi di trasporto per ferrovia in caso di procedure concorsuali).

In relazione al tasso alternativo al WACC, è inoltre previsto che lo stesso segua l'andamento di quest'ultimo nel corso della durata contrattuale, essendo, in ciascun periodo regolatorio aggiornato proporzionalmente alla variazione del WACC stesso.

Con riguardo alla possibilità di applicazione di una metodologia alternativa al WACC sono infine stabilite le modalità:

i. di verifica delle condizioni di applicazione della stessa rispetto alla metodologia ordinaria;

ii. di calcolo dell'utile ragionevole secondo la nuova metodologia;

iii. di determinazione della compensazione a partire dal tasso di rendimento garantito all'IA (*infra*) con la metodologia alternativa.

La modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole introdotta dalla delibera n. 177/2024 è tale da garantire all'IA un *Earnings before interest and taxes* (EBIT) *margin*[205] per l'intero periodo di piano pari a una percentuale compresa tra le soglie minima e massima –rispettivamente fissate al 50% e all'80% – del tasso di rendimento di riferimento del mercato. Tale tasso è calcolato quale media aritmetica dell'EBIT *margin* di un campione significativo di CdS in capo alle IA di servizi di trasporto su strada, per ferrovia e marittimo, distinto per modalità e rilevato nell'ultimo triennio disponibile; EBIT *margin* è dato del rapporto tra il risultato operativo netto e la somma tra i ricavi delle vendite (inclusi i corrispettivi) e gli altri ricavi e proventi.

In relazione alla condizione da verificare al fine di applicare la modalità alternativa, essa è basata sul confronto tra il risultato del rapporto tra l'utile ragionevole, determinato sulla base della metodologia ordinaria, e i ricavi inclusivi della compensazione (anch'essa calcolata simulando l'applicazione della metodologia ordinaria) con il tasso di riferimento del mercato, determinato dall'Autorità, moltiplicato per una soglia, fissata inizialmente al 50% sulla base dell'osservazione della distribuzione percentile risultante dai dati a disposizione dell'Autorità.

Qualora il valore determinato sulla base della metodologia ordinaria risultasse inferiore al 50% dell'EBIT *margin* di mercato allora si applicherebbe la metodologia alternativa; viceversa, il risultato ottenuto dall'applicazione della modalità ordinaria rappresenterebbe l'utile ragionevole da utilizzare per il calcolo della compensazione.

Inoltre, nella fase precedente all'affidamento l'EA è tenuto alla valutazione delle caratteristiche del mercato potenziale relativo ai servizi oggetto dello stesso, in particolare in termini di grado di capitalizzazione dei potenziali concorrenti, utilizzando a tal fine anche i dati di settore messi a disposizione dall'ART sul proprio sito istituzionale. Tale analisi è sottoposta a valutazione preventiva da parte dell'Autorità nei tempi e nelle forme previste dalla regolazione per le diverse modalità; nella fattispecie, per il trasporto marittimo questo avviene a seguito di richiesta motivata all'Autorità che si esprime entro quarantacinque giorni, mentre nel caso del trasporto terrestre, ciò avviene secondo le seguenti procedure:

i. per i servizi su strada, nell'ambito della RdA di cui alla Misura 2.2, della delibera n. 154/2019;

ii. nel caso dei servizi ferroviari, per affidamenti diversi dalla gara, nell'ambito del PRO di cui alla Misura 2.4, della delibera n. 120/2018;

iii. nel caso dei servizi ferroviari, per affidamenti con procedure concorsuali, nella Relazione che accompagna il medesimo PEF di cui alla Misura 2.5, della delibera n. 120/2018.

In relazione al solo trasporto marittimo, inoltre, la principale innovazione di tipo procedurale consiste nel passaggio dalla determinazione del valore del WACC su richiesta dell'EA per ciascun affidamento alla determinazione e pubblicazione con cadenza annuale da parte dell'Autorità, in analogia con quanto già previsto dalla delibera n. 154/2019 per il trasporto terrestre. Precedentemente, nel settore del cabotaggio marittimo, a differenza di quanto già avveniva per i servizi di trasporto terrestre (cfr. *infra*), in caso di nuovo affidamento (o di aggiornamento/revisione del PEF di un CdS in essere), l'Autorità, su richiesta dell'EA, trasmetteva, entro trenta giorni, il valore del tasso di remunerazione del CIN quale misura del margine di utile ragionevole; i valori rilasciati dall'Autorità agli EA dall'entrata in vigore della relativa delibera sono rappresentati nella **Tabella 10**. Con la delibera n. 38/2025[206] sono stati pubblicati i primi valori di WACC nominale *pre-tax* ed EBIT *margin* per il settore marittimo come previsto dalla innovata Misura 10 della delibera n. 22/2019, pari rispettivamente a 7,96% e 10,43%.

205 Dato dal rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi (voci di bilancio A1 inclusi i corrispettivi e A5).

206 Delibera n. 38 del 6 marzo 2025, "Misura 10, Allegato "A" alla delibera n. 22/2019. Determinazione annuale del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo gravati da obblighi di servizio pubblico".

Tabella 10. I valori del WACC rilasciati *ex* delibera n. 22/2019

Ente	Data richiesta	Data rilascio	WACC nominale pre-tax
Regione Autonoma della Sardegna	24.10.2019	21.11.2019	6,17%
Regione Siciliana	16.03.2020	09.04.2020	5,56%
MIT	31.12.2020	14.01.2021	5,32%
Regione Autonoma della Sardegna	25.02.2021	25.03.2021	5,38%
Regione Siciliana	18.05.2021	17.06.2021	5,40%
MIT	21.07.2021	05.08.2021	5,40%
MIT	25.08.2021	09.09.2021	5,49%
Regione Autonoma della Sardegna	15.09.2021	07.10.2021	5,52%
Regione Siciliana	25.11.2021	23.12.2021	5,72%
Regione Autonoma della Sardegna	03.02.2022	24.02.2022	6,01%
MIT	01.04.2022	21.04.2022	5,96%
MIT	02.12.2022	22.12.2022	7,41%
MIT	19.01.2023	08.02.2023	7,84%
Regione Autonoma della Sardegna	17.05.2023	15.06.2023	8,62%
Regione Lazio	19.05.2023	15.06.2023	8,62%
Regione Siciliana	24.04.2023	15.06.2023	8,62%
Regione Autonoma della Sardegna	19.01.2024	08.02.2024	9,42%
Regione Siciliana	13.03.2024	04.04.2024	9,42%
Regione Toscana	28.03.2024	18.04.2024	9,42%
MIT	03.05.2024	23.05.2024	9,42%

Fonte: elaborazione ART.

Con riguardo ai servizi di trasporto terrestre, a differenza di quanto rappresentato per i servizi di cabotaggio (cfr. *supra*), il WACC è *ab origine* definito annualmente dall'Autorità e pubblicato sul proprio sito *web* istituzionale. I valori annuali del WACC nominale *pre-tax*, rilasciati dall'Autorità a partire dall'entrata in vigore della citata delibera n. 154/2019 sono rappresentati nelle Tabelle 11 e 12, rispettivamente per il trasporto per ferrovia e su strada. Per entrambe le modalità considerate, nel 2025 si è registrata una riduzione dei valori rispetto all'anno precedente.

Tabella 11. I valori del WACC *ex* delibera n. 154/2019: trasporto per ferrovi

Anno	Delibera ART n.	Data rilascio	WACC nominale *pre-tax*	EBIT *margin*
2020	65/2020	12.03.2020	6,23%	-
2021	33/2021	11.03.2021	5,93%	-
2022	35/2022	10.03.2022	5,86%	-
2023	49/2023	10.03.2023	7,45%	-
2024	32/2024	07.03.2024	8,97%	-
2025	37/2025	06.03.2025	7,80%	9,01%

Fonte: elaborazione ART.

Tabella 12. I valori del WACC *ex* delibera n. 154/2019: trasporto su strada

Anno	Delibera ART n.	Data rilascio	WACC nominale *pre-tax*	EBIT *margin*
2020	65/2020	12.03.2020	6,15%	-
2021	33/2021	11.03.2021	5,76%	-
2022	35/2022	10.03.2022	5,52%	-
2023	49/2023	10.03.2023	7,26%	-
2024	32/2024	07.03.2024	8,47%	-
2025	39/2025	06.03.2025	7,30%	9,76%

Fonte: elaborazione ART.

Le conclusioni della Relazione AIR pubblicata contestualmente alla citata delibera n. 177/2024 confermano quanto rilevato nei precedenti schemi di AIR, in termini di non idoneità dell'intervento di regolazione a introdurre oneri significativi per gli EA. Esso, al contrario, appare associare benefici incrementali di varia natura, per tutte le tipologie di soggetti destinatari della regolazione, identificati in termini di accresciuta trasparenza, miglioramento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del CdS, contenimento degli oneri di finanza pubblica e promozione della concorrenza. Infatti, l'intervento di regolazione è teso a risolvere una criticità riscontrata nel metodo ordinario e sollevata dagli *stakeholder*, tra i quali gli stessi EA, oltre a IA e loro associazioni, che si presenta in caso di capitale investito netto regolatorio nullo o con modesto valore. Rispetto agli schemi di AIR si rileva inoltre come l'introduzione di ulteriori elementi di flessibilità nell'ambito della metodologia ordinaria di determinazione dell'utile ragionevole consenta di preservare e valorizzare il carattere strategico del metodo del tasso di remunerazione del CIN con la possibilità per EA e IA (in caso di gara) di aumentare fino a un massimo di 200 punti base il tasso rispetto al WACC calcolato dall'ART, benché soggetta a parere preventivo da parte della stessa Autorità, in caso di investimenti particolarmente "rischiosi" in naviglio e in materiale rotabile impiegato per la produzione dei servizi TPL interessati e in altre dotazioni tecnologiche. Analogamente, in caso di rischio ridotto (ad esempio per gli affidamenti effettuati con la forma dell'appalto) è possibile variare al ribasso il tasso di remunerazione del capitale nel limite del *cap* stabilito dall'ART, pari al *risk free rate* impiegato per il calcolo del WACC.

Ai fini della Relazione AIR[207] (*supra*), redatta secondo quanto stabilito dalla disciplina del regolamento AIR/VIR di cui alla delibera n. 54/2021, sono stati identificati i seguenti ambiti

207 La relazione AIR individua anche 6 indicatori da utilizzare nella successiva verifica di impatto della regolazione: i) N° procedure di affidamento bandite e concluse con l'aggiudicazione dei servizi per settore e tipologia di affidamento (con gara, dirette, *in house*, appalto); ii) N° di partecipanti alle procedure competitive per settore; iii) Applicazione del metodo ordinario (WACC*CIN) nei CdS e tassi di rendimento del CIN applicati dagli EA nei CdS, anche in relazione alle associate matrici dei rischi; iv) Andamento degli investimenti nel naviglio e nel parco materiale rotabile nonché altri investimenti in particolare di tipo tecnologico digitale; v) Applicazione del metodo alternativo (tasso di rendimento di riferimento del settore) e sua implementazione da parte degli EA nei CdS, anche in relazione alle associate matrici dei rischi; vi) Applicazione degli schemi di incentivazione del sistema di *profit sharing*.

di intervento regolatorio: i) metodo ordinario: tasso di remunerazione del CIN (WACC); ii) metodo alternativo: tasso di remunerazione di riferimento del settore; iii) sistema di incentivazione di *profit sharing*. Inoltre, nella Relazione AIR sono identificati come destinatari diretti dell'intervento di regolazione gli EA di servizi di trasporto passeggeri gravati da OSP, le IN, le IF e le imprese di trasporto passeggeri su strada che erogano tali servizi[208].

Per valutare l'impatto di opzioni regolatorie alternative alla cornice regolatoria vigente, sono stati confrontati benefici (riconducibili a cinque indicatori[209]) e oneri (derivanti da obblighi regolatori[210] e obblighi amministrativi[211]) incrementali.

In termini di benefici incrementali, l'impatto delle misure di regolazione associato con l'opzione regolatoria adottata in relazione ai cinque indicatori individuati è stato considerato "forte" con riferimento alla trasparenza per tutti e tre gli ambiti regolatori analizzati; un impatto "forte" è stato valutato anche con riferimento all'equilibrio economico finanziario per gli ambiti regolatori del metodo ordinario e del metodo alternativo; un ultimo impatto "forte" è rilevato per l'indicatore relativo agli investimenti limitatamente all'ambito del metodo ordinario, mentre con riferimento al contenimento degli oneri di finanza pubblica si è stimato un impatto "medio"; sulla concorrenza è stato valutato un impatto forte per il solo metodo alternativo.

Gli oneri incrementali sono stati valutati di impatto "lieve" per il metodo ordinario, "moderati" per il metodo alternativo e invariati per il *profit sharing*.

3.2.2 I servizi di trasporto marittimo

La delibera n. 22/2019 disciplina lo svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale, sia di interesse regionale e locale, anche esercito unitamente al trasporto merci. Nell'ambito della disciplina regolatoria in essa contenuta, la Misura 2, inerente alla procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara, disciplina le attività propedeutiche alle scelte che gli enti competenti devono adottare al fine di garantire la continuità territoriale marittima; al riguardo, in primo luogo, gli enti individuano le esigenze di servizio pubblico, sulla base degli esiti dell'analisi della domanda attuale e potenziale, effettuata tramite indagini e/o simulazioni e sentita l'utenza, anche tramite le sue associazioni, per poi proseguire con la verifica del mercato, finalizzata a rilevare l'eventuale interesse delle IN a soddisfare le esigenze di servizio precedentemente individuate in libero mercato e senza compensazioni.

Qualora in esito alla verifica del mercato se ne rilevi il fallimento, prima di ricorrere all'imposizione di OSP nell'ambito di un CdS, l'EA valuta se l'applicazione di specifici obblighi a tutte le IN interessate al servizio (c.d. "OSP orizzontali"), oppure l'erogazione di sussidi alla domanda, anche in combinazione con l'imposizione di OSP orizzontali, siano sufficienti per il soddisfacimento delle esigenze di servizio. Le valutazioni sulla possibilità per l'EA di ricorrere a uno dei richiamati strumenti di intervento costituisce una fase distinta e susseguente alla verifica del mercato finalizzata a rilevare le intenzioni delle IN.

Alla fase di scelta dello strumento di intervento a cui ricorrere tra quelli previsti dalla normativa eurounitaria, seguono la fase di affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo individuati e quella esecutiva del contratto, alle quali sono riconducibili le misure regolatorie definite con la richiamata delibera n. 22/2019, inerenti, rispettivamente, alla predisposizione del bando di gara e agli aspetti contenuti nelle convenzioni o nei CdS stipulati nonché agli obblighi di CoReg e di separazione contabile per l'IN (cfr. *infra*).

3.2.2.1 Il monitoraggio

In continuità con il passato, l'applicazione della regolazione al settore dei servizi di trasporto marittimo è stata oggetto di una specifica attività di monitoraggio con la ricognizione dei CdS vigenti (Tabella 13) e delle procedure di affidamento avviate dagli EA (Tabella 14), anche avvalendosi di interlocuzioni con gli enti che si sono rese necessarie per agevolare l'applicazione delle misure nelle diverse fasi in cui si articolano le procedure di affidamento, ivi comprese quelle propedeutiche alle gare da avviare all'approssimarsi della scadenza dei CdS; le procedure di cui alla Tabella 14 non tengono conto delle gare andate deserte o in relazioni alle quali le offerte pervenute non sono state ritenute ammissibili.

208 Si rimanda in ogni caso alla sezione C della relazione AIR per alcuni casi di esenzione di applicabilità delle misure.

209 Trasparenza nelle metodologie di stima del tasso di remunerazione del capitale e del margine di utile ragionevole; equilibrio economico-finanziario delle gestioni dei servizi OSP interessati (finalizzato all'esclusione di sotto-compensazioni dei CdS); contenimento degli oneri di finanza pubblica (attraverso l'esclusione di sovra-compensazione dei CdS); livello di concorrenza nelle procedure di affidamento dei servizi; investimenti in naviglio/materiale rotabile e qualità dei servizi del TPL.

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

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

Tabella 13. I contratti di servizio vigenti: trasporto marittimo

Ente affidante	Ambito territoriale/ tratta	Tipologia di servizio[1]	Impresa di navigazione	Scadenza	Corrispettivo annuo da CdS (iva inclusa/esente)
Regione Campania	Procida, Ischia, Capri	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Caremar	15.07.2024[2]	11.856.787 €
Regione Lazio	Pontine	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Laziomar	31.12.2025	20.080.500€
Regione Sardegna	Asinara	Motonavi	Delcomar	30.06.2031[3]	2.906.583 €[8]
	San Pietro, La Maddalena	Traghetti Ro-Pax	Delcomar	30.06.2031[3]	31.642.326 €[8]
Regione Siciliana	Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria	Traghetti Ro-Pax	Società Navigazione Siciliana (SNS)	22.09.2024[4]	18.604.000 €[9]
	Pelagie	Traghetti Ro-Pax	Caronte & Tourist I.M.	30.09.2028	8.806.759 €
	Ustica (Lotto VII)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	3.213.271 €
	Pantelleria (Lotto V)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	1.694.383 €
	Pelagie (Lotto VI)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	3.629.047 €
	Eolie (Lotto I)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	12.052.262 €
	Eolie (Lotto II)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	9.276.632 €
	Egadi (Lotto III)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	5.766.079 €
	Egadi (Lotto IV)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	2.696.609 €
Regione Toscana	Arcipelago toscano	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Toremar	31.12.2023[5]	14.666.650 €
MIT	Genova-Porto Torres	Traghetti Ro-Pax	Compagnia Italiana di Navigazione	30.09.2026	112.260 €
	Napoli-Cagliari-Palermo	Traghetti Ro-Pax	Grimaldi Euromed	31.05.2026	6.041.073 €
	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	Traghetti Ro-Pax	Grimaldi Euromed	22.09.2026	9.867.258 €
	Tremiti	Traghetti Ro-Pax	Navigazione Libera del Golfo	31.12.2028	5.646.170 €
	Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Società Navigazione Siciliana	10.04.2028	55.694.895 €
	Reggio Calabria-Messina	Mezzi veloci	Liberty Lines	30.09.2027	9.390.575 €
	Villa San Giovanni-Messina	Mezzi veloci	Blu Jet	31.12.2025[6,7]	9.377.296 €
Importo totale contratti					**243.021.415 €**

[1] Con il termine Ro-Pax (Roll-on/roll-off Passengers) si fa riferimento a traghetti progettati per il trasporto combinato di mezzi pesanti e automobili al seguito dei passeggeri, in grado di salire (roll on) e scendere (roll off) autonomamente dall'imbarcazione in porto; [2] in proroga sino al 31/12/2025; [3] dal 1° luglio 2025; [4] in proroga sino al 31/10/2025 (scadenza inclusiva del recupero delle corse omesse); [5] in proroga nelle more dell'aggiudicazione di nuovo affidamento; [6] scadenza e importo previsti nell'ambito del Contratto di programma MIT-RFI 2022-2026- parte servizi; [7] importi previsti nell'ambito del Bilancio RFI 2022; [8] importo riparametrato sulla base dell'importo della proroga semestrale; [9] importo annuale riparametrato sulla base dell'importo della proroga per 13 mesi.

Fonte: elaborazione ART.

Tabella 14. Le procedure di affidamento avviate: trasporto marittimo

Ente affidante	Collegamenti	Stato	Esiti	Scadenza CdS
MIT	Napoli-Cagliari-Palermo (Ro- Pax)	Conclusa	Grimaldi Euromed (dal 1° giugno 2021)	31 maggio 2026
	Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	Conclusa	Compagnia Italiana di Navigazione (dal 1° ottobre 2021)	30 settembre 2026
	Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	Conclusa	Grimaldi Euromed (dal 23 settembre 2021)	22 settembre 2022
		Conclusa	Grimaldi Euromed (dal 23 settembre 2022)	22 settembre 2023
		Conclusa	Grimaldi Euromed (dal 23 settembre 2023)	22 settembre 2026
	Termoli-Tremiti (Ro- Pax)	Conclusa	Navigazione Libera del Golfo (dal 1° luglio 2021)	31 dicembre 2024
		Conclusa	Navigazione Libera del Golfo (dal 1° gennaio 2025)	31 dicembre 2028
	Reggio Calabria-Messina (navi veloci)	Conclusa	Liberty Lines (dal 1° ottobre 2023)	30 settembre 2027
Regione Sardegna	Porto Torres-Asinara (Ro- Pax)	Conclusa[1]	Delcomar (dal 1° gennaio 2024)	30 giugno 2025
		Conclusa	Ensamar (dal 1° luglio 2025)	30 giugno 2031
	Isole di San Pietro e La Maddalena (Ro-Pax)	Conclusa[1]	Delcomar	30 giugno 2025
		Conclusa	(dal 1° gennaio 2024)	
		Conclusa	Delcomar	30 giugno 2031
		Conclusa	(dal 1° luglio 2025)	
Regione Siciliana	Servizi "integrativi" unità veloci (Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria)	Conclusa	Liberty Lines (dal 1° gennaio 2023)	31 dicembre 2027
	Servizi "integrativi" Ro-pax (Pelagie)	Conclusa	Caronte & Tourist I.M. (dal 1° ottobre 2023)	30 settembre 2028
	Servizi "integrativi" Ro-pax (Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria)	Conclusa[2]	SNS (dal 23 ottobre 2023)	31 ottobre 2025
Regione Lazio	Isole Pontine	Conclusa[2]	Laziomar (dal 15 gennaio 2025)	31 dicembre 2025
Regione Toscana	Isole dell'Arcipelago toscano	In corso		

[1] Procedura negoziata; [2] affidamento diretto.

Fonte: elaborazione ART.

L'assetto attuale dei servizi di interesse nazionale deriva dagli esiti delle due verifiche del mercato effettuate dal MIT (Tabella 15), rispettivamente, per i collegamenti con le isole maggiori e le Tremiti e per il collegamento Reggio Calabria-Messina.

Tabella 15. Le verifiche del mercato relative ai collegamenti di interesse nazionale

Collegamenti di interesse nazionale	Esiti verifica del mercato		Esiti procedure di affidamento (ove avviate)
	Stagionalità	Regime	
Napoli-Palermo (Ro- Pax)	Annuale	Libero mercato	
		(dal 1° dicembre 2020)	
Ravenna-Brindisi-Catania (Ro- Ro)	Annuale	Libero mercato	
		(dal 1° dicembre 2020)	
Livorno-Cagliari (Ro- Ro)	Annuale	Libero mercato	
		(dal 1° dicembre 2020)	
	Annuale	Libero mercato	
		(dal 21 dicembre 2020)	
Civitavecchia-Olbia (Ro-Pax)	Annuale	OSP orizzontali senza contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione, Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed
			(dal 1° ottobre 2021)
Napoli-Cagliari-Palermo (Ro- Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Grimaldi Euromed
			(dal 1° giugno 2021)
Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	Invernale	Contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione
			(dal 1° ottobre 2021)
	Estiva	Libero mercato	
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Grimaldi Euromed
			(dal 23 settembre 2021)
Termoli-Tremiti (Ro- Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Navigazione Libera del Golfo
			(dal 1° luglio 2021)
Reggio Calabria-Messina (mezzi veloci)	Annuale	Contratto di servizio	Liberty Lines
			(dal 1° ottobre 2023)

Fonte: elaborazione ART.

Con riguardo ai servizi marittimi di interesse regionale e locale (**Tabella 16**), nel periodo di riferimento sono state avviate nuove procedure di affidamento, stante la mancata assegnazione dei servizi in esito alle prime gare, e sono stati prorogati alcuni CdS vigenti in vista dell'approssimarsi della relativa scadenza.

Con riferimento ai servizi di collegamento con le isole minori della Sicilia c.d. "integrativi", da effettuarsi sia con mezzi veloci che con unità di tipo Ro-Pax, la Regione Siciliana, nel maggio 2024 ha stipulato un'apposita convenzione affidando i suddetti servizi integrativi a Società Navigazione Siciliana S.c.p.a. (SNS), con decorrenza a partire dal 23 ottobre 2023 per un periodo di undici mesi, eventualmente prorogabile di altri tredici mesi; inoltre, con un *addendum* a tale convenzione, nel dicembre 2024 ne ha disposto la proroga fino al 31 ottobre 2025 (tenuto conto del recupero delle corse omesse). Nel frattempo, in data 20 febbraio 2024, la Regione Siciliana ha pubblicato un avviso per l'affidamento in concessione dei servizi integrativi Ro-Pax, dando avvio a una procedura che risulta ancora in corso.

In riferimento ai servizi di continuità territoriale con le isole minori sarde, la Regione Autonoma della Sardegna (RAS), a partire dal 2022, ha indetto sei procedure aperte per l'affidamento in concessione dei servizi di collegamento marittimo da e per le isole di La Maddalena e San Pietro, di cui cinque sono risultate deserte e la sesta si è conclusa nel giugno 2025; mentre, per quanto riguarda l'affidamento del servizio di trasporto marittimo tra la Sardegna e l'isola dell'Asinara (linea Porto Torres-Cala Reale), a partire dal 2020 la RAS ha pubblicato quattro procedure aperte, di cui due risultate deserte, la terza non aggiudicata per offerta non idonea e la quarta si è conclusa nel giugno 2025; inoltre, in tale periodo tre procedure negoziate sono andate deserte. Nel primo caso i servizi sono stati e sono tuttora eserciti dall'IN *incumbent* Delcomar S.r.l. (Delcomar) che si è aggiudicata anche l'ultima procedura fino al 2031 Nel caso del collegamento con l'Asinara, con l'ultima procedura recentemente conclusa il servizio è stato affidato all'impresa Ensamar.

Per quanto concerne i servizi di collegamento marittimo nell'ambito pontino, al fine di garantire la continuità del servizio, l'ente competente ha affidato i servizi all'*incumbent* Laziomar S.p.a. (Laziomar) con un provvedimento di emergenza, sino al 31 dicembre 2025.

Per quanto riguarda i servizi di cabotaggio marittimo di competenza della Regione Campania, in considerazione dell'approssimarsi della scadenza del CdS con Caremar S.p.a. (Caremar), nell'aprile 2024 l'ente competente ne ha disposto la proroga sino al 15 luglio 2025.

Infine, in riferimento ai servizi di collegamento marittimo con l'arcipelago toscano, la Regione Toscana, in esito alla verifica del mercato avviata nel gennaio 2024, ha individuato nell'imposizione di OSP orizzontali lo strumento da applicare sulla linea Piombino-Portoferraio dell'ambito Elba, stante l'interesse parziale espresso dal mercato, mentre per le altre linee dell'ambito Elba e per le linee degli ambiti Capraia e Giglio la scelta della Regione Toscana è ricaduta sullo strumento del CdS da affidare con gara, in considerazione del fallimento del mercato rilevato. Tuttavia, dalle interlocuzioni successivamente occorse con l'ente competente oltreché da notizie stampa si è appresa l'intenzione della Regione Toscana di discostarsi dalla scelta inizialmente effettuata, rinunciando all'imposizione di OSP orizzontali sulla linea Piombino-Portoferraio, inclusa anch'essa nel perimetro del CdS da affidare tramite gara, per motivazioni riconducibili, tra l'altro, alla tutela occupazionale, al risparmio di risorse pubbliche e agli aspetti tariffari; tale procedura è stata recentemente avviata.

Tabella 16. Le verifiche del mercato relative ai collegamenti di interesse regionale e locale

Collegamenti con le isole minori		Esiti verifica del mercato	Regime	Esiti procedure di affidamento (ove avviate)
Regione	**Ambito/Tratta**	**Stagionalità**		
Sardegna	Porto Torres-Asinara	Annuale	Contratto di servizio	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024)
	(Ro- Pax)	Annuale	Contratto di servizio	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024)
	Calasetta/Portovesme-Carloforte	Annuale	Contratto di servizio	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024)
Regione Siciliana	Servizi "integrativi" (Ro-Pax)	Annuale	Contratto di servizio (5 lotti)	Caronte & Tourist I.M. (Pelagie, dal 1° ottobre 2023 al 20 settembre 2028; SNS (Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria, dal 23 ottobre 2023 al 22 settembre 2024)al 30 giugno 2024)
	Servizi "integrativi" (navi veloci)	Annuale	Contratti di servizio (7 lotti)	Liberty Lines (dal 1° gennaio 2023)
Regione Lazio	Isole Pontine	Annuale	Contratto di servizio	Laziomar (dal 15 gennaio al 31 dicembre 2025)
Regione Toscana	Arcipelago toscano	Annuale	OSP orizzontali (Piombino-Portoferraio)	Non avviata[1]
			Contratto/i di servizio	Avviata

[1] Il collegamento è stato inserito nell'ambito del contratto di servizio oggetto di affidamento

Fonte: elaborazione ART.

3.2.2.2 La verifica di impatto della regolazione

Con la delibera n. 64/2025[212], l'Autorità ha avviato la VIR concernente la definizione dei bandi di gara relativi all'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare adottata con la delibera n. 22/2019, con lo scopo di analizzare gli effetti prodotti dalla stessa, valutando il grado di raggiungimento degli obiettivi, anche al fine di individuare gli eventuali correttivi da apportare.

Il termine della VIR, in conformità a quanto previsto dal regolamento di disciplina dell'AIR e della VIR, approvato con delibera n. 54/2021, e in particolare dal relativo art. 3, con la citata delibera n. 64/2025 è stato individuato nell'11 giugno 2025.

Dopo la disamina delle principali caratteristiche del comparto dei servizi di cabotaggio marittimo descritte nella Sezione A, l'individuazione degli obiettivi dell'atto di regolazione varato con la delibera n. 22/2019 nella Sezione B e i soggetti destinatari dell'atto di regolazione stesso nella Sezione C, nelle Sezioni D ed E sono approfonditi gli elementi emergenti dall'attività di monitoraggio delle procedure di affidamento nonché il grado di efficacia ed efficienza delle misure di regolazione, a cui seguono elementi di riflessione in tema di attualità della regolazione.

Nella VIR sono stati analizzati, in particolare, i seguenti obiettivi della regolazione, sotto il profilo della loro efficacia e della loro efficienza, già individuati nella relazione illustrativa e nella relazione AIR: tutela della concorrenza nell'accesso al mercato dei servizi di cabotaggio; tutela del principio di non discriminazione e parità di trattamento tra imprese di navigazione; soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei

212 Delibera n. 64 del 16 aprile 2025, "Avvio della Verifica di impatto della regolazione concernente l'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 delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni", adottato con la delibera n. 22/2019 del 13 marzo 2019."*

cittadini; efficienza delle gestioni, rispetto delle condizioni minime di qualità dei servizi e promozione dell'innovazione; contenimento degli oneri di finanza pubblica e costi amministrativi in capo all'EA; asimmetrie informative tra IA ed EA.

Tale documento riferisce, in particolare, degli esiti delle attività di monitoraggio svolte dall'Autorità rispetto ai servizi di cabotaggio su relazioni da, tra e verso le isole maggiori e minori.

In estrema sintesi, è emerso che a fronte di un indubbio grado di efficacia dell'atto di regolazione nel promuovere l'apertura al mercato di numerosi collegamenti prima gestiti in regime di OSP, in particolare nei collegamenti tra il continente e le isole maggiori, uno scenario diverso si presenta per i servizi interessanti le isole minori, dove permane un assetto sostanzialmente monopolistico del mercato. Alcuni interventi correttivi a esito della VIR sono individuati nella Sezione F e riguardano sia il momento della programmazione che la procedura dell'affidamento con CdS. L'insieme dei correttivi prospettati è volto, tramite un mix di strumenti, a favorire la concorrenza rispetto all'assetto attuale dove il soggetto *incumbent* è spesso l'unico a presentarsi alle gare per gli affidamenti dei servizi di cabotaggio, con la conseguenza che potrebbero non essere incentivati gli investimenti sul naviglio e la correlata qualità dei servizi agli utenti.

La VIR ha individuato – infatti – la necessità di effettuare un intervento di revisione ampio e sistematico alla disciplina della delibera n. 22/2019 che investirà tutte le attività del processo di affidamento di un dato servizio di cabotaggio marittimo, dalle attività che intervengono nella fase preliminare allo svolgimento delle procedure di affidamento, alle attività riferibili alla predisposizione del bando di gara e alla fase esecutiva del CdS a seguito dell'aggiudicazione del servizio. Per alcuni interventi si intende fare riferimento, con gli opportuni adattamenti alle specificità del settore marittimo, a quanto già previsto nella regolazione vigente per altri settori regolati dall'Autorità, con particolare riferimento al settore del TPL terrestre.

3.2.3 I servizi di trasporto per ferrovia

Come per gli altri settori, anche per il trasporto ferroviario l'Autorità effettua un monitoraggio continuo in merito alle procedure di affidamento dei servizi, aggiornando costantemente le informazioni relative ai CdS vigenti in esito alla ricognizione condotta sugli atti pubblicati dagli EA, come sinteticamente rappresentato in **Tabella 17**.

Relativamente al periodo di riferimento, sono state perfezionate due procedure di affidamento diretto, rispettivamente in favore di Trentino Trasporti S.p.a. (TT), *in house* dalla Provincia autonoma di Trento e di Longitude Holding S.r.l. (Longitude) dalla Regione Piemonte, ed è stata definitivamente confermata dal Consiglio di Stato l'aggiudicazione a Trenitalia, mediante procedura di gara, dei servizi ferroviari sulle linee Adria-Mestre, Chioggia-Rovigo e Rovigo-Verona, precedentemente effettuati da Sistemi Territoriali S.p.a. (ST).

Per quanto riguarda invece il trasporto ferroviario di competenza della Provincia autonoma di Bolzano, ad agosto 2024 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei servizi per il periodo dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2039. Conseguentemente all'avvio di tale procedura competitiva, i CdS vigenti con gli attuali gestori (Trenitalia e SAD S.p.a.) sono stati prorogati fino al 13 giugno 2026, al fine di garantire la prosecuzione del servizio nelle more della conclusione della procedura di affidamento. Tale bando e i relativi atti di gara sono stati successivamente annullati dal TRGA Bolzano con sentenza n. 82/2025 del 13 marzo 2025.

Oltre a tale procedura relativa al trasporto ferroviario regionale, nel febbraio 2025 il MIT ha pubblicato, ai sensi dell'art. 7, paragrafo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'avviso di preinformazione relativo al prossimo affidamento mediante gara dei servizi ferroviari MLP soggetti a OSP per il periodo 2027-2041.

Infine, i CdS affidati a Ferrovie Udine Cividale S.r.l. (FUC) dalla Regione Friuli Venezia-Giulia, a Ferrovie della Calabria S.r.l. (FdC) dalla Regione Calabria e ad Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a (AMT). dalla Regione Liguria risultano essere stati ulteriormente prorogati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e, in particolare: nel primo caso, fatto salvo il subentro di RFI quale GI e conseguente definizione anticipata di un nuovo CdS con l'IF e, negli altri due casi, in considerazione della sospensione dell'esercizio delle linee ferroviarie, anche finalizzata alla realizzazione di adeguamenti infrastrutturali, nelle more della definizione del nuovo affidamento.

Tabella 17. I contratti di servizio vigenti: trasporto per ferrovia

Ente affidante	Impresa ferroviaria	Scadenza	Produzione (treni-km/000)[1]	Corrispettivo annuale (€/000)[1]
Regione Abruzzo	Trenitalia	30.11.2033	4.116	61.600
	TUA-Società Unica Abruzzese di Trasporto	31.12.2027	965	11.197
Regione Basilicata	Trenitalia	31.12.2031	1.800	34.200
	FAL-Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2033	868	26.837
Provincia autonoma di Bolzano	Trenitalia	13.06.2026	2.791	34.888
	SAD-Trasporto Locale	13.06.2026	2.628	26.983
Regione Calabria	Trenitalia	31.12.2032	6.345	85.800
	FdC-Ferrovie della Calabria	31.12.2025[2]	898	24.300
Regione Campania	Trenitalia	31.12.2033	10.480	164.600
	EAV-Ente Autonomo Volturno	31.12.2025	6.309	55.900
Regione Emilia-Romagna	TPER-Trenitalia TPER	31.12.2041	17.993	153.000
Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia	Trenitalia	31.12.2031	6.168	72.800
	FUC-Ferrovie Udine Cividale	31.12.2025[2]	446	3.990
Regione Lazio	Trenitalia	31.12.2032	18.520	245.593
	Cotral	30.06.2032	3.277	44.712
Regione Liguria	Trenitalia	31.12.2032	7.100	91.927
	AMT (Genova-Casella)	31.12.2026[2]	151	1.682
Regione Lombardia	Trenord	30.11.2033	43.800	542.400
Regione Marche	Trenitalia	31.12.2033	4.740	42.910
Regione Molise	Trenitalia	31.12.2033	1.100	18.300
Regione Piemonte	Trenitalia SFR (servizi regionali)	30.06.2032	11.828	142.175
	Trenitalia SFM (servizi ferroviari metropolitani)	31.12.2035	7.558	79.422
	Longitude Holding	31.12.2034	308	4.230
	BLS	31.12.2029	166	1.249
Regione Puglia	Trenitalia	31.12.2032	6.705	72.280
	FSE-Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici	31.12.2032	3.758	61.004
	FTM-Ferrotramviaria	31.12.2033	2.038	22.864
	FdG-Ferrovie del Gargano	31.12.2033	1.020	12.181
	FAL-Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2033	728	5.894
Regione autonoma della Sardegna	Trenitalia	31.12.2025	3.750	44.018
	ARST	31.12.2031	1.011	14.696
Regione Siciliana	Trenitalia	31.12.2033	11.630	143.200

Ente affidante	Impresa ferroviaria	Scadenza	Produzione (treni-km/000)[1]	Corrispettivo annuale (€/000)[1]
Regione Toscana	Trenitalia	30.11.2034	22.277	250.924
	TFT-Trasporto Ferroviario Toscano	15.12.2033	728	15.549
Provincia autonoma di Trento	Trenitalia	31.12.2033	1.785	18.536
	Trentino Trasporti	31.12.2034	1.739	22.947
Regione Umbria	Trenitalia	31.12.2032	3.720	58.720
Regione autonoma Valle d'Aosta	Trenitalia	13.12.2025	1.651	14.800
Regione del Veneto	Trenitalia (servizi regionali)	31.12.2032	14.950	148.460
	Trenitalia (servizi direttrice Bologna-Brennero)	31.12.2031	1.536	10.193
	Trenitalia (servizi Adria-Mestre, Chioggia-Rovigo e Rovigo-Verona)	31.12.2034	1.672	16.654

[1] Valori medi derivati dai PEF trasmessi dall'EA ai sensi della delibera n. 120/2018 e dai CdS se sottoscritti prima della pubblicazione della citata delibera;
[2] contratto oggetto di proroga alla data indicata ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Fonte: elaborazione ART.

3.2.4 I servizi di trasporto su strada

3.2.4.1 Il monitoraggio

L'effettiva applicabilità della regolazione in materia di trasporto pubblico su strada approvata dall'Autorità, con particolare riferimento alla delibera n. 154/2019, continua a risentire delle disposizioni di legge conseguenti all'emergenza sanitaria pandemica, di cui all'art. 24, comma 5-*bis*, del decreto-legge n. 4/2022[213], che sancisce la possibilità per gli EA di prorogare i CdS vigenti, ai sensi dell'art. 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007, sino alla scadenza massima del 31 dicembre 2026, purché l'IA si impegni a effettuare *"sulla base di un piano economico-finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti [...] orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento"*. In esito a tale disposizione, infatti, il numero di nuove procedure di affidamento avviate dagli EA è risultato contenuto[214], con conseguente limitazione della piena adozione della regolazione dell'Autorità[215], dal momento che la citata delibera n. 154/2019 non trova applicazione in caso di proroga di un CdS. In tale ambito si evidenzia come con la revisione della delibera n. 154/2019, adottata con delibera n. 64/2024, sia stata disciplinata un'estensione dell'applicazione della regolazione ai CdS prorogati ai sensi dell'art. 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007: in particolare, la Misura 1.8 della richiamata delibera n. 154/2019, prevede che l'EA tenga conto *"delle modifiche normative e regolatorie intervenute nel settore del TPL, concordando con l'IA l'adozione delle disposizioni che costituiscono condizioni più favorevoli per la gestione del servizio oggetto di affidamento"*, con riferimento, in particolare, all'allocazione dei rischi e relativa matrice, la predisposizione del PEF, l'individuazione di specifici obiettivi di efficacia ed efficienza e la predisposizione del Piano di accesso al dato (PAD). Invece, non sono soggetti all'applicazione di quanto disciplinato dalla Misura 1.8 i CdS prorogati prima dell'entrata in vigore della stessa delibera n. 64/2024.

È tuttavia apprezzabile un segnale di ripresa relativamente all'avvio di nuove procedure competitive, anche da parte di alcuni EA che, dopo essere ricorsi alla proroga dei CdS al 31 dicembre 2026 (cfr. *supra*), hanno reso nota, mediante la pubblicazione di avvisi di preinformazione ai sensi dell'art. 7, paragrafo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'intenzione di voler procedere a nuovi affidamenti mediante gara a partire dal 1° gennaio 2027.

213 Decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, "Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico".

214 Storicamente gli EA sono spesso ricorsi a proroghe, anche reiterate, ai sensi dell'art. 4, par. 4, o dell'art. 5, par. 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

215 Seppure il richiamo operato dall'art. 4 citato alla necessità che sia predisposto un PEF rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti ha, di fatto, comportato anche l'applicabilità delle specifiche misure regolatorie della delibera n. 154/2019 connesse alla predisposizione di tale documento.

Relativamente al periodo di riferimento, inoltre, occorre ricordare la conclusione della procedura ristretta per l'affidamento in quattro lotti dei servizi minimi di TPL su strada di interesse regionale della Regione Campania - mentre risulta in corso l'istruttoria relativa all'affidamento *in house*, a partire dal 1° gennaio 2026, del servizio urbano del Comune di Napoli – nonché l'avvenuta aggiudicazione mediante gara, da parte della Regione Siciliana, dei servizi extraurbani di interesse regionale su quattro lotti, a cui è seguito l'affidamento *in house* alla Azienda Siciliana Trasporti S.p.a. (AST) della restante parte di servizi.

3.2.4.2 La relazione di affidamento

Con la delibera n. 64/2024, l'Autorità ha approvato la revisione di alcune misure della delibera n. 154/2019, in adeguamento alle disposizioni del d.lgs. n. 201/2022 e alle evidenze emerse dall'attività istituzionale di monitoraggio del settore e dell'applicazione della disciplina regolatoria interessata, svolta nel periodo 2020-2023. Le modifiche adottate hanno interessato, *inter alia*, numerosi strumenti operativi previsti dalla regolazione, tra i quali la matrice dei rischi, il PEF e il *set* di riferimento degli indicatori di efficacia/efficienza, inclusa la RdA; quest'ultima rappresenta il documento che in caso di nuovo affidamento l'EA è tenuto a predisporre, pubblicare e trasmettere all'Autorità, al fine di descrivere le scelte e gli elementi essenziali della procedura implementata, garantendo adeguate condizioni di trasparenza e piena conformità alle misure regolatorie. In tale ambito, in esito al citato procedimento di revisione, sono stati approvati, a beneficio degli EA, specifici schemi-tipo di riferimento per la predisposizione delle RdA, da utilizzare alternativamente in caso di procedura competitiva/gara (nuovo Annesso 8a alla delibera n. 154/2019), affidamento *in house* (*ibidem*, Annesso 8b) o diretto (*ibidem*, Annesso 8c). I nuovi schemi di RdA sono entrati in vigore il 16 maggio 2024.

Ai sensi della disciplina regolatoria vigente, sulle RdA trasmesse dagli EA l'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni; tali osservazioni sono pubblicate sul sito *web* istituzionale dell'Autorità[216] (Misura 2.2 della delibera n. 154/2019), come disposto *ex novo* dalla citata delibera n. 64/2024, interessando conseguentemente le sole istruttorie avviate dopo il 16 maggio 2024.

In ottemperanza a quanto sopra, nel periodo di riferimento della presente Relazione sono pervenute le seguenti RdA:

- servizi di TPL extraurbano di rete debole di competenza della Provincia di Siena, da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nel luglio 2024;
- servizio di TPL urbano del Comune di Catania, da aggiudicarsi in lotto unico mediante affidamento *in house*; istruttoria conclusasi nell'agosto 2024;
- servizio di TPL urbano del Comune di Brescia mediante metropolitana, da aggiudicarsi in lotto unico mediante affidamento *in house*; istruttoria conclusasi nell'agosto 2024;
- servizi di TPL extraurbano di competenza della Regione Siciliana, da aggiudicarsi sulla base di quattro lotti mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nel settembre 2024 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;
- servizi di TPL di competenza della Provincia di Rovigo (extraurbano, urbano del Comune di Rovigo e urbano del Comune di Occhiobello), da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara ristretta; istruttoria conclusasi nell'ottobre 2024 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;
- servizio di TPL urbano del Comune di Agrigento, da aggiudicarsi in lotto unico mediante procedura di gara; istruttoria conclusasi nel dicembre 2024 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;
- servizio di TPL urbano di rete debole integrato con lo scolastico del Comune di Civitella in Val di Chiana, da aggiudicarsi in lotto unico mediante affidamento diretto; istruttoria conclusasi nel gennaio 2025 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;
- servizi di TPL extraurbano di rete debole di competenza della Provincia di Massa-Carrara da aggiudicarsi in lotto unico in esito a specifica procedura di dialogo competitivo; istruttoria conclusasi nel febbraio 2025 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità.
- servizi di TPL della rete debole di competenza della Provincia di Pisa, suddivisi in 3 lotti, da assegnare in esito a una procedura di dialogo competitivo; istruttoria conclusasi nel marzo 2025 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;
- servizi di TPL di rete debole di competenza dell'Unione dei Comuni della Valdera (Area Valdera) da affidare in lotto unico in esito a una procedura di dialogo competitivo; istruttoria conclusasi nell'aprile 2025 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;

216 Consultabili alla pagina: https://www.autorita-trasporti.it/indice-pareri/.

- servizio di TPL di competenza della Provincia di Imperia da affidarsi *in house* a Riviera Trasporti S.p.a.; istruttoria conclusasi nel maggio 2025 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;

- servizio di TPL urbano del Comune di Enna, con affidamento in unico lotto mediante gara; istruttoria conclusasi nel maggio 2025 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;

- servizio di TPL urbano del Comune di Cortona, da assegnare in lotto unico mediante affidamento diretto all'Associazione Temporanea di Imprese fra TIEMME S.p.a e CTP 2003 - Consorzio Trasporto Persone; istruttoria conclusasi nel maggio 2025 e osservazioni pubblicate sul sito dell'Autorità;

Risultano attualmente in corso le istruttorie relative alle RdA concernenti i servizi di TPL extraurbano di competenza della Regione Siciliana da affidarsi *in house* all'Azienda Siciliana Trasporti S.p.a. e quella relativa al servizio urbano di Isernia.

Nonostante si riscontri, in generale, una sostanziale conformità delle RdA pervenute rispetto ai principali elementi previsti dalle misure regolatorie vigenti, le istruttorie svolte hanno evidenziato alcune ricorrenti carenze, riferibili in particolare a:

- la diffusa mancanza di adeguati dati e informazioni nella disponibilità dell'EA in merito ai risultati pregressi di gestione dei servizi oggetto di affidamento, a testimonianza del permanere di asimmetrie informative nel rapporto con l'*incumbent*, che non rende disponibili tali dati, anche quando in possesso, laddove non vi siano adeguate clausole contrattuali (del previgente CdS) che ne rendano obbligatoria l'ostensione; tale situazione condiziona la struttura complessiva della procedura di affidamento, assumendo rilevanza soprattutto in caso di gara, in termini di idonee informazioni a beneficio degli altri operatori interessati e di condizionamento della contendibilità, potendo l'*incumbent* giovarsi di una posizione di vantaggio;

- la previsione e la programmazione da parte degli EA di servizi di TPL, da destinare al (nuovo) affidamento, prevalentemente di tipo tradizionale, ossia basata su percorsi/corse e orari/frequenze predefiniti, in sostanziale assenza di adeguati approfondimenti sulla possibilità d'implementare (da subito), e/o di valorizzare in sede di offerta (in caso di gara), soluzioni alternative e innovative di mobilità, quali ad esempio servizi flessibili di tipo *Demand responsive transport* (DRT) o sistemi integrati con i servizi di *sharing mobility* presenti sul territorio interessato; tale rigidità assume particolare rilevanza alla luce delle limitate prestazioni di efficacia ed efficienza/redditività che spesso si riscontrano nei servizi interessati, in termini di *load factor* e *coverage ratio*, tenuto conto del fatto che servizi maggiormente flessibili, se associati ad adeguati sistemi di monitoraggio e verifica (passeggeri trasportati, ricavi, qualità percepita), possono maggiormente soddisfare la domanda reale e potenziale, meglio rispondendo alle effettive esigenze di mobilità degli utenti;

- la clausola sociale, in caso di procedure di gara e di affidamento del servizio di TPL a un nuovo operatore, che, come noto, prevede a oggi, in base alla normativa nazionale, l'obbligo per il gestore uscente di trasferire i propri dipendenti preposti al servizio[217], a fronte di specifica individuazione degli stessi, secondo le modalità disciplinate dalla Misura 21 della citata delibera n. 154/2019; le istruttorie sulle RdA hanno infatti portato alla luce numerose criticità applicative della clausola, come oggi formulata, allorquando il gestore uscente si rivela indisponibile a cedere (parte de) il proprio personale di guida alla nuova IA; tale scelta è strettamente correlata all'ormai cronico fenomeno di carenza del personale di guida, diffusosi senza sosta a livello nazionale ed eurounitario, nonostante alcune iniziative d'incentivo all'accesso alla professione avviate dalle imprese di TPL, di recente supportate anche da provvedimenti del legislatore[218]; di fatto, quindi, si assiste a una significativa dicotomia tra la rigidità dell'attuale clausola sociale nel (solo) TPL e le contingenze del settore, che parrebbe addirittura in contrasto con la ratio originaria della disciplina normativa, finalizzata a garantire principalmente la tutela dei lavoratori, necessità oggi venuta meno o comunque che risulta secondaria vista la penuria di figure professionali adeguate; l'attuale scenario rende opportune adeguate riflessioni sulla coerenza e la sostenibilità dei principi politici di protezione sociale rispetto alle effettive esigenze del mercato, con riferimento in particolare alla necessità di tenere adeguatamente conto da un lato delle necessità gestionali e operative di tutti i soggetti coinvolti, inclusi i gestori uscenti, e dall'altro di evitare che la assenza di una clausola sociale generi potenziali barriere all'ingresso per i nuovi entranti.

217 Cfr. art. 48, comma 7, lett. e) del d.l. n. 50/2017.

218 L'ultima revisione del "Codice della Strada", attuata con legge 25 novembre 2024, n. 177, ha previsto l'abbassamento da 24 a 18 anni del limite di età per conseguire la patente D, necessaria a condurre autobus in servizio pubblico in Italia.

3.2.4.3 Le verifiche di conformità alla regolazione delle procedure di gara

L'art. 9 della legge n. 118/2022[219] ha disposto nuove attribuzioni in capo a differenti soggetti istituzionali, tra cui l'Autorità, rilevandosi in particolare:

- l'obbligo in capo alle regioni a statuto ordinario di trasmettere annualmente all'Osservatorio TPL[220] specifiche "*attestazioni*", che rendono conto delle attività svolte in materia di affidamento dei servizi di TPL i cui CdS risultano in scadenza (comma 1);
- il compito in capo all'Autorità di verificare la conformità delle sole procedure di gara[221] oggetto di attestazioni alle delibere dell'Autorità vigenti in materia (comma 3).

A tale scopo, con la delibera n. 243/2022[222], l'Autorità ha approvato un apposito regolamento[223] che disciplina le modalità di svolgimento delle verifiche di conformità di propria competenza, nonché le modalità di messa a disposizione e pubblicazione dei relativi esiti. In particolare, il regolamento prevede lo svolgimento delle seguenti attività:

i. individuazione delle procedure di gara da sottoporre a verifica di conformità, sulla base delle attestazioni *ex lege* presenti sul sito dell'Osservatorio TPL;
ii. comunicazione al MIT, entro il 31 luglio di ogni anno, dell'elenco delle procedure di gara che saranno interessate dalle valutazioni dell'Autorità;
iii. verifica delle procedure mediante la compilazione per ciascun affidamento interessato di un'apposita matrice (Annesso 3 al regolamento), con eventuale coinvolgimento della regioni/enti affidanti interessati per acquisizione delle informazioni integrative necessarie;
iv. trasmissione al MIT, entro il 31 ottobre di ogni anno, degli esiti delle verifiche svolte.

In ottemperanza al suddetto regolamento, nel periodo di riferimento della presente Relazione, sulla base dei dati pubblicati dall'Osservatorio TPL alla scadenza del 31 maggio 2024, sono state individuate le seguenti procedure di gara a fini di verifica della conformità, con gli esiti riportati nella Tabella 18.

Tabella 18. Gli esiti delle verifiche di conformità *ex* delibera n. 243/2022 – anno 2024

Procedura	Ente Affidante (Regione interessata)	Esito della verifica
Servizio di TPL su strada regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata	Regione Basilicata	Conforme
Servizi di TPL su impianti fissi del bacino territoriale di Como, Lecco e Varese	Agenzia TPL Como Lecco e Varese (Lombardia)	Conforme
Servizio di TPL su strada in ambito urbano nel territorio del Comune di Livigno	Comune di Livigno (Lombardia)	Conforme
Servizi di TPL su strada extraurbani del bacino provinciale di Lucca rete a domanda debole	Provincia di Lucca (Toscana)	Conforme
Servizi di TPL in aree a domanda debole della Provincia di Siena	Provincia di Siena (Toscana)	Conforme
Servizio di TPL a domanda debole del Comune di Cortona	Comune di Cortona (Toscana)	Conforme
Servizi di TPL urbano, extraurbano, di navigazione e mediante impianti fissi meccanizzati della Regione Umbria	Regione Umbria	Conforme
Servizio di TPL urbano del Comune di Schio e reti minori di servizi extraurbani della Provincia di Vicenza	Ente di Governo del TPL di Vicenza (Veneto)	Non conforme

Fonte: elaborazione ART.

219 Legge 5 agosto 2022, n. 118, "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021".
220 Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito con l'art. 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.
221 La disposizione legislativa in esame non prevede alcun analogo adempimento per le restanti modalità di affidamento contemplate dalla normativa, ossia diretto e/o *in house*.
222 Delibera n. 243 del 12 dicembre 2022, "Conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 142/2022, di attuazione dell'articolo 9, comma 3, della legge 5 agosto 2022, n. 118 recante 'Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021' per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti".
223 Regolamento recante "Attuazione dell'art. 9, comma 3, della legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti", Allegato "A" alla citata delibera n. 243/2022.

Inoltre, a seguito di specifica comunicazione della Regione Toscana, le verifiche di conformità relative a:

- servizi di TPL in aree deboli della Provincia di Massa-Carrara;
- servizi di TPL in aree deboli della Provincia di Pisa;
- servizi di TPL area Valdera a domanda debole;

sono state sospese alla luce dello stato di avanzamento delle relative procedure di affidamento (dialogo competitivo), che al momento delle valutazioni non avevano portato alla definizione di una soluzione progettuale condivisa, con conseguente predisposizione della RdA; le procedure di affidamento saranno comunque oggetto di attestazione *ex* art. 9 della l. n. 118/2022 anche per l'anno 2025, consentendo all'Autorità le relative verifiche.

Come previsto dal citato regolamento, gli esiti delle attività svolte sono stati comunicati al MIT unitamente alle matrici di verifica della conformità relative a ciascuna delle procedure interessate, oggetto contestualmente di pubblicazione sul sito istituzionale dell'Autorità"[224].

Sono state inoltre avviate le attività finalizzate a selezionare le procedure di gara che saranno interessate dalle verifiche di competenza per l'anno 2025, con riferimento ai nuovi affidamenti oggetto di attestazioni *ex lege* predisposte dalle regioni interessate e rese disponibili sul sito dell'Osservatorio TPL.

3.3 L'efficienza delle gestioni

3.3.1. Il trasporto per ferrovia

3.3.1.1 I parametri di efficienza e i *key performance indicator*

Le metodologie e i criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri connotati da OSP sono stati definiti dall'Autorità con la delibera n. 120/2018 la quale prevede altresì che le imprese adottino la CoReg applicando il principio di separazione contabile, al fine di consentire la corretta allocazione delle poste economiche e patrimoniali ai diversi CdS e scongiurare la presenza di finanziamenti incrociati dalle attività gravate da OSP a quelle a mercato.

Le misure si applicano agli affidamenti effettuati successivamente rispetto alla data di pubblicazione dell'atto di regolazione, sia diretti/*in house*, sia tramite gara; con riferimento ai CdS stipulati in data antecedente, trovano applicazione le misure del Titolo I rubricato "Metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni" nel caso in cui si verifichi una delle seguenti casistiche:

i. decorsi due anni dall'entrata in vigore dell'atto regolatorio, nell'ambito della verifica intermedia (annuale, triennale o quinquennale) dei risultati della gestione, si realizzi, una revisione, ove prevista per disposizione di legge o per contratto, derivante da uno scostamento tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato pari o superiore al +/- 5% dei ricavi operativi riportati nel PEF[225];

ii. decorsi due anni dall'entrata in vigore dell'atto regolatorio, ricorrano le condizioni per la stipula di un atto aggiuntivo, come disciplinate nello stesso CdS;

iii. decorsi cinque anni dalla data di entrata in vigore dell'atto regolatorio senza che si siano verificate le ipotesi di cui alle lettere i e ii, ove il CdS preveda tra le condizioni a presupposto della revisione del contratto, l'adeguamento a disposizioni normative, amministrative o a prescrizioni da parte di enti o autorità competenti che comportino nuove condizioni per l'esercizio del servizio.

Le misure del Titolo II, che disciplina i "criteri di contabilità regolatoria", prevedono l'obbligo per le IA di trasmettere all'Autorità, con cadenza annuale, una serie di dati economico gestionali significativi utilizzando i *format* resi disponibili sul sito *web* dell'Autorità; le IA devono trasmettere anche la certificazione dei dati da parte di una società di revisione o del revisore legale dei conti individuato dall'impresa stessa.

Con la citata delibera n. 120/2018 sono stati disciplinati criteri, metodologie e procedure per favorire il perseguimento dell'efficienza nelle gestioni e migliorare le condizioni di trasparenza – con particolare riferimento all'assenza di sussidi incrociati e all'accessibilità delle informazioni – pervenendo alla definizione di compensazioni adeguate rispetto agli OSP imposti. Il fine ultimo della delibera n. 120/2018 consiste

224 https://www.autorita-trasporti.it/indice-delibere/prospetto-di-sintesi-e-matrici-di-verifica-della-conformita-delle-procedure-di-gara-per-laffidamento-dei-servizi-di-tpl-anno-2024/.

225 La formula di calcolo assume la forma: [(Risultato Netto PEF - Risultato Netto a consuntivo) / Ricavi Operativi PEF ≥ ± 5%].

nello stimolare gli EA a perseguire obiettivi di efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, tramite, ad esempio, l'adozione della CoReg che consente la rilevazione analitica delle voci di costo e di ricavo relative alla gestione operativa delle IA e la separazione contabile tra attività svolte in regimi differenti, distinguendo le attività finanziate con risorse pubbliche da quelle a mercato, e anche tra attività effettuate nell'ambito di contratti diversi.

La delibera n. 120/2018 ha introdotto particolari strumenti finalizzati al raggiungimento degli obiettivi e, in particolare, a un progressivo miglioramento di efficienza nelle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale; si fa riferimento in particolare al PRO, documento che contiene gli obiettivi di efficienza ed efficacia (indicatori, livelli-obiettivo, *target*) e correlate prestazioni attese, la cui predisposizione è prevista per gli affidamenti diretti/*in house*, oltre che agli schemi di CoReg.

Il PEF e il PRO, secondo quanto stabilito dalla Misura 2.3 costituiscono un allegato al CdS; ne consegue, da una lettura combinata con la delibera n. 16/2018, che essi debbano essere pubblicati sul sito istituzionale dell'EA.

La Tabella 19 riporta i valori percentuali delle "X" di efficienza rilasciati e trasmessi dall'Autorità agli EA e quelli che gli EA hanno effettivamente adottato nel PRO/PEF ai sensi della delibera n. 120/2018.

Tabella 19. Le *X* di efficienza rilasciate *ex* delibera n. 120/2018

Regione	Impresa ferroviaria	Periodo CdS/ Periodo regolatorio	X_{effi} comunicata da ART		X_{effi} adottata da EA	
			Periodo regolatorio	Valore annuale	Periodo regolatorio	Valore annuale
Abruzzo	Trenitalia	(2024-2033) 1° periodo reg.	0,79%	0,16%	4,38%	0,89%
Abruzzo[1]	TUA	(2024-2033) 2° periodo reg.	2,50%	0,50%		
Basilicata	Trenitalia	(2024-2033) 1° periodo reg.	7,79%	1,61%	20,60%	4,51%
Prov. Aut. Bolzano	Gara in corso	(2025-2039) 1° periodo reg.	2,99%	0,60%		
Calabria	Trenitalia	(2018-2032) 1° periodo reg.	7,52%	1,55%	9,83%	2,04%
Calabria	Trenitalia	(2018-2032) 2° periodo reg.	4,93%	1,01%		
Campania	Trenitalia	(2019-2033) 1° periodo reg.	6,08%	1,25%	7,70%	1,60%
Campania	EAV	(2026-2030) 1° periodo reg.	13,80%	2,76%		
Friuli-Venezia Giulia	Trenitalia	(2017-2031) 1° periodo reg.	7,24%	1,49%	8,60%	1,79%
Lazio[1]	Trenitalia	(2018-2032) 2° periodo reg.	1,46%	0,33%		
Liguria[1]	Trenitalia	(2018-2032) 2° periodo reg	9,54%	1,99%		
Lombardia	Trenord	(2024-2033) 1° periodo reg.	2,52%	0,51%	9,30%	1,90%
Marche	Trenitalia	(2018-2023) 1° periodo reg.	5,86%	1,20%	6,36%	1,31%
Marche[1]	Trenitalia	(2019-2033) 2° periodo reg.	2.08%	0,42%		
Molise	Trenitalia	(2023-2033) 1° periodo reg.	5,80%	1,19%	50,30%2	7,50%[2]
Piemonte (SFR)	Trenitalia	(2019-2032) 1° periodo reg.	7,97%	1,65%	4,69%	0,96%
Piemonte (SFT)	BLS	(2024-2029) 1° periodo reg.	6,70%	1,38%	1,50%	0,50%
Trento	Trenitalia	(2024-2033) 1° periodo reg.	3,02%	0,61%	13,40%	2,84%
Puglia	Trenitalia	(2018->2023-2027) 2° periodo reg.	2,00%	0,33%	3,60%	0,74%
	Ferrovie del Gargano	(2022-2033) 1° periodo reg.	9,47%	1,97%	9,50%	1,90%
	Ferrotramviaria	(2022-2033) 1° periodo reg.	4,36%	0,89%	19,64%	3,92%
	Ferrovie del Sud Est	(2023-2032) 1° periodo reg.	12,39%	2,61%	12,60%	2,52%
Sardegna	Trenitalia	(2026-2030) proroga CdS	3,64%	0,74%		
Siciliana	Trenitalia	(2024-2033) 1° periodo reg.	10,07%	2,10%	13,50%	2,87%
Toscana	Trenitalia	(2019-2034) 1° periodo reg.	4,04%	0,82%	4,66%	0,95%

Regione	Impresa ferroviaria	Periodo CdS/ Periodo regolatorio	X_{effi} comunicata da ART		X_{effi} adottata da EA	
			Periodo regolatorio	Valore annuale	Periodo regolatorio	Valore annuale
Toscana[1]	Trenitalia	(2019-2034) 2° periodo reg.	2,94%	0,60%		
Umbria	Trenitalia	(2018->2023-2027) 2° periodo reg.	1,78%	0,33%	8,40%	1,6%
Veneto[1]	Trenitalia	(2018-2032) 2° periodo reg.	1,66%	0,33%		
Veneto	Trenitalia (*ex* indivisi)	(2024-2033) 1° periodo reg.	2,04%	0,41%		
Veneto	Gara (Trenitalia)	(2024-2033) 1° periodo reg.	2,21%	0,45%		

[1] Istruttoria ancora in corso;
[2] valori che risentono dell'elettrificazione di alcune linee e conseguente avvio di servizi ferroviari in sostituzione di servizi su strada.

Fonte: elaborazione ART.

3.3.1.2 Il piano raggiungimento obiettivi regolatori e la relazione di affidamento

Come anticipato (*supra*), la Misura 2 della citata delibera n. 120/2018 prevede che il PRO venga redatto e trasmesso all'Autorità in caso di affidamento diretto o *in house* e per ogni periodo regolatorio. L'Autorità, in applicazione della citata misura ha reso le pertinenti osservazioni alla Regione Molise per l'affidamento a Trenitalia e all'AMP per l'affidamento di alcune linee sospese a Longitude.

Dall'analisi dei PRO emergono criticità ricorrenti, inerenti agli aspetti riepilogati nel seguito, sulle quali sono state fornite apposite indicazioni agli EA interessati per il relativo superamento:

- livello del costo operativo del servizio ferroviario e KPI efficienza costi;
- indicatori riconducibili alla responsabilità dell'IF e analisi dei rischi;
- orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi dei KPI;
- modalità di affidamento dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi in conformità con la vigente normativa.

La Misura 2.2 della delibera n. 154/2019, prevede, a garanzia di trasparenza nelle scelte propedeutiche all'affidamento del servizio adottate dall'EA, al fine di poterne valutare la legittimità, che lo stesso predisponga e pubblichi sul proprio sito *web* la RdA anche per il settore ferroviario e la trasmetta all'Autorità che può formulare osservazioni entro sessanta giorni dal ricevimento.

Considerato che per gli affidamenti diretti/*in house* la RdA segue la predisposizione della relazione PRO e del PEF, essa può essere trasmessa contestualmente a questi, con alcuni contenuti trattati in modalità ridotta (ad esempio i criteri di redazione del PEF), in quanto maggiormente specificati negli altri documenti; in caso di gara la RdA può essere trasmessa contestualmente al PEF simulato.

Nel periodo di riferimento, Regione Siciliana (con riguardo al servizio da affidare a Trenitalia) e AMP (relativamente al CdS da stipulare con Longitude hanno trasmesso la RdA per affidamenti diretti e le relative osservazioni formulate dall'Autorità hanno riguardato le seguenti tematiche:

- CMQ dei servizi;
- allocazione dei rischi;
- rischi derivanti dal completamento dei lavori da parte del GI;
- rischi derivanti dalla diponibilità di depositi e personale;
- classificazione dei beni;
- clausola sociale;
- contenuti del PAD.

3.3.1.3 Gli obblighi di contabilità regolatoria

La Misura 1, punto 6 della delibera n. 120/2018 ha disposto che tutte le IF siano soggette agli obblighi di tenuta della CoReg e separazione contabile. A tal fine, come anticipato (cfr. *supra*), annualmente, entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, le IF compilano i *format* di CoReg resi disponibili dal SiMoT accessibile attraverso il portale dei servizi *online* dell'Autorità e allegano una relazione illustrativa circa le scelte effettuate e la certificazione di conformità ai criteri indicati nell'atto regolatorio, redatta da una società di revisione o di un revisore legale dei conti. Anche il GI la cui rete sia utilizzata da parte di IF per l'esercizio di servizi ferroviari passeggeri regionali connotati da OSP deve rilevare annualmente, per ogni CdS, particolari dati tecnici; questi vengono resi disponibili all'IF e all'EA, secondo quanto disciplinato dal PIR o da altro documento redatto dal GI, e all'Autorità attraverso la compilazione di appositi *format online*.

3.3.2. Il trasporto su strada

3.3.2.1 I costi di riferimento e l'analisi di impatto della regolazione

L'art. 7, comma 1, del d.lgs. n. 201/2022, relativo al riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, prevede espressamente che *"le autorità di regolazione individuano, per gli ambiti di competenza, i costi di riferimento dei servizi, lo schema tipo di piano economico-finanziario, gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 10, comma 4, 14, comma 2, e 17, comma 2"*.

In attuazione di tale decreto, con la delibera n. 23/2023[226], l'Autorità ha avviato il procedimento di *"individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada"* e successivamente, con delibera n. 28/2025, ha posto in consultazione il relativo schema di atto di regolazione fissando il termine al 2 maggio 2025 – successivamente prorogato, in conseguenza della richiesta di alcuni *stakeholder*, al 3 giugno 2025 con delibera n. 73/2025[227] – e procedendo contestualmente alla proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 luglio 2025.

Il procedimento in questione si inserisce in uno scenario più ampio nel quale l'Autorità è intervenuta con l'aggiornamento di alcuni atti regolatori (si fa riferimento, ad esempio, alla revisione della delibera n. 154/2019 e nello specifico alle modalità di calcolo dell'utile ragionevole, *supra*) e avviando la raccolta di dati di CoReg, attività che hanno reso necessario un adeguato coordinamento condizionandone le tempistiche.

L'atto posto in consultazione, afferente ai servizi di trasporto su strada soggetti a OSP, si configura come il secondo intervento dell'Autorità nell'ambito dei costi dei servizi di TPL, facendo seguito alla delibera n. 120/2018 concernente il solo trasporto ferroviario; il procedimento avviato con la delibera n. 23/2023 persegue l'obiettivo di fornire indicazioni sui costi di riferimento dei servizi al fine di supportare l'attività, sviluppata dai SC, di individuazione dei lotti da affidare sulla base di valutazioni di economicità, nonché la predisposizione, in capo agli EA, dei PEF simulati nell'ambito delle procedure di affidamento.

Per quanto riguarda le misure poste in consultazione, le specificità dei servizi di TPL su strada interessati dal procedimento hanno comportato un approccio graduale e lo sviluppo di una metodologia di analisi che tenesse conto, da un lato, dei vari modelli di costo disponibili in letteratura e delle basi di dati sui quali essi si fondano e, dall'altro, delle innovazioni tecnologiche maggiormente consolidate (la trazione elettrica e, per il futuro, quella a idrogeno) che stanno coinvolgendo il settore. L'atto posto in consultazione prevede quindi l'adozione di modelli ibridi di analisi dei costi attraverso la combinazione di modelli analitici (*bottom up*) e modelli econometrici (*top down*).

In tale scenario, l'atto posto in consultazione configura una prima fase dell'intervento dell'Autorità in materia di costi di riferimento, nella quale è prevista la pubblicazione di modelli analitici (Annesso 1 alla citata delibera) per il calcolo delle voci di costo più rappresentative per il TPL su strada (*i.e.* carburante ed energia per la trazione, personale di guida, manutenzione dei rotabili), nonché di KPI (Annesso 2 alla citata delibera) quali indicatori di costo unitari, di efficienza, efficacia e redditività. Tali KPI sono calcolati sulla base dei dati di CoReg raccolti annualmente dall'Autorità e valorizzati per gruppi di CdS, differenziando tra servizio di TPL urbano ed extraurbano e per diverse classi dimensionali di offerta (espressa in vetture*km).

La seconda fase, da istruire in seguito alla chiusura della prima, prevede lo sviluppo di modelli econometrici più complessi che consentano di definire i costi di riferimento, afferenti ad aziende efficienti, sulla base di un approccio multidimensionale. Tali modelli si basano tipicamente su dati con ampia serie storica, che comportano la necessità di avere a disposizione più annualità di dati di CoReg – nel 2025 si otterranno i dati riferiti alla competenza del 2024, che rappresenterà il terzo anno di esercizio di osservazione – sui quali sia stato completato il processo di *data quality assessment*, attualmente in corso sulle annualità precedenti; nell'ambito della definizione di tali modelli sarà possibile differenziare le funzioni di costo anche per *cluster* di CdS al fine di tener conto dei differenti fattori caratterizzanti i servizi di TPL che possono incidere sui costi efficienti.

La sopra richiamata delibera n. 23/2023 ha previsto l'applicazione della disciplina del regolamento AIR/VIR, pertanto, contestualmente alla delibera n. 28/2025 è stato pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità il correlato schema di AIR[228] al quale si rimanda per maggiori approfondimenti.

226 Delibera n. 23 dell'8 febbraio 2023, "Avvio del procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201".

227 Delibera n. 73 del 29 aprile 2025, "Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Proroga termini consultazione pubblica".

228 Consultabile alla pagina: https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2025/02/AIR-delibera-n.-28_2025_signed.pdf.

Lo schema di AIR evidenzia come l'intervento regolatorio sopra descritto si ponga l'obiettivo di rendere disponibili al SC e all'EA uno strumento atto all'individuazione del costo complessivo di diverse configurazioni dei servizi, che coniughi obiettivi di riduzione dei costi operativi e obiettivi di efficacia e di qualità offrendo, nel loro complesso, servizi più soddisfacenti per gli utenti. L'intervento di regolazione non appare idoneo a introdurre oneri significativi né per i SC né per gli EA, i quali potranno altresì beneficiare di risparmi di risorse pubbliche impiegate per gli affidamenti dei servizi. L'Autorità è quindi chiamata a sviluppare metodologie e procedure rigorose e alimentate da dati di qualità rilevati da tutte le gestioni operative di imprese attive nella fornitura di servizi gravati da OSP (le cui caratteristiche dimensionali sono rappresentate nelle Tabelle 20 e 21).

L'aggiustamento dinamico previsto dalle misure di regolazione, abbinato alla necessaria flessibilità in sede di applicazione, appare idoneo a incentivare le gestioni verso livelli di maggior efficacia ed efficienza, portando un maggior numero di utenti a scegliere di soddisfare la propria domanda di mobilità attraverso il ricorso al trasporto pubblico, più sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale rispetto al mezzo privato.

Tabella 20. La distribuzione delle imprese di TPL su strada per n. di CdS affidati, tipologia di servizio e dimensione

	Tipologia di servizio; mln di bus-km			
	Urbano <1	**Urbano 1-4,5**	**Urbano 4,5-10**	**Urbano >10**
N. imprese	201	48	19	12
CdS 1	136	43	18	12
CdS 2-3	38	5	1	0
CdS 4-5	17	0	0	0
CdS > 5	10	0	0	0
	Extraurbano <1	**Extraurbano 1-4,5**	**Extraurbano 4,5-10**	**Extraurbano >10**
N. imprese	286	80	38	13
CdS 1	249	62	35	13
CdS 2-3	37	16	2	0
CdS 4-5	0	1	1	0
CdS > 5	0	1	0	0

Fonte: elaborazione ART.

Tabella 21. La distribuzione delle imprese consorziate di TPL su strada per tipologia di servizio e dimensione

	Urbano <1	**Urbano 1-4,5**	**Urbano 4,5-10**	**Urbano >10**
N. imprese	201	48	19	12
Consorziate	61	25	6	3
Non Consorziate	140	23	13	9
% consorziate	30,35%	52,08%	31,58%	25,00%
	Extraurbano <1	**Extraurbano 1-4,5**	**Extraurbano 4,5-10**	**Extraurbano >10**
N. imprese	286	80	38	13
Consorziate	118	47	18	2
Non Consorziate	168	33	20	11
% consorziate	41,26%	58,75%	47,37%	15,38%

Fonte: elaborazione ART.

Tra i destinatari dell'intervento di regolazione, lo Schema di AIR identifica gli EA di servizi di trasporto passeggeri gravati da OSP, quali: le regioni e le province autonome, i comuni, le province e, ove presenti, le agenzie per la mobilità. Sono inclusi tra i destinatari della regolazione anche i soggetti competenti per la programmazione dei servizi pubblici locali su strada, , nonché le imprese di TPL su strada che effettuano, o potrebbero potenzialmente effettuare, i servizi di TPL interessati su base comunale, provinciale o regionale.

Sono stati analizzati quindi i benefici e gli oneri incrementali delle misure poste in consultazione riguardanti alcuni aspetti inerenti: ambito di applicazione, metodo analitico-ingegneristico applicato ai costi di riferimento e metodo statistico-econometrico applicato ai costi di riferimento.

Per gli ambiti regolatori sopra identificati sono stati valutati i benefici incrementali delle misure poste in consultazione rispetto allo *status quo.* I benefici incrementali sono stati valutati con riguardo agli effetti attesi su alcuni indicatori obiettivo dell'intervento di regolazione: trasparenza (riduzione dell'asimmetria informativa esistente tra EA e soggetto erogatore del servizio), incremento dell'efficienza e dell'efficacia/qualità dei servizi, contenimento degli oneri di finanza pubblica (attraverso l'individuazione di parametri di riferimento che favoriscono la determinazione di una compensazione adeguata ma orientata a principi di efficienza dei costi) e contendibilità nelle procedure competitive di affidamento dei servizi. Gli oneri incrementali provengono invece da obblighi regolatori e obblighi amministrativi.

In termini di benefici incrementali rispetto allo status quo, l'impatto delle misure interessate è stato stimato "forte" per tutti gli indicatori in relazione all' ambito regolatorio "metodo statistico-econometrico applicato ai costi di riferimento" e moderato per i rimanenti ambiti, a fronte di oneri incrementali ritenuti medi solamente in merito all'"ambito di applicazione" e lievi per il resto.

3.3.2.2 Gli obblighi di contabilità regolatoria

La CoReg per il TPL su strada è disciplinata dalla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021[229], che prevede l'obbligo in capo alle IA di compilare la rendicontazione tecnico-economica dei CdS di propria competenza.

Allo scopo, l'Annesso 3 della delibera riporta:

- tre tipologie di schemi di CoReg, differenti per grado di dettaglio (numero di voci), applicabili in funzione della dimensione dell'IA, ossia del numero di addetti e/o della produzione erogata[230];
- sei prospetti per ciascuna tipologia, afferenti rispettivamente al conto economico e allo stato patrimoniale, inclusi i relativi *format* dedicati alla riconciliazione con il bilancio dell'IA, nonché ai dati tecnici di riferimento del CdS interessato e all'elenco del personale utilizzato per lo svolgimento del servizio.

Tali schemi sono trasmessi all'Autorità con cadenza annuale[231], ai sensi di quanto disciplinato dalla Misura 12; la trasmissione degli schemi viene effettuata dalle IA tramite il portale dei servizi *online* dell'Autorità, utilizzando i *format* resi disponibili dal SiMoT.

Nel periodo di riferimento della presente Relazione si è svolta l'attività di rendicontazione dei dati di CoReg relativi all'annualità 2023, avviatasi il 18 giugno e conclusasi il 31 ottobre 2024, che ha visto il coinvolgimento complessivo di 646 imprese di TPL affidatarie di CdS su strada e assoggettate alla regolazione dell'Autorità[232].

È stata inoltre avviata, il 16 giugno 2025, la raccolta dei dati di Coreg relativi all'annualità 2024.

229 Delibera n. 113 del 29 luglio 2021, "Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020".

230 In particolare, sono previsti schemi semplificati per le IA con numero di addetti inferiore a 50 unità e valore di produzione complessivo inferiore a 4,5 Mvett*km/anno, per partizione territoriale che sono applicati dalle IA titolari di CdS con valore di produzione complessivo sino a 10 Mvett*km/anno e per modalità di trasporto adottati dalle IA che erogano più di 10 Mvett*km/anno.

231 A eccezione del menzionato format "Elenco del personale in servizio", *"compilato dall'IA una tantum e solo con riferimento alla situazione relativa al 31 dicembre dell'anno antecedente la scadenza del CdS interessato*", ai sensi di quanto disposto dal punto 11 della citata Misura 12.

232 Rispettivamente: 573 IA interessate dall'applicazione degli schemi semplificati, 34 da quelli per partizione territoriale e 39 dagli schemi per modalità di trasporto.

3.3.2.3 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione in materia di contabilità regolatoria

L'effettiva trasmissione degli schemi di CoReg da parte delle IA interessate (cfr. *supra*) è oggetto di monitoraggio annuale da parte dell'Autorità, in esito al quale, trascorsi i termini di scadenza individuati, sono identificate le imprese inottemperanti e attivati i relativi interventi di vigilanza.

In tale ambito sono stati avviati procedimenti sanzionatori nei confronti di Autolinee Nolè S.r.l. con delibera n. 109/202[233] , Seatour S.p.a. (Seatour) con delibera n. 110/2024[234], e Trotta Bus Services S.p.a. (TBS) con delibera n. 111/2024[235], contestando la mancata trasmissione dei dati di CoReg del TPL su strada per l'annualità 2022, di cui alla citata Misura 12 della delibera n. 154/2019. Tali procedimenti sanzionatori si sono conclusi[236] con l'accertamento della violazione delle misure contestate e l'adozione del provvedimento sanzionatorio, irrogando la relativa sanzione; inoltre, nei confronti di Seatour e TBS, stante il perdurare della violazione, ne è stata ordinata la cessazione, mediante l'adozione di misure di ripristino.

Sono stati avviati, altresì, procedimenti sanzionatori nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l. con delibera n. 30/2025[237], Elios Autolinee S.r.l. con delibera n. 9/2025[238], Fini Viaggi di Fini Luigi con delibera n. 33/2025[239], Grassani S.r.l. con delibera n. 31/2025[240], Lazio Mobilità Società Consortile a r.l. con delibera n. 32/2025[241], Società Pontina Trasporti S.r.l.[242] con delibera n. 34/2025, e Sordilli Tours S.r.l. con delibera n. 35/2025[243], contestando la mancata trasmissione per l'annualità 2023 dei dati di CoReg del TPL su strada, di cui alla citata Misura 12 della delibera n. 154/2019.

Il procedimento sanzionatorio nei confronti di Elios Autolinee S.r.l., si è concluso[244] con l'accertamento della violazione delle misure contestate e l'adozione del provvedimento sanzionatorio, irrogando la relativa sanzione.

---

233 Delibera n. 109 del 25 luglio 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Autolinee Nolè S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021".

234 Delibera n. 110 del 25 luglio 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Seatour S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021".

235 Delibera n. 111 del 25 luglio 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trotta Bus Services S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021".

236 Delibera n. 3 del 9 gennaio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 109/2025 nei confronti di Autolinee Nolè S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214"; Delibera n. 4 del 9 gennaio 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 110/2024 nei confronti di Seatour S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine di cessazione della violazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), e lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214"; Delibera n. 5 del 9 gennaio 2024, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 111/2024 nei confronti di Trotta Bus Services S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine di cessazione della violazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), e lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

237 Delibera n. 30 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

238 Delibera n. 9 del 24 gennaio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Elios Autolinee S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

239 Delibera n. 33 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Fini Viaggi di Fini Luigi, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

240 Delibera n. 31 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Grassani S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

241 Delibera n. 32 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Lazio Mobilità Società Consortile a r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

242 Delibera n. 34 del 19 febbraio 2025, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti Società Pontina Trasporti S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

243 Delibera n. 35 del 19 febbraio 2025, ""Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Sordilli Tours S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019".

244 Delibera n. 106 del 25 giugno 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2025 nei confronti di Elios Autolinee S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

Relativamente ai procedimenti sanzionatori nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l. e Grassani S.r.l., rispettivamente con delibera n. 87/2025[245] e n. 96/2025[246], le relative proposte di impegni presentate dalle società sono state dichiarate ammissibili e pubblicate ai fini del "*market test*". Entrambi i procedimenti sono in corso. Anche i restanti suddetti procedimenti sono tuttora in corso.

Infine, si è concluso il procedimento sanzionatorio nei confronti di Trentino Trasporti S.p.a. (TT), avviato[247] anch'esso per la mancata trasmissione della documentazione relativa alla rilevazione dati per l'annualità 2022 in materia di CoReg delle imprese di TPL su strada, coerentemente con le previsioni della già menzionata Misura 12 della delibera n. 154/2019. In tale ambito, TT ha presentato una proposta di impegni dichiarata ammissibile[248] e il procedimento si è concluso[249] con l'approvazione della proposta e la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni infatti sono risultati effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché l'impresa, oltre a porre fine alla violazione contestata, ha, altresì, previsto, per l'esercizio corrente e per tutti gli esercizi successivi, la trasmissione di dati integrativi, aggiuntivi rispetto a quelli richiesti dall'Autorità e rappresentativi delle prestazioni economiche e operative dell'impresa, utili per le valutazioni tecniche, anche comparative con altre imprese, che potranno essere avviate.

3.3.3 Il trasporto marittimo

3.3.3.1 Gli obblighi di contabilità regolatoria

La Misura 4 della delibera n. 22/2019 dispone obblighi di tenuta della CoReg per le imprese affidatarie di CdS di cabotaggio marittimo con le isole che è giunta al quarto anno di rilevazione. Le IA onerate da tali obblighi rilevano la CoReg sulla base degli schemi di cui a Prospetto 6 dell'Annesso 1 della richiamata delibera che trasmettono annualmente all'Autorità corredati da una apposita relazione illustrativa delle scelte effettuate, in particolare con riguardo ai *driver* di allocazione dei costi generali e indiretti; come previsto dalla Misura 4.13, gli schemi di CoReg e la relazione a corredo sono certificati da una società di revisione o da un revisore legale dei conti indipendente, attestante la conformità degli stessi ai criteri regolatori. Con riguardo al trasporto marittimo l'unità di riferimento per la rilevazione della CoReg è rappresentata dalla singola linea esercita dall'IN, a differenza di quanto previsto per le modalità terrestri in relazione alle quali è individuato il CdS come unità di rilevamento, stante la numerosità delle linee oggetto di CdS e la conseguente difficoltà a raggiungere un livello di dettaglio superiore.

3.3.3.2 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione in materia di contabilità regolatoria

L'effettiva trasmissione degli schemi di CoReg da parte delle IN interessate (*supra*) è oggetto di monitoraggio annuale da parte dell'Autorità, in esito al quale, trascorsi i termini di scadenza individuati, sono identificate le imprese inottemperanti e attivati i relativi interventi di vigilanza.

245 Delibera n. 87 del 26 maggio 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 30/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

246 Delibera n. 96 dell'11 giugno 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 31/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Grassani S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

247 Delibera n. 49 del 4 aprile 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trentino Trasporti S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021".

248 Delibera n. 116 del 1° agosto 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 49/2024, del 4 aprile 2024, nei confronti di Trentino Trasporti S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

249 Delibera n. 173 del 20 novembre 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 49/2024, del 4 aprile 2024, nei confronti di Trentino Trasporti S.p.A., per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

In tale ambito, nel periodo di riferimento della presente Relazione, sono stati avviati procedimenti sanzionatori nei confronti di Ensamar S.r.l. (Ensamar) con la delibera n. 125/2024[250], e Delcomar con la delibera n. 126/2024[251], per la mancata trasmissione dei dati di CoReg relativi ai servizi di navigazione svolti in regime di OSP per l'annualità 2022, di cui alla citata Misura 4 della delibera n. 22/2019. Entrambi i procedimenti sanzionatori si sono conclusi[252] con l'accertamento della violazione delle misure contestate e l'adozione del provvedimento sanzionatorio, irrogando la relativa sanzione.

3.4 Le condizioni minime di qualità

3.4.1 Il trasporto marittimo

L'attività di monitoraggio e di verifica dell'applicazione della delibera n. 96/2018, che ha definito le CMQ dei servizi di trasporto marittimo connotati da OSP, è proseguita nel periodo di riferimento con riguardo ai servizi di interesse sia nazionale che regionale e locale, concentrandosi sui CdS già stipulati per l'esercizio dei servizi di cabotaggio e sui CdS allegati ai bandi relativi alle procedure di affidamento esperite dagli enti. Per questi ultimi si è potuto riscontrare la loro generale conformità al quadro regolatorio delineato dall'Autorità, mentre per alcuni dei CdS già stipulati si è reso necessario l'avvio di interlocuzioni con EA e IN affinché le informazioni sull'esecuzione dei servizi, nel rispetto della Misura 8 della delibera n. 96/2018, rubricata "Indicatori e livelli minimi di trasparenza", siano pubblicate e trasmesse all'Autorità.

3.4.2 Il trasporto per ferrovia

La delibera n. 16/2018 disciplina le CMQ da prevedere nell'ambito dei CdS afferenti ai servizi di TPL ferroviario sia nazionale che regionale. L'atto individua fattori di qualità, indicatori, livelli minimi, modalità di monitoraggio, disciplina delle penali che gli EA devono prevedere nei contratti sulla base dei criteri forniti.

La delibera costituisce, quindi, uno strumento utile all'EA nella predisposizione della procedura di affidamento e nell'ambito della progettazione del servizio e dei contenuti contrattuali, ponendo le basi per un adeguato monitoraggio delle *performance* in sede di gestione del contratto una volta affidato. L'atto, per sua natura, individua condizioni minime dando quindi la possibilità agli EA di individuare indicatori aggiuntivi, e/o livelli minimi maggiormente stringenti, al fine di tener conto delle specificità dell'affidamento o del contesto (in termini di investimenti richiesti all'IA e/o previsti dall'EA, o in termini di aspetti qualitativi che l'EA ritiene di voler maggiormente incentivare).

Dall'entrata in vigore della delibera sono trenta i CdS rientranti nel suo ambito applicativo; in particolare, nel caso del CdS della Regione Siciliana, rileva l'applicazione al nuovo contratto sottoscritto con decorrenza dal 2024, che sostituisce il precedente relativo al periodo 2018-2026. Nella Tabella 22 sono riportati in maniera schematica i CdS ricadenti nell'ambito applicativo della regolazione, con indicazione della regione affidante e dell'IF affidataria; in verde sono evidenziati gli anni di esercizio rientranti nell'ambito applicativo e in viola gli anni residui rispetto al termine di durata contrattuale.

250 Delibera n. 125 del 13 settembre 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Ensamar S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 4 della delibera n. 22/2019".

251 Delibera n. 126 del 13 settembre 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Delcomar S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 4 della delibera n. 22/2019".

252 Delibera n. 43 del 6 marzo 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 125/2024 nei confronti di Ensamar S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 4 della delibera n. 22/2019 e s.m.i."; Delibera n. 44 del 6 marzo 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 126/2024 nei confronti di Delcomar S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine di cessazione della violazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), e lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 4 della delibera n. 22/2019 e s.m.i.".

Tabella 22. I contratti di servizio ferroviario soggetti alla delibera n. 16/2018

Regione (impresa ferroviaria)	Anno di esercizio soggetto all'applicazione della delibera																	
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Sicilia (Trenitalia)[1]																		
Puglia (Trenitalia)																		
Umbria (Trenitalia)																		
Lazio (Trenitalia)																		
Calabria (Trenitalia)																		
Marche (Trenitalia)																		
Campania (Trenitalia)																		
Toscana (Trenitalia)																		
Campania (EAV)																		
Piemonte-SFM (Trenitalia)																		
Puglia (Ferrotramviaria)																		
Basilicata (Trenitalia)																		
Piemonte-SFR (Trenitalia)																		
Lazio (Cotral)																		
Puglia (FAL)																		
Puglia (FdG)																		
Friuli-Venezia Giulia (Trenitalia)																		
Puglia (FSE)																		
Veneto-Brennero *ex* indivisi (Trenitalia)																		
Sardegna (ARST)																		
Basilicata (FAL)																		
Molise (Trenitalia)																		
Toscana (TFT)																		
Lombardia (Trenord)																		
Abruzzo (Trenitalia)																		
Prov. Trento (Trenitalia)																		
Sicilia (Trenitalia)																		
Veneto-Adria/Venezia S.L.; Rovigo/Mestre; Rovigo /Verona (Trenitalia)																		
Piemonte (BLS)																		
Piemonte (Longitude)																		

[1] Il CdS con decorrenza 2018-2026 è sostituito dal nuovo CdS avente decorrenza 2024-2033.

Fonte: elaborazione ART su dati dei CdS.

Le diverse annualità di decorrenza dei CdS rientranti nell'ambito applicativo della regolazione ART determinano un differente grado di maturità nel livello di ottemperanza agli aspetti di qualità inerenti alla trasparenza (Misura 10 della citata delibera) in considerazione anche del raggiungimento delle scadenze contrattuali individuate per la predisposizione della documentazione disciplinata dall'atto regolatorio, quali i vari piani previsti, i dati consuntivati degli indicatori e le relative penali comminate.

In particolare, in esito alle attività di monitoraggio effettuate, per gli esercizi dal 2018 al 2021, per tutti i CdS rientranti nell'ambito applicativo, si è osservata la pubblicazione completa dei dati sottesi ai citati obblighi di trasparenza. Per gli esercizi successivi emerge invece quanto di seguito brevemente illustrato:

- per quanto riguarda l'esercizio negli anni 2022 e 2023, la consuntivazione periodica delle *performance* risulta parzialmente completa. Per alcuni CdS si rilevano mancanze di natura puntuale riconducibili tipicamente ai temi dei consuntivi degli indicatori e relative penali, sui risultati delle indagini di customer *satisfaction*, o di alcuni dati di sintesi;

- per quanto riguarda l'esercizio 2024, per nessuno dei ventisette CdS interessati risultano disponibili i dati consuntivati degli indicatori e delle relative penali.

Le carenze sopra riepilogate sono state oggetto di rilievo nell'ambito delle attività di monitoraggio periodico, con conseguente sollecito nei confronti degli EA e delle IF a predisporre la documentazione completa; generalmente, le cause di incompletezza della documentazione risultano correlate a errori nella computazione dei dati e alla conseguente necessità di una loro revisione o verifica, all'assenza protratta della disponibilità dei dati consuntivati o al relativo contenzioso in sede di comitato di controllo del CdS.

In merito alle *performance* consuntivate è possibile rappresentare l'andamento di alcuni primi risultati che tengono comunque conto della differente decorrenza dei vari CdS. In considerazione dell'aggiornamento della documentazione avvenuta nell'ultimo anno a cura delle IF e degli EA, prendendo a riferimento i dati per le annualità comprese tra il 2018 (primo anno nel quale risulta vigente un CdS soggetto alla regolazione) e il 2023, rispetto alle quali si hanno maggiori informazioni consolidate, si osserva che: relativamente all'annualità 2023, risultano consolidati i dati consuntivati degli indicatori di qualità per sei CdS (Calabria, Lazio, Sicilia, Umbria, Campania-Trenitalia e Campania-EAV); per l'annualità 2022, risultano dati consolidati dei consuntivi degli indicatori di qualità per otto CdS (a quelli del 2023 si aggiungono i dati dei CdS di Puglia e Toscana); per l'annualità 2021 si hanno dati consolidati per tutti i nove CdS vigenti.

Relativamente ai citati nove CdS, in **Figura 1** è rappresentato l'andamento dell'indicatore di puntualità (o scostamento orario) entro 5 minuti[253] calcolato, ai fini di una rappresentazione sintetica, come media dei valori relativi alle varie tipologie di linee nelle diverse fasce orarie (rilevante e non rilevante) mentre, in **Figura 2** è riportato l'andamento dell'indicatore di regolarità[254].

Dai dati si evince come, per quasi tutti i CdS, e per le diverse annualità, si registra un dato di puntualità tra l'89 e il 97%.

Per quanto riguarda l'indicatore di regolarità – calcolato come rapporto tra le corse esercite e le corse totali programmate, al netto dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti – i dati dei nove CdS analizzati, sebbene alcuni ancora privi dei dati definitivi delle ultime annualità, presentano valori medi tendenzialmente elevati che si attestano sopra al 97,7%).

Infine, si evidenzia come sia stata ultimata la predisposizione di un'apposita sezione del sito *web* istituzionale dell'Autorità nella quale sono pubblicati i documenti afferenti ai CdS ricadenti nell'ambito applicativo della delibera n. 16/2018, come trasmessi periodicamente dagli EA e dalle IF in ottemperanza alla Misura 10 della citata delibera. Tali documenti sono stati catalogati e standardizzati al fine di rendere il più possibile omogenea la pubblicazione e la consultazione degli stessi[255].

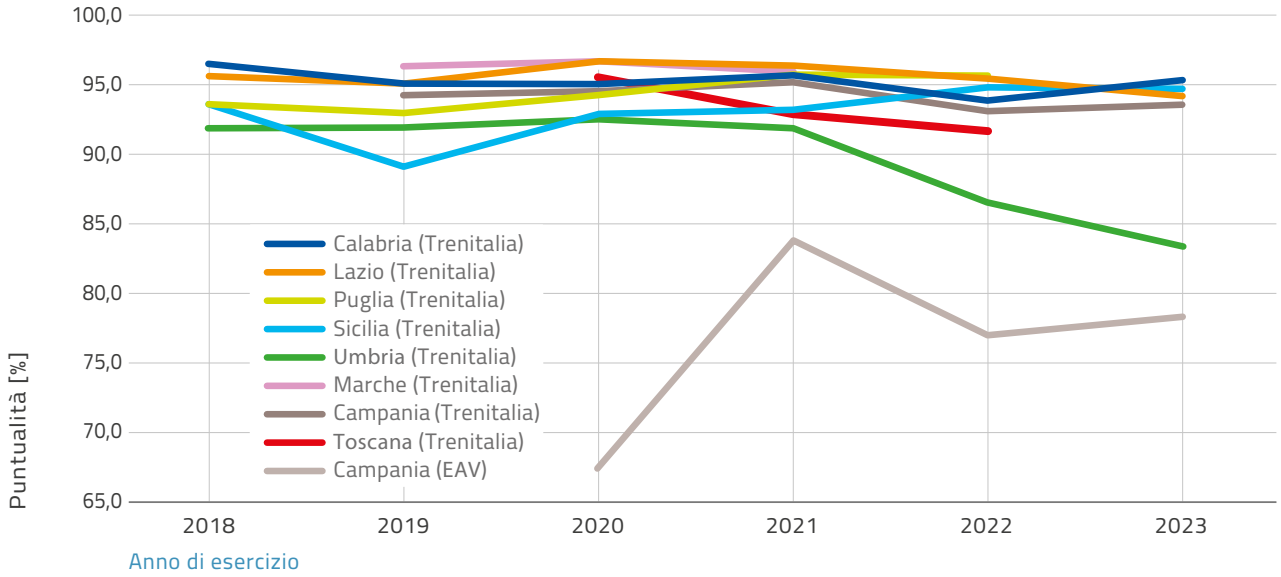
In tal modo verranno messi a disposizione degli *stakeholder* e dei cittadini documenti e informazioni relativi ai servizi di trasporto pubblico ferroviario oggetto di OSP che potranno essere facilmente consultati e utilizzati da chiunque attraverso semplici modalità di ricerca, ad esempio per regione o per IF, contribuendo a migliorare la conoscenza del settore in un'ottica di trasparenza nella gestione di un servizio

253 Nel caso del CdS della Regione Calabria, e solo per le annualità 2018 e 2019, in attesa della disponibilità dei dati di puntualità sulle stazioni intermedie rilevanti, è stato utilizzato l'indicatore di puntualità calcolato secondo lo "Standard B" come fornito dal gestore dell'infrastruttura. Per il CdS delle Marche non sono ancora disponibili i dati di puntualità del 2022 e 2023, mentre per i CdS della Puglia e della Toscana, non sono ancora disponibili i dati di puntualità del 2023.

254 Per il CdS delle Marche non sono ancora disponibili i dati di regolarità per le annualità 2022 e 2023; per i CdS delle regioni Puglia e Toscana non sono ancora disponibili i dati di regolarità del 2023.

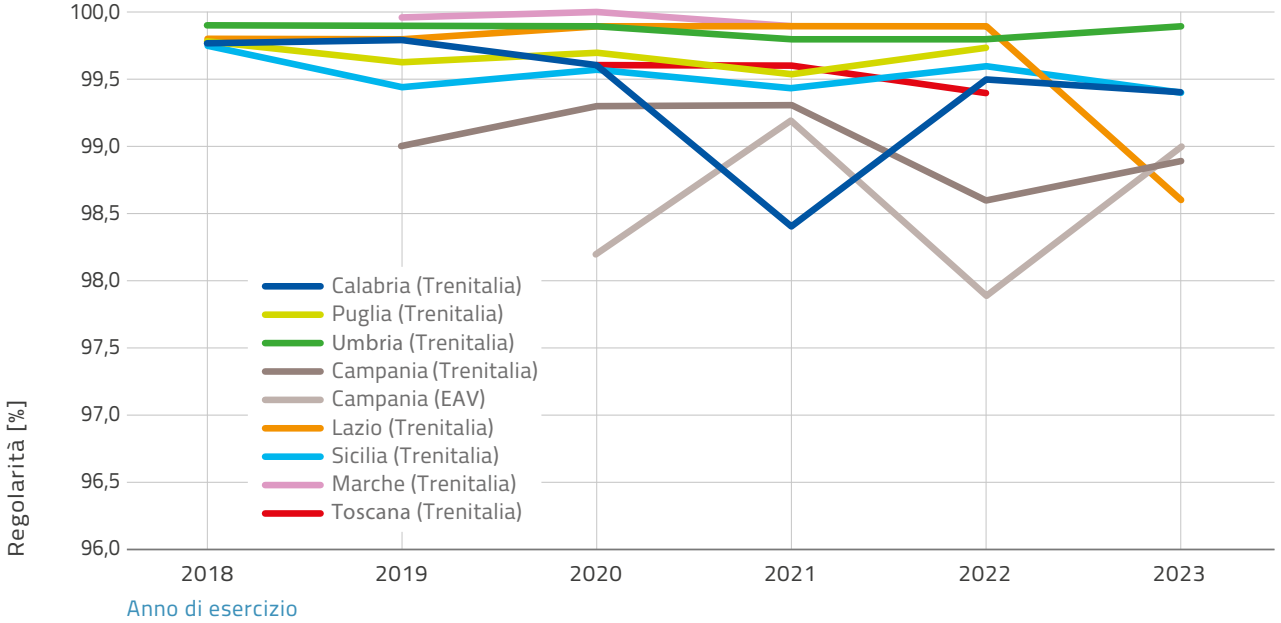
255 https://www.autorita-trasporti.it/monitoraggio-contratti-di-servizio-ferro/

Figura 1. L'evoluzione della puntualità media per i CdS ferroviari



Fonte: elaborazione ART su dati trasmessi ai sensi della Misura 10 della delibera n. 16/2018.

Figura 2. L'evoluzione della regolarità media per i CdS ferroviari



Fonte: elaborazione ART su dati trasmessi ai sensi della Misura 10 della delibera n. 16/2018.

pubblico. In particolare, saranno resi disponibili: il CdS con i relativi allegati, le carte della qualità dei servizi, i risultati annuali delle *performance* del servizio tramite i consuntivi degli indicatori di qualità previsti dal contratto con le relative penali, i risultati delle indagini di *customer satisfaction,* nonché i risultati periodici per alcuni indicatori gestionali. Le informazioni saranno nel tempo integrate in occasione degli aggiornamenti trasmessi all'Autorità.

3.4.3 Il trasporto su strada

Con la delibera n. 53/2024 l'Autorità ha definito le CMQ da introdurre nei CdS dei servizi di TPL su strada oggetto di OSP, con riguardo a tutte le modalità (autobus, tram, metropolitana e filobus). L'atto regolatorio segue l'impostazione e i principi già delineati nell'ambito dei precedenti analoghi atti regolatori in tema di qualità, quali la delibera n. 16/2018 (settore ferroviario) e la delibera n. 96/2018 (settore marittimo).

L'atto di regolazione individua fattori di qualità, indicatori e relativi livelli minimi, nonché la struttura delle penali e le modalità di monitoraggio del servizio, aspetti che gli EA devono declinare nell'ambito dei CdS sulla base di metodologie e criteri forniti dalla delibera stessa.

L'ambito applicativo temporale delle misure regolatorie, descritto ai punti 5 e 6 della Misura 1 della richiamata delibera, è tendenzialmente riconducibile alle nuove procedure di affidamento avviate dopo il 18 aprile 2024, data di entrata in vigore dell'atto. Una prima verifica dell'applicazione della regolazione da parte degli EA è possibile nell'ambito delle istruttorie afferenti al rilascio delle osservazioni sulle RdA sottoposte all'attenzione dell'Autorità a seguito dell'entrata in vigore della delibera n. 53/2024.

Allo stato attuale, nel periodo di riferimento, con riguardo alle istruttorie concluse di rilascio delle osservazioni sulle RdA, rilevano le procedure di affidamento di seguito indicate, che rientrano nell'ambito applicativo della delibera n. 53/2024: l'affidamento *in house* del servizio della linea di metropolitana del Comune di Brescia; la procedura di gara per l'affidamento dei servi extraurbani della Regione Siciliana; la procedura di gara dei servizi urbani ed extraurbani di competenza della Provincia di Rovigo; la procedura di gara dei servizi urbani del Comune di Agrigento.

3.5 Il servizio taxi e il trasporto pubblico locale non di linea

3.5.1 L'attività consultiva

Il numero di pareri rilasciati ogni anno dall'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. n. 201/2011 è aumentato nel tempo, (Figura 3), confermando quindi un sempre maggiore interesse degli enti all'adeguamento del servizio taxi; tale aspetto potrebbe trovare spiegazione in parte nella maggiore conoscenza delle competenze attribuite all'Autorità nel settore del trasporto pubblico non di linea a mezzo taxi presso gli enti, nonché nell'incremento, a seguito dell'emergenza pandemica, delle presenze turistiche e nella destagionalizzazione dei flussi turistici che interessa molti comuni italiani.

Un ulteriore aspetto che incide sul numero di richieste di parere è rinvenibile nelle competenze attribuite più di recente all'Autorità dall'art. 3 del decreto-legge n. 104/2023[256], che consente ai comuni capoluogo di regione, sede di città metropolitana o sede di aeroporto di adottare una procedura per l'ampliamento del contingente taxi in deroga all'art. 37, comma 2, lettera m) (c.d. "procedura straordinaria"). I comuni interessati ad attuare tale procedura sono tenuti a chiedere il parere sulla stima del contributo per il rilascio delle nuove licenze all'Autorità, che si esprime entro il termine di quindici giorni.

Al riguardo, si segnala che con parere del Consiglio di Stato, sez. I, 22 novembre 2024, n. 1021, reso, su richiesta dell'Autorità, in merito all'interpretazione del citato art. 3 del d.l. n. 104/2023, sono stati espressi rilevanti principi riguardanti la portata e l'estensione dei poteri dell'Autorità in materia.

In particolare, il Consiglio di Stato ha evidenziato, da un lato, che la disciplina a carattere generale dettata dall'art. 37, comma 2, lettere m) e n), del d.l. n. 201/2011 è "*volta a riconoscere compiti e poteri incisivi in capo all'Autorità, in un settore che coinvolge interessi fondamentali dell'utenza, oltre che, in una prospettiva più ampia, l'interesse generale al funzionamento efficiente di un servizio che concorre a soddisfare un primario bisogno di mobilità*".

Dall'altro, ha precisato che *"rispetto alla descritta disciplina generale assumono carattere puntualmente derogatorio, invece, le previsioni introdotte dall'art. 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104" e che "in quanto a carattere eccezionale, la disciplina del 2023 va interpretata in senso rigorosamente restrittivo, sicché deve considerarsi inciso il solo potere consultivo riconosciuto all'Autorità dal citato art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, senza che possano considerarsi in alcun modo coinvolti il compito di monitoraggio e verifica di cui all'art. 37, co. 2, lett. m, primo periodo e la straordinaria legittimazione processuale di cui*

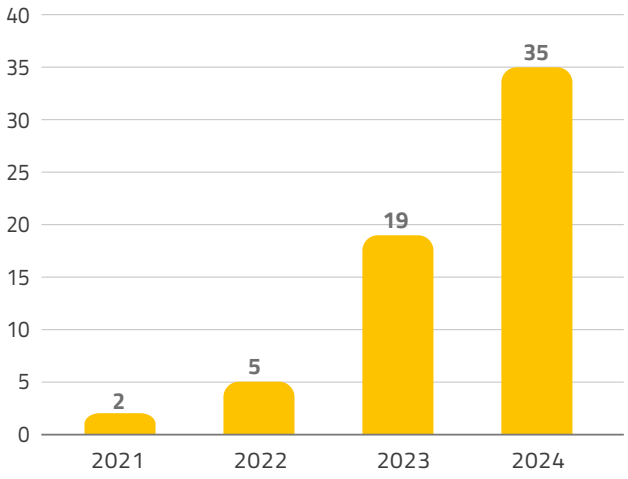
256 Decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, "Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici".

all'art. 37, co. 2, lett. n), esercitabile, pertanto, anche con riguardo agli atti adottati nella gestione della procedura concorsuale straordinaria, eccettuata la invocabilità dei principi di cui all'art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, n. 1".

Con riferimento ai pareri ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. n. 201/2011, la Tabella 23 riepiloga quelli rilasciati nel periodo di riferimento, con l'indicazione del tema oggetto del parere in relazione ai principi previsti ai punti da 1 a 4 del richiamato decreto-legge, cui gli enti competenti devono attenersi nell'adeguamento del servizio.

Tra i pareri rilasciati risultano prevalere quelli relativi all'adeguamento del regolamento del servizio o delle tariffe, mentre un numero inferiore riguarda l'adeguamento del contingente e il relativo bando di concorso per l'assegnazione delle nuove licenze; inoltre, nel periodo di riferimento quattro comuni (Rimini, Bari, Parma, Trento) hanno utilizzato la procedura straordinaria prevista dal citato d.l. n. 104/2023.

Figura 3. I pareri taxi rilasciati nel quadriennio 2021-2024



Fonte: elaborazione ART.

Tabella 23. I pareri taxi adottati nel periodo di riferimento

Parere n.	Soggetto richiedente	Oggetto del parere
40/2024	Comune di Bisceglie	Tariffe
41/2024	Comune di Rimini	Contributo
42/2024	Comune di Bolzano	Regolamento – Contingente
43/2024	Comune di Desenzano del Garda	Tariffe
44/2024	Comune di Bellizzi	Contingente – Tariffe
45/2024	Comune di Feltre	Tariffe
46/2024	Città Metropolitana di Palermo	Regolamento
47/2024	Comune di Bisceglie	Regolamento
01/2025	Comune di Bari	Contributo
02/2025	Comune di Marsciano	Tariffe
04/2025	Comune di Olbia	Regolamento – Contingente
05/2025	Comune di Trento	Regolamento
07/2025	Comune di Parma	Contributo
08/2025	Comune di Cavallino-Treporti	Regolamento
09/2025	Comune di Fiumicino	Tariffe
13/2025	Comune di Trento	Contributo
14/2025	Comune di Cavallino-Treporti	Tariffe
15/2025	Comune di Castel Goffredo	Regolamento – Contingente - Tariffe
16/2025	Comune di Pistoia	Tariffe
18/2025	Comune di Padova	Tariffe
19/2025	Comune di Fiumicino	Regolamento
20/2025	Comune di Montalcino	Regolamento

Fonte: elaborazione ART.

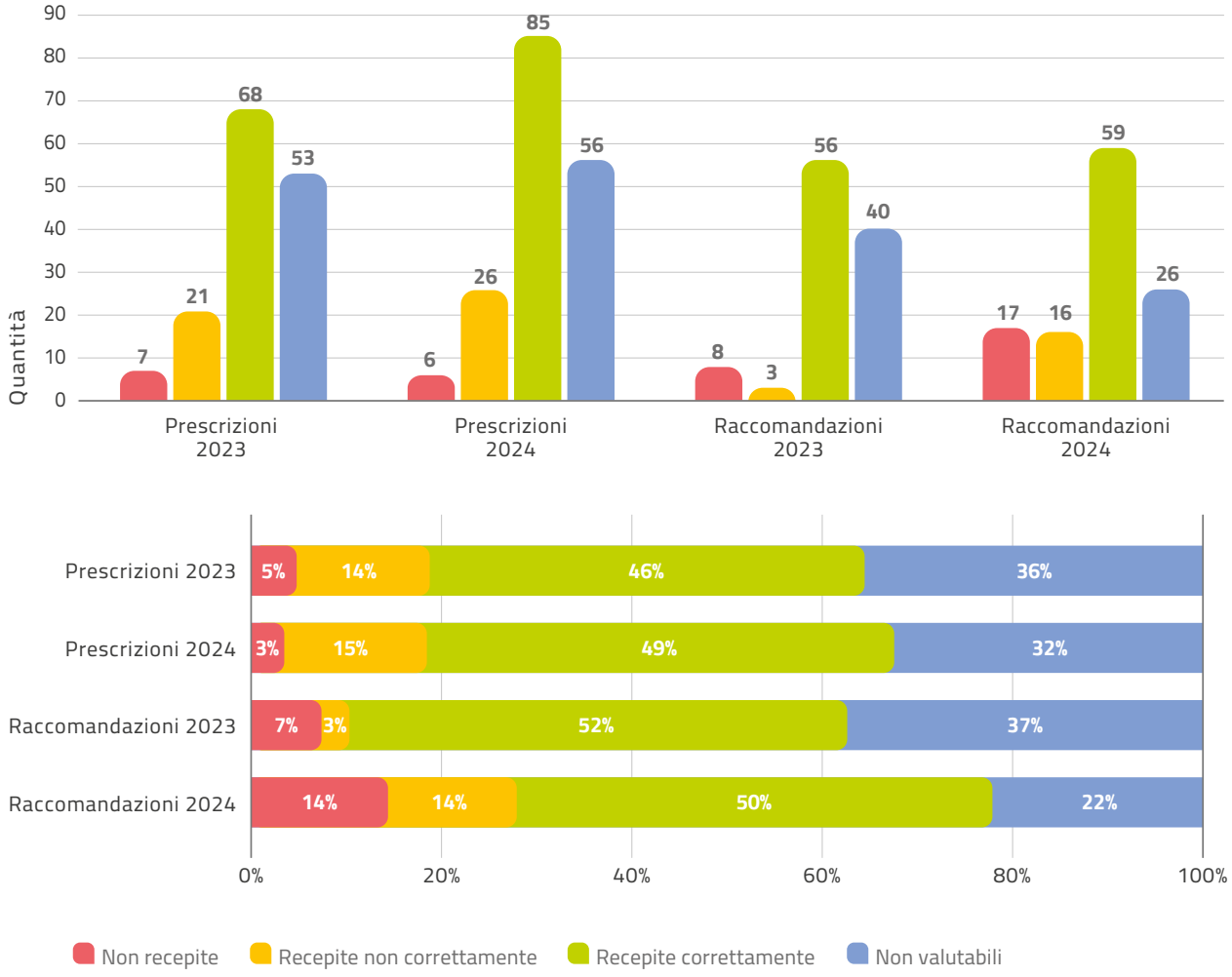
3.5.2 Il monitoraggio del settore

Con riguardo all'attività di monitoraggio, nell'ultima annualità si è registrato un incremento del grado di recepimento delle indicazioni formulate nei pareri rilasciati dall'Autorità e distinte in "prescrizioni" (a recepimento obbligatorio) e "raccomandazioni" (a recepimento rimesso alla discrezionalità dell'ente). L'attività di monitoraggio in caso di procedura ordinaria (*i.e.* richiesta di parere ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. n. 201/2011) può essere avviata solo a seguito dell'adozione, da parte degli enti competenti, degli atti per i quali è stato rilasciato il parere, dovendo l'Autorità verificare, negli stessi atti, il corretto recepimento delle prescrizioni e delle raccomandazioni. Al riguardo, per l'anno 2024 oltre la metà degli enti destinatari dell'attività consultiva dell'Autorità (17 su 30) non aveva ancora completato l'*iter* di adozione dei suddetti provvedimenti nel corso del periodo di svolgimento dell'attività di monitoraggio. La mancata conformità alle prescrizioni formulate dall'Autorità, può configurare, ove opportunamente valutato, un valido presupposto per l'attivazione del potere di legittimazione attiva innanzi al TAR Lazio di cui all'art. 37, comma 2, lett. n), del d.l. n. 201/2011.

Nel biennio 2023-2024, si è reso necessario impugnare gli atti adottati dalla Città metropolitana di Palermo (con riferimento al parere n. 19/2023[257]) e dal Comune di Genova (con riferimento al parere n. 16/2024[258]); e dal Comune di Genova (con riferimento al parere n. 16/2024); nel primo caso il provvedimento impugnato è stato poi annullato in autotutela da parte dell'ente competente, mentre nel secondo caso l'impugnazione è stata proposta con ricorso per motivi aggiunti nell'ambito di un contenzioso già esistente e tuttora pendente (la cui udienza di discussione è fissata per il 2 luglio 2025).

Con riguardo alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni fornite nei pareri in procedura ordinaria, la Figura 4 fornisce un quadro sintetico degli esiti del monitoraggio relativo ai 34 pareri per il biennio 2023- 2024, sia in termini assoluti (a) che percentuali (b).

Figura 4. Gli esiti del monitoraggio dei pareri taxi rilasciati in procedura ordinaria



Fonte: elaborazione ART.

257 Parere n. 19 del 12 ottobre 2023, "Parere alla Città metropolitana di Palermo sul regolamento dell'Area metropolitana per la disciplina del servizio di trasporto pubblico mediante taxi e noleggio con conducente, 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.

258 Parere n. 16 del 18 aprile 2024, "Parere al Comune di Genova in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni".

I risultati sintetici restituiti dalle due figure evidenziano che, con particolare riferimento alle sole prescrizioni, considerando il valore medio tra i due anni presi a riferimento, solo il 4% della totalità delle prescrizioni non viene recepito, mentre il 62% viene recepito, anche se talora non correttamente. Infine, circa il 34% delle prescrizioni risulta non valutabile anche dopo un anno dal rilascio del parere a causa della natura programmatica delle prescrizioni che saranno valutate nell'ambito delle successive istruttorie.

Per quanto riguarda i pareri rilasciati ai sensi del d.l. n. 104/2023 (cfr. *supra*), la Tabella 24 riporta gli esiti conosciuti limitatamente all'importo del contributo per il rilascio delle nuove licenze stabilito dagli enti competenti nei bandi pubblicati a seguito del parere ART.

Tabella 24. Il monitoraggio dei pareri taxi rilasciati in procedura straordinaria – anni 2023-2024

Ente	Parere N.	Valore commerciale licenze (€)	Contributo proposto dal Comune (€)		Valutazione ART	Contributo inserito nel bando (€)	
			max	min		max	min
Milano	29/2023	160.000	86.829[1]		Adeguato con specificazioni	96.500	57.900
Treviso	18/2024	91.610	100.000	-	Non adeguato	77.000	
Bologna	21/2024	200.000	200.000	140.000	Non adeguato	150.000	90.000
Pisa	35/2024	75.900	82.800	-	Non adeguato	79.000	64.000
Bergamo	39/2024	128.675	107.667	-	Non adeguato	101.803	81.442
Rimini	41/2024	135.312	135.000	120.000	Non adeguato	120.000	105.000
Bari	1/2025	61.070,50	61.070	55.000	Non adeguato	55.000	
Parma	7/2025	114.000	96.500	71.500	Non adeguato	90.000	65.000
Trento[2]	13/2025	62.800	38.000	30.000	Adeguato	-	-

[1] Contributo medio indicato dal Comune nella richiesta di parere all'Autorità, rimodulato in valori compresi tra 57.900 e 96.500, al fine di riconoscere riduzioni per specifiche tipologie di licenze; [2] bando non ancora pubblicato.

Fonte: elaborazione ART.

I concorsi per i quali al momento sono noti gli esiti sono quelli di Milano, Bologna e Bergamo, sebbene la procedura di assegnazione delle licenze non risulti ancora conclusa. Nel caso di Milano e Bologna pare non sia stato raggiunto l'obiettivo di assegnare tutte le nuove licenze originariamente previste (a Milano 336 idonei su 450 licenze bandite, a Bologna 67 idonei su 72 licenze bandite). In particolare, è emersa una specifica difficoltà ad assegnare le licenze PMR, atteso che, in esito ai bandi, a Milano risultano 39 candidati idonei a fronte di 100 licenze PMR previste, mentre a Bologna sono soltanto 7 i candidati idonei a fronte della dichiarata intenzione del Comune di rilasciare 32 licenze PMR.

Per quanto riguarda il bando del comune di Bergamo sono risultati 15 idonei su 8 licenze bandite.

Occorre aggiungere, sotto il profilo del contenzioso connesso ad alcune delle procedure descritte, che sono intervenute alcune sentenze del Giudice amministrativo, in primo grado, che hanno confermato la validità dell'approccio seguito dall'Autorità con riferimento ai pareri resi.

In particolare, è opportuno richiamare la sentenza del TAR Lombardia, sez. III, 18 dicembre 2024, n. 3725, con cui è stata fatta chiarezza in merito all'interpretazione della norma relativa alla procedura straordinaria di aumento delle licenze disposta dal Comune di Milano.

Specificamente, il TAR ha stabilito che "*la logica dell'intervento legislativo, in altri termini e come ben sottolineato dall'Avvocatura dello Stato, non è risarcitoria (il danno non è ingiusto), ma indennitaria (e quand'anche fosse risarcitoria, non porterebbe necessariamente alla soddisfazione della pretesa vantata in causa, perché il danno continuerebbe ad essere equivalente al deprezzamento del valore della licenza, e non all'integrale prezzo di quest'ultima)*".

È stata quindi confermata la correttezza dell'impostazione dell'Autorità, per cui il contributo in questione non può rivestire carattere remunerativo ma è limitato a compensare gli attuali titolari di licenza taxi dell'eventuale minor valore di licenza.

Infatti, da un lato, il TAR sottolinea che la natura del contributo non è risarcitoria (ossia, non deriva da un danno ingiusto) ma indennitaria (ovvero si tratta di una diminuzione patrimoniale che impone un sacrificio lecito secondo l'ordinamento) e, dall'altro lato, precisa che, anche laddove si trattasse di risarcimento del danno, questo potrebbe avere a oggetto solo il deprezzamento del valore della licenza e non potrebbe essere equivalente all'integrale prezzo di quest'ultima.

Inoltre, il Giudice amministrativo ha osservato che *"la misura compensativa introdotta a favore dei titolari di licenza dall'art. 3 del d.l. n. 104 del 2023, pur rientrando nell'ambito di un non manifestamente irragionevole esercizio di discrezionalità legislativa, non corrisponde ad alcun obbligo costituzionale, poiché il legislatore non è tenuto, in linea di principio e salvo ipotesi peculiari, a tenere indenni gli operatori dal pregiudizio economico che essi potrebbero subire per effetto di un intervento normativo di allargamento del mercato (anche contingentato), mediante l'ingresso in esso di nuovi soggetti. È difatti del tutto fisiologico che disposizioni di legge formulate in tal senso, ed espressive della competenza legislativa esclusiva dello Stato in tema di tutela della concorrenza, nel perseguire più adeguati standard di prestazione dei servizi, compromettano parzialmente il margine di utile goduto dall'incumbent, e lo stesso valore dell'asset strategico (nel caso di specie, la licenza). Del resto, parte delle licenze allo stato esercitate sono state rilasciate, in origine, a titolo gratuito, poiché ciò è consentito dalla normativa statale, mentre in ogni altra ipotesi il taxista che le abbia conseguite a titolo oneroso, direttamente o per traslazione dal precedente titolare dante causa, compie una operazione economica di cui assume l'alea, anche con riguardo alle evoluzioni del mercato di riferimento. Infatti, proprio la trasferibilità della licenza, assicurata dall'art. 9 della legge quadro n. 21 del 1992 a ricezione di una prassi già largamente diffusa, trova il proprio contraltare nella costituzione di un vero e proprio mercato, soggetto alla legge della domanda e dell'offerta, il cui andamento è occasione allo stesso tempo di plusvalenze e minusvalenze a carico di chi vi opera".*

Il TAR Lombardia ha infine confermato e ribadito che esiste, anche nel mercato di riferimento, un fisiologico rischio di impresa per coloro che abbiano acquistato la licenza taxi; tale alea rende non costituzionalmente obbligata la previsione per la quale i titolari di licenza vadano tenuti indenni da qualsiasi oscillazione (negativa) del valore di mercato della propria licenza.

L'orientamento descritto è stato seguito anche dal TAR Emilia-Romagna con le sentenze gemelle 5 marzo 2025, nn. 213 e 214. Precisamente, il TAR, nel richiamare espressamente la menzionata pronuncia del TAR Lombardia sul concorso straordinario bandito dal Comune di Milano, ha osservato che *"in linea generale, risulta condivisibile quanto recentemente affermato dal T.A.R. Lombardia – Milano, in una controversia analoga a quella che qui ci occupa, in ordine all'inesistenza di un obbligo per il legislatore, salvo casi peculiari, di «tenere indenni gli operatori dal pregiudizio economico che essi potrebbero subire per effetto di un intervento normativo di allargamento del mercato (anche contingentato), mediante l'ingresso in esso di nuovi soggetti», giacché chi ha acquistato la licenza a titolo oneroso «compie una operazione economica di cui assume l'alea, anche con riguardo alle evoluzioni del mercato di riferimento» (così la sentenza n. 3725/2024 della III Sezione)".*

Inoltre, il Giudice amministrativo ha evidenziato che *"si tratta di una misura avente natura indennitaria (volta al più a ristorare un danno non ingiusto), che tuttavia non deve trasformarsi in un premio all'operatore «per la sola circostanza di avere occupato la posizione con priorità cronologica» (così la già citata sentenza n. 3725/2024 del T.A.R. Lombardia). Il che è quanto accade man mano che il contributo a carico dei nuovi tassisti (che va a alimentare il predetto fondo) si avvicina al valore di mercato delle nuove licenze, perché tanto più i due valori tendono a coincidere tanto più il teorico decremento del valore di scambio delle licenze già rilasciate si riduce.".*

Nelle sentenze in discorso è stato, inoltre, affermato il principio per cui il contributo debba essere più basso del valore di mercato anche per evitare che i candidati preferiscano rivolgersi a questo invece di partecipare al concorso. In tal senso, il TAR ha evidenziato che *"va anzitutto osservato che – contrariamente a quanto sostenuto dai ricorrenti nel quarto motivo di ricorso – le ragioni della scelta del Comune si rivengono nel parere dell'Autorità di Regolazione, che ne costituisce motivazione per relationem, e in particolare nell'esigenza di evitare che possibili candidati preferiscano rivolgersi al mercato, piuttosto che attendere i tempi del concorso pubblico e affrontare i rischi ad esso connessi".*

3.6 Le principali novità normative

Nell'arco dell'ultimo anno si sono registrate alcune novità riguardo alla disciplina di dettaglio dei trasporti pubblici non di linea. In attuazione dell'art. 10-*bis* del decreto-legge n. 135/2018[259], anche a seguito degli interventi della Corte costituzionale con le sentenze n. 56 del 2020 e n. 137 del 2024, sono stati emanati il decreto del MIT n. 203 del 2 luglio 2024 – con cui sono state definite le modalità di attivazione del Registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi o di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente effettuati con autovettura, motocarrozzetta e natante (Registro elettronico NCC-Taxi, RENT) istituito presso il Centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del MIT – e il decreto interministeriale n. 226/2024[260] che disciplina le modalità di tenuta e compilazione del foglio di servizio elettronico, mentre è ancora in corso il procedimento per l'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previsto dal comma 8 della citata disposizione legislativa, che recherà la disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea.

L'art. 25 della l. n. 193/2024 ha introdotto specifiche sanzioni in caso di mancata iscrizione nel citato RENT e in caso di omessa presentazione dell'istanza di aggiornamento dei dati inseriti da parte degli operatori richiamando l'art. 11-bis, comma 1, lettere a) e b), della legge n. 21/1992[261]. Inoltre, la medesima disposizione ha previsto l'obbligo dei comuni di accedere al registro al fine di verificare i dati inseriti e procedere alla ricognizione della consistenza numerica delle licenze e autorizzazioni che dovranno essere comunicate al MIT, nonché per le attività di propria competenza in relazione all'aggiornamento dei dati a seguito dell'annullamento o revoca dei titoli. Inoltre, si prevede l'accessibilità del RENT alle regioni e alle province e alle città metropolitane. Infine, sono state significativamente inasprite le sanzioni applicabili in caso di esercizio abusivo dell'attività di noleggio con conducente e taxi, modificando a tale scopo rispettivamente gli artt. 85 e 86 del decreto legislativo n. 285/1992[262] (Nuovo codice della strada).

In relazione all'adozione dei suddetti decreti l'Autorità, congiuntamente all'AGCM ha formulato, in data 11 giugno 2024, osservazioni in merito ad alcuni profili di competenza che emergevano dalla disciplina in corso di emanazione. Riguardo alla piena operatività del RENT, di cui al decreto del MIT n. 203 del 2 luglio 2024, inizialmente prevista a partire dal 2 gennaio 2025, anche a seguito di numerose richieste degli operatori, è stata concessa dal MIT una proroga del termine finale per l'iscrizione degli operatori che ha comportato lo slittamento della data di piena operatività del registro al 1° aprile 2025.

Con riferimento, invece, alle disposizioni inerenti alla compilazione del foglio di registro elettronico per lo svolgimento del servizio di noleggio autovettura con conducente, con ordinanza n. 241 del 16 gennaio 2025 il TAR del Lazio ha sospeso l'efficacia del decreto interministeriale n. 226/2024 e ha fissato, per la trattazione del merito, l'udienza pubblica al 4 giugno 2025.

259 Decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, "Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione".

260 Decreto MIT e del MINT 16 ottobre 2024, n. 226 che disciplina le modalità di tenuta e compilazione del foglio di servizio elettronico ai fini dello svolgimento del servizio di noleggio con conducente effettuato esclusivamente mediante autovettura o motocarrozzetta e ne individua le specifiche tecniche.

261 Legge 15 gennaio 1992, n. 21, "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea".

262 Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, "Nuovo codice della strada".

4. LA TUTELA DEI DIRITTI DEGLI UTENTI

L'Autorità garantisce la tutela degli utenti attraverso strumenti di diversa natura, anzitutto regolatoria. La tutela degli utenti, infatti, è richiamata dell'art. 37, comma 2, lettera a), del decreto istitutivo ove, tra le finalità della regolazione in materia di accesso, è citato anche *"il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori"*; più diretto e specifico è invece il riferimento di cui al comma 2, lettera e) del medesimo articolo, per quanto attiene alla regolazione *ex ante* in tema di contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi e delle infrastrutture di trasporto. Nell'esercizio di tali competenze l'Autorità adotta i pertinenti atti di regolazione e vigila sulla corretta applicazione delle misure introdotte, eventualmente esercitando i necessari poteri sanzionatori[263]. A tali strumenti si aggiungono i poteri di *enforcement* dei regolamenti europei in materia di diritti dei passeggeri nei servizi di trasporto ferroviario, via mare e per vie navigabili interne e con autobus.

Inoltre, l'Autorità, nell'esercizio delle competenze attribuite dalla l. n. 118/2022[264], svolge, mediante il Servizio conciliazioni ART, procedure di risoluzione non giurisdizionale delle controversie tra utenti o consumatori e operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto, nel rispetto della disciplina introdotta con la delibera n. 21/2023[265] (disciplina ADR).

263 Con riferimento ai poteri sanzionatori dell'Autorità, si segnala la sentenza del Consiglio di Stato, sez. VI, 31 marzo 2025, n. 2633, con cui è stato accolto l'appello di un vettore marittimo e, in riforma della sentenza del TAR Piemonte, sez. I, 24 luglio 2023, n. 719, è stata annullata la delibera n. 125/2022, adottata, in applicazione dell'art. 37, comma 2, lettera l), del d.l. n. 201/2011, per l'inottemperanza ad alcune richieste di informazioni relative all'attività preistruttoria in ordine a reclami in materia di tutela dei passeggeri del trasporto marittimo. Con tale pronuncia, il Giudice amministrativo ha dapprima chiarito, con specifico riferimento alla fattispecie sanzionatoria prevista dalla norma citata, che *"la legittima irrogazione della sanzione postula che al momento dell'adozione del provvedimento conclusivo del procedimento l'adempimento non sia avvenuto o, comunque, non sia entrato nella sfera di conoscibilità dell'Autorità", ritenendo conseguentemente non configurabile un'inottemperanza pur a fronte di adempimenti tardivi. Dunque, ha ribadito, in termini generali, il principio per cui "le fattispecie soggette a sanzione amministrativa si caratterizzano per tipicità e determinatezza, sicché resta esclusa l'integrazione analogica della norma sanzionatrice per estenderne l'applicazione a ipotesi ivi non contemplate".*

264 L'art. 10 della l. n. 118/2022 ha modificato l'art. 37 del decreto-legge istitutivo, apportando un'importante modifica al comma 2, lettera e), e riscrivendo integralmente il comma 3, lettera h). In particolare, il novellato art. 37, comma 3, lettera h), ha riconosciuto all'Autorità, nell'esercizio delle competenze di cui al comma 2, il potere di disciplinare *"con propri provvedimenti, le modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori mediante procedure semplici e non onerose anche in forma telematica. Per le predette controversie, individuate con i provvedimenti dell'Autorità di cui al primo periodo, non è possibile proporre ricorso in sede giurisdizionale fino a che non sia stato esperito un tentativo obbligatorio di conciliazione, da ultimare entro trenta giorni dalla proposizione dell'istanza all'Autorità. A tal fine, i termini per agire in sede giurisdizionale sono sospesi fino alla scadenza del termine per la conclusione del procedimento di conciliazione".*

265 Si rappresenta che con sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 28 ottobre 2024, n. 1093, è stata annullata la delibera n. 21/2023, limitatamente alla parte in cui prevede che non sia possibile proporre ricorso in sede giurisdizionale fino a che non sia stato esperito un tentativo obbligatorio di conciliazione anche per le controversie riguardanti la compensazione pecuniaria riconosciuta dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 ai passeggeri del trasporto aereo, in caso di negato imbarco sul volo, cancellazione dello stesso o di ritardo prolungato. Il ricorrente – un passeggero che aveva patito la soppressione del volo prenotato – lamentava come la disciplina in parola gli impedisse di agire immediatamente in giudizio contro la compagnia aerea responsabile del disservizio, al fine di ottenere la suddetta compensazione. Il giudice amministrativo – superando la diversa posizione assunta in sede cautelare con l'ordinanza 4 maggio 2023 n. 140 – ha ravvisato l'incompatibilità tra la compensazione e il tentativo obbligatorio di conciliazione. Secondo il TAR, la finalità deflattiva del contenzioso giudiziario è già perseguita dal ristoro economico in argomento, il cui importo, prestabilito in misura fissa dal regolamento (CE) n. 261/2004, è ritenuto non negoziabile; talché il tentativo obbligatorio di conciliazione, che assolve al medesimo scopo e deve essere esperito a pena di improcedibilità dell'azione giudiziaria, renderebbe eccessivamente gravosa la tutela giurisdizionale. La pronuncia in esame è stata impugnata dal vettore aereo interessato con ricorso per opposizione di terzo, che con sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 17 marzo 2025, n. 508, è stato poi dichiarato inammissibile e comunque infondato nel merito sostanzialmente per le stesse motivazioni espresse nella sentenza opposta. Con sentenza del TAR Piemonte, sez. III, 28 gennaio 2025, n. 237, è stato accolto un altro ricorso riguardante una vicenda analoga; tale pronuncia è stata impugnata dall'Autorità ed è pendente il giudizio di appello dinanzi al Consiglio di Stato.

4.1 La risoluzione stragiudiziale delle controversie tra utenti e operatori economici

La disciplina ADR, come definito all'art. 2, trova applicazione non soltanto alle controversie relative ai diritti dei passeggeri nei servizi di trasporto per i quali l'Autorità svolge, come sopra anticipato, funzioni di vigilanza ai sensi della normativa eurounitaria (cfr. *infra*), ma anche alle controversie relative ai diritti dei passeggeri del trasporto aereo riconosciuti dai regolamenti (CE) n. 261/2004[266] e n. 1107/2006[267], per i quali le funzioni sanzionatorie di NEB sono attribuite all'ENAC[268]. La competenza in materia di ADR[269] si estende altresì alle controversie riguardanti il contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, adottati ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera e), del decreto istitutivo.

Il tentativo obbligatorio di conciliazione, quale condizione di procedibilità dell'azione giurisdizionale, può essere esperito innanzi al Servizio conciliazioni ART tramite la piattaforma Concilia*Web*[270] (cfr. *infra*), ma anche dinanzi: i) alle Camere di conciliazione istituite presso le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA), ai sensi della convenzione stipulata tra l'Autorità e Unioncamere in data 9 marzo 2023[271] e ii) agli organismi ADR, compresi gli organismi di negoziazione paritetica, iscritti nell'elenco istituito dall'Autorità con la delibera n. 60/2023[272], nel rispetto dell'art. 141-*decies* del Codice del consumo.

Con la citata delibera n. 60/2023, l'Autorità ha istituito l'elenco degli organismi ADR, disciplinando, nel contempo, anche il procedimento e le modalità operative per l'iscrizione, la tenuta dell'elenco e le correlate attività di vigilanza[273].

Nel periodo di riferimento della presente Relazione risultano iscritti nell'elenco, oltre al Servizio conciliazioni ART, dieci organismi ADR nei settori di competenza.

A valle della citata convenzione tra l'Autorità e Unioncamere, con la quale, tra l'altro, si prevede che *"Unioncamere si impegna inoltre a cooperare al fine di individuare e mettere a disposizione, ove possibile e d'intesa con le Camere di commercio, mediatori operanti presso gli Organismi di mediazione camerali iscritti nel Registro istituito presso il Ministero della Giustizia, ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 4 marzo 2010, n. 28"*[274], è stata stipulata tra le parti, in data 17 dicembre 2024, una convenzione quadro[275] per la gestione operativa delle istanze di conciliazione, da svolgersi secondo la procedura di cui alla parte II della disciplina ADR. In particolare, la convenzione quadro è volta, tra l'altro, a individuare soggetti camerali con disponibilità di conciliatori per il Servizio conciliazioni ART, in possesso di tutti i requisiti previsti dalla disciplina ADR, a eccezione della formazione specialistica sui settori regolati dall'ART, con specifico riguardo ai diritti degli utenti e alla qualità dei servizi. Su tali materie, infatti, i conciliatori individuati dalle Camere di commercio aderenti alla convenzione quadro hanno ricevuto una specifica formazione da parte dell'Autorità. La medesima convenzione quadro prevede una prima fase di sperimentazione, della durata di sei mesi; detta fase sperimentale è, a oggi, in corso.

266 Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

267 Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

268 Funzioni assegnate, rispettivamente, con decreto legislativo 27 gennaio 2006, n. 69, "Disposizioni sanzionatorie per la violazione del regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato" e con decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 24, "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo".

269 In qualità di autorità competente ai sensi dell'art. 141-octies, comma 1, lettera f), del Codice del consumo, l'Autorità partecipa agli incontri del Tavolo di coordinamento e di indirizzo istituito presso il Ministero delle Imprese e del made in Italy.

270 Acquisita in riuso da AGCOM.

271 Disponibile alla pagina https://www.autorita-trasporti.it/protocolli-dintesa/.

272 Delibera n. 60 del 6 aprile 2023 "Istituzione e disciplina dell'elenco degli organismi ADR nei settori di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti, in attuazione dell'art. 141-decies del Codice del consumo".

273 Ogni aggiornamento dell'elenco viene comunicato al MIMIT, come previsto dall'art. 141-decies del Codice del consumo ed è pubblicato alla pagina: https://www.autorita-trasporti.it/servizio-conciliazioni-art/elenco-degli-organismi-adr-nei-settori-di-competenza-art/.

274 Decreto legislativo 4 marzo 2010, n. 28, "Attuazione dell'articolo 60 della legge 18 giugno 2009, n. 69, in materia di mediazione finalizzata alla conciliazione delle controversie civili e commerciali".

275 Trattasi di un accordo di collaborazione, ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii.

4.1.1 Il servizio conciliazioni

Il tentativo di conciliazione innanzi al Servizio conciliazioni ART è esperibile a partire dal 3 aprile 2023, data di avvio dell'operatività della piattaforma Concilia*Web*[276].

Costituisce condizione di ammissibilità dell'istanza per l'utente l'avere già inoltrato reclamo o richiesta di indennizzo o rimborso all'operatore economico[277].

La procedura di conciliazione si svolge mediante lo scambio asincrono di comunicazioni tra le parti[278] e il conciliatore tramite la piattaforma. Nel caso in cui le parti raggiungano un accordo, viene redatto dal conciliatore, e firmato dalle parti, un verbale che costituisce titolo esecutivo, ai sensi dell'art. 2, comma 24, lettera b), della l. n. 481/1995. La procedura deve concludersi, ai sensi del comma 3, lettera h), dell'art. 37 del decreto istitutivo, entro trenta giorni[279] dalla presentazione dell'istanza (o dalla sua regolarizzazione).

Di seguito viene illustrata l'attività svolta dal Servizio conciliazioni ART[280], avuto riguardo alle istanze pervenute, con il relativo andamento temporale e modalità di trasporto, nonché ai soggetti accreditati nella piattaforma Concilia*Web*, all'esito delle procedure di conciliazione e al valore economico dei rimborsi ottenuti dagli utenti, nonché alla mancata partecipazione, in termini percentuali, di ciascun operatore.

La Figura 5, relativa alle istanze pervenute a partire dal 3 aprile 2023 e fino al 30 giugno 2025 (pari a 45.317 istanze), evidenzia che il 97,3 % delle stesse riguarda il settore aereo e l'1,5% il settore ferroviario; solo lo 0,6% circa delle istanze ricevute ha interessato servizi di trasporto marittimo e lo 0,4% circa il trasporto con autobus.

Per una migliore comprensione delle indicate percentuali, va evidenziato che, nel trasporto ferroviario, l'utente può presentare istanza di conciliazione al Servizio conciliazioni ART, pena l'inammissibilità, solo qualora, per la medesima controversia, il tentativo di conciliazione non possa essere esperito, in maniera non onerosa, dinanzi a un organismo di conciliazione, anche paritetica, iscritto nell'elenco dell'Autorità. In particolare, per tale settore, risultano iscritti nell'elenco i seguenti organismi di negoziazione paritetica che svolgono le procedure ADR senza costi per le parti: l'Organismo di conciliazione paritetica Trenitalia-Associazioni di consumatori, l'Organismo di conciliazione paritetica Trenord S.r.l.-Associazioni di consumatori e l'Organismo di conciliazione paritetica Trenitalia Tper-Associazioni dei consumatori[281]. Il numero esiguo di istanze di conciliazione pervenute per i servizi di trasporto marittimo e con autobus potrebbe, invece, essere riconducibile alla risoluzione della controversia con gli operatori già nella fase del preventivo reclamo[282], nonché alla mancata previsione normativa, in questi ambiti di trasporto, di compensazioni pecuniarie per ritardo o cancellazione in misura fissa[283] e, più in generale, a un minore contenzioso.

276 A partire dal 3 aprile 2023 sono stati effettuati degli interventi di estensione delle funzionalità della piattaforma Concilia*Web*, accessibile all'indirizzo https://secure.autorita-trasporti.it/, dove sono disponibili tutti i servizi *online* ART (cfr. *supra*, *Focus* 4), a garanzia di una maggiore efficienza e velocità dei tempi di risoluzione delle istanze. Ulteriori implementazioni sulla piattaforma si sono rese necessarie anche per consentire, come sopra anticipato, la gestione operativa delle istanze di conciliazione da parte delle Camere di commercio aderenti. Da un punto di vista tecnico, sono stati migliorati i processi di lavoro, tramite lo sviluppo di appositi cruscotti *web* per il monitoraggio dell'andamento del servizio, attraverso specifici indicatori KPI. Parallelamente, sono stati potenziati i controlli automatici sulla completezza delle istanze, semplificando le verifiche da parte degli uffici e rendendo al contempo più immediati i *feedback* agli utenti. La comunicazione con gli utenti, inoltre, è stata ottimizzata anche attraverso notifiche *e-mail*, con aggiornamenti tempestivi sullo stato di lavorazione delle istanze.

277 Si segnala che particolare attenzione è dedicata dal Servizio conciliazioni ART all'assistenza nella presentazione delle istanze, sia tramite una casella di posta elettronica dedicata che tramite l'arricchimento delle FAQ disponibili dalla pagina https://www.autorita-trasporti.it/frequently-asked-questions-faq/.

278 Si ricorda che l'utente può presentare l'istanza di conciliazione e partecipare alla procedura autonomamente oppure tramite un proprio delegato o soggetto accreditato (associazione di consumatori, ente esponenziale o avvocato iscritto all'Albo).

279 Termine che viene considerato non perentorio, ancorché, al fine di salvaguardare il diritto alla tutela giurisdizionale, è previsto che, decorsi 30 giorni dalla presentazione dell'istanza, l'utente può rivolgersi al giudice.

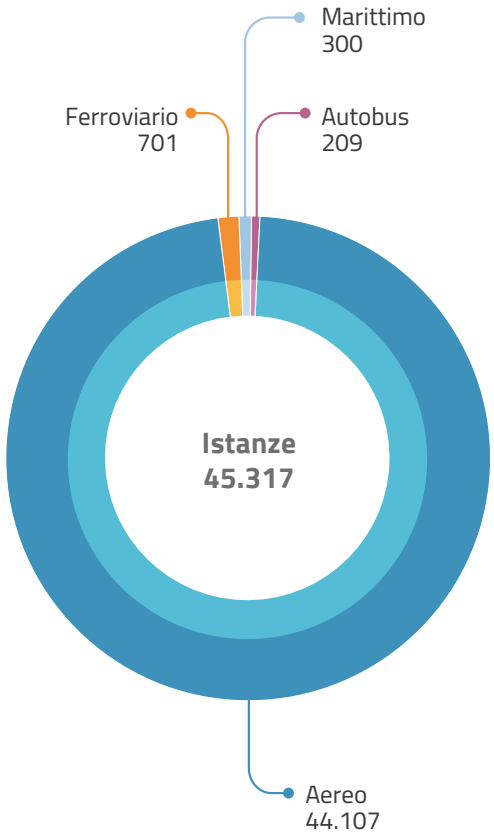
280 Tale illustrazione è svolta anche in adempimento all'art. 141-quater, comma 2, del Codice del consumo, che obbliga l'organismo ADR a pubblicare annualmente una relazione con le informazioni ivi elencate. I dati relativi all'attività del Servizio conciliazioni ART, periodicamente aggiornati, sono disponibili alla pagina https://bdt.autorita-trasporti.it/.

281 Ciò chiarisce il motivo del numero più contenuto di istanze di conciliazione relative a tale settore.

282 Al riguardo, come si dirà meglio infra, l'Autorità ha adottato alcuni atti di regolazione volti a definire il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti riguardo al trattamento dei reclami, che trovano applicazione ai servizi di trasporto ferroviario e con autobus (cfr. delibera n. 106/2018), ai servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne (cfr. delibera n. 83/2019); più recentemente è stato adottato un analogo atto di regolazione relativo ai servizi di trasporto aereo (cfr. delibera n. 92/2024), di cui, tuttavia, il TAR per il Piemonte ne ha disposto l'annullamento.

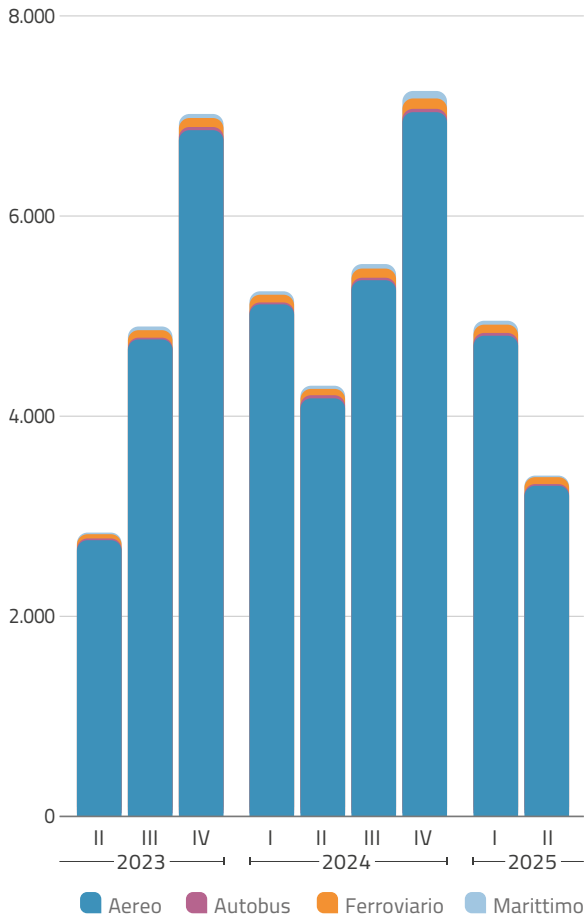
283 Per il settore del trasporto via mare, in particolare, la compensazione è commisurata al prezzo del biglietto, mentre per il trasporto con autobus non è previsto alcun indennizzo da ritardo.

Figura 5. Le istanze pervenute per modalità di trasporto



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Figura 6. L'andamento delle istanze ricevute per modalità di trasporto



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Dalla Figura 6 si rileva l'andamento delle istanze ricevute dall'avvio del servizio per trimestre e per modalità di trasporto[284].

Con riguardo al trasporto aereo, si evidenzia che l'84% delle istanze pervenute sono state presentate da un delegato dell'utente, mentre negli altri settori si rileva un maggior numero di utenti che hanno presentato l'istanza in maniera autonoma (senza intermediario)[285]. L'elevato ricorso a soggetti intermediari è in gran parte riconducibile alla diffusione, nel settore aereo, del fenomeno delle c.d. *"claims agencies"*[286].

In questa modalità di trasporto, i motivi maggiormente ricorrenti nella presentazione di istanze di conciliazione riguardano criticità connesse a cancellazioni e ritardi, fat-

284 Si ricorda che, come già rappresentato nella precedente relazione, a partire dal mese di dicembre 2023, l'utente ha la possibilità di presentare, tramite la piattaforma ConciliaWeb, un'istanza plurima (ovverosia, un'unica istanza che riguarda più passeggeri).

285 In particolare, per quanto riguarda il settore del trasporto marittimo, il 45,3% delle istanze sono state presentate da soggetti delegati, percentuale che si riduce al 26,8% per le istanze relative al settore del trasporto con autobus e al 14% per quelle relative al settore ferroviario.

286 Al riguardo cfr. "Nota informativa sulla pertinente legislazione dell'UE in materia di protezione dei consumatori, marketing e protezione dei dati applicabile alle attività delle agenzie di reclamo in relazione al regolamento (CE) n. 261/2004 sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo" del 9 marzo 2017.

tispecie tutelate puntualmente dalla normativa eurounitaria in materia di diritti dei passeggeri[287].

L'art. 141-*quater*, comma 2, lett. b), del d.lgs. n. 206/2005, prevede che gli organismi ADR possono formulare raccomandazioni, rivolte agli operatori economici, idonee a evitare o risolvere problematiche generatrici del contenzioso.

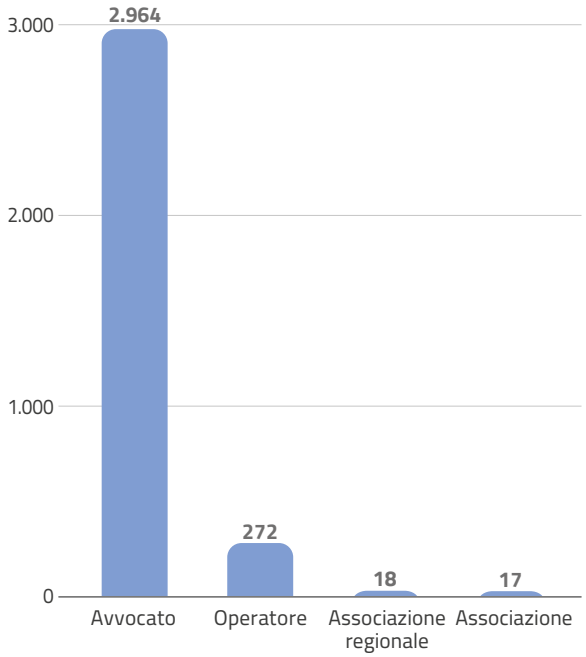
In relazione a quanto sopra, in esito all'esame delle istanze di conciliazione, emergono i seguenti profili di attenzione, in special modo nel settore aereo:

i. per risolvere le controversie nel modo più veloce e meno oneroso per entrambe le parti, risulta opportuno valorizzare la fase del primo contatto tra operatore economico e utente, che prende avvio con la trasmissione del reclamo o della richiesta di rimborso o compensazione da parte dell'utente. A tal fine è necessario che gli operatori si dotino di un sistema di trattamento dei reclami efficiente e facilmente accessibile per gli utenti, fornendo altresì risposte motivate all'utente;

ii. nel caso in cui sussistano circostanze eccezionali ai sensi dell'art. 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, gli operatori economici non dovrebbero limitarsi a comunicare il diniego della compensazione pecuniaria a causa della circostanza eccezionale, o a descriverla in maniera generica, ma, nel rispetto di quanto previsto dal medesimo paragrafo 3, come chiarito dagli Orientamenti interpretativi (C/2024/5056) approvati dalla Commissione il 22 luglio 2024, fornire informazioni e documentazione al fine di provarne la sussistenza, nonché dimostrare di aver adottato tutte le misure necessarie per evitare il disservizio.

La Figura 7 indica il numero di soggetti accreditati[288] (in particolare avvocati e associazioni dei consumatori) e degli operatori economici, che risultano essere complessivamente 3.271 (di cui 2.964 avvocati, 272 operatori, 17 associazioni dei consumatori nazionali facenti parte del Consiglio nazionale dei consumatori e utenti, 18 associazioni dei consumatori regionali).

Figura 7. I soggetti accreditati nella piattaforma ConciliaWeb



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

287 Nello specifico, con riguardo alle cause significative generatrici delle controversie (cfr. art. 141-*quater*, comma 2, lett. b) del Codice del consumo), le istanze di conciliazione riguardano: il mancato rimborso/indennizzo a seguito di ritardo (il 43,5%) o di cancellazione del servizio (circa il 33,3%); l'assenza di informazione sui diritti dei passeggeri (13,4%); a seguito di una cancellazione, la mancata offerta di un servizio di trasporto alternativo in condizioni comparabili (12,7%); la mancata assistenza fornita, in termini di cibo e bevande in caso di cancellazione (8,3%) e in caso di ritardo (7,9%); in caso di cancellazione, la mancata assistenza fornita in termini di sistemazione in albergo e/o trasporto al luogo di sistemazione (7,2%),il mancato rimborso del prezzo del biglietto entro 7 giorni (6,9%), il mancato rimborso delle spese di trasferimento da/verso da diverso aeroporto di partenza/arrivo (5,8%); la mancata assistenza con comunicazioni gratuite (ad es. telefonate) in caso di ritardo o cancellazione (4,9%); a seguito di cancellazione, mancata informazione su eventuali alternative di trasporto possibili (4,5%); in caso di ritardo, la mancata assistenza fornita in termini di sistemazione in albergo e/o trasporto al luogo di sistemazione (3,9%); problematiche connesse a casi di *overbooking* (1,5%); la mancata assistenza fornita a persone con disabilità o a mobilità ridotta (0,16%) e la perdita o danneggiamento di attrezzatura delle PMR (0,12%). Seguono, con percentuali minori, istanze che hanno segnalato altre criticità, come, a titolo di esempio, la mancata risposta definitiva entro due mesi, la richiesta di pagamenti supplementari in caso di sistemazione in classe superiore, la mancanza di informazioni adeguate durante il viaggio oppure prima della partenza, problematiche in merito alla presentazione del reclamo all'operatore, ecc. Si precisa che ciascuna istanza può riguardare uno o più motivi.

288 Cfr. art. 5 della disciplina ADR.

Gli esiti delle istanze di conciliazione correttamente presentate e non concluse con una rinuncia da parte dell'utente[289] sono illustrati nella successiva Figura 8. Si ricorda che la disciplina ADR, tramite la piattaforma Concilia*Web*, consente alle parti di raggiungere un accordo transattivo prima dell'intervento del conciliatore[290]; in tal caso, la piattaforma rilascia un'attestazione dell'accordo raggiunto e il procedimento è archiviato.

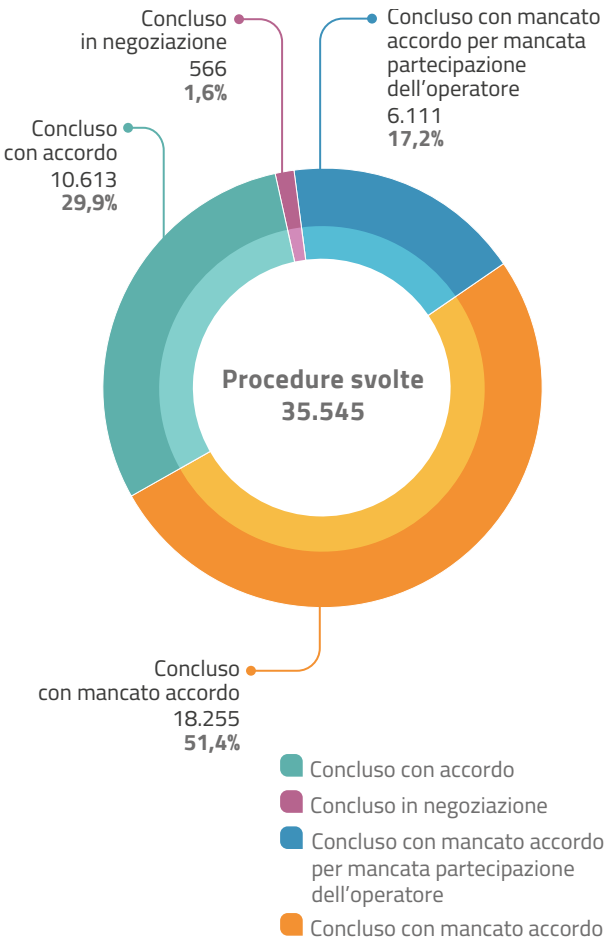
Rispetto al totale delle istanze, come emerge dalla Figura 8, il 51,4% delle procedure di conciliazione si è concluso con esito negativo, mentre il 31,5% con accordo (nello specifico l'1,6% in fase di negoziazione diretta tra le parti e il 29,9% con il supporto del conciliatore). Se si prendono in esame esclusivamente le istanze presentate direttamente dal passeggero, la percentuale di procedure concluse positivamente sale al 49,3% (di cui l'1,7% in fase di negoziazione diretta). Si rileva, inoltre, che il 17,2% delle istanze si è concluso con esito negativo per mancata partecipazione dell'operatore[291]. Si evidenza al riguardo un livello di istanze con esito positivo in tendenziale crescita. nel 2024, confermato nei primi due mesi del 2025.

Il tempo medio necessario per la conclusione delle procedure di conciliazione è stato di circa quarantuno giorni[292].

Nella Figura 9 è riportata l'entità dei rimborsi accordati, a seguito dello svolgimento delle procedure di conciliazione innanzi al Servizio conciliazioni ART, nel 2023 (a partire dal 3 aprile), nel 2024 e nei primi sei mesi del 2025, oltre al dato complessivo.

Come emerge dalla Figura 10, la maggior parte dei rimborsi ha interessato gli utenti del settore aereo.

Figura 8. L'esito delle procedure svolte



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

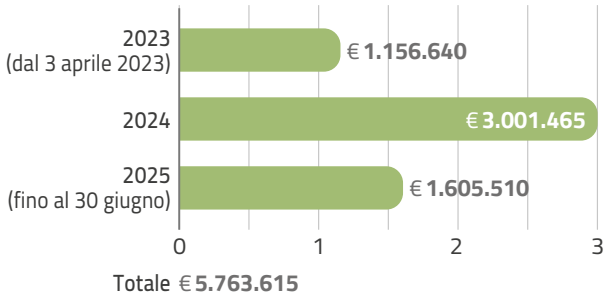
289 In particolare, si tratta delle istanze non archiviate per inammissibilità o per rinuncia dell'utente, disciplinate, rispettivamente all'art. 7 e all'art. 8, comma 5 della disciplina ADR.

290 Che viene designato entro quindici giorni dalla presentazione dell'istanza.

291 Da evidenziare, inoltre, che sono state archiviate 8.011 istanze di conciliazione, di cui: 5.533 (69,1%) per inammissibilità, rilevata d'ufficio; 454 (5,7 %) per inammissibilità eccepita dall'operatore economico; 486 (6,1%) per mancata comparizione dell'utente; 1.538 (19.2%) per rinuncia dell'utente. Inoltre, 498 procedimenti si sono conclusi per mancata adesione dell'operatore economico: trattasi di istanze di conciliazione per le quali l'operatore, pur accreditato in Concilia*Web*, ha espressamente dichiarato, tramite l'apposita funzionalità della piattaforma, di non voler aderire, ai sensi dell'art. 8, comma 3, della disciplina ADR.

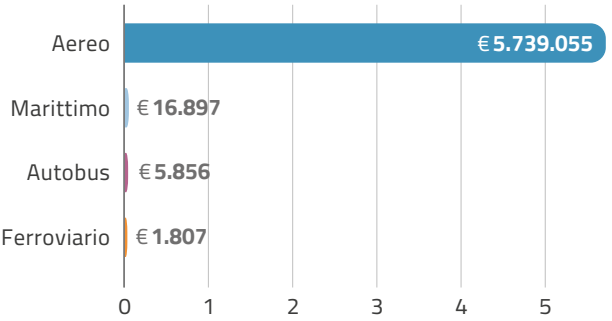
292 Calcolati sempre dalla data di presentazione e non dalla data di eventuale regolarizzazione, fermo restando che, ai sensi dell'art. 3, comma 2, della disciplina ADR, *"ai fini del ricorso giurisdizionale la condizione di procedibilità si considera comunque avverata trascorsi trenta giorni dalla proposizione dell'istanza di conciliazione"*.

Figura 9. I rimborsi accordati 2023-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

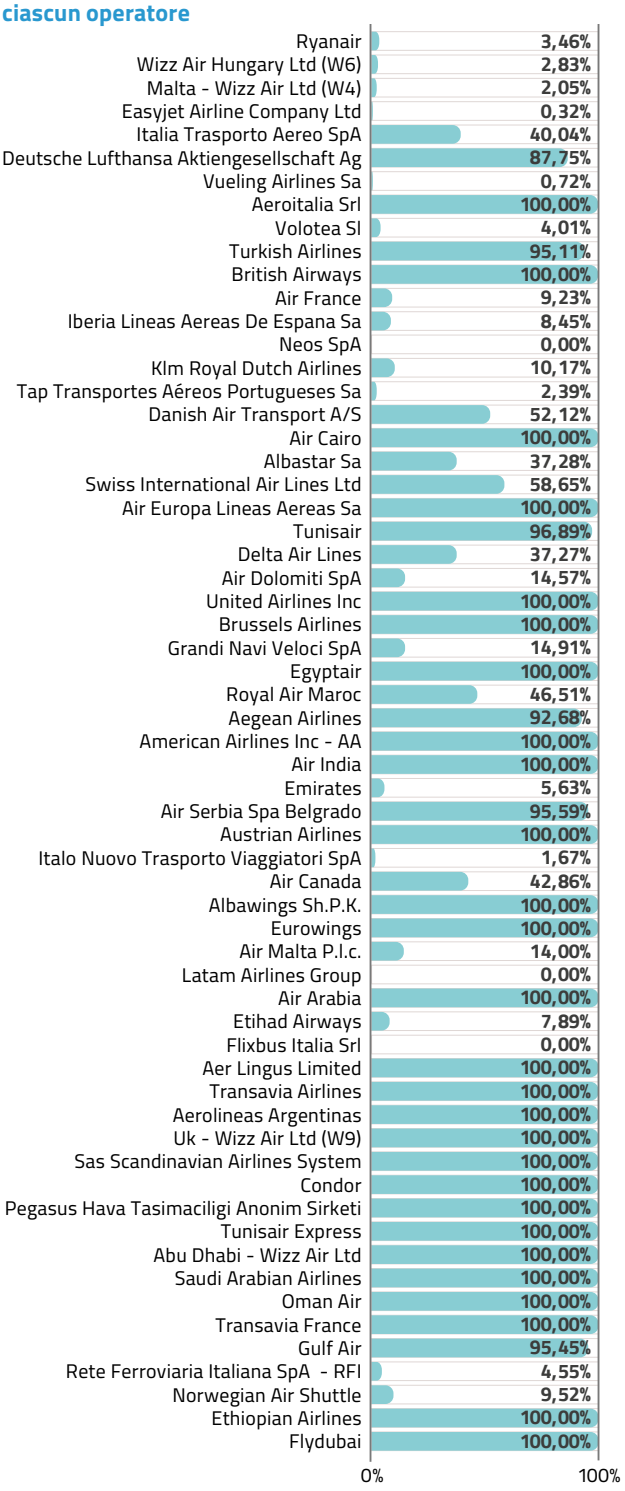
Figura 10. I rimborsi per modalità di trasporto



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

La Figura 11 che segue indica[293], in termini percentuali, la mancata partecipazione di ciascun operatore[294], rispetto al totale delle istanze dal medesimo ricevute, a partire dal suo inserimento nella piattaforma.

Figura 11. La percentuale di mancata partecipazione di ciascun operatore



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

293 Il dato è calcolato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 12, comma 1, della disciplina ADR che prevede che l'Autorità pubblica sul proprio sito *web* la relazione annuale contenente, tra altro, i dati, in percentuale rispetto al totale delle istanze ricevute, relativi alla mancata partecipazione, da parte dei singoli operatori economici, alle procedure innanzi al Servizio conciliazioni ART. Tale disposizione è volta a incentivare l'adesione degli operatori alle procedure ADR.

294 La Figura riporta gli operatori che hanno ricevuto un numero di istanze superiore a venti ed è ordinato in funzione del numero di istanze ricevute. Si precisa che il dato non include anche i casi in cui l'operatore economico ha comunicato di non voler partecipare alla procedura di conciliazione, ai sensi dell'art. 8, comma 3, della disciplina ADR.

4.2 La regolazione in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, l'Autorità ha esercitato le prerogative di cui dall'art. 37, comma 2, lettera e), del decreto istitutivo, in materia di contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, arricchendo la regolazione in vigore con nuove misure in ambito autostradale, che si aggiungono a quelle già precedentemente approvate, per la definizione del contenuto minimo dei diritti degli utenti nel trasporto aereo, ferroviario, via mare e con autobus, complessivamente riportate nella Tabella 25.

Tabella 25. Gli atti di regolazione adottati in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti

Oggetto del provvedimento	Delibera di riferimento
Contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali	delibera n. 132/2024
Contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto aereo possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami	delibera n. 92/2024[1]
Contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus con riguardo al trattamento dei reclami	delibera n. 28/2021
Contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto via mare con riguardo al trattamento dei reclami	delibera n. 83/2019
Contenuto minimo dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto via ferrovia connotati da OSP	delibera n. 106/2018
Contenuto minimo dei diritti dei passeggeri in possesso di abbonamenti su linee ferroviarie AV	delibera n. 54/2016

[1] Con sentenze del TAR Piemonte, sez. III, 24 gennaio 2025, nn. 207 e 209, è stato disposto l'annullamento della delibera n. 92/2024 e dei relativi allegati; le sentenze sono state impugnate dall'Autorità, al momento è pendente il giudizio di appello.

Fonte: elaborazione ART.

L'intervento relativo alla tutela degli utenti delle infrastrutture autostradali e dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali risulta particolarmente significativo sia per il carattere innovativo delle tutele introdotte sia per la finalità, tra le altre perseguita, di ricondurre a livelli di equilibrio il rapporto tra l'utenza e i gestori dei servizi erogati sulla rete autostradale, assicurando adeguati livelli di trasparenza e di accesso alle informazioni.

I contenuti dell'atto di regolazione e la sua articolazione procedimentale sono illustrati, più dettagliatamente, nel paragrafo che segue.

4.2.1 I diritti degli utenti autostradali

Nell'ambito del procedimento finalizzato alla definizione del contenuto minimo di diritti degli utenti delle infrastrutture autostradali, avviato con la delibera n. 16/2023, è stato definito un chiaro sistema di obblighi in capo ai concessionari autostradali e ai gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali, in modo da garantire all'utenza livelli di tutela omogenei, applicabili uniformemente su tutto il territorio nazionale. Il procedimento si è articolato nelle fasi procedimentali di seguito specificate.

Con la delibera n. 130/2023[295] è stata indetta la prima consultazione pubblica sulle misure di regolazione, al fine di acquisire osservazioni ed eventuali proposte da parte degli interessati. In considerazione della numerosità dei contributi ricevuti, nonché degli esiti dell'audizione svolta dinanzi al

295 Delibera n. 130 del 27 luglio 2023, "Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Indizione di una consultazione e proroga del termine di conclusione del procedimento".

Consiglio dell'Autorità, è emersa la necessità di svolgere le pertinenti valutazioni sugli elementi istruttori acquisiti[296].

Conseguentemente, l'Autorità, con delibera n. 91/2024[297], ha indetto una ulteriore consultazione pubblica sullo schema regolatorio proposto, come affinato in esito alla prima consultazione, e prorogato il termine di conclusione del procedimento al 30 settembre 2024, rinviando, al contempo, al 31 marzo 2025, la conclusione del procedimento relativamente alle sole misure afferenti al calcolo e alle modalità di rimborso dei pedaggi in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura, rispetto alle quali si è ritenuto opportuno valutare una ulteriore fase di consultazione dedicata.

Infine, in considerazione degli esiti della consultazione pubblica[298] e alla luce degli ulteriori approfondimenti svolti, l'Autorità, con la delibera n. 132/2024, ha approvato il primo atto di regolazione in materia.

Tra le nuove misure, assumono rilievo quelle che introducono il diritto all'informazione relativa al viaggio e il diritto alla trasparenza con riguardo alla gestione dell'infrastruttura e all'utilizzo dei servizi a essa correlati, definendo il contenuto minimo degli obblighi informativi a carico dei gestori e concorrendo, così, a colmare l'asimmetria informativa nel rapporto con l'utenza di questo specifico ambito di trasporto.

In particolare, le misure approvate prevedono l'obbligo, in capo ai concessionari autostradali, di rendere conoscibili i contenuti delle Carte dei servizi, con particolare riguardo, tra l'altro: i) ai casi in cui l'utente ha diritto al rimborso del pedaggio o all'erogazione di un indennizzo, comprese le modalità e tempistiche di erogazione; ii) ai sistemi di trattamento dei reclami e, più precisamente, le modalità attraverso le quali l'utente può trasmettere un reclamo, gli elementi minimi per la trattazione del reclamo, i tempi di risposta garantiti e i rimedi attivabili in caso di mancata risposta; iii) alle modalità e ai canali informativi attraverso i quali gli utenti possono accedere alle informazioni, in special modo quelli necessari per ottenere informazioni in tempo reale su circolazione e viabilità.

Inoltre, l'Autorità ha previsto uno specifico obbligo informativo in capo al concessionario, relativamente ai cantieri programmati sulla rete autostradale, prevedendo che siano resi conoscibili all'utenza i criteri di gestione e il relativo impatto sulla circolazione nonché, riguardo a ciascun cantiere aperto, informazioni specifiche quali la tipologia di cantiere, la causa che lo rende necessario, i giorni e l'orario di apertura, la tratta interessata, la tipologia di limitazione e il possibile impatto sulla circolazione.

Riguardo ai servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali, l'atto di regolazione ha introdotto obblighi informativi relativi, tra l'altro, al numero di punti di ricarica e di distribuzione di carbolubrificanti, gas naturale compresso (GNC) e gas naturale liquefatto (GNL) presenti per ciascuna tratta autostradale, gestita da ciascun concessionario, e per senso di marcia.

Sempre con riferimento al tema della trasparenza completano il quadro le informazioni da rendere conoscibili agli utenti con riguardo alle modalità di calcolo del pedaggio e di esazione dello stesso, le conseguenze in caso di mancato pagamento e le procedure adottate per il relativo recupero.

Inoltre, l'atto di regolazione ha riconosciuto il diritto dell'utente ad accedere alle informazioni necessarie specificamente per la programmazione del viaggio, la gestione di eventuali imprevisti durante il percorso nonché per la verifica, una volta concluso il viaggio, del percorso effettuato e del pedaggio corrisposto.

Si è, così, provveduto a garantire l'accessibilità alle informazioni relative al percorso d'interesse (sia al momento dell'interrogazione sia al momento di una partenza programmata successivamente), con riferimento al tempo di percorrenza in condizioni di circolazione non perturbata e in presenza di cantieri, nonché alle condizioni di viabilità e di traffico rilevate.

Tenuto conto delle caratteristiche della rete autostradale, caratterizzata dall'interconnessione di tratte gestite da concessionari diversi, è stato posto in capo ai concessionari anche l'obbligo di garantire la disponibilità delle informazioni in col-

296 In risposta alla consultazione sono pervenuti complessivamente 34 contributi da parte di: 24 concessionarie autostradali, 5 Associazioni dei consumatori e 5 altri soggetti (Associazioni di categoria, Enti). Tutti i contributi, nella versione non riservata, sono stati pubblicati sul sito dell'Autorità al *link*: https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sulle-misure-concernenti-il-contenuto-minimo-degli-specifici-diritti-anche-di-natura-risarcitoria-che-gli-utenti-possono-esigere-nei-confronti-dei-concessionari-autostradali-e-dei-gest/.

297 Delibera n. 91 del 26 giugno 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali e proroga del termine di conclusione del procedimento".

298 In risposta alla consultazione sono pervenuti complessivamente 6 contributi da parte di: 1 associazione di categoria dei concessionari, 1 concessionarie autostradali, 2 Associazioni dei consumatori e 2 altri soggetti (Associazioni di categoria, Enti, privati). Tutti i contributi, nella versione non riservata, sono stati pubblicati sul sito dell'Autorità al *link*:
https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sulle-misure-concernenti-il-contenuto-minimo-degli-specifici-diritti-anche-di-natura-risarcitoria-che-gli-utenti-possono-esigere-nei-confronti-dei-concessionari-autostradali-e-dei-gest-2/.

laborazione tra loro, così da non lasciare all'utente l'onere di conoscere lo specifico concessionario da consultare, per ottenere le informazioni utili in relazione alla tratta da percorrere.

Vale la pena richiamare anche le forme di dialogo tra concessionari autostradali e associazioni rappresentative degli utenti e delle persone con disabilità, pure previste nell'atto di regolazione, con cadenza almeno annuale, al fine di attivare una concreta collaborazione con riguardo alla qualità delle informazioni – in termini di chiarezza, completezza, utilità, fruibilità e tempestività – che i concessionari sono tenuti a rendere agli utenti.

Le misure approvate definiscono, altresì, una disciplina relativa al diritto di assistenza agli utenti, in occasione di accodamenti che comportano una lunga permanenza in autostrada. Più precisamente è previsto un obbligo per i concessionari autostradali a dotarsi di procedure operative, nel rispetto del contenuto minimo stabilito dall'Autorità, da applicare in caso di traffico bloccato o di code, adottando un criterio di proporzionalità delle procedure di assistenza attivabili rispetto alla lunghezza della coda o alla durata del blocco, nonché alle condizioni atmosferiche. Allo stesso modo le misure approvate garantiscono la piena accessibilità dei servizi per gli utenti con disabilità e a mobilità ridotta[299].

In ultimo, sono previste specifiche misure volte a garantire l'accessibilità alle procedure di reclamo attraverso l'utilizzo di più canali e assicurando la possibilità di utilizzare almeno un'altra lingua oltre all'italiano, sia nell'inoltro del reclamo sia nella ricezione della risposta, che deve essere motivata e pervenire entro un congruo termine.

Con riguardo alle misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale e alle relative modalità di erogazione, con la delibera n. 49/2025[300] è stato posto in consultazione lo schema di atto di regolazione al fine di consentire ai soggetti interessati la formulazione di osservazioni e proposte[301]. Le misure poste in consultazione, con la finalità di assicurare all'utenza livelli tariffari correlati all'effettiva fruizione dell'infrastruttura, prevedono, in presenza di limitazioni all'utilizzo della stessa, tipicamente dovute ai cantieri[302], il diritto a un rimborso da applicare in riduzione al pedaggio altrimenti dovuto per la tratta interessata dal cantiere. Il rimborso è commisurato, in via principale, alle caratteristiche del cantiere, tra cui le corsie occupate dal medesimo cantiere rispetto alle corsie che compongono la carreggiata.

4.2.1.1 L'analisi di impatto della regolazione

La delibera n. 16/2023, con la quale è stato avviato il procedimento descritto nel paragrafo che precede, ha previsto che lo stesso fosse sottoposto a specifica AIR, secondo la disciplina del regolamento AIR/VIR dell'Autorità.

Nella relazione AIR[303], pubblicata a corredo dell'atto di regolazione approvato con la delibera n. 132/2024, concernente le sole misure relative al *set* informativo da rendere disponibile all'utenza, sono stati individuati quali destinatari dell'intervento i concessionari autostradali e i gestori dei servizi

299 Le specifiche misure relative al diritto all'assistenza, pur tenuto conto delle peculiarità del settore in esame, sono state approvate in coerenza con quanto specificamente previsto in tutti i regolamenti europei che delineano la disciplina a tutela degli utenti con riguardo alle altre forme di trasporto, i quali si soffermano, tra l'altro, sulla particolare attenzione da prestare alle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

300 Delibera n. 49 del 19 marzo 2025, "Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura" e proroga del termine di conclusione del procedimento".

301 Con delibera n. 70 del 29 aprile 2025 sono stati prorogati i termini originariamente previsti dalla delibera n. 49/2025 ed è stato stabilito: i) il termine del 15 maggio 2025 entro cui far pervenire le osservazioni e proposte da parte dei soggetti interessati; ii) di convocare un'audizione, in data 28 maggio 2025, al fine di consentire, ai partecipanti alla consultazione che ne hanno fatto richiesta, di illustrare le proprie osservazioni e proposte innanzi al Consiglio dell'Autorità. In risposta alla consultazione sono pervenuti complessivamente 34 contributi da parte di: 21 concessionari, 2 associazioni di categoria, 9 associazioni dei consumatori, 2 altri soggetti. Tutti i contributi, nella versione non riservata, sono stati pubblicati sul sito dell'Autorità al *link*: https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sul-documento-misure-concernenti-il-contenuto-minimo-degli-specifici-diritti-anche-di-natura-risarcitoria-che-gli-utenti-possono-esigere-nei-confronti-dei concessionari-autost/.

302 A eccezione dei cantieri c.d. "emergenziali", ovverosia dovuti a eventi imprevedibili, come gli incidenti.

303 Sono quindi stati individuati i seguenti indicatori da utilizzare nella successiva VIR: i) N° di reclami ricevuti e trattati, separatamente per motivo di reclamo e loro andamento nel tempo; ii) Lingue consentite per la presentazione dei reclami; iii) N° di reclami per canale di invio. Con riferimento ai reclami sopra menzionati: a) numero di reclami presentati direttamente dall'utente (e non da soggetto delegato); b) tempi medi di risposta; c) percentuale di risposte fornite (entro i primi 30 gg dal ricevimento del reclamo; tra i 31 e i 60 gg dal reclamo; oltre i 60 gg); d) misure adottate per il superamento dei principali disservizi emersi; e) numero di indennizzi erogati, di cui alla Misura 7.4 e alla Misura 12.1, e relativo importo, specificando il numero dei casi in cui sono state applicate le soglie previste; f) numero di rimborsi per limitazioni all'utilizzo della rete da parte degli Utenti ed effettivo importo; g) numero di reclami trattati attraverso procedure di conciliazione (inclusa quella c/o ART); h) numero di reclami risolti in conciliazione; i) numero controversie avviate di fronte all'Autorità giudiziaria ordinaria; iv) Risorse umane dedicate all'assistenza all'utenza per le procedure dei reclami (n° ULA e relativo onere economico); v) Entità dei costi operativi approntati per le procedure dei reclami e per l'allestimento del *set* informativo previsto dall'Atto di regolazione, nonché per la realizzazione dell'App unica; vi) Utilizzazione di strumenti di intelligenza artificiale per il trattamento dei reclami, presenza/assenza di verifica umana degli eventuali processi automatizzati e relativi esiti dell'esperienza.

nelle pertinenze di servizio situate nella rete autostradale[304] nonché, quali destinatari indiretti, gli utenti autostradali e le piattaforme digitali per i servizi ancillari di trasposto (*i.e.* informativi e di assistenza alla pianificazione del viaggio).

I temi regolatori presi in esame hanno riguardato le misure inerenti: le informazioni all'utenza autostradale, le procedure operative per l'assistenza, nonché il diritto alla accessibilità e fruibilità delle aree di parcheggio e di servizio per le PMR e la procedura di gestione dei reclami.

Valutate quindi le ulteriori osservazioni pervenute dagli *stakeholder* in seconda consultazione, sono state analizzate due opzioni regolatorie rappresentate da: i) quella posta in seconda consultazione e ii) quella conclusivamente adottata, evidenziando le eventuali modifiche intervenute, i connessi benefici e gli oneri incrementali rispetto allo *status quo*.

I benefìci e gli oneri per gli utenti dei servizi interessati rispetto ai temi regolatori individuati sono stati misurati rispetto ai seguenti indicatori: accessibilità alle informazioni pertinenti alla programmazione del viaggio e alla fruizione dello stesso nonché dei servizi resi nelle pertinenze di servizio (in particolare per le PMR); adeguatezza del servizio al costo sopportato (cosicché gli utenti corrispondono un pedaggio adeguato alle reali condizioni di fruizione della rete autostradale e dei servizi resi sulle relative pertinenze di servizio); trasparenza sulla gestione della rete autostradale e dei servizi resi nelle relative pertinenze di servizio (secondo le caratteristiche specifiche delle convenzioni siglate con i soggetti concedenti e dei rapporti con i gestori dei servizi); promozione della concorrenza tra i diversi gestori dei servizi nelle pertinenze e a favore dei nuovi operatori interessati a entrare sul mercato. Gli oneri incrementali provengono da "obblighi regolatori" e "obblighi amministrativi".

L'impatto delle misure di regolazione interessate è stato stimato "forte" in termini di "accessibilità", per "le informazioni all'utenza autostradale" (in particolare in ragione dell'introduzione dell'*app* unica a livello nazionale contenente informazioni di interesse per l'utenza) e in favore delle PMR, sia con riguardo alla fruibilità delle aree di parcheggio sia con riferimento ai servizi ivi resi, nonché in relazione alle procedure di gestione dei reclami.

È stata stimata "forte", altresì, l'intensità dell'impatto sotto il profilo della "adeguatezza del servizio al costo sopportato dagli utenti autostradali" in relazione alla "procedura di gestione dei reclami" e all'ambito delle "informazioni all'utenza autostradale". Su quest'ultimo tema regolatorio sono stati considerati di massimo impatto i benefici attesi in ordine alla "trasparenza" sulla gestione della rete autostradale e dei servizi resi. Quanto agli oneri incrementali sono stati valutati pressoché "contenuti" per tutte le misure considerate, fatta eccezione la messa a disposizione delle informazioni all'utenza autostradale per cui è stato valutato un onere incrementale "medio".

Il procedimento di cui alla delibera n. 16/2023 sopra citato è poi proseguito con la consultazione indetta con la delibera n. 49/2025, congiuntamente alla quale è stato pubblicato il relativo schema di AIR, con specifico riferimento ai diritti degli utenti afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale.

Le misure poste in consultazione sono rivolte ai concessionari autostradali gestori di reti a pedaggio; nello schema di AIR, inoltre, sono considerati destinatari dell'intervento di regolazione, in quanto soggetti beneficiari delle misure di regolazione, gli utenti delle infrastrutture autostradali.

Gli ambiti di intervento regolatorio individuati, riguardano la tipologia di cantieri soggetti a rimborso e il sistema di rimborso del pedaggio causa cantieri.

Come per il caso precedente relativo all'informativa da rendere agli utenti, per ciascun ambito regolatorio sono stati valutati, quindi, unitamente agli oneri incrementali rispetto allo *status quo*, i benefici incrementali delle misure.

Si evidenzia che sono stati ritenuti benefici incrementali "forti" rispetto allo *status quo*, in relazione agli indicatori di "trasparenza" ed "equità" per tutti gli ambiti regolatori, nonché per l'indicatore "adeguatezza rimborso per disagio sofferto" per l'ambito "tipologia di cantieri soggetti a rimborso". Si sono ritenuti invece "moderati" i benefici incrementali associati invece all'indicatore "adeguatezza tempo rimborso" e "adeguatezza rimborso per disagio sofferto" con riferimento, rispettivamente agli ambiti regolatori "tipologia di cantieri soggetti a rimborso" e "sistema di rimborso del pedaggio causa cantieri".

304 Rimandando alla sezione C della Relazione AIR per approfondimenti, si segnala che tra i gestori dei servizi sono compresi i soggetti a cui i concessionari autostradali affidano la costruzione e/o gestione delle attività di distribuzione carbolubrificanti (includendo anche i servizi di distribuzione di Gas naturale compresso (GNC) e di Gas naturale liquefatto (GNL)) e delle attività commerciali e ristorative nelle aree interessate, nonché i *Charging point operator* (CPO) responsabili della realizzazione/gestione delle stazioni di ricarica elettrica e a cui compete, tra l'altro, la stipula dei contratti di fornitura di energia elettrica utilizzata per la ricarica dei veicoli elettrici. Sono ugualmente inclusi i *Mobility service provider* (MSP), di norma diversi dal CPO, che commercializzano il servizio di ricarica dei veicoli elettrici verso i consumatori finali; essi operano sulla base di contratti stipulati con i CPO.

Gli oneri incrementali sono invece stati ritenuti "moderati" per l'ambito "tipologia di cantieri soggetti a rimborso" e lievi per l'ambito "sistema di rimborso del pedaggio causa cantieri".

FOCUS 8

Il contesto economico del settore autostradale: le caratteristiche dei cantieri

Nel presente *focus* sono riportate le analisi effettuate sulle caratteristiche dei cantieri avviati sulla rete autostradale, sviluppate nell'ambito dello schema di AIR posto in consultazione in relazione al procedimento di definizione dei diritti degli utenti afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale. Per lo svolgimento di queste attività di analisi si è reso necessario acquisire preventivamente i dati presso i concessionari autostradali volta a identificare:

I. le tratte elementari: rete, nodo A, nodo B, lunghezza tratta, lunghezza tratta con 2, 3, 4, 5 o più corsie, direzione carreggiata, progressiva km, sistema di esazione, tipologia della tratta ai fini del pedaggio – pianura o montagna -, capacità a flusso libero, velocità a flusso libero;
II. i volumi mensili associati a ciascuna tratta elementare: traffico mensile espressi in numero di veicoli leggeri e di veicoli pesanti per tratta elementare;
III. i cantieri avviati su tali tratte: lunghezza del cantiere, durata, data di inizio, data di fine, orario di inizio, orario di fine, tipologia del cantiere, cantiere notturno, occupazione corsia di emergenza, deviazione in carreggiata opposta, n° corsie max interessate, velocità minima consentita, capacità residua nella porzione della tratta interessata da cantieri.

La raccolta dati, indirizzata a 26 società concessionarie autostradali, ha ottenuto riscontro da parte di 22 di esse. Infine, i dati di seguito riportati fanno riferimento a 21 concessionari, in quanto, essendo i dati riferiti all'anno 2023, i dati afferenti alla rete oggi in concessione a Concessioni del Tirreno S.p.a. sono stati rappresentati congiuntamente ai soggetti di riferimento per tale annualità: Autostrada dei Fiori S.p.a. e Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a.

I dati inviati dai concessionari e analizzati si riferiscono a circa 5.400 km di rete per ciascuna direzione, suddivisa in 1.722 tratte elementari; è stata riscontrata una grande variabilità nelle lunghezze delle tratte elementari, con un minimo pari a circa 100 m (escludendo tratte particolari inferiori a tale valore) e un massimo di poco inferiore a 33 km.

Complessivamente sono stati identificati 103.222 cantieri che hanno interessato la rete autostradale nel 2023, di cui 79.114 sono stati ritenuti idonei per le analisi a seguito di un processo di data *quality assessment.*

Di questi cantieri, 4.414 sono di natura emergenziale (cantieri installati o a seguito di incidenti, eventi meteo o idrogeologici di carattere straordinario e imprevedibili, attività di soccorso e connessi ripristini), 5.207 hanno comportato la chiusura completa della carreggiata, 4.507 la deviazione sulla carreggiata opposta, mentre solamente 4.012 cantieri sono stati identificati come cantieri notturni, modalità ritenuta meno impattante sull'esperienza degli utenti, in quanto relativa alla fascia notturna (22:00-06:00).

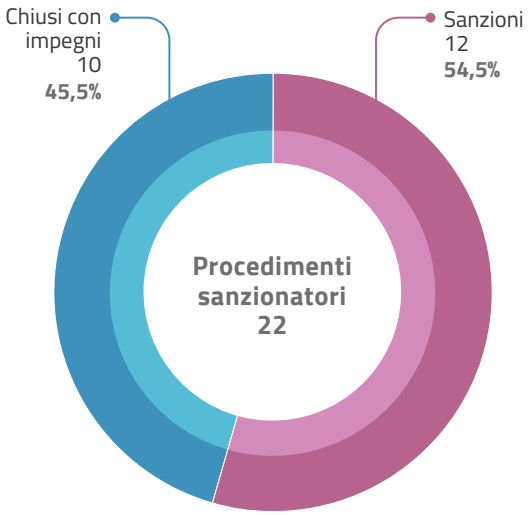
Sono state poi analizzate le distribuzioni della durata e della lunghezza dei cantieri. Rimandando allo Schema di AIR per maggiore dettaglio, si riscontra un'alta variabilità nei valori, con lunghezze comprese tra poche decine di metri e oltre 90 km, e durate che variano da pochi minuti fino ai i due anni, con punte massime di oltre 8 anni. Con riferimento alle soglie poste in consultazione relativamente alla lunghezza e alla durata minima dei cantieri, pari rispettivamente a 0,5 km e 4 ore, è emerso che solo il 19% dei concessionari presentano – nel primo 25% della distribuzione – cantieri di lunghezza inferiore a 0,5 km, mentre, con riferimento alla durata dei cantieri, per il 57% dei concessionari sono presenti nel primo quartile della distribuzione cantieri con valori inferiori alle 4 ore.

Infine, dalle analisi dei dati raccolti è stato possibile quantificare il valore degli oneri incrementali, il cui ammontare è stato stimato per l'opzione regolatoria posta in consultazione pari a circa 64 milioni di euro.

4.3 Il monitoraggio e la vigilanza sulla regolazione del contenuto minimo dei diritti degli utenti

Prima di procedere all'esposizione analitica delle attività di monitoraggio e vigilanza svolte dall'Autorità sulla propria regolazione in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti nel trasporto ferroviario connotato da OSP e di trattamento dei reclami nei settori ferroviario, marittimo e con autobus, si ritiene utile riportare i dati relativi all'esito dei procedimenti sanzionatori avviati in materia. In proposito, la Figura 12 mostra una preponderanza della percentuale di procedimenti conclusi con l'assunzione di impegni rispetto a quelli il cui esito è l'irrogazione di una sanzione. Il diffuso utilizzo dell'istituto degli impegni costituisce un dato estremamente positivo perché permette di perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di regolazione di cui è stata contestata l'inosservanza, parallelamente consentendo alle imprese coinvolte nel procedimento sanzionatorio di ottenere la rimozione delle contestazioni avanzate dall'Autorità, evitando dunque l'accertamento dell'infrazione e l'irrogazione della sanzione pecuniaria.

Figura 12. L'esito dei procedimenti sanzionatori in materia di contenuto minimo dei diritti degli utenti – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

4.3.1 Il contenuto minimo dei diritti nel trasporto ferroviario connotato da obblighi di servizio pubblico

Nell'ambito del trasporto ferroviario connotato da OSP, 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, è definito dalla delibera n. 106/2018. In relazione a tale atto di regolazione, si descrivono brevemente gli esiti delle attività di monitoraggio e vigilanza svolte dall'Autorità nel corso del periodo in esame, concernenti la corretta applicazione delle misure in vigore.

Con la delibera n. 26/2024[305] è stato avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenitalia TPER S.c.a.r.l., che – pur avendo formalmente recepito la disciplina concernente la spettanza dell'indennizzo per i titolari di abbonamento in caso di ritardo e/o soppressione del servizio, prevista dalle Misure 7.1 e 7.2 e 7.4 della delibera n.106/2018 – non provvedeva, in difformità dalla Misura 7.5, all'effettiva erogazione dell'indennizzo secondo le modalità prescritte dalla Misura 8, differendo, di fatto, a un termine indefinito la verifica dell'eventuale spettanza dell'indennizzo medesimo, e inoltre non provvedeva, ai sensi della richiamata Misura 7.4, a pubblicare sul proprio sito *web* i dati relativi ai ritardi e alle soppressioni dei servizi. La società ha presentato la proposta di impegni, dichiarati ammissibili per la pubblicazione ai fini del *market test* con delibera n. 71/2024[306] e successivamente approvati, consentendo di chiudere il procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni proposti, oltre a risultare effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, nonché a porre fine alla violazione e a rimuoverne gli effetti, hanno previsto, tra l'altro, a favore dei titolari di abbonamento, il riconoscimento dell'indennizzo da ritardo e/o soppressione del servizio a condizioni più favorevoli rispetto a quelle prescritte dalla normativa vigente, nonché, a favore della generalità dei passeggeri, una campagna informativa permanente, anche mediante proiezione dedicata sugli schermi delle biglietterie *self-service* dislocate nelle stazioni e a bordo treno.

305 Delibera n. 26 del 22 febbraio 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenitalia Tper s.c. a r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, concernente l'inottemperanza alle misure di cui all'Allegato A alla delibera n. 106/2018".

306 Delibera n. 71 del 23 maggio 2024, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 26/2024 nei confronti di Trenitalia Tper s.c. a r.l. per l'inottemperanza al combinato disposto delle misure 7.1, 7.2, 7.4 ,7.5, 8.1 e 8.3 dell'Allegato A alla delibera n. 106/2018. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

Analogamente, l'Autorità ha contestato l'inottemperanza alla delibera n. 106/2018 a Trenord, con la delibera n. 101/2024[307], per il mancato adeguamento alle Misure 7.1,7.2, e 10.1 dell'Allegato A alla delibera n. 106/2018, secondo la corretta interpretazione delle stesse esplicitata dalla delibera n. 176/2021[308]. Con la delibera n. 58/2025[309], l'Autorità ha integrato la contestazione formulata nella delibera n. 101/2024, estendendo l'oggetto del relativo procedimento anche in relazione alla mancata inclusione delle soppressioni parziali nel calcolo dell'andamento del servizio ferroviario ai fini del riconoscimento dell'indennizzo da ritardo. Il procedimento è in corso.

Con la delibera n. 151/2023[310], l'Autorità, dopo aver verificato che Trenord[311] non ha concretamente intrapreso efficaci procedure finalizzate a uniformarsi alle menzionate misure di regolazione, ha avviato, ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera f), del d.l. n. 201/2011, un procedimento finalizzato all'adozione di un ordine di cessazione della violazione delle Misure 3.4, lettera b) e 4.5 della delibera n. 106/2018, e di eventuali misure di ripristino, nei confronti della medesima società. Il procedimento è in corso.

4.3.2 Il contenuto minimo dei diritti in materia di trattamento dei reclami

Con specifico riferimento al tema del trattamento dei reclami, il contenuto minimo dei diritti degli utenti del trasporto ferroviario, con autobus e marittimo è stato definito dalla delibera n. 83/2019[312], per il settore marittimo, e dalla delibera n. 28/2021[313], per gli altri settori. Nel corso del periodo in esame, sono state svolte attività di monitoraggio e vigilanza sull'ottemperanza da parte dei soggetti regolati alle disposizioni di cui alle misure approvate i cui esiti sono di seguito illustrati.

In materia di trasporto con autobus sono giunti a conclusione i procedimenti sanzionatori, avviati dall'Autorità nei confronti di Soc. Marino S.r.l. e Autolinee Federico S.p.a., rispettivamente con la delibera n. 190/2023[314] e con la delibera n. 191/2023[315]. Con tali procedimenti si contestava l'inottemperanza alle misure regolatorie previste dalla delibera n. 28/2021. La Soc. Marino S.r.l. ha presentato la proposta di impegni, dichiarata ammissibile[316], e il procedimento si è

307 Delibera n. 101 dell'11 luglio 2024, "Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenord S.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, concernente l'inottemperanza alle misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato A alla delibera n. 106/2018".

308 Delibera n. 176 del 16 dicembre 2021, "Procedimento avviato con delibera n. 205/2020 nei confronti di Trenord S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6 del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità. Adozione dell'ordine di cessazione dell'inottemperanza alle misure 7.1, 7.2, e 10.1 della delibera n. 106/2018 e delle relative misure di ripristino", con la quale a esito del procedimento individuale avviato con la delibera n. 205/2020, del 3 dicembre 2020, l'Autorità ha accertato la perdurante parziale inottemperanza, da parte di Trenord S.r.l., alla misura 10.1 di cui all'Allegato A alla delibera n. 106/2018, del 25 ottobre 2018, con riferimento al persistente mancato adeguamento alle misure 7.1 e 7.2, nella misura in cui la Società ancora non riconosceva l'indennizzo da ritardo anche ai titolari di abbonamenti integrati e ha adottato, nei confronti della medesima, un ordine di cessazione di tale ottemperanza e di adozione delle relative misure di ripristino, ordinando alla Società, tra l'altro, di adottare una procedura che, nel rispetto dei rilevanti princìpi europei e interni, assicuri il riconoscimento dell'indennizzo da ritardo di cui alle misure 7.1 e 7.2 dell'Allegato A alla delibera n. 106/2018, del 25 ottobre 2018 anche ai titolari di abbonamenti integrati.

309 Delibera n. 58 del 2 aprile 2025,"Misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato 'A' alla delibera n. 106/2018. Procedimento sanzionatorio avviato nei confronti di Trenord S.r.l. con delibera ART n. 101/2024. Integrazione della contestazione".

310 Delibera n. 151 del 12 ottobre 2023, "Procedimento avviato con delibera n. 148/2022 nei confronti di Trenord S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6 del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità. Adozione dell'ordine di cessazione dell'inottemperanza alle misure 3.4, lettera b) e 4.5 dell'allegato A alla delibera n. 106/2018 e delle relative misure di ripristino".

311 Nel corso dell'anno 2022, a Trenord erano già state irrogate due sanzioni pecuniarie amministrative per l'inottemperanza alle medesime misure, per non aver inviato agli utenti, che in fase di acquisto del biglietto o di prenotazione del posto abbiano fornito i propri recapiti, la comunicazione dell'avvenuta cancellazione del treno o del ritardo del treno anche a mezzo di tali canali di comunicazione, in difformità da quanto previsto dalle citate misure regolatorie.

312 Delibera n. 83 dell8 luglio 2019, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 2/2019. Approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami".

313 Delibera n. 28 del 25 febbraio 2021, Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 147/2020. Approvazione di *"Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami".*

314 Delibera n. 190 del 7 dicembre 2023, "Avvio di un procedimento, nei confronti di Soc. Marino S.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, concernente l'inottemperanza alle misure 3.3, 3.4, lettere a) e b), e 8.1 dell'Allegato A alla delibera 28/2021".

315 Delibera n. 191 del 7 dicembre 2023, "Avvio di un procedimento, nei confronti di Autolinee Federico S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, concernente l'inottemperanza alle misure 3.3, 3.4, lettere a), b) e c), e 8.1, dell'Allegato A alla delibera n. 28/2021".

316 Delibera n. 48 del 4 aprile 2024, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 190/2023 nei confronti di Soc. Marino S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle misure 3.3, 3.4, lettere a) e b), e 8.1 dell'Allegato A alla delibera n. 28/2021. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

concluso[317] con l'approvazione della proposta e senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni, infatti, sono stati ritenuti idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, poiché la società, oltre a porre fine alla violazione contestata, ha altresì previsto, a favore dei passeggeri, condizioni economiche maggiormente vantaggiose rispetto a quanto previsto dalla vigente regolazione, mediante il riconoscimento dell'indennizzo automatico commisurato al prezzo del titolo di viaggio nella misura del 20% e del 30% in luogo, rispettivamente, del 10% e del 20%, l'introduzione della posta elettronica certificata tra le modalità di presentazione del reclamo e l'attivazione di una procedura tracciata con cui presentare i reclami anche a mezzo canale telefonico. Le contestazioni nei confronti di Autolinee Federico S.r.l., invece, si sono concluse[318] con l'accertamento della violazione delle misure contestate e l'adozione del provvedimento sanzionatorio, irrogando la relativa sanzione.

Con riferimento al diritto degli utenti di trasporto con autobus in materia di trattamento dei reclami, l'Autorità ha, altresì, avviato, con la delibera n. 10/2025[319], un procedimento sanzionatorio nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l., per non aver compiutamente diffuso, sul sito *web* e nella Carta dei servizi, le informazioni concernenti il trattamento dei reclami, di cui alla misura 4.3 della delibera n. 28/2021. La società ha presentato una proposta di impegni che, con delibera n. 94/2025[320], è stata dichiarata ammissibile e pubblicata ai fini del *market test*. Il procedimento è in corso.

4.4 L'applicazione dei regolamenti europei in materia di tutela dei diritti dei passeggeri

L'Autorità esercita funzioni di *enforcement* e di vigilanza per la corretta applicazione della normativa eurounitaria di riferimento, relativamente ai diritti dei passeggeri, nel trasporto ferroviario, con autobus e via mare e per vie navigabili interne, di cui ai regolamenti (UE) n. 2021/782, n. 181/2011 e n. 1177/2010[321] e alla normativa nazionale di esecuzione[322].

In tale contesto, l'ART ha il potere di irrogare sanzioni di carattere amministrativo pecuniario, secondo le procedure previste dalla delibera n. 146/2023[323], concernente il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori per le violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei.

317 Delibera n. 115 del 1° agosto 2024, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 190/2023 nei confronti di Soc. Marino S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle misure 3.3, 3.4, lettere a) e b) e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione".

318 Delibera n. 100 dell'11 luglio 2024, "Procedimento avviato con delibera n. 191/2023 nei confronti di Autolinee Federico S.p.A. concernente l'inottemperanza alle misure di cui alla delibera n. 28/2021. Adozione del provvedimento sanzionatorio".

319 Delibera n. 10 del 24 gennaio 2025, "Misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l.".

320 Delibera n. 94 dell'11 giugno 2025, "Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato A alla delibera n. 28/2021. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni".

321 Regolamento (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, cui si è data esecuzione con il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne".

322 L'organismo responsabile dell'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto aereo, è stato a suo tempo individuato nell'ENAC, con il decreto legislativo 27 gennaio 2006, n. 69, "Disposizioni sanzionatorie per la violazione del regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato", cui è stato attribuito il potere di irrogare sanzioni amministrative nelle ipotesi di violazione delle disposizioni del medesimo regolamento.

323 Delibera n. 146 del 28 settembre 2023, "Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità relativi ai diritti dei passeggeri. Approvazione".

Tabella 26. Le fonti normative europee e nazionali e i regolamenti ART in materia di tutela dei diritti dei passeggeri

Modalità di trasporto	Norma UE	Norma nazionale di esecuzione	Regolamento ART sul procedimento sanzionatorio
Ferroviario	regolamento (UE) n. 2021/782 (in vigore dal 7 giugno 2023)	d.lgs. n. 70/2014	delibera n. 146/2023
Autobus	regolamento (UE) n. 181/2011	d.lgs. n. 169/2014	
Mare e vie navigabili interne	regolamento (UE) n. 1177/2010	d.lgs. n. 129/2015	

Fonte: elaborazione ART.

In occasione dell'entrata in vigore del nuovo regolamento (UE) n. 2021/782, l'intervenuta novella normativa dell'art. 24-*bis* del decreto-legge n. 69/2023[324] ha introdotto una serie di modifiche al d. lgs. n. 70/2014[325], deputato all'applicazione del regolamento europeo e al sistema di *enforcement* delle disposizioni ivi contenute.

Ai sensi delle citate disposizioni eurounitarie e nazionali l'Autorità istruisce e valuta i reclami presentati dai passeggeri in seconda istanza qualora gli utenti, dopo avere preventivamente inviato reclamo all'impresa, non abbiano ricevuto riscontro nei termini previsti dai regolamenti di pertinenza[326], o abbiano ricevuto una risposta insoddisfacente. In caso di accertamento della violazione, l'Autorità provvede all'esercizio dei propri poteri sanzionatori e alla eventuale irrogazione di sanzione.

Le somme derivanti dalle sanzioni irrogate sono versate all'entrata del bilancio dello Stato, per poi essere assegnate a un apposito fondo istituito, con decreto ministeriale, nello stato di previsione del MIT[327], finalizzato al finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti. Come ogni anno anche per il 2025, l'Autorità ha informato il MIT, in merito alle sanzioni irrogate nell'anno 2024, distinte rispetto a ciascuna modalità di trasporto, all'ambito territoriale di riferimento e, nel caso di servizi di interesse regionale e locale, alla regione o alla provincia autonoma di riferimento, nonché con indicazione degli eventuali ricorsi giurisdizionali pendenti.

Le istanze pervenute senza le prescritte modalità[328] vengono comunque esaminate e, nell'ipotesi in cui le fattispecie descritte, pur non rientrando fra le violazioni delle disposizioni eurounitarie, risultino rilevanti per l'attività dell'Autorità, la stessa può procedere d'ufficio attraverso interventi

324 Decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69, "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano" convertito dalla legge 10 agosto 2023, n. 103.

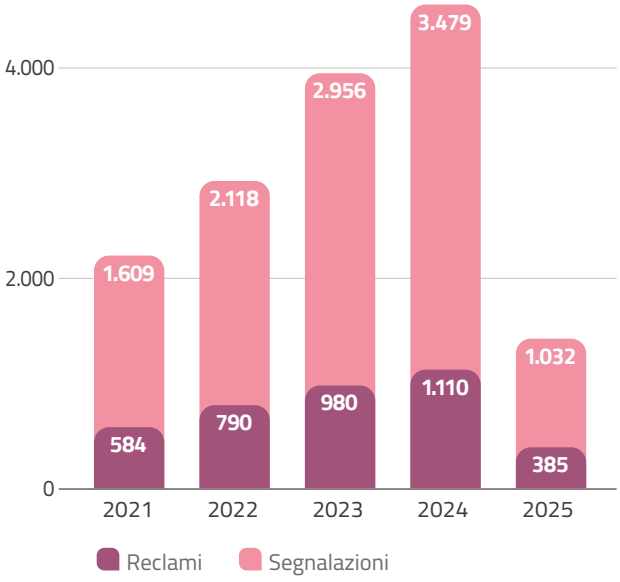
325 Decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario" che ha dato esecuzione al regolamento (CE) n. 1371/2007 e che è stato modificato per adattarlo alle disposizione dettate dal regolamento (UE) n. 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).

326 L'ART ha istituito uno specifico sistema per la presentazione dei reclami *online*, che possono essere trasmessi dai passeggeri e mediante soggetti a ciò espressamente delegati, utilizzando diversi canali, tra i quali risulta prevalente il Sistema Telematico di acquisizione reclami (SiTe), accessibile all'indirizzo https://secure.autorita-trasporti.it/, dove sono disponibili tutti i servizi *online* ART (cfr. *supra*, *Focus* 4). Il sistema, attraverso una procedura guidata, consente la presentazione di reclami completi di tutte le informazioni e della documentazione necessaria a esaminare compiutamente il caso concreto. Per garantire ai cittadini un riscontro puntuale sullo stato di avanzamento dei reclami presentati tramite il SiTe, nel corso del 2024, sono state condotte attività di manutenzione evolutiva con l'introduzione di nuove funzionalità. In particolare, sono stati ottimizzati i processi digitali di gestione delle pratiche *online* ed è stata introdotta una funzione di tracciabilità e monitoraggio dello stato di lavorazione dei reclami, con descrizioni esplicative di dettaglio. Questo intervento mira a rafforzare la trasparenza dell'azione dell'Autorità e l'efficacia della gestione operativa dei reclami da parte degli uffici, nonché l'immediatezza di accessibilità delle informazioni per gli utenti, in merito allo stato di lavorazione delle pratiche.

327 A seguito di quanto previsto dai decreti legislativi recanti la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei relativi ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario (d.lgs. n. 70/2014, art. 5, comma 4), con autobus (d.lgs. n. 169/2014, art. 4, comma 5) e via mare e per vie navigabili interne (d.lgs. n. 129/2015, art. 4, comma 5), il decreto ministeriale 9 febbraio 2019 del MIT, adottato d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano (relativo alle "Modalità di assegnazione delle somme derivanti dal pagamento delle sanzioni per violazioni delle disposizioni in materia di diritti dei passeggeri nelle modalità del trasporto ferroviario, con autobus e per vie navigabili interne") prevede, all'art. 3, comma 2, che l'Autorità *"entro il primo trimestre di ogni anno, trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le tabelle riassuntive di tutte le sanzioni irrogate nel corso dell'anno precedente, relativamente alle tre modalità di trasporto passeggeri, per ferrovia, per nave e per autobus, indicando a quale regione sono riferibili le sanzioni applicate ai trasporti pubblici di interesse regionale e locale".*

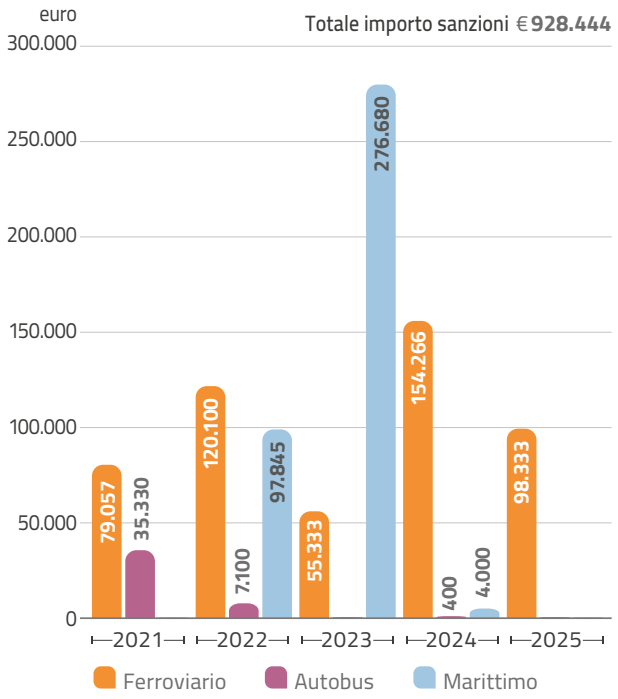
328 Si richiama la distinzione tra il "reclamo", correttamente inoltrato all'Autorità e contenente gli elementi essenziali per una compiuta valutazione della fattispecie rappresentata dal passeggero, e la "segnalazione", che può consistere in un'istanza non formulata con le prescritte modalità (ad esempio, senza attendere i tempi previsti dal regolamento dalla presentazione del reclamo all'impresa o con una generica prospettazione delle contestazioni dei passeggeri).

Figura 13. La tutela dei diritti dei passeggeri: istanze ricevute per tipologia



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Figura 14. L'evoluzione delle sanzioni irrogate per infrazioni dei regolamenti europei in materia di diritti dei passeggeri



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

regolatori. Diversamente, qualora le fattispecie descritte esulino dal perimetro operativo dei regolamenti europei, le stesse sono trasmesse agli enti competenti e ai soggetti interessati con invito, eventualmente, a conformarsi alla normativa europea e nazionale, nonché a adottare buone pratiche che possano incrementare la tutela degli utenti.
Tali azioni, tendono a porre le condizioni per ridurre la frequenza di determinati disservizi.

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, a fronte di 4.163 istanze ricevute, circa il 94% sono state archiviate a causa dell'insufficienza dei presupposti per avviare un procedimento sanzionatorio, ciononostante diversi passeggeri hanno comunque ottenuto dagli operatori, in seguito all'intervento dell'Autorità, il rimborso o l'indennizzo richiesto (204 rimborsi/indennizzi pari al 5% delle istanze archiviate, per un totale di circa 14.696,29 euro).

Sul sito *web* dell'Autorità, all'indirizzo internet https://bdt.autorita-trasporti.it/, sono accessibili le risultanze dell'attività svolta per la tutela dei passeggeri: i grafici sono resi anche in modalità interattiva, attraverso la quale è possibile attivare le funzioni per selezionare, tra l'altro, le annualità di interesse, la modalità di trasporto, il tipo di istanza (reclamo o segnalazione).

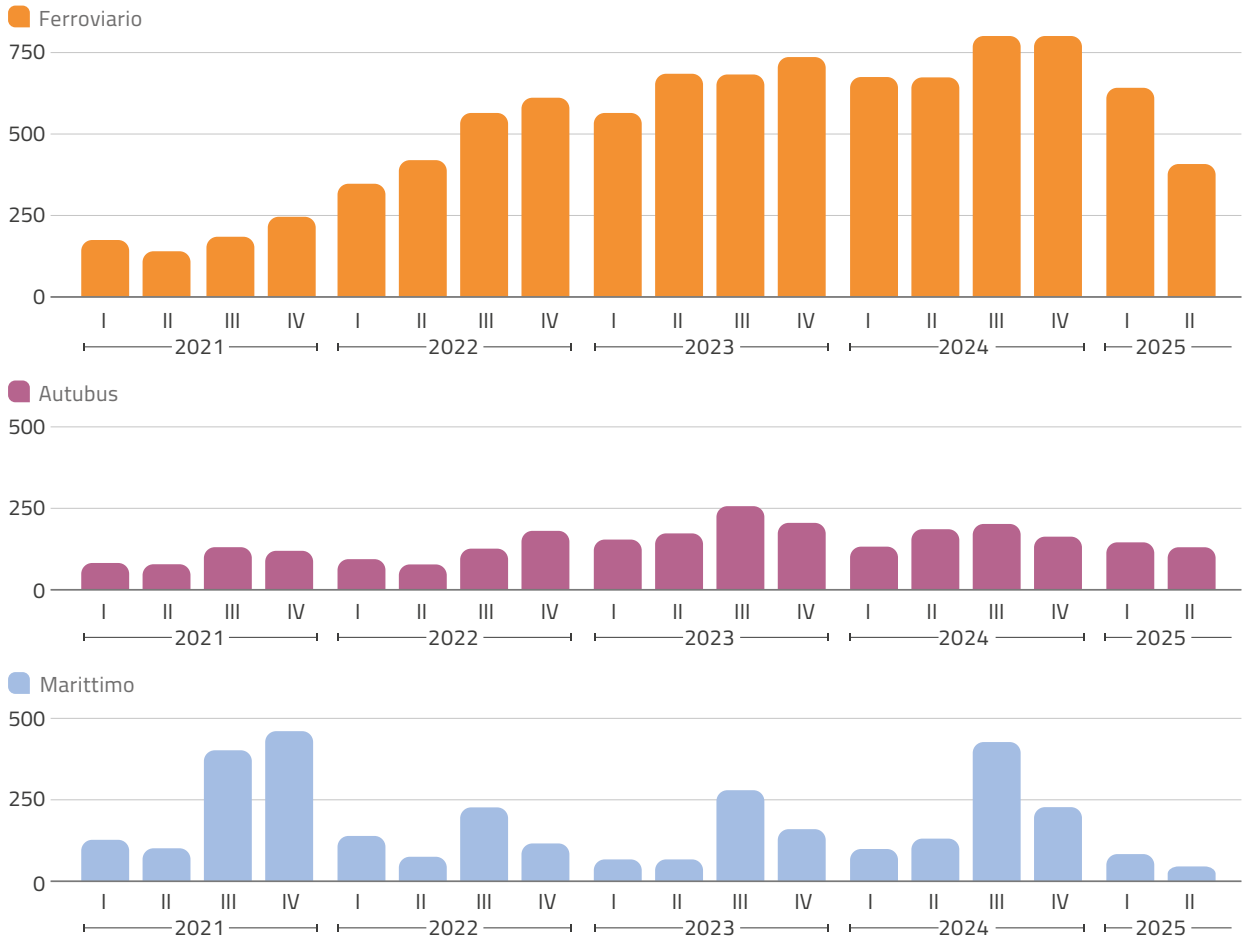
Il grafico di cui alla Figura 13, consente di apprezzare l'andamento annuale delle istanze (reclami e segnalazioni) ricevute nell'ultimo quinquennio e mostra, dal 2021, un aumento progressivo delle istanze proporzionale e costante, dopo il decremento rilevato nel 2021 dovuto al periodo della pandemia e un significativo aumento delle segnalazioni nell'anno di riferimento della presente Relazione. La ragione è probabilmente da ricondursi al fatto che, anche se le stesse istanze sono relative a modalità di trasporto per le quali è prevista una ridotta tutela a livello europeo, quali ad esempio i viaggi inferiori a 250 km, l'Autorità, ove ne sussistano i presupposti, provvede comunque a formulare richieste di informazioni alle imprese e a fornire risposta al passeggero, informandolo dei risultati della preistruttoria, ovvero del fatto che la sua istanza, pur se archiviata, è stata eventualmente inoltrata all'ente affidante per gli aspetti di competenza.

La Figura 14 mostra l'evoluzione delle sanzioni irrogate o pagate in misura ridotta nei diversi tipi di trasporto, nell'ultimo quinquennio. In proposito, si riscontra che l'entità delle sanzioni è, nel periodo di riferimento della presente relazione, maggiore nel trasporto ferroviario, ciò è dovuto in particolare a doglianze riguardanti la mancata risposta al reclamo nei termini previsti, derivanti da disservizi causati

da alcuni gravi episodi dovuti a eventi naturali, a seguito dei quali sono pervenuti alle imprese un numero elevato di reclami che ha a lungo compromesso i sistemi.

L'andamento trimestrale delle istanze nei vari segmenti di trasporto è rappresentato nella Figura 15. I valori più significativi riguardano il trasporto ferroviario e marittimo. Quest'ultimo risulta interessato da un costante incremento in coincidenza del terzo trimestre di ogni anno riconducibile, prevalentemente, alla stagionalità del servizio.

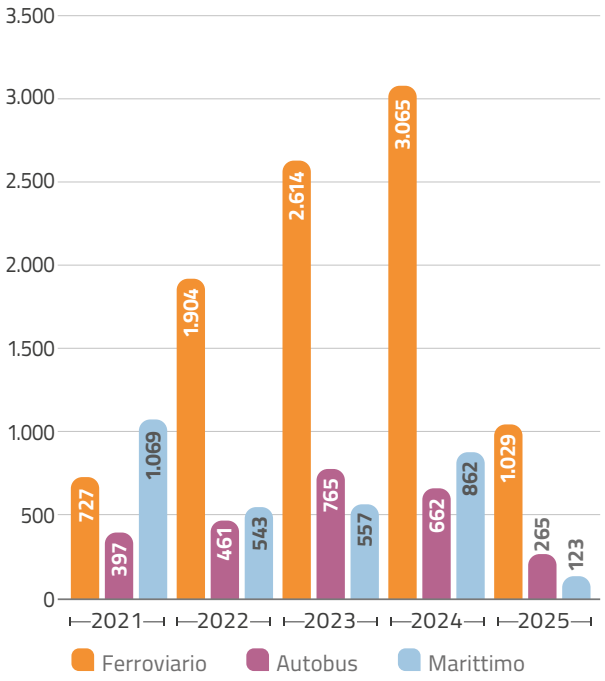
Figura 15. La tutela dei diritti dei passeggeri: evoluzione trimestrale delle istanze ricevute per modalità di trasporto



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

La Figura 16 mostra i dati relativi alle istanze ricevute per ciascuna modalità di trasporto; si evidenzia in particolare, come il trasporto ferroviario sia interessato, negli anni, da una tendenziale crescita, ascrivibile principalmente alla diffusione di tale modalità di trasporto sull'intero territorio nazionale e al numero di passeggeri trasportati. Si evidenzia che il numero di istanze va a crescere in particolare nel periodo estivo.

Figura 16. La tutela dei diritti dei passeggeri: evoluzione annuale delle istanze ricevute per modalità di trasporto



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

4.4.1 Il trasporto ferroviario

Come anticipato, il nuovo regolamento (UE) n. 2021/782 ha reso necessaria la revisione delle disposizioni concernenti la disciplina sanzionatoria dettata dal d.lgs. n. 70/2014, che è stata rivista e adattata, tra l'altro, anche attraverso l'innalzamento degli importi delle sanzioni e la semplificazione dell'impianto normativo[329].

A seguito di tali modifiche, sono state riviste le procedure sanzionatorie e, a fini di semplificazione e razionalizzazione delle procedure, con la delibera n. 146/2023 è stato approvato un unico regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori relativi alle violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei concernenti i diritti dei passeggeri nel traporto ferroviario, con autobus e via mare e vie navigabili interne. Di particolare rilevanza, in ambito ferroviario, risultano le disposizioni di cui all'art. 6, comma 3, del nuovo regolamento, in base al quale gli avvii procedimentali possono ora riguardare più reclami, i quali, in considerazione dell'unicità della norma sanzionatoria violata, possono essere riuniti alla luce delle informazioni acquisite nel corso della preistruttoria.

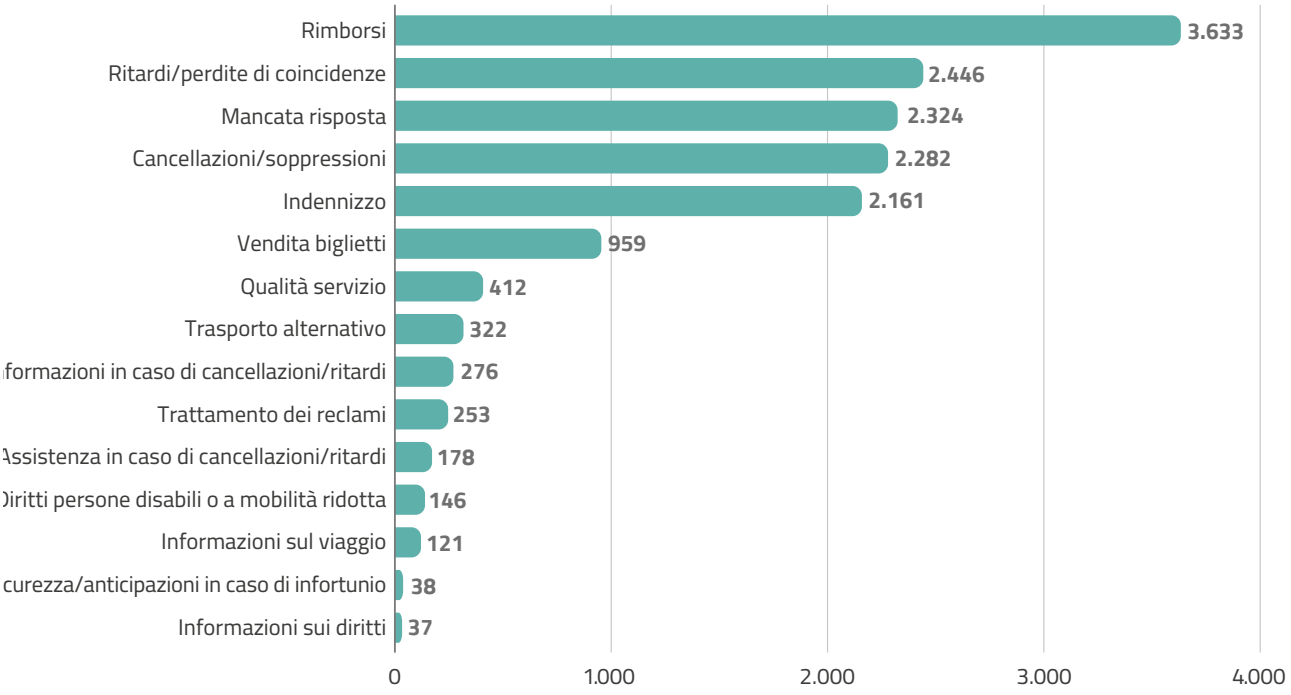
Nel periodo di riferimento della presente Relazione, sono pervenuti 839 reclami e 1.934 segnalazioni, per un totale di oltre 2.773 istanze.

Inoltre, sono stati trattati alcuni casi d'ufficio, di cui l'Autorità è venuta a conoscenza attraverso gli organi di stampa.

Nell'ambito delle istanze ricevute, le principali cause di doglianza (Figura 17) risultano essere: la mancata erogazione del rimborso nell'ipotesi di cancellazione del viaggio da parte dell'impresa ferroviaria; la mancata risposta al reclamo di prima istanza; le problematiche sorte in relazione a ritardi e perdite di coincidenze; la mancata erogazione dell'indennizzo da parte dell'impresa ferroviaria a seguito di ritardo all'arrivo superiore a sessanta minuti, a cancellazioni e soppressioni, anche programmate, del servizio di trasporto non preannunciate in anticipo.

329 Le nuove previsioni normative introducono importanti semplificazioni, attraverso un rinvio diretto delle fattispecie sanzionatorie, senza ulteriori specificazioni, al regolamento (UE) n. 2021/782. In particolare, al fine di garantire un maggior rispetto dei diritti dei passeggeri, le sanzioni sono state innalzate e per la grande maggioranza delle fattispecie presentano un minimo della sanzione pari a 5.000 euro e un massimo pari a 50.000 euro. Inoltre, per l'inottemperanza agli ordini di cessazione delle condotte lesive disposti dall'Autorità, è stata introdotta una sanzione amministrativa pecuniaria, da 500 a 2.000 euro, per ogni giorno di ritardo nella rimozione della condotta lesiva. Si è, infine, inteso tutelare in particolar modo il diritto al trasporto di persone con disabilità o a mobilità ridotta escludendo la possibilità, per il soggetto passivo, di avvalersi del pagamento in misura ridotta della sanzione contestata.

Figura 17. Il trasporto ferroviario: istanze ricevute per motivo di doglianza – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

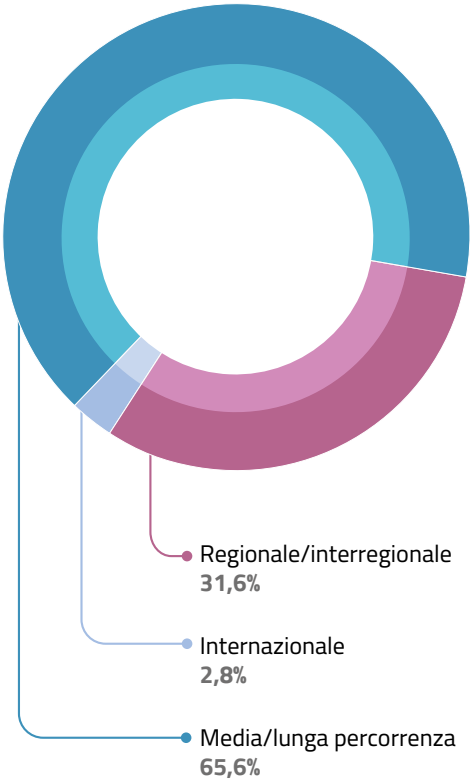
Le doglianze concernenti le PMR, hanno per la maggior parte riguardato problematiche connesse all'accessibilità in autonomia di stazioni e convogli e, seppure in misura minore, all'assistenza specifica che dovrebbe essere loro garantita[330].

La Figura 18 indica le percentuali relative alle diverse tipologie di servizi ferroviari, MLP (comprensivi dei servizi, *open access*, anche AV, e OSP nazionali), regionali e interregionali e internazionali, interessate dai reclami e dalle segnalazioni pervenuti all'Autorità (nel quinquennio 2021-2025). Il dato relativo al trasporto internazionale è trascurabile. Il maggior numero di istanze ha riguardato i servizi ferroviari MLP[331], seguito da una consistente percentuale riferita ai servizi regionali e interregionali, meno significativa la percentuale di viaggi internazionali.

330 Sul punto, si ricorda la delibera n. 106/2018, in particolare la Misura 5, che garantisce il diritto all'accessibilità e fruibilità di servizi e stazioni e, in caso di violazione, assicura una tutela indennitaria agli utenti.

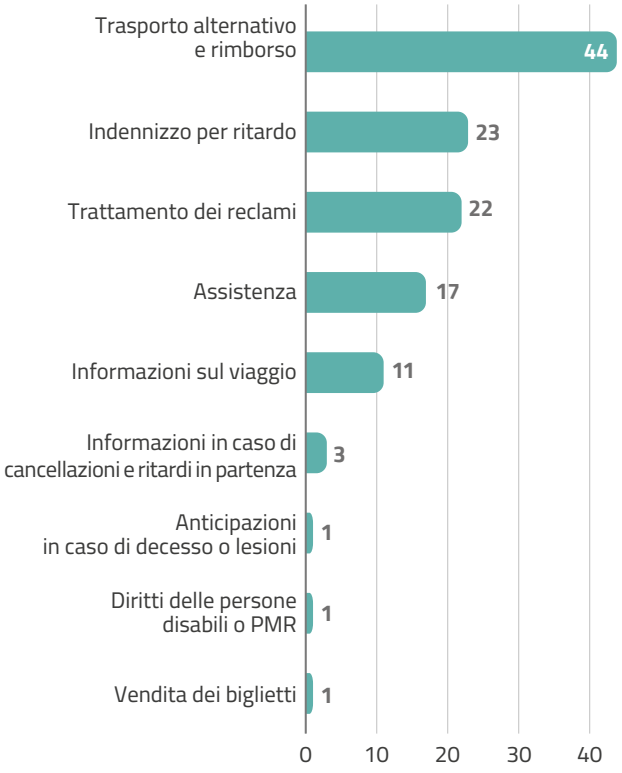
331 Include anche i servizi OSP nazionali.

Figura 18. Il trasporto ferroviario: istanze ricevute per tipologia di servizio – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Figura 19. Il trasporto ferroviario: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

La Figura 19 illustra, le infrazioni contestate nell'ambito della tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario. I procedimenti hanno riguardato, in particolare, le tempistiche per rispondere alle richieste di rimborso e indennizzo, formulate in prima istanza.

La Figura 20 evidenzia, altresì, che nell' 83,% dei casi l'impresa si è avvalsa della facoltà, accordata ai sensi della legge n. 689/1981, di estinguere la violazione mediante il *"pagamento di una somma in misura ridotta pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista per la violazione commessa o, se più favorevole e qualora sia stabilito il minimo della sanzione edittale, pari al doppio del relativo importo"*.

Nel quinquennio di riferimento (2021-2025), la maggior parte delle violazioni si è estinta per avvenuto pagamento in misura ridotta della sanzione, per 16 violazioni è stata irrogata una sanzione e 3 violazioni sono state chiuse con impegni.

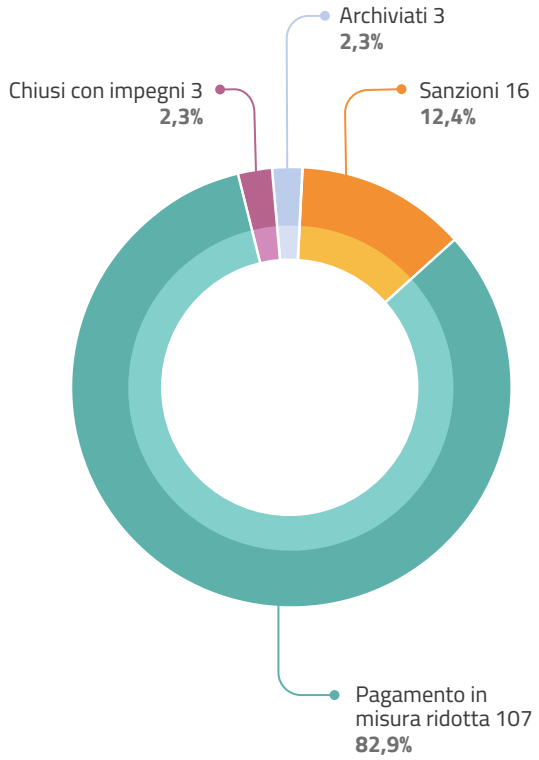
Per quanto riguarda invece i dati annuali sono stati avviati 17 procedimenti, di cui 12[332] conclusi con il pagamento in misura ridotta della sanzione[333] e 5 procedimenti tuttora in corso[334].

332 Si tratta delle delibere nn. 172/2024, 176/2024, 187/2024, 197/2024, 220/2024, 10/2025, 11/2025, 23/2025, 31/2025, 53/2025, 41/2025, 62/2025, chiuse con il pagamento della sanzione in misura ridotta.

333 Rispetto agli anni precedenti si segnala che, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 14, comma 4 della delibera dell'Autorità n. 146/2023 che prevede che *"quando il soggetto nei cui confronti si procede si sia avvalso della facoltà di effettu are il pagamento in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, con riferimento a tutte le contestazioni formulate nell'atto di avvio"*, l'estinzione del procedimento è dichiarata, con determina, dal dirigente dell'ufficio, le determine sono visibili al *link*: https://www.autorita-trasporti.it/trasparenza/provvedimenti-dirigenti/.

334 Si tratta delle delibere nn. 172/2024, 24/2025, 25/2025, 29/2025, 77/2025.

Figura 20. Il trasporto ferroviario: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Si precisa che in diversi casi gli avvii, come accennato sopra, hanno avuto a oggetto reclami aggregati, ai sensi dell'art. 6, comma 3, del nuovo regolamento sanzionatorio, per un totale n. 111 reclami.

4.4.2 Il trasporto con autobus

Nel trasporto effettuato con autobus, il regolamento (UE) n. 181/2011 trova principalmente applicazione nei confronti dei servizi regolari la cui distanza è pari o superiore a 250 km, con alcune limitate eccezioni riguardanti percorrenze inferiori e servizi occasionali[335].

Le istanze pervenute nel periodo di riferimento sono 621 di cui 116 reclami e 505 segnalazioni, molte delle quali attengono a numerosi aspetti, tendenzialmente estranei ai diritti garantiti dallo stesso regolamento (*e.g.* richieste di informazioni generiche, furti o smarrimenti bagagli, qualità del viaggio, impossibilità trasporto biciclette, accesso non consentito ad animali, applicazione di offerte promozionali, affollamento dei mezzi, comportamenti del personale conducente, condizioni contrattuali ritenute non adeguate alle esigenze dei passeggeri e doglianze di contenuto generico, multe a bordo dell'autobus, mancata sosta alla fermata).

Con riguardo alle istanze aventi a oggetto viaggi con tragitti inferiori a 250 km, l'Autorità nei casi in cui è stato possibile procedere alla preistruttoria, ha richiesto informazioni in merito alla mancata o errata informazione di viaggio, al percorso effettivo, al posizionamento delle fermate o agli orari di passaggio dell'autobus (art. 24); alla formazione del personale in materia di passeggeri disabili (art. 16); all'obbligo di rispondere al reclamo di prima istanza entro un mese dalla presentazione (art. 27).

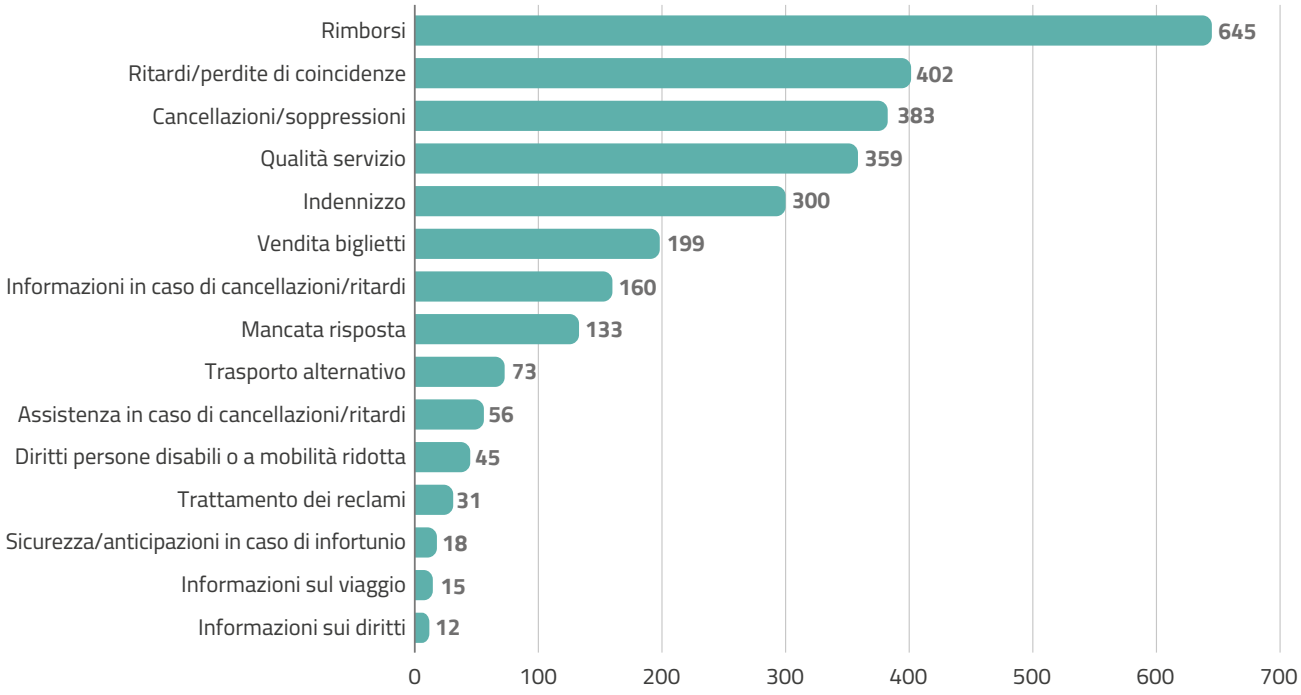
Le fattispecie attinenti ai servizi di TPL, ove rilevanti (ad esempio relative alle dotazioni dei mezzi con riguardo ai passeggeri con disabilità, alla frequenza e/o affollamento delle corse, alla qualità del servizio) sono state portate all'attenzione degli EA, per le verifiche di competenza in relazione alla corretta applicazione dei contratti di servizio stipulati e per la verifica delle condizioni minime di qualità dei servizi.

In generale, dalle istanze pervenute, emergono problematiche connesse a: mancata assistenza in caso di cancellazione o ritardo alla partenza; mancata erogazione del rimborso/indennizzo nell'ipotesi di cancellazione o ritardo; ritardi e perdite di coincidenze; mancata informazione prima e durante il viaggio; inaccessibilità del sistema di presentazione dei reclami e assenza di riscontro da parte del vettore al reclamo di prima istanza (Figura 21).

Inoltre, con riguardo ad alcuni episodi segnalati, concernenti disagi lamentati dai passeggeri per essere stati lasciati dal conducente, durante la sosta dell'autobus, presso la stazione di servizio, senza attenderne la risalita, si evidenzia la buona pratica messa a punto da un vettore, che ha predisposto alcune procedure, cui i conducenti devono attenersi, che prevedono, tra l'altro: *"una comunicazione chiara e precisa del tempo di sosta, con indicazione dell'orario di ripartenza (il messaggio viene effettuato via microfono in tre lingue); il conteggio dei passeggeri prima di ripartire dalla medesima area; l'attesa di ulteriori cinque minuti nel caso in cui manchino dei passeggeri; la scelta di aree di sosta adeguate"*.

335 Ai sensi dell'art. 2 ("Ambito di applicazione"), par. 2, del regolamento, qualora la distanza prevista del servizio sia inferiore a 250 km, trovano applicazione soltanto l'art. 4 ("Biglietti e condizioni contrattuali non discriminatorie"), par. 2, l'art. 9 ("Diritto al trasporto"), l'art. 10 ("Eccezioni e condizioni speciali"), par. 1, l'art. 16 ("Formazione"), par. 1, lettera b) e paragrafo 2, l'art.17 ("Risarcimento per sedie a rotelle e attrezzature per la mobilità"), parr. 1 e 2, e gli artt. da 24 a 27 (facenti parte del capo V – Disposizioni generali in materia di informazione e reclami) e l'art. 28 ("Organismi nazionali responsabili dell'applicazione") del regolamento.

Figura 21. Il trasporto con autobus: istanze ricevute per motivo di doglianza – anni 2021-2025



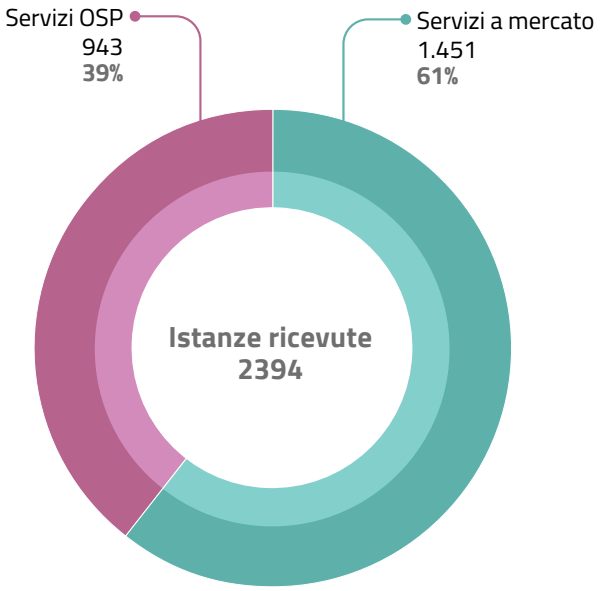
Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

La Figura 22 evidenzia che, in termini percentuali, i reclami e le segnalazioni pervenuti in relazione ai servizi erogati in regime di libero mercato sono stati pari a circa il 61% del totale, mentre la restante parte ha riguardato i servizi soggetti a OSP. In tale contesto, assume rilievo la circostanza che i diritti tutelati dal regolamento (UE) n. 181/2011 hanno un ambito di applicazione più ampio per i servizi di trasporto pari o superiore a 250 km che, prevalentemente, coincidono con quelli svolti in regime di mercato.

La Figura 23 illustra le fattispecie oggetto di violazione nell'ultimo quinquennio. Per tale modalità di trasporto, risultano prevalenti le contestazioni relative: all'omessa prospettazione della scelta tra trasporto alternativo e rimborso in caso di cancellazioni, ritardi, *overbooking*, seguite dalle violazioni delle norme che disciplinano il corretto trattamento dei reclami.

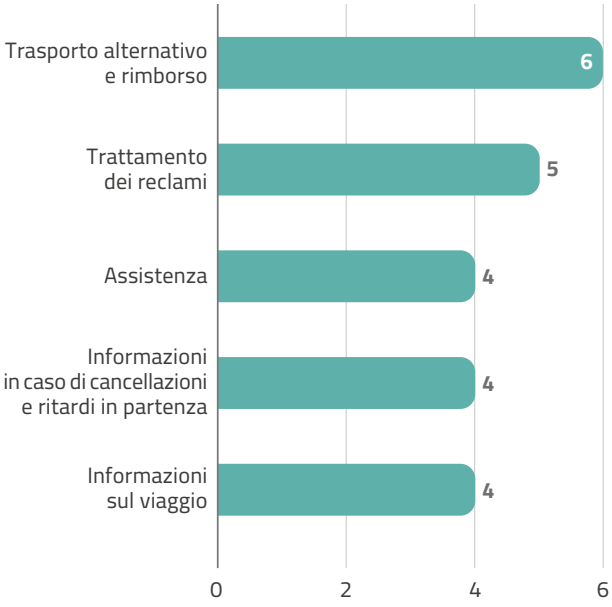
La Figura 24 rappresenta gli esiti dell'attività sanzionatoria svolta nell'ultimo quinquennio in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus; i procedimenti chiusi con il pagamento in misura ridotta della sanzione risultano pari al 75%, mentre quelli chiusi con sanzione risultano essere il 25% del totale.

Figura 22. Il trasporto con autobus: istanze ricevute per tipologia di servizio – anni 2021-2025



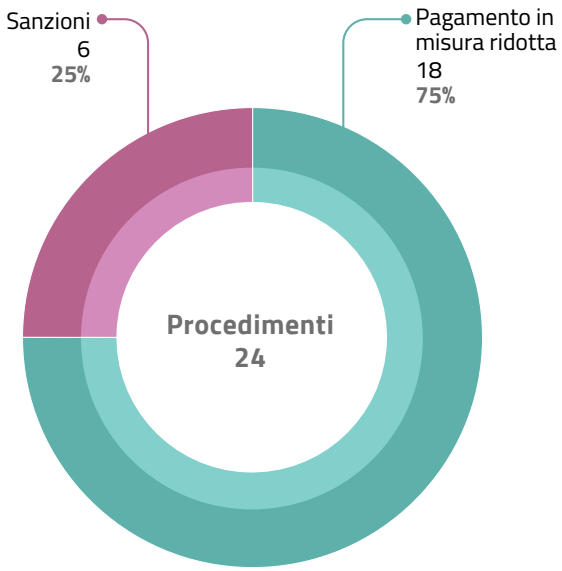
Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Figura 23. Il trasporto con autobus: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Figura 24. Il trasporto con autobus: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

4.4.3 Il trasporto via mare e per vie navigabili interne

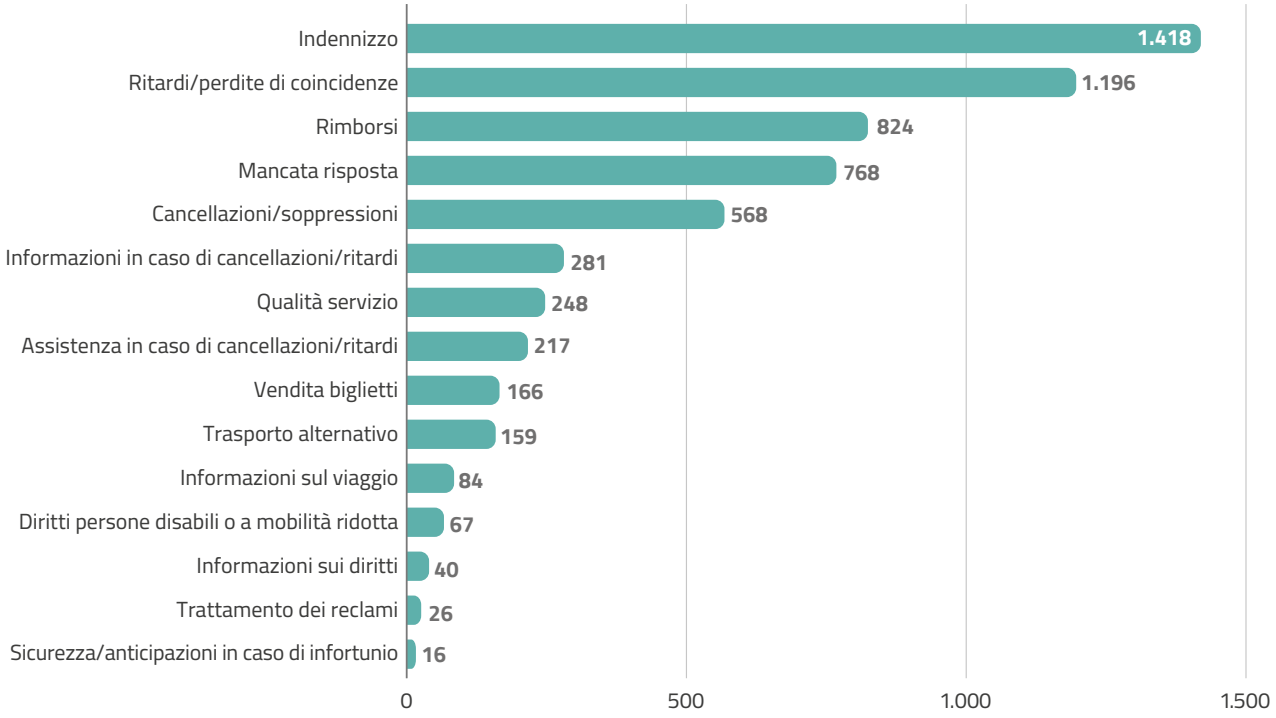
Per quanto riguarda i dati di sintesi relativi all'attività svolta dall'Autorità, nel periodo di riferimento sono pervenuti 104 reclami e 662 segnalazioni, per un totale di 766 istanze. Inoltre, sono stati trattati alcuni casi d'ufficio, di cui l'Autorità è venuta a conoscenza attraverso gli organi di stampa.

Come illustrato nella Figura 25, le problematiche segnalate all'Autorità hanno riguardato prevalentemente: l'erogazione della compensazione economica per il ritardo all'arrivo (indennizzo); i ritardi e le problematiche connesse, tra cui la scelta tra trasporto alternativo a condizioni simili e rimborso e la variazione del porto di imbarco o di arrivo (mancati rimborsi); la tempestività e la motivazione delle risposte ai reclami; l'assenza di informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate; la mancata assistenza offerta ai passeggeri . Anche nel settore marittimo, le istanze connesse al servizio di trasporto di PMR hanno rappresentato una percentuale esigua.

La Figura 26 distingue tra reclami e segnalazioni in relazione alla natura del servizio. Il dato più rilevante riguarda i servizi di trasporto via mare resi in regime di libero mercato; ciò riflette le caratteristiche del settore, che registra un numero limitato di servizi OSP e, in maniera ancora più marcata rispetto alle altre modalità di trasporto, dovuta all'assetto del settore, conferma in termini generali una prevalenza delle istanze afferenti ai servizi a mercato, rispetto a quelli erogati in regime OSP.

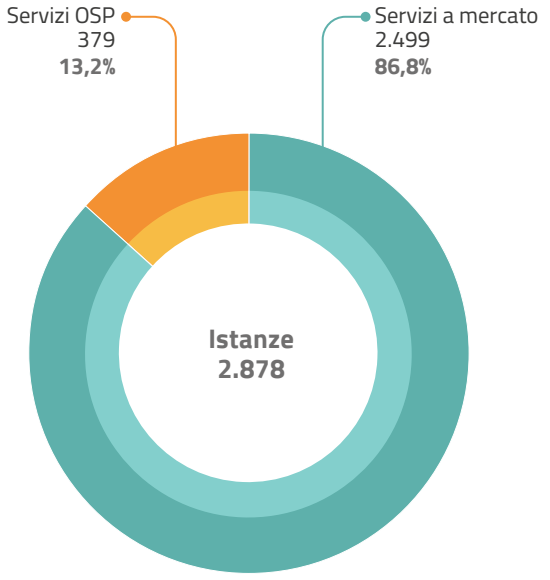
L'istogramma rappresentato nella Figura 27 descrive, in particolare, la distribuzione delle contestazioni formulate dall'Autorità nell'ambito dei procedimenti sanzionatori, in relazione alla tipologia delle norme regolamentari violate, con una visione d'insieme a partire dal momento in cui l'ART ha cominciato a esercitare le funzioni di organismo responsabile. Il dato più significativo riguarda il trattamento dei reclami di prima istanza, che il vettore è tenuto, ai sensi del regolamento di cui trattasi,

Figura 25. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: istanze ricevute per motivo di doglianza – anni 2021-2025



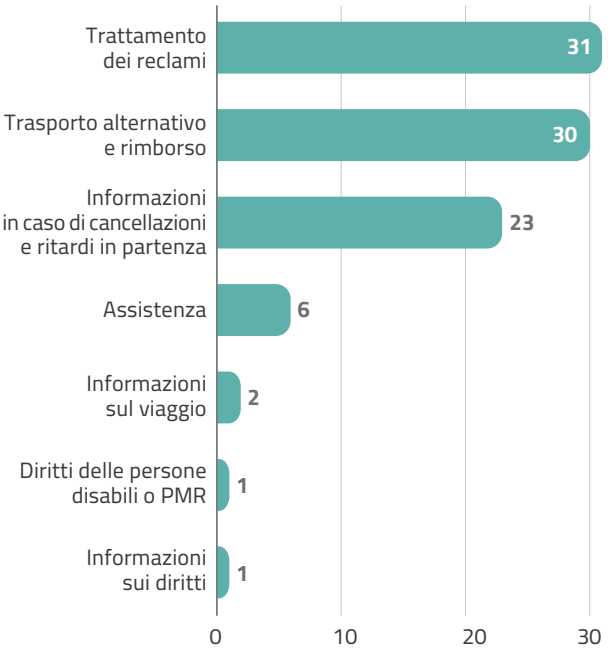
Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Figura 26. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: istanze ricevute per tipologia di servizio – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Figura 27. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: procedimenti avviati e conclusi per fattispecie normative contestate – anni 2021-2025

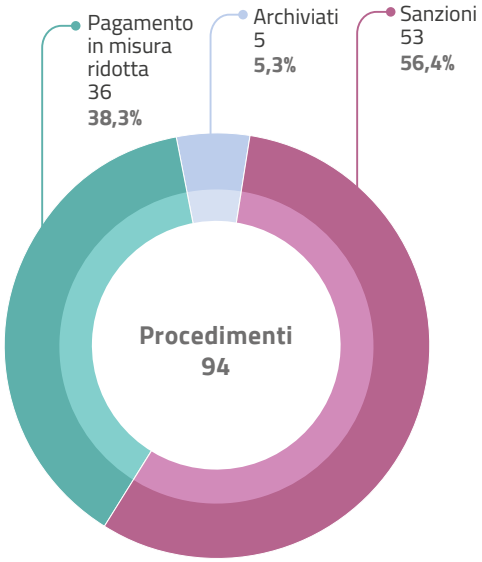


Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

a riscontrare entro due mesi dalla ricezione; seguono la mancanza della scelta tra il trasporto alternativo a condizioni simili e il rimborso del biglietto; la mancanza di informazioni in caso di cancellazioni e ritardi alla partenza e la mancata assistenza e ricezione tempestiva delle informazioni sul ritardo[336].

La Figura 28 illustra gli esiti delle contestazioni avanzate nei procedimenti avviati e conclusi nel quinquennio di riferimento. Per il 56,4 % sono state irrogate sanzioni, mentre il 38,3% delle contestazioni è stato oggetto di pagamento in misura ridotta, mentre il 5,3 % dei procedimenti è stato archiviato.

Figura 28. Il trasporto via mare e per vie navigabili interne: procedimenti avviati e conclusi per tipologia di esito – anni 2021-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

4.5 La cooperazione con gli organismi dell'Unione europea

L'Autorità, quale organismo nazionale responsabile della corretta applicazione dei regolamenti UE in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con autobus, via mare e vie navigabili interne, partecipa alle iniziative della direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea che, con cadenza almeno annuale, invita i NEB europei a fornire informazioni in merito alle rispettive attività e alle buone prassi adottate.

Come di consueto, l'Autorità ha aggiornato la stessa direzione generale in merito alla propria attività e alle funzioni svolte in materia di ADR assicurando che il *link a Your Europe*[337] sia visibile e facilmente accessibile dal sito dell'Autorità.

In particolare, i servizi della Commissione hanno fornito alcuni aggiornamenti rispetto allo studio "*Fact Finding Study on passenger rights in bus and coach*" e alle consultazioni effettuate, dalle quali è, tra l'altro, emerso che sarebbe opportuno: l'abbassamento delle soglia, ora prevista a 250 km; avere più dati sul mercato del settore; la pubblicazione da parte dei vettori di dati statistici sulla puntualità/ritardi; la predisposizione di linee guida aventi a oggetto la designazione delle stazioni, ai sensi dell'art. 12 del regolamento (UE) 181/2011, per la formazione del personale sul tema della disabilità, nonché per la diffusione delle informazioni ai passeggeri (*i.e.* utilizzo di segnaletica universalmente riconosciuta, segnali audio e visivi, punti dedicati per assistenza e informazioni alle PMR, utilizzo di *app* semplificate).

336 In materia, l'Autorità ha approvato la delibera n. 83/2019, che prevede, tra l'altro, l'obbligo per il vettore o l'operatore del terminale di versare un indennizzo automatico pari al 10% o al 20% del prezzo del biglietto in caso di risposta al reclamo resa, rispettivamente, dopo il sessantesimo giorno ovvero il novantesimo giorno dalla data in cui è stato presentato il reclamo di prima istanza.

337 L'iniziativa dello Sportello unico digitale europeo (*Single Digital Gateway*) è stata avviata con il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018. Lo Sportello unico digitale europeo consente l'accesso alle informazioni sulle regole vigenti a livello nazionale e europeo in materia, non solo di trasporti, ma anche di impresa, lavoro, istruzione, salute e tassazione.

L'Autorità ha, inoltre, partecipato ai lavori concernenti le proposte relative ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (cosiddetto regolamento multimodale) e a quella relativa alle proposte di modifica dei vigenti regolamenti in materia di diritti dei passeggeri (regolamento *Omnibus*)[338], inviando il proprio contributo, sia alla consultazione lanciata dalla Commissione europea, sia in occasione delle audizioni tenutesi dinanzi alle Commissioni parlamentari competenti di Camera e Senato. I lavori si sono conclusi, in occasione della sessione del Consiglio europeo "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 5 dicembre 2024[339], con un orientamento generale sul testo di compromesso approvato dal Parlamento europeo.

In particolare, il testo di compromesso della proposta di regolamento multimodale ha apportato una serie di modifiche alla proposta originaria della Commissione, tra le quali, si evidenziano le seguenti: i) definizione di biglietto multimodale unico; ii) introduzione dell'obbligo per i vettori e i gestori dei terminali di stabilire norme di qualità per quanto riguarda gli obblighi di informazione e le esigenze di accesso per le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta.

Anche il testo di compromesso relativo al regolamento *Omnibus* ha apportato diverse modifiche alla originaria proposta, tra le quali si segnalano: l'aggiunta a tutti i regolamenti settoriali di una definizione di "cane da assistenza riconosciuto", che finora non era definito nella legislazione dell'Unione; la semplificazione del modulo per la presentazione di reclami.

Per entrambe le proposte, il testo di compromesso ha stabilito che, relativamente alle disposizioni in materia di qualità del servizio, si dovrà innanzitutto valutare l'attuazione dei requisiti esistenti previsti dal regolamento (UE) 2021/782 prima di estenderli ad altri settori. Inoltre, al fine di evitare oneri amministrativi eccessivi per gli organismi nazionali di applicazione e di preservarne l'indipendenza, sono state soppresse le disposizioni relative all'approccio basato sul rischio per il monitoraggio della conformità e alla cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione.

4.6 La tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta

Il numero delle istanze aventi a oggetto passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta, sebbene contenuto, consente all'Autorità di avere conoscenza dei disservizi più diffusi e di quelli la cui rilevazione d'ufficio risulta complessa, ma che consentono di informare i soggetti competenti per le opportune eventuali iniziative.

Le segnalazioni pervenute riguardano, tra l'altro, il comportamento del personale conducente, la mancata assistenza, a bordo o nelle biglietterie, nonché la minima frequenza di autobus muniti di dispositivi per l'accesso con carrozzina, relativamente al trasporto con autobus; la mancanza di idonee informazioni in merito all'effettiva accessibilità dei binari e del treno e la mancanza, in alcune stazioni, di carrelli elevatori per la salita a bordo treno in relazione al trasporto ferroviario.

Dette istanze contribuiscono anche a formare la base informativa utile a focalizzare correttamente gli interventi di regolazione dell'Autorità, dei quali si propone un quadro riassuntivo alla Tabella 27. Particolare rilievo assumono le misure previste dalla delibera n. 106/2018, con specifico riguardo al diritto alla accessibilità e fruibilità di servizi e stazioni, che ha introdotto il diritto dell'utente PMR a ottenere un indennizzo, definito dai gestori dei servizi e delle stazioni nelle proprie carte dei servizi, nel caso di mancato ripristino, nei termini previsti, della disponibilità di infrastrutture o dotazioni delle stazioni, nonché il diritto a ricevere un indennizzo, oltre al rimborso del biglietto *"nel caso in cui una corsa indicata sull'orario pubblicato come fruibile da utenti con disabilità o a mobilità ridotta venga resa con materiale non idoneo o sostituita con autoservizio sostitutivo o integrativo non accessibile o non idoneo"*. Si evidenziano, inoltre, le previsioni di cui alla delibera n. 56/2018, con la quale è stato previsto l'obbligo, per alcune autostazioni dotate di specifiche caratteristiche, di adottare il PIA che contiene una completa descrizione delle caratteristiche dell'infrastruttura, delle dotazioni, degli spazi e delle condizioni tecnico/economiche per il loro utilizzo da parte dei vettori, nonché delle condizioni di accesso delle PMR.

338 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali del 29 novembre 2023 [COM(2023) 752 final 2023/0436 (COD)] e proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 261/2004, (CE) n. 1107/2006, (UE) n.1177/2010, (UE) n. 181/2011 e (UE) 2021/782 per quanto riguarda l'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione del 29 novembre 2023 [COM(2023) 753 final 2023/0437 (COD)].

339 Le conclusioni del Consiglio europeo sono visibili al *link* https://www.consilium.europa.eu/it/meetings/tte/2024/12/05/.

Tabella 27. I provvedimenti di regolazione: le misure a tutela delle PMR

Delibera	Misure a tutela delle PMR
delibera n. 16/2018	Misura 1 **Condizioni minime di qualità e loro criteri di applicazione OSP** I livelli qualitativi e quantitativi dei servizi: - soddisfano gli OSP, per i servizi di linea, in termini di (...) disponibilità di posti a sedere per le PMR (punto 2); - sono individuati nelle Misure del Titolo II in relazione all'accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture (con particolare riferimento alle PMR (punto 7.g); Misura 7 **Indicatori e livelli minimi di regolarità del servizio e puntualità dei treni** Il livello minimo per un "adeguato servizio sostitutivo" è fissato nel piano d'intervento relativamente, tra l'altro, alle modalità di fornitura del servizio sostitutivo (treno, bus, taxi), che deve avvenire: - con numero di mezzi proporzionato al numero di passeggeri del treno soppresso; - [...] in condizioni di accessibilità e *comfort* quanto più possibile equivalenti a quelle garantite dal servizio soppresso al fine di garantire il raggiungimento della destinazione anche alle PMR; - con equivalenti servizi di assistenza alle PMR per il raggiungimento del punto di erogazione del servizio sostitutivo, la salita e la discesa dallo stesso (punto 8.d). Misura 8 **Indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza (prima del viaggio)** - Le informazioni sono diffuse e pubblicate o comunicate impiegando un linguaggio comprensibile agli utenti (inclusi PMR), compresi gli utenti occasionali, e al pubblico in generale, senza il ricorso a termini tecnici (punto 3); - Informazioni minime (Tabella 1): (punto 14) disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR; (punto 15) modalità di richiesta per assistenza a bordo e in stazione e tempistiche per prenotazione dei servizi dedicati a PMR. Misura 9 **Indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza (durante il viaggio)** (cfr. Misura 8, punto 3) Informazioni statiche (Tabella 2): (punto 33) Disponibilità a bordo di posti dedicati alle PMR. Misura 11 **Indicatori e livelli minimi di accessibilità commerciale** alle PMR è consentito acquistare il biglietto a bordo senza sovraprezzo laddove nella stazione di partenza non sia presente un canale a loro accessibile (punto 10). Misura 13 **Indicatori e livelli minimi di accessibilità (nei Contratti di Servizio-CdS)** adozione del Piano operativo per l'accessibilità (POA), con il coinvolgendo delle rappresentanze dei consumatori, delle associazioni dei passeggeri e delle PMR: azioni congiunte per migliorare l'accessibilità al servizio (*e.g.* abbattimento barriere architettoniche/rispetto Specifiche Tecniche di interoperabilità-STI) (punto 2.c). Misura 15 **Indicatori di qualità negli Accordi Quadro o in altri Atti negoziali diversi dal CdS** - ai sensi dell'art. 21 del regolamento (CE) n. 1371/2007, l'EA individua le condizioni minime da garantire per consentire l'accessibilità in autonomia alle stazioni per tutti gli utenti e i cittadini, comprese le PMR: consentendo di poter accedere in piena autonomia al servizio senza la necessità di richiedere un servizio di assistenza (Punto 6); - ai sensi dell'art. 22 del regolamento (CE) n. 1371/2007, l'EA individua le condizioni da garantire per un adeguato servizio di assistenza per le PMR, con particolare riferimento alle modalità e tempistiche di richiesta di supporto per le fasi di salita, discesa o trasferimento da/tra treni, tramite adeguata attrezzatura e personale di stazione e il livello di diffusione di tali servizi su tutte le stazioni (punto 8).

Delibera	Misure a tutela delle PMR
delibera n. 106/2018	**Misura 3** **Diritto all'informazione** - prima del viaggio le condizioni di accesso e fruibilità dei servizi e delle stazioni, con specificazione dell'eventuale disponibilità in stazione di [...] infrastrutture e servizi dedicati agli utenti con disabilità o a mobilità ridotta (punto 3.a); - in caso di eventi che comportino variazioni delle condizioni di accesso e fruibilità dei servizi e delle stazioni per gli utenti PMR; - l'eventuale utilizzo di materiale rotabile diverso da quello programmato o di autoservizio sostitutivo o integrativo, che comporti limitazioni per gli utenti con disabilità o a mobilità ridotta, con indicazione delle possibili alternative di viaggio (punto 5. a); - l'eventuale indisponibilità delle infrastrutture o dotazioni delle stazioni tali da limitarne l'accessibilità e fruibilità, nonché le tempistiche necessarie per il relativo ripristino, in particolare indicando per gli utenti con disabilità o a mobilità ridotta la stazione accessibile più vicina (punto 5. b). **Misura 4** **Modalità con cui sono rese le informazioni** o Le informazioni di cui alla Misura 3 sono rese Agli utenti in forma chiara, completa, aggiornata e di agevole accesso, avuto particolare riguardo - Le informazioni di cui alla Misura 3 sono rese agli utenti in forma chiara, completa, aggiornata e di agevole accesso, avuto particolare riguardo alle esigenze degli utenti con disabilità o a mobilità ridotta (punto 1); - obbligo di consultazione delle associazioni rappresentative dei consumatori e degli utenti con disabilità o PMR in merito a chiarezza, completezza e fruibilità delle informazioni rese (punto 7). **Misura 5** **Diritto alla accessibilità e fruibilità di servizi e stazioni** - diritto a ottenere un indennizzo, nel caso di mancato ripristino nei termini previsti della disponibilità di infrastrutture o dotazioni delle stazioni (punto 2); - nel caso in cui una corsa indicata sull'orario pubblicato come fruibile da utenti con disabilità o a mobilità ridotta venga resa con materiale non idoneo o sostituita con autoservizio sostitutivo o integrativo non accessibile o non idoneo, l'utente con disabilità o a mobilità ridotta che abbia già acquistato un titolo di viaggio utilizzabile per la corsa interessata ha diritto, oltre al rimborso del biglietto, a un indennizzo, definito da ciascun gestore del servizio nella propria carta dei servizi.
delibera n. 96/2018 *(segue)*	**Misura 1** **Definizione delle condizioni minime di qualità: fattori, indicatori e livelli** I livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi sono individuati nel Titolo II in relazione ai fattori di qualità, tra i quali rientra l'accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR) (punto 4.e). **Misura 2** **Monitoraggio e verifica delle condizioni minime di qualità. Trasparenza sull'uso efficiente delle risorse e obbligo di accesso ai dati** L'insieme minimo di informazioni da rendere accessibili a chiunque, prima, durante e dopo il viaggio, è costituito da: accessibilità alla nave in termini di molo/approdo, dotazione di dispositivi per l'accessibilità alle PMR, disponibilità e modalità di accesso con veicolo al seguito [...] (punto 8.b). **Misura 5** **Indicatori e livelli minimi di regolarità del servizio e puntualità delle navi – CdS** Il livello minimo per un "*adeguato servizio sostitutivo*" è caratterizzato dall'indicazione della modalità di fornitura del servizio sostitutivo (corsa successiva, altra nave, aereo, treno, bus, taxi), che deve avvenire: senza alcun supplemento con numero di mezzi proporzionato al numero di passeggeri della nave soppressa e di caratteristiche analoghe (ad esempio per consentire l'imbarco delle auto al seguito, l'accesso alle PMR). **Misura 6** **Indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza (prima del viaggio) – CdS** - Informazioni diffuse/pubblicate/comunicate impiegando un linguaggio comprensibile agli utenti (inclusi PMR), compresi gli utenti occasionali, e al pubblico in generale, senza il ricorso a termini tecnici (punto 3). Tabella 2: specifica che deve essere indicata la Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR (punto 15) e le condizioni di accesso per il trasporto PMR; modalità di richiesta di assistenza a bordo e al porto e tempistiche necessarie per prenotazione dei servizi dedicati a PMR; mappa con indicazione del punto di incontro dove le PMR possono annunciare il proprio arrivo e chiedere assistenza (punto 16).

Delibera	Misure a tutela delle PMR
delibera n. 96/2018	Misura 7 **Indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza (durante il viaggio) - CdS** (Punto 4 identico a punto 6.3) Tabella 3: specifica che deve essere indicata la disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR (punto 46) e le modalità di richiesta per assistenza a bordo e al porto e tempistiche necessarie per prenotazione dei servizi dedicati a PMR, e mappa con indicazione del punto di incontro dove le PMR possono annunciare il proprio arrivo e chiedere assistenza (punto 47). Misura 9 **Indicatori e livelli minimi di accessibilità commerciale – CdS** - Il vettore garantisce alle PMR la possibilità di accedere ai servizi erogati dai sistemi telematici predisposti per la vendita dei titoli di viaggio (punto 8); - Alle PMR è consentito acquistare il biglietto a bordo senza sovrapprezzo laddove nel porto di partenza non sia presente un canale a loro accessibile. Misura 11 **Indicatori e livelli minimi di accessibilità** Le condizioni di accessibilità sono garantite attraverso: - programmazione di un servizio accessibile agli utenti con particolare riferimento alle PMR (punto 1.b) e la necessità di garantire alle PMR, l'assistenza al porto e all'accesso al servizio di trasporto (punto 1.c); - obbligo di predisporre un POA, coinvolgendo le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle PMR, rappresentative dei loro interessi (punto 2.b); - il POA ha a oggetto, tra l'altro, le attività di accoglienza/assistenza per PMR, sia a bordo sia a terra nei porti coinvolti nell'ambito del servizio di trasporto oggetto del CdS (...) la definizione di un punto di ritrovo all'interno o all'esterno dell'area portuale dove la PMR possa annunciare il proprio arrivo e chiedere assistenza, la possibilità per l'utente PMR di imbarcarsi, in caso di navi che lo prevedano, con auto al seguito, e di fare il check-in senza dover abbandonare il veicolo, della necessità di muoversi e spostarsi dalla stiva ai ponti superiori, della possibilità per i non vedenti di portare con sé in cabina i propri cani guida (punto 2.c.ii).
delibera n. 56/2018	Misura 2 **Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA)** Obbligo di adozione del PIA, che contiene, tra l'altro, le condizioni di accesso alle PMR. Misura 5 **Criteri e modalità per stabilire le condizioni di accessibilità fisica delle autostazioni** - adozione di adeguate condizioni di sicurezza; - individuazione di percorsi ottimali mediante apposita segnaletica, che consentano a tutti gli utenti e in particolare alle PMR di accedere in piena autonomia all'autostazione e ai relativi servizi (tra cui biglietterie, punti di orientamento, *desk* informativi) senza la necessità di richiedere assistenza specifica; - definizione di servizi di assistenza, qualora l'autostazione presenti barriere architettoniche, per garantire adeguate condizioni di accessibilità delle PMR (ad esempio, punti di accoglienza, procedure di accompagnamento delle PMR agli stalli di sosta dei mezzi, supporto alla salita e alla discesa dai mezzi). Misura 7 **Informazioni al pubblico e modalità di loro erogazione nelle autostazioni** a. disponibilità, all'interno dell'autostazione di mappe dei percorsi e dei servizi di assistenza interni ed esterni all'autostazione, riportanti: a. i percorsi pedonali, con particolare riferimento a quelli attrezzati per le PMR; b. l'ubicazione delle biglietterie e dei punti di informazione/accoglienza, con particolare riferimento a quelli dedicati alle PMR.
delibera n. 154/2019	**Contenuto minimo dei Contratti di Servizio** Le CMQ dei servizi riguardano anche l'accessibilità delle PMR, possono essere oggetto di specifico allegato al contratto di servizio e possono riguardare, tra l'altro le caratteristiche del parco mezzi (Prospetto 1 - servizi ferroviari - sez. 1 e 3 - Prospetto 2 - trasporto su strada - sez. 1 e 3).

Delibera	Misure a tutela delle PMR
delibera n. 28/2021	**Misura 3 e Misura 4** **Accessibilità delle procedure di reclamo** I gestori dei servizi/stazioni/piattaforma digitale garantiscono la disponibilità di un meccanismo per il trattamento dei reclami di facile accesso e utilizzo, avuto particolare riguardo alle esigenze degli utenti con disabilità.
delibera n. 53/2024	**Misura 16** **Indicatori e livelli minimi di accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico** 1. Le CMQ di accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico sono garantite attraverso l'obbligo di: a) dotazione di un Piano Operativo per l'Accessibilità (POA); b) programmazione di un servizio di trasporto accessibile agli utenti, con particolare riferimento alle PMR; c) previsione di adeguati servizi di assistenza alle PMR presso le stazioni, per i servizi di trasporto metropolitano; d) previsione di adeguati servizi di assistenza alle PMR presso un insieme di fermate, per i servizi di trasporto su strada [...]. 2. L'EA definisce il contenuto minimo del POA, da allegare allo schema di CdS [...]. Per la predisposizione del contenuto minimo del POA, [...], l'EA coinvolge gli eventuali soggetti competenti nella gestione delle infrastrutture, le associazioni dei consumatori e le rappresentanze delle PMR. In caso di affidamento del servizio mediante procedura competitiva, il POA può essere oggetto di eventuali proposte migliorative nell'ambito delle offerte dei partecipanti alla procedura di affidamento, che possono essere valutate ai fini dell'aggiudicazione del servizio. [...]. 3. Il POA descrive gli aspetti inerenti all'accessibilità del servizio di trasporto affidato e indica le azioni congiunte definite e concordate sulla base delle rispettive competenze dai soggetti coinvolti, ivi comprese le attività di formazione in materia di disabilità previste nell'arco di durata del CdS per il personale, al fine di migliorare l'accessibilità al servizio e coordinare le attività relative all'abbattimento delle barriere architettoniche. L'elenco puntuale delle stazioni e delle fermate afferenti ai servizi oggetto del CdS è indicato nel POA con la descrizione delle relative caratteristiche e dotazioni in termini almeno di: a) accessibilità con sedia a rotelle in assenza di barriere architettoniche; b) presenza di dispositivi atti a garantire l'accessibilità agli utenti con difficoltà visive; c) presenza di dispositivi atti a garantire l'accessibilità agli utenti non udenti; d) tipologia di infrastruttura prevista per l'erogazione di informazioni a terra (ad es. *display*, bacheca); e) soggetto responsabile nella gestione dell'infrastruttura (IA, GS, Comune, ecc.); f) servizi di assistenza alle PMR.

Fonte: elaborazione ART.

5. L'ORGANIZZAZIONE E IL FUNZIONAMENTO

Di seguito verranno illustrati la struttura organizzativa dell'Autorità nonché il suo funzionamento, ivi compresi il sistema di conseguimento delle risorse finanziarie e i profili attinenti al bilancio. Inoltre, nel prosieguo troverà spazio una descrizione di carattere generale sul personale dell'Autorità, sul *performance management* in vigore, nonché sui rapporti con le rappresentanze sindacali. Infine, si è dato conto dell'attuazione delle disposizioni di legge in materia di trasparenza e contrasto alla corruzione, di protezione dei dati personali, oltre alle iniziative assunte nell'ambito del processo di transizione digitale, cui è correlata la realizzazione della banca dati dei trasporti nonché del portale dei dati e delle statistiche implementati dall'Autorità.

5.1 Il finanziamento

5.1.1 L'attuale platea dei soggetti coinvolti

L'Autorità gode di autonomia finanziaria solo in virtù del contributo versato annualmente dagli operatori del trasporto, della logistica e dei servizi a questi accessori (salve eccezioni puntualmente delineate). È quanto si desume leggendo l'art. 37, comma 6, lettera b) del decreto istitutivo (come modificato dalla novella di cui all'art. 16 del decreto Genova), secondo il quale *"all'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge, si provvede come segue: [...] b) mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione"*.

Tanto precisato sul dato normativo, il principale aspetto problematico ha riguardato l'individuazione della platea dei soggetti tenuti alla corresponsione del contributo. Tema dirimente che ha generato fin dai primi anni un significativo contenzioso.

Nondimeno, grazie alle numerose pronunce giurisprudenziali che hanno tracciato coordinate più precise, il perimetro definitorio è andato nel corso del tempo più chiaramente delineandosi.

Nell'arco temporale più recente, le sentenze di maggior interesse ai fini della perimetrazione hanno riguardato la ricomprensione nell'alveo contributivo degli spedizionieri internazionali. Si tratta delle sentenze del TAR Piemonte n. 882/2024 del 16 luglio 2024, n. 1262/2024 del 3 dicembre 2024 e, soprattutto, n. 548/2025 del 26 marzo 2025.

Con quest'ultima pronuncia, in particolare, Il Giudice ha respinto il ricorso promosso da un gruppo di associazioni rappresentative delle imprese operanti nei settori delle spedizioni internazionali, della logistica e dell'autotrasporto avverso la delibera n. 194/2023[340] di determinazione del contributo per l'anno 2024.

Precisamente, il TAR ha, innanzitutto, ritenuto inammissibili i primi tre motivi di ricorso, fondati sull'assunto che l'intervenuta elencazione espressa, nella delibera dell'Autorità, della categoria dei *"servizi di spedizione"* e la distinzione di questa dai *"servizi ancillari al trasporto e alla logistica"* potesse comportare un ampliamento della platea dei contribuenti, sottoponendo a contribuzione operatori attivi nel settore dell'autotrasporto merci, in elusione dell'art. 20 del d.l. n. 104/2023.

Al riguardo, il Giudice ha, dapprima, escluso qualsivoglia contrasto della delibera con le previsioni normative di cui al citato art. 20, rilevando che *"l'interpretazione paventata dalle ricorrenti non trova giustificazioni testuali nelle disposizioni della Delibera impugnata"*. Conseguentemente, ha affermato che *"la lesione sottesa ai primi tre motivi di diritto non discende in via diretta dalle previsioni della Delibera n. 194/2023 e, dunque, le ricorrenti non hanno interesse a*

340 Delibera n. 194 del 24 gennaio 2023, "Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2024".

proporne l'impugnazione. Né d'altronde è ammissibile una domanda di accertamento della portata della Delibera, in chiave lato sensu conformativa del potere impositivo che l'Autorità dovesse esercitare nel futuro [...]".

Il TAR ha, poi, ritenuto infondato nel merito il quarto motivo di impugnazione, diretto a escludere dall'ambito applicativo della delibera gravata gli spedizionieri non afferenti al segmento dell'autotrasporto.

In proposito, è stato, in primo luogo, ribadito che *"la giurisprudenza amministrativa di primo grado e di appello è ormai consolidata nel ritenere che gli operatori della logistica, ivi inclusi gli spedizionieri, siano soggetti ai poteri regolatori e contributivi dell'ART";* è stato, dunque, ulteriormente precisato che *"ai fini dell'applicazione del contributo ART, a nulla rileva che il mercato di riferimento delle ricorrenti sia stato in tutto o in parte liberalizzato";* infine, il Giudice, respingendo totalmente la prospettazione delle ricorrenti, ha chiarito che *"lo spedizioniere, ove anche non disponga della proprietà dei mezzi e non svolga (anche) l'attività materiale di trasposto della res, svolge un'attività intrinsecamente ed esclusivamente rivolta al mercato del trasporto. Il servizio prestato si pone in rapporto di strumentalità necessaria sul piano economico e giuridico all'attività svolta dai vettori e, dunque, si inserisce nella catena logistica e all'interno di essa si esaurisce. Il mercato del trasporto costituisce insomma referente economico necessario dell'attività imprenditoriale dello spedizioniere (anche di quello "puro") e legittima perciò l'esercizio dei poteri regolatori e contributivi dell'ART in tale ambito".*

La sentenza n. 548/2025 ha poi sottolineato come la catena logistica del trasporto sia frammentata in senso orizzontale, quale articolazione in più segmenti funzionali (che *"reclama strategicamente l'attività di regolazione dei flussi operativi del trasporto nei suoi vari snodi"*: da ultimo *ex permultis* Cons. Stato, Sez. VI, n. 3043/2023 del 24 marzo 2023), sia in senso verticale, quale segmentazione del processo economico-imprenditoriale di erogazione del servizio, con la conseguenza che tutte le prestazioni a essa relative risultano rilevanti ai fini contributivi.

Se la pronuncia appena citata ha suggellato l'inquadramento degli spedizionieri nella platea degli obbligati, pure la figura del *Non-vessel owning common carrier* (NVOCC), tramite la sentenza del TAR Piemonte n. 884/2024 del 16 luglio 2024, è stata ricondotta nel perimetro contributivo. Rispetto agli operatori logistici, ogni dubbio sulla loro inclusione è stato dissipato sia da pronunciamenti del Consiglio di Stato (n. 6702/2024 del 24 luglio 2024, n. 6810/2024 del 30 luglio 2024) che del TAR Piemonte (n. 517/2025 del 17 marzo 2025, ove il ricorrente era un *outsourcer* logistico).

Con sentenze n. 6244/2024 e n. 6245/2024 del 12 luglio 2024 il Consiglio di Stato ha ritenuto di ricomprendere nella platea degli obbligati anche gli agenti raccomandatari marittimi. Peraltro, rispetto a questi ultimi, alcune sentenze di primo grado favorevoli all'Autorità hanno trovato conferma grazie a declaratorie di improcedibilità degli appelli per sopravvenuta carenza di interesse (Consiglio di Stato nn. 10055/2024, 10056/2024, 10057/2024 del 13 dicembre 2024).

Un simile orientamento si è talmente consolidato che gli agenti raccomandatari marittimi hanno rinunciato ai propri ricorsi anche davanti al giudice di primo grado (TAR Piemonte n. 861/2024 dell'11 luglio 2024, nn. 1300/2024, 1301/2024, 1302/2024, 1303/2024, 1306/2024 e 1307/2024 del 16 dicembre 2024, nn. 1326/2024 e 1327 del 20 dicembre 2024, n. 1329/2024 del 23 dicembre 2024).

Da ultimo, si segnalano le sentenze n. 932/2025 del 5 giugno 2025 e n. 948/2025 del 9 giugno 2025, con cui il TAR Piemonte ha avuto modo di pronunciarsi su alcuni specifici aspetti relativi all'obbligo contributivo gravante in capo agli operatori in questione.

In particolare, con la sentenza n. 932/2025, il Giudice amministrativo si è soffermato sulla legittimità della previsione regolatoria contenuta al punto15 della determina del Segretario Generale dell'ART n. 104/2024[341], secondo cui *"In sede di assolvimento dell'obbligo dichiarativo i soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima dovranno in ogni caso indicare i dati anagrafici dei primi dieci vettori esteri rappresentati, in termini di valore dei servizi resi dai medesimi agenti raccomandatari marittimi".*

Al riguardo, il TAR ha affermato che *"quanto al lamentato difetto di base legale, la previsione censurata trova saldi fondamenti normativi nelle previsioni di legge che disciplinano i poteri di regolazione e sorveglianza dell'ART e, in particolare nell'art. 37, co. 3 lett. d) del d.l. n. 201/2011, che espressamente conferisce all'Autorità il potere di richiedere le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari all'esercizio delle proprie funzioni, nonché di raccogliere dichiarazioni da qualunque soggetto informato. Nel caso di specie, nessun dubbio può esservi sul fatto che l'acquisizione di informazioni relative al volume delle operazioni svolte dei vettori esteri in Italia sia strumentale all'esercizio delle proprie funzioni: lo svolgimento di tali operazioni è suscettibile di attrarre gli operatori coinvolti nella platea contributiva ex art. 36, co. 7 d.l. n. 201/2011 e, dunque, l'ob-*

341 Recante "Definizione delle modalità operative relative alla dichiarazione e al versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno2024"

bligo dichiarativo imposto all'operatore nazionale è giustificato dalla finalità di acquisire i dati relativi ai vettori esteri attivi nel mercato italiano del trasporto marittimo e di assicurare, così, l'integrale e uniforme attuazione del tributo".

Parimenti infondata è stata ritenuta la contestazione relativa *"alla violazione delle esigenze di riservatezza commerciale"* asseritamente lese dalla menzionata disposizione. Invero, secondo la pronuncia in discorso, tale censura *"confonde l'acquisizione delle informazioni con la loro diffusione: l'ART, al pari delle altre Autorità indipendenti, è pienamente legittimata ad acquisire informazioni riservate anche di importanza commerciale strategica, laddove strumentali all'espletamento delle funzioni di regolazione e vigilanza dei mercati. Resta naturalmente fermo il divieto di divulgare dette informazioni agli altri operatori del mercato o comunque ad ogni soggetto, pubblico o privato, che non abbia titolo a tal fine"*.

Ancora, con la sentenza n. 948/2025, il TAR ha dapprima rigettato – nel solco della giurisprudenza già delineatasi sul punto – la doglianza appuntata sul paventato rischio che il criterio di "ancillarità" conduca a un improprio ampliamento della platea dei contribuenti ART.

Poi, ha disatteso le tesi della ricorrente volte a censurare la previsione contenuta nell'art. 2, comma 5, lett. ii) della delibera n. 194/2023 sia sotto il profilo della mancata ricomprensione, nella clausola di esclusione, dei ricavi corrispondenti alla rifatturazione di costi addebitati da operatori che svolgano servizi diversi dal trasporto e dal sub-trasporto, sia sotto il profilo della limitazione dell'esclusione ai soli ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni erogate "ad" (anziché "da") un operatore soggetto a contribuzione ART.

In merito, la decisione ha chiarito, per un verso, che la previsione censurata *"si rivolge all'ipotesi di un'operazione negoziale unitaria, consentendo all'operatore di escludere dalla base imponibile la rifatturazione di costi addebitati dalle altre imprese coinvolte (ciò che accade in ragione della già evidenziata frammentazione della catena logistica), purché queste abbiano svolto prestazioni della medesima tipologia"*.

Per altro verso, è stato ritenuto che *"i rischi paventati dalla società ricorrente circa la duplicazione del carico contributivo sono dissipati dalla lettura sistematica delle previsioni della Delibera n. 194/2023":* alla luce di tali previsioni, infatti, ad avviso del Giudice, sono *"comunque escluse dalla base imponibile i proventi non afferenti ai servizi apportati dall'operatore al mercato del trasporto marittimo di merci"*.

Il Consiglio di Stato ha inoltre confermato l'inclusione dei servizi di *cargo handling* e terminalizzazione nel novero delle attività assoggettate a contribuzione tramite la sentenza n. 6126/2024 del 9 luglio 2024. Ha poi sancito la legittimità delle regole previste dall'Autorità rispetto a consorzi e società consortili, anche laddove formati da autotrasportatori (sentenza n. 8157/2024 dell'11 ottobre 2024).

Quanto ai vettori aerei, in seguito alla sentenza della Corte di Giustizia dell'UE, 25 aprile 2024, C-204/23, che ha stabilito la piena compatibilità della norma impositiva del contributo rispetto al diritto eurounitario[342], la giurisprudenza granitica di Consiglio di Stato[343] e del TAR Piemonte[344] ha ribadito la debenza del contributo in esame, a partire dall'annualità 2019, anche in capo a tali operatori economici. Ciò anche per effetto di declaratorie di improcedibilità del ricorso di primo grado con annullamento senza rinvio delle sentenze appellate, sfavorevoli all'Autorità, emesse dai giudici subalpini.

Un simile orientamento si è talmente consolidato che i vettori aerei hanno rinunciato ai propri ricorsi anche davanti al giudice di primo grado (TAR Piemonte nn. 1138/2024, 1139/2024 e 1140/2024 del 7 novembre 2024, nn. 1312/2024, 1314/2024 e 1315/2024 del 17 dicembre 2024).

Tutti i terminalisti portuali sono stati assoggettati a contribuzione, a partire dall'annualità 2019, in virtù di sentenza emessa sempre dai giudici di Palazzo Spada: la n. 6253/2024 del 12 luglio 2024.

Ha stabilito, altresì, l'inclusione nel perimetro contributivo dei soggetti eroganti operazioni e/o servizi portuali la sentenza del Consiglio di Stato n. 6324/2024 del 15 luglio 2024.

342 In dettaglio, i giudici di Lussemburgo hanno accertato la legittimità: a) per un verso, della previsione che garantisce il finanziamento dell'Autorità mediante l'imposizione, a carico degli utenti degli aeroporti, di un contributo il cui ammontare non è correlato al costo dei servizi forniti (pur nel rispetto dei principi di proporzionalità e non discriminazione); b) per l'altro, di una normativa interna che imponga, per il finanziamento dell'Autorità, un contributo a carico degli utenti degli aeroporti, anche se questi ultimi non sono stabiliti nello Stato membro cui appartiene l'autorità o non sono costituiti secondo la legge di tale Stato membro.

343 Sentenze del Consiglio di Stato: nn. 5814/2024 e 5824/2024 del 2 luglio 2024; n. 6816/2024 del 30 luglio 2024; nn. 9005/2024, 9007/2024, 9009/2024, 9010/2024, 9011/2024, 9018/2024, 9019/2024, 9020/2024, 9021/2024 dell'11 novembre 2024; nn. 9035/2024, 9037/2024, 9038/2024, 9040/2024, 9041/2024 del 12 novembre 2024; n. 9268/2024 del 19 novembre 2024; nn. 9336/2024 e n. 9337/2024 del 20 novembre 2024; nn. 9382/2024, 9384/2024, 9403/2024 e 9405/2024 del 22 novembre 2024.

344 Sentenze TAR Piemonte: n. 410/2024 del 26 aprile 2024, n. 438/2024 del 6 maggio 2024, n. 515/2024 del 15 maggio 2024, n. 1328/2024 del 21 dicembre 2024.

5.1.2 Le specifiche regole in materia di obblighi dichiarativi e contributivi

L'Autorità, *ex* art. 37, comma 6, lettera b) del decreto istitutivo, determina annualmente, con proprio provvedimento, la misura, le modalità e i tempi di versamento del contributo, nei limiti dell'1 per mille del fatturato derivante da attività effettuate nel vasto mercato dei trasporti, della logistica e dei servizi a questi accessori, percepito nell'ultimo esercizio. Il provvedimento è sottoposto ad approvazione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il MEF[345].

Quest'anno l'Autorità, con la delibera di riferimento, la n. 183/2024[346],come integrata dalla successiva delibera n. 1/2025[347], ha fissato, come di consueto, l'impianto regolamentare volto a individuare le modalità di corresponsione del contributo per l'anno 2025 e, soprattutto, a stabilire la misura del prelievo.

In base a quanto disposto dalla norma istitutiva, come emendata nel 2018 e nel 2023, nonché dagli indirizzi giurisprudenziali tracciati dalle pronunce emanate fra il 2021 e il 2024, l'Autorità, con la delibera n. 183/2024, ha stabilito che l'obbligo di contribuzione grava sulle imprese che effettuano: attività di gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni) e di impianti di servizio ferroviario; servizi ferroviari anche esterni al PMdA; attività di gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica); operazioni e servizi portuali; servizi di trasporto di passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, resi con ogni modalità; il servizio taxi; servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via ferrovia; servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via mare e per vie navigabili interne; servizi di trasporto di passeggeri su strada; servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci; servizi di agenzia/raccomandazione marittima; servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada; servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica.

La delibera ribadisce, quindi, la modifica del quadro dei contribuenti derivante dall'emanazione dell'art. 20, comma 2 del d.l. n. 104/2023, che aveva escluso la debenza del contributo in relazione alle prestazioni di autotrasporto merci conto terzi a partire dall'anno 2024. Alla luce del carattere eccezionale della norma nonché della specifica finalità perseguita, tale esclusione dalla corresponsione non può essere estesa alle attività diverse dall'autotrasporto di cose per conto terzi (*e.g.* servizi logistici o di spedizione aerea, via ferrovia o via mare), in linea con la giurisprudenza del TAR Piemonte concernente gli esoneri accordati in relazione alle annualità 2021 e 2022.

Le novità salienti che hanno caratterizzato i lineamenti della delibera n. 183/2024 consistono, da un lato, in una riduzione della misura dell'aliquota e, dall'altro, nell'innalzamento della soglia di esenzione. Questa scelta di duplice valenza mira ad alleviare il peso contributivo sugli operatori, riducendo al contempo la platea sia dei dichiaranti che dei versanti. In dettaglio, relativamente all'annualità 2025, l'Autorità ha abbassato, tramite la menzionata delibera n. 183/2024, la misura del contributo allo 0,45 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato al 19 febbraio 2025, data di pubblicazione della medesima sul sito istituzionale dell'ART.

In coerenza con quanto disposto dalla legge, la percentuale di parametrazione del contributo rispetto al fatturato risulta quindi significativamente inferiore alla misura massima prevista.

L'Autorità ha apportato un ulteriore innalzamento (rispetto all'annualità 2021) della soglia di esenzione dagli obblighi dichiarativi nonché contributivi, per venire incontro alle istanze degli operatori. In linea con l'approccio seguito e i nuovi parametri, la soglia *de minimis*, al di sotto della quale il versamento non è dovuto, è stata fissata a 3.150 euro corrispondente a un fatturato complessivo (somma delle voci A1 e A5 del conto economico del bilancio di riferimento) superiore a 7.000.000 euro. L'esclusione sostanziale dall'adempimento degli operatori di minori dimensioni risponde a esigenze di economicità dell'azione amministrativa, tenuto conto della ridotta significatività dei contributi sottosoglia rispetto ai correlati oneri amministrativi, nonché di tutela delle microimprese[348].

---

345 Entro trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma, in assenza dei quali l'atto si intende approvato. Su tale assetto procedimentale la Corte costituzionale (ibidem) ha precisato che, *"[...] l'intervento del Presidente del consiglio e del Ministro dell'economia e delle finanze costituisce un significativo argine procedimentale alla discrezionalità dell'ART e alla sua capacità di determinare da sé le proprie risorse"*. La Corte ha altresì sottolineato la natura partecipativa del procedimento per la determinazione del contributo.

346 Delibera n. 183 del 6 dicembre 2024, "Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2025", approvata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 febbraio 2025.

347 Delibera n. 1 del 9 gennaio 2025, intitolata "Delibera n. 183/2024 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2025. Integrazione"

348 L'art. 37, comma 6, lett. b) del decreto istitutivo prevede espressamente la possibilità di introdurre *"[...] soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato"*.

Coerentemente con queste innovazioni, è stato innalzato il parametro di fatturato (ora pari a 20.000.000 euro), oltre il quale l'operatore economico è tenuto a produrre un'attestazione sottoscritta, a sua scelta, dalla propria società di revisione legale, dal suo revisore legale dei conti o dal proprio collegio sindacale[349].

Analogamente al passato, sono state escluse dalla determinazione del fatturato rilevante a fini contributivi alcune voci di ricavo. In particolare, risultano scomputabili i ricavi derivanti da attività estranee a quelle di competenza dell'Autorità, quelli conseguiti per attività svolte all'estero, i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico, i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione allo svolgimento di tale servizio, le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili, le sopravvenienze attive, le somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte. Quanto ai proventi corrisposti a titolo di risarcimento danni, la formulazione è stata ampliata, posto che l'esclusione riferita agli stessi è ora invocabile anche laddove il patrimonio aziendale non venga interessato.

A beneficio dei gestori di infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale e regionale è stata assentita l'esclusione dei contributi in conto esercizio nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture medesime.

Gli operatori che gestiscono infrastrutture autostradali escludono dal fatturato complessivo due tipologie di ricavo: i) i proventi derivanti dall'*"equivalente incremento della tariffa di competenza"* applicata con l'entrata in vigore del d.l. n. 78/2009, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all'adeguamento e al miglioramento di strade e autostrade in gestione diretta ANAS; ii) i ricavi non monetari riferiti agli sconti all'utenza.

Seguendo un'impostazione consolidata, al fine di evitare duplicazioni, trova continuità l'esclusione dei ricavi delle imprese consorziate derivanti da servizi di trasporto erogati a favore di consorzi che effettuino prestazioni di trasporto. Viene, inoltre, confermato lo scomputo, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, dei ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo. Il defalcamento dei ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto viene, invece, circoscritto a specifiche fattispecie (ipotesi di assenza del conducente/macchinista, o, nel caso del trasporto marittimo o aereo, a scafo nudo o *dry lease*), previa comunicazione degli estremi del locatario o del soggetto che li prenda a nolo.

I gestori di infrastrutture portuali[350] e i soggetti eroganti operazioni e/o servizi portuali , nonché gli agenti raccomandatari marittimi si avvalgono i esclusioni dedicate[351].

In caso di soggetti legati da rapporti di controllo o collegamento di cui all'art. 2359 cod. civ., o sottoposti ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 cod. civ., anche mediante rapporti commerciali all'interno del medesimo gruppo, si ribadisce che ciascuno di essi è tenuto a versare un autonomo contributo, la cui entità deve essere calcolata in relazione ai ricavi iscritti a bilancio derivanti dall'attività svolta dalla singola società. Non sono, invece, tenute alla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative alla data del 31 dicembre 2024. Ove le società siano state collocate in liquidazione e/o assoggettate a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative a partire dal 1° gennaio 2025, *"il contributo è dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità esclusivamente liquidativa"*.

349 In particolare, l'art. 3, comma 2 della richiamata delibera n. 183/2024 prevede che una simile eventualità si verifichi allorché le esclusioni invocate superino la soglia del 20% del fatturato.

350 L'art. 2, comma 7 della delibera n. 183/2024 consente ai gestori di infrastrutture portuali e ai soggetti che svolgano operazioni e servizi portuali di escludere, dal totale dei ricavi, i proventi derivanti da: attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; ritardata consegna dei container utilizzati o mancato ritiro/caricamento della merce; servizio di security purché distinguibile dal guardianaggio; ricavi da attività di c.d. "connettivo urbano"; servizio hostess legato ad attività congressuale e convegnistica; ormeggio e stazionamento di unità da diporto. Inoltre, i gestori di infrastrutture portuali escludono gl'importi destinati alla manutenzione straordinaria del demanio marittimo ovvero agli investimenti capitalizzati riguardanti lo stesso, limitatamente ai costi di ammortamento iscritti a conto economico, nell'esercizio di riferimento, come comprovati da perizia asseverata. Sempre in base all'art. 2, comma 7 della delibera n. 183/2024, le imprese meramente autorizzate all'effettuazione di operazioni e/o servizi portuali che non svolgano la loro attività in banchina pubblica o in altra area portuale assentita in forza di titolo concessorio escludono i proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali, ove tali ricavi generino una duplicazione di contribuzione.

351 Al riguardo, l'art. 2, comma 13 della delibera n. 183/2024 stabilisce che gli operatori eroganti detti servizi escludano dal fatturato i proventi derivanti da senserie e da commissioni non legate ai diritti di agenzia o di polizza e, comunque, non afferenti alla navigazione commerciale o a operazioni/servizi portuali.

In ragione dell'elevato grado di internazionalizzazione e delle peculiari condizioni del trasporto di passeggeri e merci via mare e per altre vie navigabili è stata prevista una disciplina *ad hoc* per tale ambito di attività. In merito, per semplificare ogni calcolo si è deciso di superare il precedente criterio basato sui passeggeri imbarcati/sbarcati e/o sulle merci caricate/scaricate, per ancorare l'individuazione del fatturato rilevante a una percentuale forfettaria[352]. Rispetto a una simile quantificazione fanno eccezione le prestazioni cabotiere, rispetto alle quali devono essere declinate le regole generali, proprio per le caratteristiche precipue del servizio erogato. Con riferimento al trasporto aereo è stato ribadito sostanzialmente il criterio impiegato per le annualità più recenti[353].
In relazione al trasporto ferroviario merci si ribadisce l'esclusione per i soggetti operanti nel settore del trasporto ferroviario merci dal totale dei ricavi dei proventi che costituiscono il riaddebito al cliente dei servizi di trazione, manovra e utilizzo di carri altrui, fermo restando l'autonomo assoggettamento a contribuzione di ciascuno dei citati servizi per le parti di rispettiva competenza. In tema di trasporto internazionale di passeggeri (ferroviario o su strada) e/o merci (tramite ferrovia), invece, la delibera, per un verso, riafferma un'individuazione del fatturato rilevante coerente con i ricavi conseguiti dalle prestazioni effettuate all'interno dei confini nazionali. Per l'altro, offre un criterio suppletivo: qualora non sia possibile una simile segmentazione, si dovrà effettuare un calcolo percentuale basato sul chilometraggio percorso nel territorio dello Stato rispetto alla tratta complessiva.

Una disciplina specifica è stata dettata con riferimento agli spedizionieri. Innanzitutto, dovranno essere esclusi i ricavi derivanti da trasporto merci su strada. In secondo luogo, per le spedizioni via mare e via aerea la delibera n. 183/2024 rinvia all'applicazione dei criteri individuati, rispettivamente, per il trasporto marittimo e per quello aereo. Infine, si prevede lo scomputo dei proventi derivanti dal riaddebito di servizi di trasporto eseguiti materialmente da vettori terzi in nome e per conto dei mandanti originari, sempreché dette prestazioni non vengano rese da soggetti non residenti e privi di stabile organizzazione nel territorio dello Stato o di rappresentante fiscale.

I gestori di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica) provvederanno a defalcare dal fatturato complessivo sia i ricavi costituenti riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili all'ambito di competenza dell'Autorità che quelli promananti da attività meramente amministrative, quali il supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

In merito alle modalità e tempistiche di corresponsione del contributo, per il 2025 è stata accordata la possibilità di versare un acconto, pari a due terzi dell'importo dovuto, entro la data del 15 maggio 2025 e il saldo residuo entro il 31 ottobre 2025.

5.2 Il bilancio

Il risultato di gestione per l'anno 2024 è pari a 7.445.031 euro. Le entrate, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, sono consuntivate in 31.339.751 euro. L'ammontare del contributo per il funzionamento a carico degli operatori economici dei settori del trasporto era stato stimato, in sede di assestamento del bilancio di previsione, in 26.600.000 euro ed è poi rendicontato in 30.144.184 euro, con un incremento dovuto prevalentemente al recupero straordinario e non strutturale dei contributi relativi ad annualità precedenti. Le spese, al netto delle partite di giro e contabilità speciali, sono state consuntivate in 23.894.720 euro. Per l'esercizio 2025, sono previste spese per un importo complessivo di 32.260.600 euro (al netto delle voci per liquidazione del trattamento di fine rapporto e per trasferimenti finanziate dall'avanzo di amministrazione vincolato, oltreché delle partite di giro), anche in ragione del progressivo programma di

352 Con riferimento a questo parametro, si riporta quanto previsto dall'art. 2, comma 11 della delibera n. 183/2024: *"a) per il trasporto internazionale di passeggeri e merci, fatta salva la facoltà di una più puntuale quantificazione della quota riferibile alla tratta nazionale, il fatturato è determinato attraverso l'applicazione della percentuale forfettaria del 5% al valore complessivo delle prestazioni di trasporto aventi origine/destinazione/scalo in Italia; b) per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le altre imprese di trasporto"*.

353 In ispecie, il fatturato dei soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci è considerato, ai sensi dell'art. 2, comma 12 della delibera n. 183/2024: *"il fatturato è considerato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa alla data di pubblicazione della presente delibera, relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono: a) per il trasporto passeggeri: a1) trasporto nazionale eseguito interamente nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-novies, allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633), aliquota attualmente in vigore; a2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. n. 633/1972; b) per il trasporto merci: b1) trasporto rilevante ai fini IVA nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 22%, aliquota attualmente in vigore; b2) trasporto internazionale, attraverso l'applicazione della percentuale forfettaria del 38% al valore complessivo delle prestazioni di trasporto aventi origine/destinazione/scalo in Italia"*.

completamento della pianta organica del personale di ruolo e della nuova modalità di gestione operativa delle ADR. L'ammontare delle entrate per l'esercizio 2025, al netto delle partite di giro e della quota dell'avanzo di amministrazione vincolato, è quantificato in 32.260.600 e include 29.430.000 euro quali entrate da contributo per il funzionamento.

L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2024, pari a 40.155.216 euro (in aumento anche per effetto dell'avanzo di competenza dell'anno 2024 pari a 7.445.031 euro) è stato vincolato, per un importo di 9.578.183 euro. In particolare, l'importo di 2.000.000 euro alimenta un "fondo rischi e oneri" determinato sulla base dei rischi da contenzioso e delle somme ancora da rimborsare per effetto dell'art. 35 del decreto-legge n. 48/2023[354]. L'avanzo di amministrazione disponibile risulta pertanto pari a 30.577.033 euro, in aumento rispetto all'avanzo di amministrazione disponibile al 31 dicembre 2023.

5.2.1 Gli acquisti di beni e servizi

L'Autorità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica previsti dalla normativa vigente, ha fatto ricorso, a partire dalla sua costituzione, alle convenzioni e agli accordi quadro, messi a disposizione dalla Centrale acquisti della pubblica amministrazione (Consip), per le principali forniture di beni e servizi necessari all'esercizio delle sue funzioni.

Si fa in particolare riferimento, per il periodo di interesse, alla fruizione di servizi di telefonia fissa e mobile, al servizio di gestione degli apparati telefonici, all'attivazione delle licenze *Microsoft Office 365*, al noleggio di stampanti multifunzione, al servizio di gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, alla fornitura di buoni carburante, al servizio di noleggio di un autoveicolo senza conducente e all'acquisizione di servizi applicativi in ottica *cloud*.

Inoltre, al fine di consentire all'Autorità di continuare a disporre di elevati *standard* prestazionali in materia di *Information communication technology* (ICT), l'Autorità ha aderito, a decorrere dal 1° gennaio 2022, al Consorzio per il sistema informativo (CSI Piemonte). A oggi sono stati affidati al CSI in regime di *in-house providing* i servizi di connettività e di rete, la creazione e gestione di un sistema di assistenza virtuale *web-based*, i servizi *Infrastructure as a Service* (IaaS), Platform as a Service (PaaS) e di *cloud enabling*, nonché il servizio di gestione delle postazioni di lavoro (*End point management)* per le sedi di Torino e Roma.

5.3 Il personale

Alla data del 30 giugno 2025, il personale dell'Autorità è composto, oltre che dagli organi di vertice (Collegio, Segretario generale, Vice Segretario generale, Capo di gabinetto), da centoundici unità di personale a tempo indeterminato, già immesso nei ruoli o in prova (di cui dodici nell'area dei dirigenti, settantanove nell'area dei funzionari e venti nell'area degli operativi), due unità di personale a tempo determinato nell'area dei funzionari e 4 unità in posizione di comando, 1 nell'area dei dirigenti, 2 nell'area dei funzionari e 1 nell'area degli operativi. A esse si aggiungono il Consigliere giuridico, il portavoce, gli esperti in materie di interesse per l'Autorità, il personale in diretta collaborazione con il Presidente e i Componenti del Collegio.

Tenuto conto della dotazione organica, si riporta di seguito una rappresentazione dell'evoluzione del personale di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

5.3.1 L'ordinamento e il reclutamento del personale

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 1, comma 522 della legge n. 197/2022[355], che ha incrementato di trenta unità la dotazione di personale a tempo indeterminato, portandola a centocinquanta, l'Autorità ha rideterminato la propria pianta organica, articolandola come segue: quindici dirigenti, centodieci funzionari e venticinque operativi[356].

354 Decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, "Misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro".

355 Legge 29 dicembre 2022, n. 197, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025".

356 Delibera n. 86 del 4 maggio 2023, "Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione".

Nel corso del periodo di riferimento, l'Autorità ha indetto, con delibera n. 105/2024[357], una procedura concorsuale per il reclutamento di complessive dodici unità di personale di ruolo nell'area dei funzionari, articolata su sei profili. Detta procedura è in corso di svolgimento, con le prove scritte che si sono svolte nei mesi di aprile e maggio 2025 e con le prove orali che si sono svolte, per taluni profili, nel mese di giugno.

Ai sensi della convenzione quadro in materia di procedure concorsuali per il reclutamento del personale delle Autorità amministrative indipendenti, ai sensi dell'art. 22, comma 4, del decreto- legge n. 90/2014[358], con delibera n. 144/2024[359], è stata altresì avviata una procedura concorsuale congiunta con l'Autorità Garante per la protezione dei dati personali (Garante privacy) per il reclutamento di due ulteriori unità di personale di area funzionari.

Con delibera n. 46/2025[360], è stata avviata una procedura selettiva per l'attivazione di un tirocinio finalizzato all'assunzione a tempo indeterminato, riservato a soggetti appartenenti alle categorie protette di cui alla legge n. 68/1999[361].

Ai sensi della sopracitata convenzione quadro, l'Autorità ha inoltre aderito alle prove concorsuali indette dall'Autorità garante per la concorrenza e il mercato per il reclutamento, di due unità di personale dell'area dei funzionari con formazione da ingegnere, di cui 1 da assegnare all'ART, e di 5 unità di personale dell'area degli operativi, di cui 2 da assegnare all'ART.

5.3.2 Il telelavoro e il lavoro agile ordinario

Con la delibera n. 39/2018[362], che ha approvato il regolamento "Disciplina del telelavoro e del lavoro agile", l'Autorità ha introdotto nuove forme di organizzazione della prestazione lavorativa da svolgersi, per determinati giorni lavorativi, in luogo diverso dalla sede di lavoro del dipendente, promuovendo così la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro del proprio personale.

Inoltre, in esito all'accordo sindacale del 9 settembre 2024, con delibera n. 128/2024[363], di recepimento del medesimo, è stata concessa la fruizione del lavoro agile senza limiti mensili o annuali al personale facente parte di un nucleo familiare monoparentale con figli di età inferiore a 16 anni.

Gli istituti di conciliazione vita-lavoro sopra descritti sono fruibili da tutti i dipendenti dell'Autorità e, seppur parzialmente, anche dal personale in prova, che può difatti prestare la propria attività in regime di lavoro agile per un totale di dodici giornate lavorative. Ai dirigenti è invece precluso il telelavoro. Ai dipendenti che prestano servizio da remoto è, ad ogni modo, richiesto di garantire la propria tempestiva disponibilità alla partecipazione a *videocall* attraverso la propria postazione di lavoro, dotata di *Microsoft Teams* e di *webcam*/microfono. Ai sensi dell'art. 4, comma 2-bis del su citato regolamento, così come introdotto dalla predetta delibera n. 138/2023, è inoltre consentito, per giustificati motivi personali o familiari, avanzare istanza a svolgere la prestazione lavorativa in modalità di lavoro agile in deroga al limite mensile, fermo restando il limite annuale (*infra*).

Alla data del 30 giugno 2025 sono state attivate tredici posizioni di telelavoro, a fronte delle quattordici previste dal regolamento, oltre a cinque posizioni di telelavoro riservate ai dipendenti appartenenti a categorie fragili, ed è stato, inoltre, concesso a tutti i dipendenti il ricorso al lavoro agile per un massimo di centosedici giornate annue, nel limite di undici al mese.

5.3.3 La formazione

Anche nel periodo di riferimento della presente Relazione si sono svolte numerose sessioni formative, diversificate per durata e argomenti, in linea con il piano approvato dal Consiglio dell'Autorità nel dicembre 2022.

357 Delibera n. 105 dell'11 luglio 2024, "Concorsi pubblici, per titoli ed esami, per il reclutamento di complessive n. 12 unità di personale nell'area dei funzionari".

358 Decreto- legge 24 giugno 2014, n. 90, "Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari".

359 Delibera n. 144 del 24 ottobre 2024, "Concorso pubblico, per titoli ed esami, per n. 2 posti da funzionario con esperienza in contrattualistica pubblica di cui n. 1 posto nel ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti e n. 1 posto nel ruolo dell'Ufficio del Garante per la protezione dei dati personali".

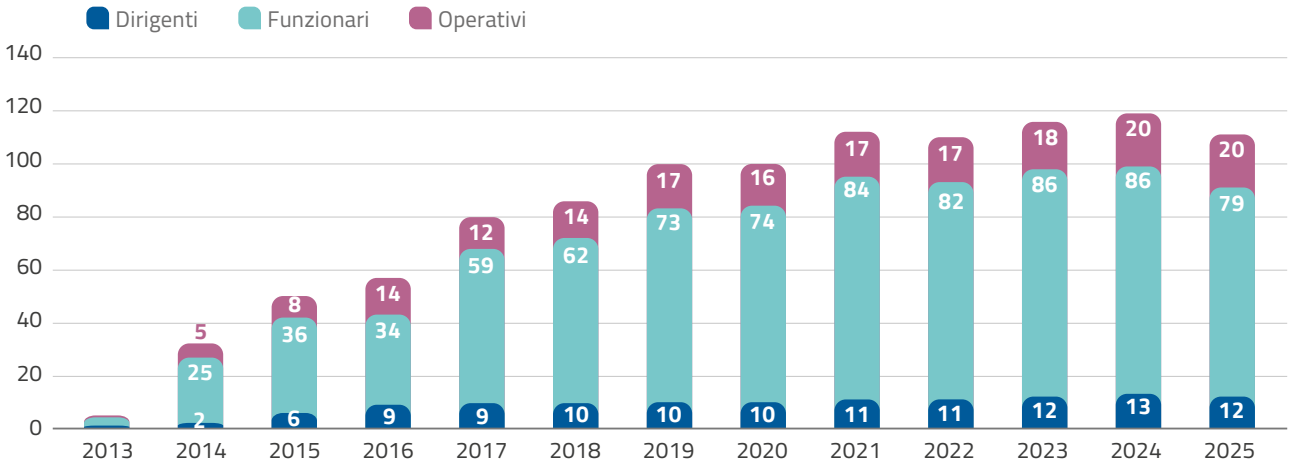
360 Delibera n. 46 del 20 marzo 2025, "Assunzione di n. 1 unità di personale di area operativa appartenente alle Categorie protette di cui all'art. 1 della l. 68/1999. Indizione della procedura selettiva".

361 Legge 12 marzo 1999, n. 68, "Norme per il diritto al lavoro dei disabili".

362 Delibera n. 39 del 6 aprile 2018, "Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile". Adozione. IL regolamento è stato adottato in attuazione dell'articolo 14 della legge 7 agosto 2015, n. 124, rubricato *"Promozione della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro nelle amministrazioni pubbliche"* e della legge 22 maggio 2017, n. 81 *"Misure per la tutela del lavoro autonomo non imprenditoriale e misure volte a favorire l'articolazione flessibile nei tempi e nei luoghi del lavoro subordinato".*

363 Delibera n. 128 del 13 settembre 2024, "Regolamento recante la disciplina del telelavoro e del lavoro agile. Modifiche".

Figura 29. L'evoluzione del reclutamento del personale di ruolo – anni 2013-2025



Fonte: ART; dati aggiornati al 30 giugno 2025.

Si segnala in primo luogo, come elemento di novità caratterizzante il 2024, il crescente interesse per le tematiche relative all'intelligenza artificiale e alla gestione dei dati. A titolo esemplificativo si citano i corsi "Sistemi decisionali e supporto alla PA: il ruolo dei dati e dell'intelligenza artificiale", "*Open Data*: Regole, modelli e soluzioni", "Linee Guida per l'adozione di IA nella pubblica amministrazione". I primi due corsi sono stati fruiti tramite la Scuola nazionale dell'amministrazione (SNA), il terzo grazie all' AGID e al *Network* dei responsabili protezione dati delle Autorità amministrative indipendenti. Tali nuovi corsi sono stati frequentati da una decina di funzionari di diversi uffici, sia giuridici, sia economici, sia informatici, a testimonianza dell'interesse diffuso per tali tematiche.

È altresì proseguita la collaborazione con la SNA, tramite la fruizione di ulteriori numerosi corsi, cogliendo l'opportunità dei diversi moduli *online* o *"blended"*. Oltre ai corsi sopra specificati, si segnalano anche, fra gli altri, "Modelli di determinazione dei costi *standard*", "Trasparenza amministrativa e accesso civico generalizzato (cd. FOIA) nel sistema italiano", "Regolazione economica e vincoli comunitari".

Le attività formative hanno riguardato anche il delicato settore della prevenzione della corruzione e della trasparenza amministrativa. L'ART ha aderito con alcuni suoi funzionari alle "comunità di pratica" promosse dalla SNA, strumento tramite il quale è possibile conoscere e condividere le *best practice* sviluppate su temi specifici in altri enti.

Sul medesimo tema della prevenzione della corruzione, si segnalano altresì il corso SNA "prevenzione corruzione aree rischio" (area gestione entrate, spese, patrimonio e area fiscalità e contributo unificato) e un seminario organizzato dalla Città metropolitana di Torino, di cui ha potuto fruire il personale maggiormente impiegato nelle aree interessate.

Relativamente al Servizio conciliazioni ART, si è svolta durante l'intero anno, con cadenza settimanale, la formazione *"on the job"* che ha coinvolto l'intero gruppo di ventisette conciliatori. La valorizzazione e condivisione del *know-how* sviluppato internamente è una delle linee guida fondamentali del piano della formazione interno.

La formazione in tema di acquisti e contratti pubblici è stata assicurata anche tramite la piattaforma *SYLLABUS* sviluppata dal Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri. Tutti i dipendenti ART sono stati abilitati alla fruizione dei contenuti di *SYLLABUS*, relativi alle tematiche inerenti al PNRR (transizioni digitale, ecologica, amministrativa).

A ottobre 2024 si è svolto, presso l'aula *magna* Lingotto del Politecnico di Torino, il convegno organizzato dall'ART in collaborazione con la Libera Università di Bolzano, dal titolo "Mobilità, infrastrutture trasportistiche e digitalizzazione: quali sfide per la regolazione". Il convegno è stato anche occasione di formazione per tutti i dipendenti ART.

Sulla scia del convegno, è stato organizzato a maggio 2025 un corso dal titolo "*Data governance* ed economia dei dati" con le Università di Trento e Bolzano, approcciando il tema dei dati e delle piattaforme sia dal punto di vista giuridico che economico.

Nello stesso mese di maggio i dipendenti hanno partecipato a una iniziativa di sensibilizzazione organizzata dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, per prevenire le situazioni di esposizione del patrimonio informativo alle tecniche di spionaggio, che mettono a rischio la sicurezza.

Si segnala, infine, l'avvio di una ulteriore collaborazione con SNA per un percorso formativo specifico per i dirigenti, e l'approvazione da parte del Consiglio del nuovo piano della formazione triennale 2025-2027.

5.3.4 La valutazione della *performance* e le progressioni di carriera

In relazione agli obiettivi programmatici e strategici per il biennio 2025-2026 – approvati dal Consiglio dell'Autorità nel mese di gennaio 2025 (cfr. *supra*) – alla data della presente Relazione è stata completata la fase di assegnazione al personale, di ruolo e a tempo determinato, degli obiettivi riferiti all'anno 2025 in coerenza con il sistema di valutazione delle *performance* approvato in data 20 maggio 2021, Si è, inoltre, conclusa la fase di rendicontazione e valutazione finale degli obiettivi assegnati ai dipendenti per l'anno 2024, con la conseguente erogazione del premio di risultato in unica soluzione nel mese di giugno 2025.

Nell'ambito delle progressioni di carriera annuali a favore del personale, in applicazione degli accordi sindacali sottoscritti il 4 maggio 2021, il 4 aprile 2023 e il 21 ottobre 2024, ai fini della conseguente deliberazione consiliare, gli uffici hanno concluso le attività volte all'attribuzione dei passaggi di livello stipendiale relativi all'anno 2024, per tutto il personale avente diritto, con decorrenza, ai fini giuridici ed economici, dal 1° luglio 2025.

5.4 I rapporti con le rappresentanze sindacali

Il dialogo con le rappresentanze sindacali aziendali (RSA), costituite (UILCA e FIRST CISL), è proseguito nel periodo di riferimento, secondo i protocolli vigenti, attraverso informative preventive e successive e gli accordi sottoscritti in data 9 settembre 2024 e 21 ottobre 2024 (terapie salvavita e flessibilità lavoro agile per famiglie monoparentali con figli under 16). Infine si segnalano gli importanti accordi del 4 marzo 2025 sulla polizza sanitaria 2025-2027 per i dipendenti e quello del 18 aprile 2025 sull'adeguamento del trattamento economico, sul premio di risultato anno 2025, sulle progressioni di carriera del personale.

5.5 L'organizzazione

5.5.1 La struttura degli uffici

L'organizzazione dell'Autorità ha subito nel corso degli anni, per effetto di vari interventi regolamentari, un'evoluzione caratterizzata, in particolare, dall'istituzione di nuovi uffici che hanno reso la sua struttura adeguata alle nuove competenze e funzioni assegnate dal legislatore.

L'assetto organizzativo dell'Autorità è dunque articolato, a decorrere dal 1° luglio 2023, in tredici uffici (dei quali sei di *line* e sette di *staff*), oltre a due servizi che rispondono al Capo di Gabinetto.

Inoltre, con delibera n. 189/2024[364], ai sensi dell'art. 17 del Regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento dell'Autorità (ROF), è stato nominato il Vice Segretario generale, con delega delle seguenti funzioni: accesso alle reti autostradali; accesso alle infrastrutture portuali; conciliazioni e contenuto minimo dei diritti degli utenti; informatica, telecomunicazioni e trasformazione digitale; risorse umane e affari generali.

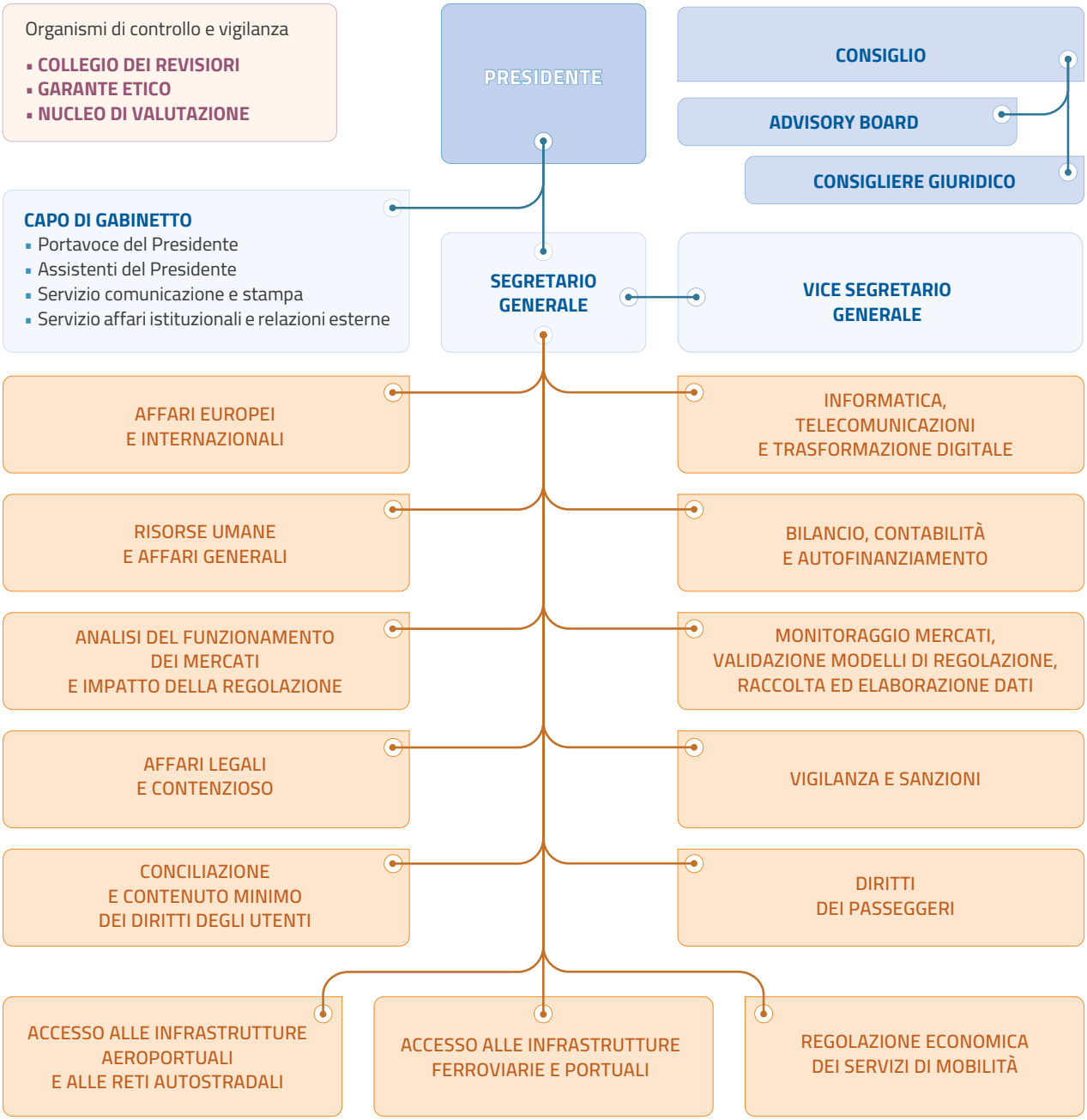
Alla data della redazione della presente Relazione, l'organigramma dell'Autorità è quello riportato di seguito alla Figura 30.

5.5.2 Gli altri organismi

Nell'ambito della struttura organizzativa dell'Autorità, il ROF disciplina i seguenti organi ausiliari, collegiali e monocratici, indicandone le rispettive attribuzioni.

364 Delibera n. 189 del 21 dicembre 2024, "Nomina del Vice Segretario generale dell'Autorità di regolazione dei trasporti"..

Figura 30. L'organigramma



Fonte: elaborazione ART.

a. L'Advisory Board

Venuto a scadenza il precedente mandato, è stata parzialmente rinnovata la composizione dell'*Advisory Board*, organismo incaricato di elaborare analisi tematiche di interesse per l'Autorità con l'obiettivo di ampliarne, attraverso contributi multidisciplinari e qualificati, la base di conoscenza dei settori regolati (delibera n. 56/2025[365]). L'incarico triennale dei componenti decorre dal 2 luglio 2025, data di insediamento del *board*.

365 Delibera n. 56 del 2 aprile 2025, "Nomina dei componenti dell'*Advisory Board* dell'Autorità".

Attualmente, l'*Advisory Board* dell'Autorità è composto da cinque membri scelti tra professori universitari e specialisti di formazione economica, ingegneristica e giuridica, e segnatamente: i Professori Luigi dell'Olio, Antoine Frémont, Aurore Laget-Annamayer, Rosário Macário, e Juan José Montero-Pascual, quest'ultimo incaricato di svolgere compiti di coordinamento delle attività del *board*.
Nel periodo oggetto della presente Relazione, le attività dell'*Advisory Board* hanno avuto a oggetto, in particolare, il tema della separazione e dell'integrazione societaria nel settore ferroviario alla luce del quadro normativo vigente. I risultati preliminari degli approfondimenti in corso sono stati presentati in occasione di un seminario tenutosi a Torino il 2 luglio 2025.

b. Il Collegio dei revisori

Il Collegio dei revisori in carica, nominato con la delibera n. 17/2023[366] ha durata triennale ed è presieduto dal dott. Pietro Russo, Presidente di Sezione della Corte dei conti, in quiescenza, nominato con delibera n. 74/2024[367]; compongono il Collegio, inoltre, la dott.ssa Serena Lamartina, dirigente della ragioneria generale dello Stato presso il MEF, e la dott.ssa Paola Tongiani, dottore commercialista e revisore legale.

Il Collegio dei revisori effettua il riscontro degli atti della gestione finanziaria, con particolare riguardo alle procedure contrattuali, e formula al riguardo le proprie osservazioni. Il Collegio svolge, inoltre, verifiche di cassa e di bilancio, con cadenza almeno trimestrale; rilascia il parere sul progetto di bilancio preventivo e sul rendiconto annuale e, in particolare, sulla concordanza dei risultati esposti nel rendiconto stesso con le scritture contabili, e sulla regolarità delle procedure di gestione.

c. Il Nucleo di valutazione

Il Nucleo di valutazione, disciplinato dall'art. 35 del ROF, svolge attività di valutazione e controllo strategico finalizzato alla verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio. Esso è altresì competente a proporre i criteri e le metodologie e di valutazione dei dipendenti dell'Autorità e, su richiesta del Consiglio, è coinvolto nell'individuazione degli obiettivi e dei programmi di attività funzionali al loro raggiungimento.

Nell'ambito delle progressioni di carriera del personale, il Nucleo di valutazione fa parte, insieme al Segretario generale, della Commissione deputata all'esame e alla verifica delle proposte di progressione di carriera presentate dai responsabili delle diverse unità organizzative dell'ente.

Il Nucleo di valutazione attualmente in carica, nominato con delibera n. 118/2024[368], è composto dal dott. Paolo Maria Ciabattoni quale presidente e, quali componenti, dalla dott.ssa Claudia Marcolin e dal dott. Armando Bosio.

d. Il Garante etico

Il Garante etico ha il compito di rendere pareri, anche in relazione a casi concreti riguardanti l'interpretazione e l'applicazione delle disposizioni contenute nel Codice etico adottato dal Consiglio. Il Garante etico dell'Autorità è il Prof. Avv. Giulio Prosperetti, nominato con la delibera n. 26/2025[369], con decorrenza dal 26 febbraio 2025.

5.5.3 Le sedi

L'Autorità ha sede principale in Torino[370], ed è ospitata nei locali del quarto e quinto piano del palazzo del Lingotto, di proprietà del Politecnico di Torino, concessi all'Autorità in comodato d'uso gratuito. L'Autorità ha anche una sede secondaria a Roma – presso l'ADM, in Piazza Mastai – anch'essa concessa all'Autorità in comodato d'uso gratuito.

A esito di apposita ricerca di mercato finalizzata alla ricerca di un immobile da destinare, in locazione o mediante acquisizione in proprietà, a sede secondaria dell'Autorità, è stato individuato uno stabile idoneo in Roma, in relazione al quale, a seguito del positivo completamento delle attività, tecniche e amministrative, propedeutiche all'operatività della sede, in data 5 giugno 2025 è stato stipulato il relativo contratto di locazione.

366 Delibera n. 17 del 31 gennaio 2023, "Nomina del Collegio dei revisori".

367 Delibera n. 74 del 23 maggio 2024, "Collegio dei revisori. Modifica composizione e nomina del Presidente".

368 Delibera n. 118 del 1° agosto 2024, "Nucleo di valutazione. Nomina".

369 Delibera n. 26 del 6 febbraio 2025, "Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti".

370 Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 3 dicembre 2013, "Regole tecniche in materia di sistema di conservazione ai sensi degli articoli 20, commi 3 e 5-bis, 23-ter, comma 4, 43, commi 1 e 3, 44, 44-bis e 71, comma 1, del Codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005".

5.6 La trasparenza e la prevenzione della corruzione

Il Consiglio dell'Autorità ha approvato, in data 24 gennaio 2025, gli obiettivi per il biennio 2025-2026, confermando l'attuazione delle misure previste dal Piano della prevenzione della corruzione dell'Autorità del triennio 2025-2027 e dal correlato Programma della trasparenza e prevedendo una progressiva semplificazione delle misure oltre all'implementazione del sistema di monitoraggio delle stesse. Alla medesima data, su proposta del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza, e previa indizione di consultazione pubblica, l'Autorità ha approvato il Piano triennale per la prevenzione della corruzione (PTPCT) riferito al triennio 2025-2027, redatto tenendo conto dell'aggiornamento del Piano nazionale anticorruzione (PNA) approvato dall'ANAC in data 19 dicembre 2023.

Con il PTPCT dell'Autorità relativo al triennio 2025–2027, è stato rappresentato, aggiornandolo, il quadro del contesto interno ed esterno in cui opera l'Autorità; in tale ambito si è provveduto, inoltre, in collaborazione con i dirigenti responsabili delle singole unità organizzative, ad aggiornare e, eventualmente, sviluppare la mappatura dei processi e delle attività di loro competenza, al fine di individuare quelli a maggior rischio di corruzione, proseguendo nell'attività di semplificazione delle misure specifiche di prevenzione, in coerenza con il PNA 2022 dell'ANAC, il quale prevede che le misure di prevenzione siano limitate nel numero, chiare, ben programmate e coordinate fra loro, attuate effettivamente e verificate nei risultati.

Con riferimento alle misure di prevenzione della corruzione di carattere generale, valide per tutti i processi e le attività di competenza dell'Autorità, sono state confermate quelle già individuate nei precedenti PTPCT, ovvero:

i. il programma della trasparenza;
ii. la disciplina del conflitto d'interesse nell'ambito dell'applicazione del codice etico e del codice disciplinare;
iii. la formazione del personale e la comunicazione del PTPCT;
iv. la rotazione ordinaria e straordinaria del personale;
v. la formazione di commissioni e l'assegnazione agli uffici;
vi. la segnalazione di illeciti da parte dei dipendenti (c.d. *"whistleblowing"*);
vii. le dichiarazioni di inconferibilità e incompatibilità degli incarichi;
viii. la disciplina della c.d. "incompatibilità successiva" (*pantouflage*);
ix. l'informatizzazione dei processi e l'accesso telematico a dati, documenti e procedimenti;
x. i patti di integrità in ambito di contrattualistica pubblica.

Sulle suddette misure, si rappresentano, di seguito, le principali novità introdotte dal PTPCT 2025-2027.

La misura generale relativa alla trasparenza, realizzata a mezzo della pubblicazione costante e tempestiva sul sito *web* istituzionale dei dati e delle informazioni previsti dalla normativa vigente, è dettagliatamente disciplinata dal Programma della trasparenza, allegato al PTPCT. Al riguardo si evidenzia che l'ANAC, con delibera n. 495/2024[371], ha messo a disposizione delle pubbliche amministrazioni i primi schemi di pubblicazione, al fine di favorire le stesse nella gestione della sezione "Amministrazione trasparente" dei portali istituzionali, semplificando le attività di pubblicazione e consultazione dei dati, grazie a modalità uniformi di organizzazione, codificazione e rappresentazione. I primi tre schemi approvati e pubblicati dall'ANAC sono relativi ai seguenti ambiti: utilizzo delle risorse pubbliche; organizzazione delle pubbliche amministrazioni; controlli sull'organizzazione e sull'attività dell'amministrazione. Le amministrazioni e gli enti, alla luce delle necessità manifestate per l'adeguamento dei propri sistemi, avranno a disposizione un periodo transitorio di dodici mesi per procedere all'aggiornamento delle relative sezioni. I dati dovranno poi essere pubblicati secondo i nuovi modelli adottati e pubblicati dall'ANAC. Ciò premesso, si provvederà a adeguare le relative sezioni del sito *web* istituzionale secondo le nuove indicazioni.

Con riguardo al *whistleblowing*, il PTPCT 2025-2027 ha confermato la disponibilità nel portale *intranet*, nonché sul sito *web* istituzionale dell'Autorità, di una procedura informatizzata di raccolta delle segnalazioni provenienti dai dipendenti dell'Autorità, nonché da lavoratori e collaboratori delle imprese fornitrici di beni e servizi alla stessa Autorità, in grado di assicurare tutela e riservatezza, in particolare con riferimento alla protezione dei dati identificativi del segnalante. La procedura per la segnalazione di illeciti o irregolarità è stata aggiornata nel luglio 2023 al fine di recepire le

371 Delibera ANAC n. 495 del 25 settembre 2024, "Approvazione di 3 schemi di pubblicazione ai sensi dell'art. 48 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, ai fini dell'assolvimento degli obblighi di pubblicazione di cui al medesimo decreto - Messa a disposizione di ulteriori schemi".

novità introdotte dal decreto legislativo n. 24/2023[372], con particolare riferimento alla disciplina del *whistleblowing ex* art. 54-*bis* del decreto legislativo n. 165/2001[373] al fine di fornire al *whistleblower* (o segnalante) indicazioni circa oggetto, contenuti, destinatari e modalità di trasmissione delle segnalazioni, nonché in ordine alle tutele offerte e alle fasi del procedimento. Il d.lgs. n. 24/2023, avente effetto a decorrere dal 15 luglio 2023, ha disposto, dalla stessa data, l'abrogazione del citato art. 54-*bis*.

Si segnala, inoltre, che nel mese di novembre 2024 l'ANAC ha avviato una consultazione pubblica sullo schema di nuove linee guida in materia di *whistleblowing*, al fine di garantire un'applicazione uniforme ed efficace della normativa e supportare i soggetti tenuti a darne attuazione. Lo schema integra e completa il documento già approvato nel 2023 sulla protezione dei *whistleblower*, con cui l'ANAC aveva fornito indicazioni sulla presentazione e gestione delle segnalazioni esterne, come previsto dal citato d.lgs. n. 24/2023. Le nuove linee guida sono volte, in particolare, a fornire indicazioni sulle modalità di gestione dei canali interni, che debbono essere approntati all'interno degli enti del settore pubblico e privato cui si applica la normativa *whistleblowing* per ricevere e gestire le segnalazioni, garantendo la riservatezza dell'identità del segnalante, della persona coinvolta e della persona menzionata nella segnalazione, nonché del contenuto della segnalazione e della relativa documentazione. A conclusione del procedimento avviato dall'ANAC (il termine della consultazione è scaduto il 9 dicembre 2024), e dell'eventuale adozione delle nuove linee guida, anche l'Autorità provvederà ad aggiornare la propria *policy*.

Per quanto riguarda la disciplina della incompatibilità successiva (*pantouflage*), come noto, nel corso dell'anno 2023, in attuazione del PTPCT 2023-2025, sono state previste misure adeguate volte a prevenire tale fenomeno, a partire dall'introduzione di un'apposita disciplina nel Codice etico dell'Autorità. Con delibera n. 47/2023[374], infatti, è stato introdotto nello stesso codice uno specifico articolo che prevede il dovere di sottoscrizione nei mesi precedenti alla cessazione dal servizio o dall'incarico, di una dichiarazione con cui si assume un duplice impegno: da un lato di rispettare il divieto di *pantouflage*, allo scopo di evitare eventuali contestazioni in ordine alla conoscibilità della norma; dall'altro di trasmettere annualmente, nel biennio successivo alla cessazione dal servizio o dall'incarico, una dichiarazione ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000[375], che attesti l'assenza di violazione del divieto, con l'impegno ad aggiornarla in caso di variazioni intervenute nel corso dell'anno di riferimento. In particolare, tale divieto e i sopra menzionati obblighi dichiarativi si applicano nei confronti dei componenti, dei dirigenti e, relativamente ai funzionari, ai soli di essi cui siano attribuite funzioni che prevedano l'esercizio di poteri autoritativi o negoziali, e che il divieto non operi nei confronti dei dirigenti e dei funzionari che abbiano svolto le proprie funzioni negli ultimi quattro anni in uffici di supporto (art. 6-*bis*). In tale ambito l'ANAC ha adottato, con delibera n. 493/2024[376], le linee guida in tema divieto di *pantouflage*, con l'intento di fornire alle amministrazioni indirizzi interpretativi e operativi sui profili sostanziali e sanzionatori attinenti al suddetto divieto, non esaminati nel PNA 2022. Ciò allo scopo di affinare le indicazioni già elaborate nell'ambito del PNA 2022, orientando ancor meglio le amministrazioni e gli enti nella individuazione di misure di prevenzione del *pantouflage*. Pur trattandosi di linee guida applicabili alle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2 del d.lgs. n. 165/2001, alle quali non appartengono le autorità amministrative indipendenti, esse potranno costituire un autorevole orientamento anche per la disciplina dell'istituto in Autorità. Per tale motivo, il PTPCT 2025-2027 ha previsto che, nel corso del 2025, il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza valuterà l'eventuale adeguamento del citato art. 6-*bis* del Codice etico dell'Autorità, ove rilevante.

Relativamente alla misura generale concernente l'informatizzazione dei processi e l'accesso telematico a dati, documenti e procedimenti, il PTPCT 2025-2027 ha riproposto quanto già previsto nei piani precedenti, in merito alla messa a regime del nuovo sistema informativo integrato e all'implementazione e affinamento del sistema di reportistica direzionale finalizzato a monitorare l'attività amministrativa delle unità organizzative. Per quanto riguarda la protezione dei dati, il Piano ha previsto, per il biennio 2025-2026, l'adozione di una *policy* per la classificazione della riservatezza dei documenti; al riguardo, all'inizio del 2025, sono state adottate le procedure operative per la classificazione e la gestione documentale ai fini della riservatezza delle informazioni.

372 Decreto legislativo 10 marzo 2023 n. 24, "Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali".

373 Decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165, "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche".

374 Delibera n. 47 del 10 marzo 2023, "Codice etico. Modifiche".

375 Decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa".

376 Delibera ANAC n. 493 del 25 settembre 2024 con la quale, *inter alia*, sono state adottate le "Linee Guida n. 1 in tema di c.d. divieto di pantouflage – art. 53, comma 16-ter, d.lgs. 165/2001".

Il piano contiene, inoltre, la mappatura dei processi/attività di competenza dell'Autorità, la descrizione dei potenziali rischi corruttivi, la stima complessiva dei livelli di rischio corruttivo, le misure specifiche a presidio dei predetti rischi, gli uffici responsabili dell'attuazione delle misure di prevenzione, gli indicatori di monitoraggio e i tempi di realizzazione di tali misure. Per quanto riguarda la mappatura dei processi, sono state previste nuove funzioni, tra cui quelle relative all'esame e all'approvazione delle proposte di impegni da parte delle imprese nell'ambito dei procedimenti sanzionatori, alla individuazione di professionalità esterne, alle verifiche dei requisiti e di conformità nell'ambito della gestione dei contratti pubblici nonché alla cura dei rapporti con l'*Advisory board*. Relativamente, infine, al monitoraggio dell'attuazione delle misure di prevenzione della corruzione, si segnala che il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza dell'Autorità ha predisposto e pubblicato sul sito *web* istituzionale la relazione sull'attuazione, nel corso dell'anno 2024, del PTPCT 2024-2026, sulla base del modello reso disponibile dall'ANAC a tutte le amministrazioni. Il prosieguo dell'attività di monitoraggio dell'attuazione delle misure previste dal PTPCT 2024-2026 è risultato fondamentale, non solo al fine di accertare l'insussistenza di criticità nell'ambito dei processi dell'Autorità più esposti a potenziale rischio corruttivo, ma è risultato altresì utile al fine di individuare misure migliorative e più efficienti ai fini della redazione del PTPCT relativo al triennio 2025-2027, in ottica di semplificazione, per continuare a rendere tali misure sempre più efficaci e di utilità anche per i responsabili dei diversi processi che caratterizzano l'attività istituzionale dell'Autorità.

5.7 La protezione dei dati personali

L'Autorità si impegna a proteggere le informazioni dei cittadini e a rispettare le normative vigenti in materia di *privacy*.

Gli obiettivi principali in materia di protezione dei dati personali previsti dal regolamento (UE) n. 2016/679[377] (GDPR) sono:

- assicurare che l'organizzazione interna rispetti tutte le normative sulla *privacy*;
- rafforzare il sistema di trattamento dei dati personali;
- garantire la tutela dei diritti delle persone a cui i dati si riferiscono.

Le azioni intraprese dall'ART per conformarsi al GDPR hanno incluso l'adozione di misure specifiche. In particolare, con delibera n. 78/2020[378], sono stati assegnati compiti e funzioni in materia di trattamento dei dati personali a soggetti espressamente designati all'interno della struttura amministrativa. Le principali misure adottate dall'Autorità hanno riguardato:

- la nomina di un responsabile della protezione dei dati (DPO), in conformità all'art. 2-*quaterdecies* del decreto legislativo n. 196/2003[379], per rafforzare il sistema di trattamento dei dati personali e tutelare i diritti degli interessati;
- l'implementazione di misure tecniche e organizzative per garantire la sicurezza e la conformità del trattamento dei dati personali al GDPR;
- l'aggiornamento dei sistemi informativi per renderli conformi al GDPR;
- il controllo periodico del registro dei trattamenti e delle informative sul sito *web* istituzionale;
- l'organizzazione di corsi di formazione in materia di *privacy* per il personale ART, in collaborazione con il *network* dei DPO delle autorità amministrative indipendenti.

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha continuato a svolgere attività specificamente rivolte a migliorare la conformità dell'organizzazione interna con la normativa vigente. A titolo meramente esemplificativo, si segnala: l'aggiornamento del registro dei trattamenti; il rafforzamento delle misure di sicurezza dei sistemi informativi; la revisione delle informative *privacy* pubblicate sul sito *web* dell'Autorità, incluse quelle connesse all'utilizzo della piattaforma Concilia*Web* e quelle per i partecipanti alle audizioni; il riesame delle modalità di pubblicazione dei dati personali nei concorsi, tenendo conto delle norme sulla trasparenza.

377 Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati)

378 Delibera n. 78 del 26 marzo 2020, "Misure organizzative e conferimento di compiti e funzioni del titolare del trattamento dei dati, ai sensi del Regolamento (UE) 2016/679 e delle relative norme di adeguamento dell'ordinamento nazionale".

379 Decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, "Codice in materia di protezione dei dati personali".

Infine, a gennaio 2025, sono state introdotte e adottate procedure operative per la classificazione e la gestione documentale ai fini della riservatezza delle informazioni (cfr. *Infra*). Il sistema di classificazione adottato si basa sullo *standard* internazionale per la gestione della sicurezza delle informazioni "ISO 27001", lo *standard* internazionale che descrive le *best practice* per un Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni (SGSI). La corretta classificazione del rischio correlato a una specifica informazione contribuisce a ridurre le conseguenze collegate ad attacchi informatici e garantisce una maggiore conformità del sistema al già citato regolamento (UE) n. 2016/679.

5.8 L'avanzamento della trasformazione digitale

L'Autorità, allineandosi agli indirizzi strategici del Piano triennale per l'innovazione digitale promosso da AGID, ha sempre riposto particolare attenzione alla digitalizzazione dei propri processi e all'avanzamento della trasformazione digitale a livello paese. In questo senso, l'ART ha saputo sfruttare, fin dalla sua costituzione, le opportunità offerte dalle tecnologie moderne per semplificare e migliorare i rapporti con cittadini e imprese, garantendo efficienza, efficacia e trasparenza della propria attività amministrativa e dei servizi resi agli utenti.

Le principali misure di trasformazione digitale adottate dall'Autorità nel periodo oggetto della presente Relazione hanno riguardato:

- i servizi rivolti agli *stakeholder* nell'ambito del SiMoT utilizzato per le raccolte dati ART. In particolare, all'interno del SiMoT è stato sviluppato un nuovo modulo denominato SiMoT "Enti": un portale accessibile agli enti concedenti, attraverso il quale possono essere resi immediatamente disponibili per il *download* i dati di CoReg raccolti dall'ART per i diversi settori; di tale servizio hanno già usufruito alcuni EA nel settore TPL su strada;
- l'internalizzazione dell'elaborazione stipendiale attraverso la migrazione dei dati giuridici ed economici dei dipendenti all'interno del proprio sistema gestionale integrato, ottimizzando il processo di produzione dei cedolini e le successive fasi di contabilizzazione. Anche in questo caso, l'integrazione dei sistemi riduce i rischi di errore ed efficienta i tempi di lavorazione;
- la digitalizzazione dell'*iter* di approvvigionamento di beni e servizi attraverso una piattaforma, certificata ANAC, integrata con il sistema di contabilità, che consente la gestione informatizzata e telematica dell'intero ciclo di vita dei contratti pubblici, ottimizzando la raccolta dei dati in un unico *database* in modo da consentirne il pieno controllo in termini di esecuzione, scadenze, collaudo e con la possibilità di gestire, senza ulteriori oneri di trattamento, l'invio telematico dei dati alla stessa ANAC per le comunicazioni alla nuova piattaforma appalti.

Infine, è stata effettuata la digitalizzazione e l'integrazione del processo di autorizzazione e rendicontazione di trasferte e missioni del personale dell'Autorità con il sistema gestionale, al fine di ridurre rischio di errori e i tempi di gestione degli *iter* di autorizzazione, semplificando e velocizzando le attività di controllo e rimborso spese. Tale servizio è attualmente in avvio sperimentale per una successiva adozione con contestuale aggiornamento del Regolamento delle trasferte e missioni dell'Autorità.

5.9 Il portale dei dati e delle statistiche

Il portale dei dati e delle statistiche ART (accessibile dalla *homepage* del sito *web* istituzionale dell'Autorità e direttamente consultabile all'indirizzo https://bdt.autorita-trasporti.it) offre un accesso centralizzato e di facile consultazione a dati statistici relativi al settore dei trasporti in Italia, rivolgendosi a un'ampia platea di utenti, tra cui: passeggeri, singoli cittadini o associazioni di consumatori, imprese e operatori del settore, centri di ricerca e università, decisori politici, altri enti e pubbliche amministrazioni.

Il portale mette a disposizione di pubblica utilità il patrimonio di dati, divulgabili, che l'Autorità ha raccolto nel corso degli anni, e presenta, attraverso dati e statistiche elaborati internamente, lo scenario di mercato dei settori del trasporto ferroviario, aereo, su strada e marittimo, esplorando anche le tematiche relative all'esperienza di viaggio da parte degli utenti dei servizi e alla tutela dei diritti dei passeggeri di treni, autobus e navi. Una specifica sezione del portale, infatti, è dedicata ai diritti degli utenti, con *focus* sui reclami e le segnalazioni dei passeggeri pervenute all'Autorità, sulle procedure di

risoluzione extragiudiziale delle controversie tra consumatori e imprese, tra cui le procedure ADR e l'attività sanzionatoria dell'Autorità (cfr. *supra*).

Le analisi di scenario mettono in evidenza le cifre chiave e i principali indicatori per ogni settore rappresentato, illustrandone la complessità, l'ampiezza e l'inquadramento normativo di riferimento. I singoli *report* di dati sono organizzati per ambito di trasporto e suddivisi in sottosezioni, relative sia alle infrastrutture sia ai servizi, per specifico settore.

Da un punto di vista tecnico, il portale, in linea con il sito *web* istituzionale dell'Autorità, è stato progettato e realizzato nel pieno rispetto dei requisiti di usabilità e accessibilità prescritti per i siti *web* delle pubbliche amministrazioni. Oltre a rispondere alle esigenze di trasparenza e *accountability*, il portale offre una lettura di accompagnamento ai dati e alle statistiche presentate, fornendo strumenti di analisi utili a una vasta gamma di *stakeholder* e utenti.

Nel corso 2024, il portale è stato, inoltre, arricchito con nuove funzionalità relative all'accesso ai dati, in conformità alla normativa italiana ed europea sugli *open data*. Nello specifico, i dati di fonte ART sono stati catalogati e pubblicati con licenza *CC BY 4.0* che permette il riutilizzo illimitato dei contenuti per aumentare la diffusione e l'impatto dei dati e delle statiche messe a disposizione, fermo restando la corretta attribuzione all'autore della paternità del lavoro. I dati sono accessibili sia dalle singole pagine dei *report* che da una apposita sezione che presenta l'intero catalogo dei dati (https://bdt.autorita-trasporti.it/catalogo-opendata/), suddivisi e ricercabili per temi e *keywords* (metadati).

5.10 La sicurezza informatica

La sicurezza informatica è un elemento cruciale per la protezione delle infrastrutture e delle reti che costituiscono il sistema informativo dell'Autorità ed è fondamentale per mitigare i rischi legati agli attacchi cibernetici e per garantire la continuità operativa delle attività istituzionali. Per questo motivo, l'approccio dell'Autorità alla sicurezza informatica è di tipo integrato e combina interventi di natura organizzativa e tecnologica finalizzati ad assicurare la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati.

In tale ottica, l'Autorità opera sia nella fase di progettazione dell'infrastruttura informatica (*security by design*) che nella gestione ordinaria ed evolutiva dei sistemi (*security by default*) al fine di garantire un livello di attenzione sempre più alto alla sicurezza, anche a fronte dei sempre più frequenti attacchi informatici rivolti alle pubbliche amministrazioni, con un conseguente innalzamento dei rischi di compromissione dell'azione amministrativa di pubblica utilità. Per fronteggiare le minacce di attacchi informatici e bloccare accessi non autorizzati, l'Autorità implementa regolarmente una serie di misure di protezione di ICT, unitamente a interventi preventivi e di monitoraggio costante, al fine di mantenere *standard* elevati nella protezione del proprio patrimonio informativo e nella salvaguardia della propria continuità operativa.

Le misure di sicurezza informatica adottate dall'ART si articolano nei seguenti ambiti:

- infrastruttura di rete: configurazione e aggiornamento continuo dei filtri del traffico di rete e di *firmware* e *firewall* per mitigare il rischio di accessi non autorizzati e attacchi informatici;
- protezione contro attacchi *Distributed Denial-of-Service* (DDoS): utilizzo di una *Content delivery network* (CDN) con funzionalità di *caching* e protezione avanzata tramite *Web application firewall* (WAF);
- *virtual data center*: definizione di politiche di accesso ai dati e ai servizi applicativi, aggiornamento continuo dei sistemi tramite *patch* di sicurezza e implementazione di piani di continuità operativa per la gestione dei servizi critici;
- servizi di *office automation in cloud*: protezione degli accessi ai servizi *cloud* con autenticazione multi-fattore e sistemi di filtraggio automatico dei contenuti pericolosi, garantendo la sicurezza dei dati, dei documenti e delle comunicazioni dell'Autorità;
- postazioni di lavoro: utilizzo di sistemi *antimalware*, aggiornamento costante dei *software* con *patch* di sicurezza e controllo centralizzato degli accessi, assicurando la protezione dei dispositivi sia presso le sedi dell'Autorità sia in modalità remota;
- gestione degli accessi: implementazione di sistemi di controllo per prevenire accessi non autorizzati ai sistemi, agli applicativi, alle reti e agli altri *asset* tecnologici dell'ART;
- *audit* e monitoraggio della sicurezza: sistemi di verifica del traffico di rete e analisi tempestiva di eventuali attacchi informatici, come furto di dati, accessi non autorizzati, diffusione di *malware* e alterazione delle informazioni;
- formazione e sensibilizzazione del personale: adozione di una piattaforma di *e-learning* per garantire un'adeguata preparazione del personale sulla sicurezza informatica, promuovendo comportamenti corretti nella gestione di dati e documenti per assicurarne la protezione.

FOCUS 9

Il catalogo degli *open data* ART

Gli *open data* all'interno del portale riguardano il trasporto terrestre, marittimo e fluviale, e aereo. Nello specifico, sono stati messi a disposizione in formato aperto:

- per il trasporto ferroviario, con riguardo alle infrastrutture, dati: i) di tipo dimensionale (Km di rete per gestore e tipologia di linea); ii) economici (ricavi da pedaggio per segmento di mercato); iii) sugli impianti interconnessi alla rete ferroviaria e sugli interporti (distribuzione geografica, tipologia e macroarea); in relazione ai servizi dati: i) di tipo evolutivo di domanda e offerta del trasporto passeggeri e merci; ii) economici (ricavi medi unitari delle imprese ferroviarie, per tipologia di servizio); e iii) qualitativi (monitoraggio dei ritardi e delle soppressioni dei viaggi);
- per le infrastrutture autostradali, dati: i) di tipo dimensionale (la rete autostradale suddivisa per concessioni e tronchi e per tipologia pedaggio/non a pedaggio, e trafori internazionali); ii) sulle concessioni;
- per le altre infrastrutture del trasporto su strada, dati relativi alle autostazioni (elenco con localizzazione delle autostazioni e *link* ai relativi prospetti informativi);
- per il trasporto marittimo, dati: i) sugli impianti interconnessi ai porti (distribuzione geografica, tipologia e macroarea); e ii) economici (ricavi traffico OSP).
- per il trasporto aereo, dati di mappatura degli aeroporti aperti al traffico commerciale.

Da un punto di vista tecnico, la componente *software* è stata sviluppata nella forma di *plug-in Wordpress*, nel rispetto dei requisiti delle linee guida *open data* di AGID. A tal riguardo, la struttura di certificazione di AgID, nel mese di marzo 2025, ha ufficialmente comunicato che gli *open data* resi disponibili all'interno del portale hanno superato i test di verifica per la certificazione e che sono stati di conseguenza pubblicati anche sul sito *web* dell'Agenzia, nella sezione dedicata denominata "Il catalogo nazionale dei dati aperti" della pubblica amministrazione[1].

Rileva mettere in evidenza che l'Autorità ha progettato e realizzato, completamente *in house* e con risorse esclusivamente interne, la tecnologica digitale per la pubblicazione del catalogo dei propri *open data* e che tale tecnologia potrà essere messa a disposizione di altre pubbliche amministrazioni.

La componente realizzata offre le seguenti funzionalità: visualizzazione completa del catalogo *open data* in forma di elenco paginato dei *dataset*; ricerca dei *dataset* per parole chiave, tematica e testo libero; visualizzazione del singolo *dataset* con relativi metadati (rispondenti allo *standard* AGID DCAT-AP_IT); anteprima dei dati e *link* per il *download* in blocco per ogni *dataset*; esposizione del catalogo di metadati secondo gli *standard* AGID (formato RDF/XML); gestione del catalogo e pubblicazione *dataset* e *file* dati tramite interfaccia *web* di *backoffice*.

1 Il catalogo degli *open data* ART è stato pubblicato da AGID sul sito *web* dei dati aperti della pubblica amministrazione https://www.dati.gov.it, ed è consultabile al seguente indirizzo: https://www.dati.gov.it/view-dataset?organization=autorita-di-regolazione-dei-trasporti.

FOCUS 10

Il rafforzamento della sicurezza informatica in Europa e in Italia

In ottica di rafforzare la sicurezza informatica e la resilienza delle reti e dei sistemi informativi, a livello eurounitario è stata adottata la direttiva (UE) 2022/2555, anche conosciuta come direttiva NIS2 (*Network and Information Security Directive* 2). Con il d.lgs. n. 138/2024, l'Italia ha recepito la direttiva NIS2, assegnando all'ACN il ruolo di autorità nazionale di riferimento per la cybersicurezza. L'ACN ha il compito di: garantire che la normativa venga applicata correttamente; definire le misure di sicurezza e gestione del rischio per i soggetti essenziali e importanti (cfr. *infra*); coordinare la risposta agli incidenti informatici attraverso il *Computer security incident response team* (CSIRT) Italia; monitorare la conformità e imporre sanzioni in caso di violazioni della normativa; fornire supporto e formazione ai soggetti obbligati per migliorare la resilienza informatica.

La direttiva NIS2 traccia un percorso di rafforzamento della sicurezza informatica in Europa e in Italia, e stabilisce il perimetro di applicazione della normativa. Sulla base di criteri come l'impatto dei servizi gestiti, la dimensione e le criticità, le organizzazioni sono state classificate in due categorie: soggetti essenziali, che rispondono a obblighi più stringenti e soggetti importanti, con obblighi di sicurezza meno onerosi, ma comunque rilevanti.
Le organizzazioni classificate come soggetti essenziali o importanti devono: registrarsi sulla piattaforma ACN; implementare misure di sicurezza adeguate; segnalare tempestivamente incidenti al CSIRT Italia; sottoporsi a verifiche periodiche da parte dell'ACN.

L'ART rientra tra i soggetti essenziali *ex* art. 6 e Allegato III del d.lgs. n. 138/2024[1] in quanto autorità amministrativa indipendente e, pertanto, ha l'obbligo di adottare tutte le misure necessarie per garantire la massima resilienza e protezione dei propri sistemi informatici.

Tali misure prevedono: i) la valutazione dei rischi e l'implementazione di soluzioni adeguate a mitigare minacce specifiche; ii) l'adozione di politiche di gestione della sicurezza che includano formazione del personale, controllo degli accessi, crittografia dei dati e monitoraggio delle reti; e iii) la pianificazione di procedure per la risposta agli incidenti, compresi piani di continuità operativa e *disaster recovery*. Inoltre, in caso di incidenti di sicurezza significativi, occorre darne segnalazione tempestiva allo CSIRT Italia.

A inizio 2025, l'Autorità ha provveduto a adempiere agli obblighi iniziali di registrazione sulla piattaforma digitale predisposta dall'ACN, nominando il direttore dell'ufficio ICT quale referente designato ART a realizzare le attività necessarie, utili e opportune al fine di assolvere agli obblighi previsti dal d. lgs. n. 138/2024.

Una volta concluse le attività di censimento, l'ACN renderà note gli obblighi che i soggetti essenziali e importanti dovranno seguire al fine di porre in essere le azioni progettuali necessarie per attivare il sistema di notifica degli incidenti entro gennaio 2026, e l'aggiornamento delle misure di sicurezza entro ottobre 2026.

1 Decreto legislativo 4 settembre 2024, n. 138, "Recepimento della direttiva (UE) 2022/2555".

3

Dati statistici ed economici

Nella sezione della Relazione che segue è fornita una rappresentazione numerica del sistema dei trasporti italiano e della sua evoluzione negli ultimi anni, sia con riguardo alle diverse tipologie di infrastrutture, sia in relazione ai servizi di trasporto, distinguendo i segmenti passeggeri e merci, e con particolare riferimento agli aspetti inerenti alla regolazione dell'Autorità.

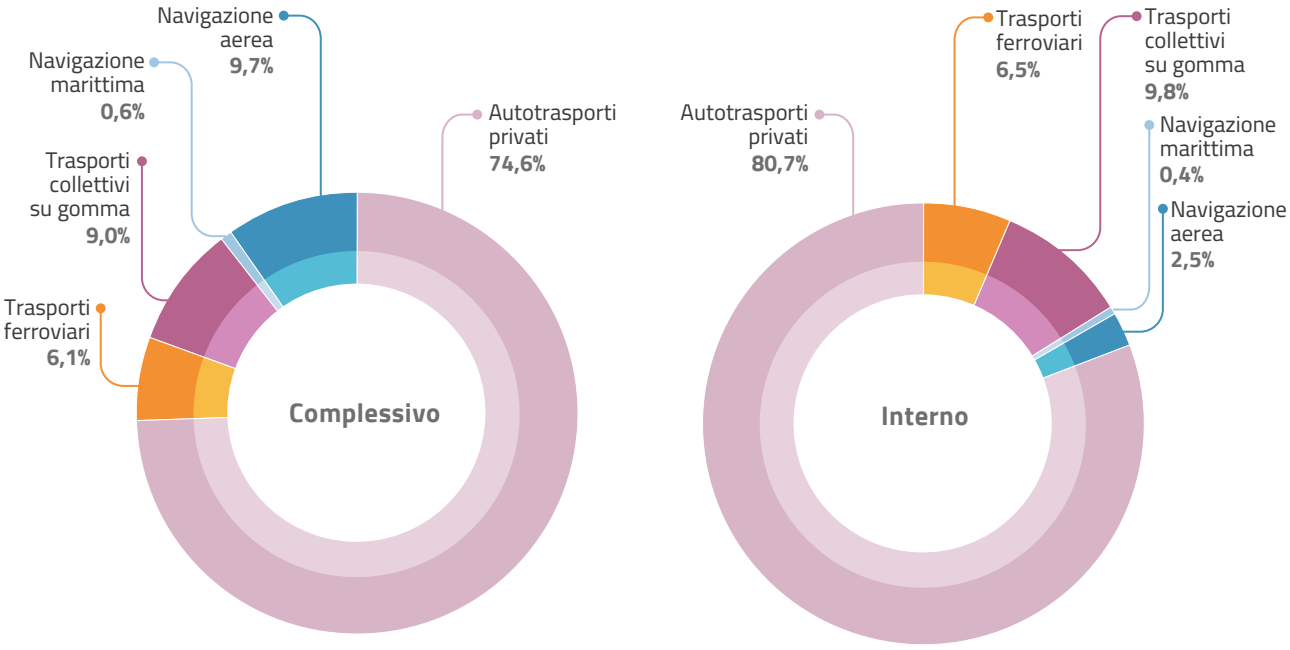
I dati utilizzati per le analisi che seguono sono riferiti alla medesima annualità (2023) – individuata in base alla disponibilità ultima per tutte le modalità di trasporto – al fine di rappresentare un quadro d'insieme omogeneo da un punto di vista temporale. Qualora si intenda evidenziare l'evoluzione dei dati nel tempo è considerata invece la serie storica quinquennale 2019-2023.

Tali dati sono sia di provenienza interna, ossia rilevati direttamente dall'Autorità nell'ambito del proprio *database* (db ART), sia resi disponibili da fonti terze ed estrapolati da basi dati pubbliche.

La struttura della Parte III è articolata per modalità di trasporto. Tuttavia, al fine di contestualizzare l'andamento delle singole modalità, si è proceduto inizialmente con la rappresentazione della distribuzione delle relative quote di traffico, passeggeri e merci. Tale analisi viene proposta sia con riguardo al trasporto complessivo (interno e con l'estero), sia in relazione al solo traffico interno all'Italia.

Con particolare riferimento al segmento passeggeri (Figura 31), il trasporto su gomma tramite mezzo privato risulta predominante, sia che si consideri il traffico nazionale, sia quello complessivo. Variazioni più rilevanti tra i due casi considerati sono invece rilevate per le altre modalità e, in particolare, per il trasporto aereo, che vede la propria quota raddoppiata nel caso del trasporto complessivo rispetto a quello interno.

Figura 31. Le quote modali del trasporto passeggeri (traffico complessivo e interno) – anno 2023

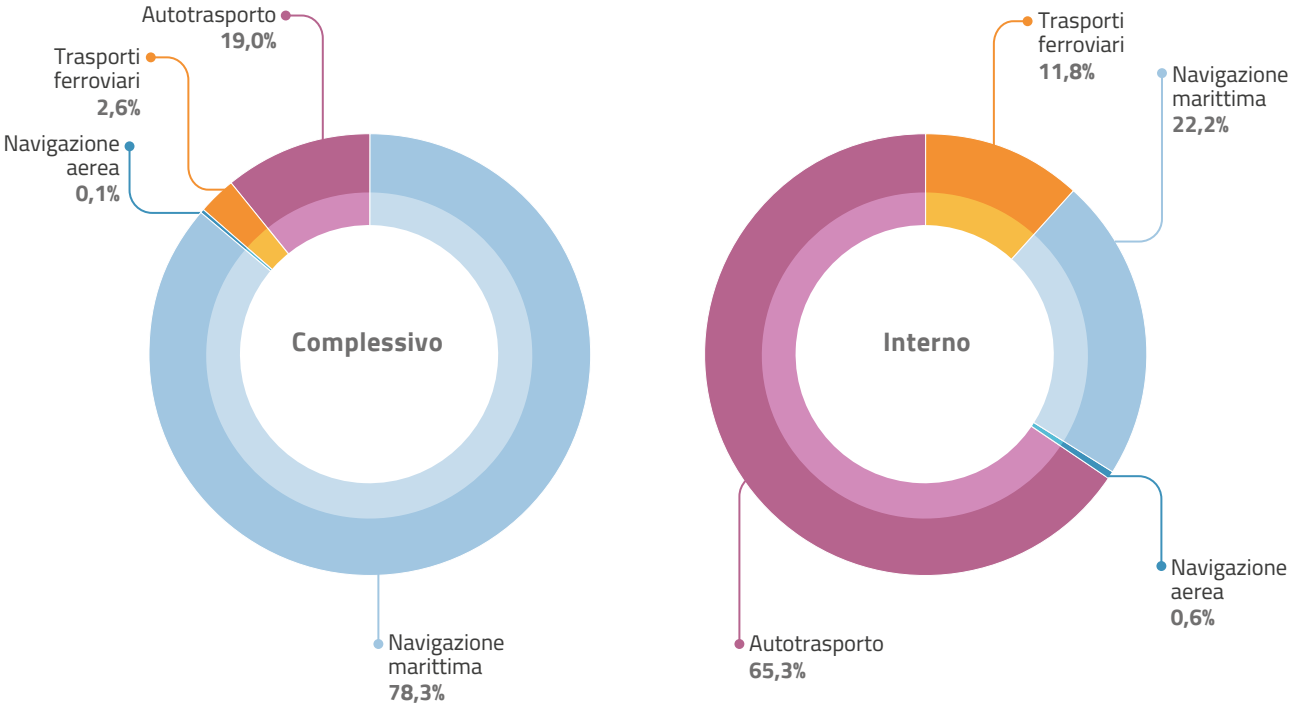


Fonte: traffico complessivo, Eurostat; traffico interno, CNIT 2022-2023 [3380].

380 Dati stimati dal MIT; sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano, mentre per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. Considerato il peso relativo, pari a circa lo 0,01%, i dati riferiti alla navigazione interna sono inclusi in quelli relativi alla navigazione marittima.

Per contro, nel caso del segmento merci (Figura 32), la quota dell'autotrasporto varia notevolmente se si considera il traffico interno o quello complessivo; nello specifico, il trasporto su gomma rappresenta la quota maggioritaria del trasporto merci nel caso di spostamenti interni, mentre nel caso del traffico complessivo il ruolo di modalità principale è assunto dalla navigazione marittima.

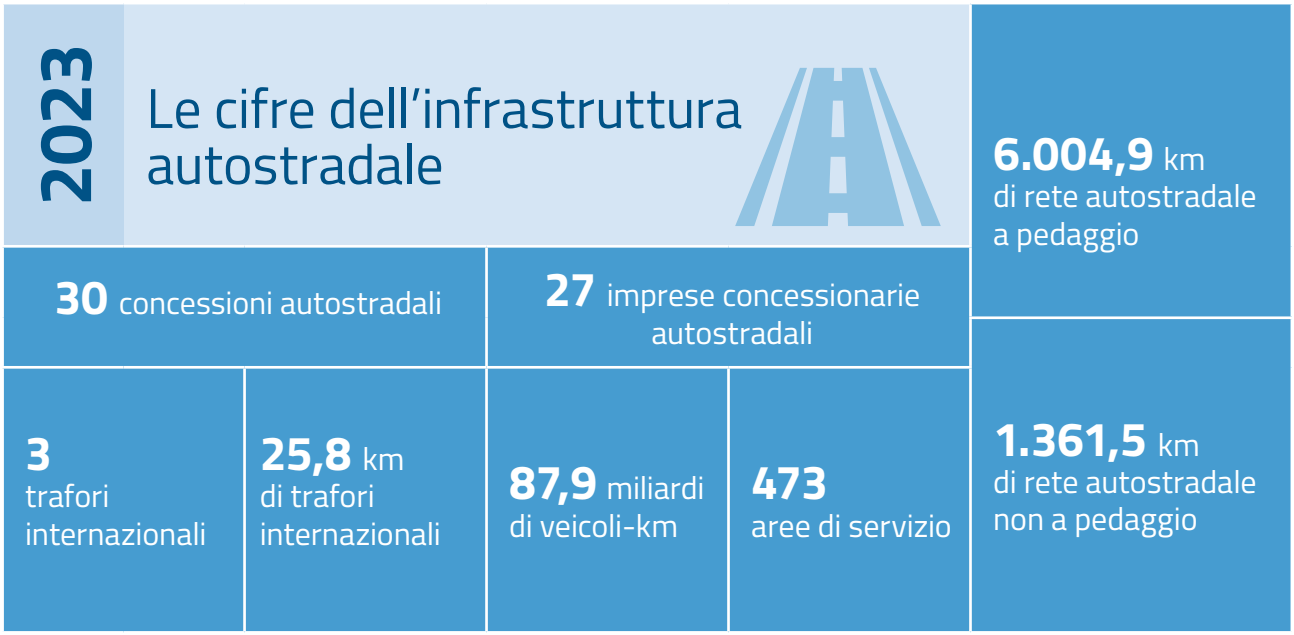
Figura 32. Le quote modali del trasporto merci (traffico complessivo e interno) – anno 2023



Fonte: traffico complessivo, Eurostat; traffico interno, CNIT 2022-2023[381].

381 Sono considerati gli spostamenti di merce realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiani; sono escluse le merci trasportate tramite oleodotti; nel caso dell'autotrasporto, sono considerati i soli spostamenti superiori ai 50 km. Stante il suo peso relativo, pari a circa lo 0,01%, i dati riferiti alla navigazione interna sono inclusi nei dati relativi alla navigazione marittima.

1. IL TRASPORTO STRADALE



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

1.1 Le infrastrutture

1.1.1 Le autostrade

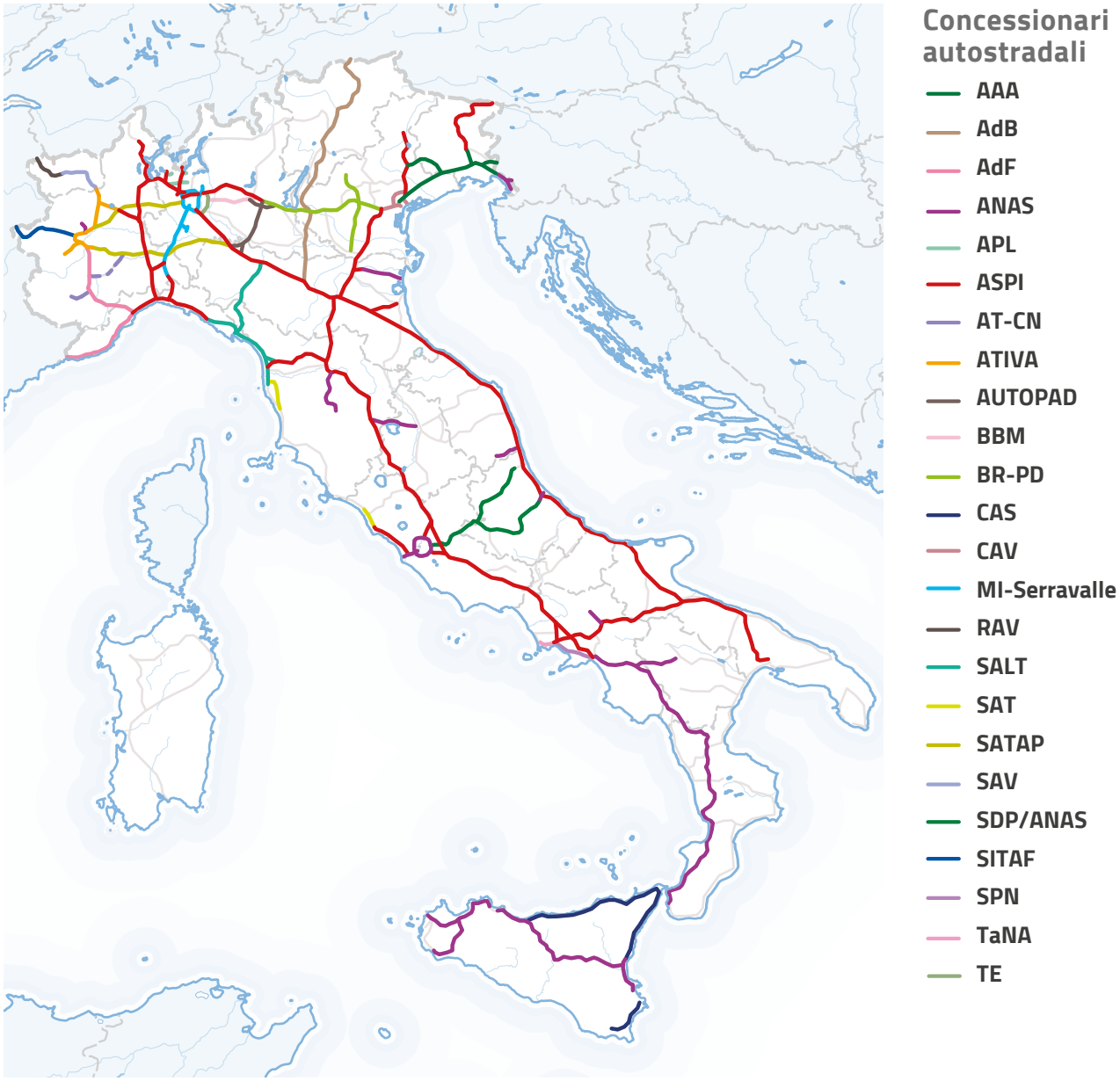
La rete italiana di trafori e autostrade, caratterizzata da una maggiore densità nel settentrione del Paese a causa della relativa conformazione geografica, si estende lungo l'intera penisola e raggiunge anche la Sicilia. La Sardegna, al contrario, non è dotata di autostrade. Questa rete comprende tratte sia a pagamento sia gratuite, per una lunghezza complessiva di circa 7.460 km, ed è gestita da una pluralità di società concessionarie (Figura 33).

Per quanto concerne la rete autostradale a pedaggio, che nel 2023 si estendeva per un totale di circa 6.011 km, la sua gestione è affidata a 23 società concessionarie, operanti[382], in base a 26 concessioni. Queste ultime presentano scadenze differenti tra loro, come illustrato nella Tabella 28[383].

382 Non è stata inclusa la concessione in capo ad Autostrada Campogalliano-Sassuolo S.p.A., affidata in base alla convenzione uUnica sottoscritta in data 4 dicembre 2014, la cui costruzione non è stata ancora avviata.

383 La società SATAP gestisce le due concessioni A4 e A21; a partire dal 2018, la società SALT gestisce sia il tronco Ligure-Toscano sia il tronco Autocisa, mentre AdF sia il tronco A10 sia il tronco A6 (*ex* Autostrada Torino-Savona); nel corso del 2023 le tratte attribuite a SDP sono state gestite transitoriamente da ANAS.

Figura 33. La rete autostradale e dei trafori – anno 2023



Fonte: elaborazione ART.

Tabella 28. La rete autostradale in concessione a pedaggio (trafori esclusi) – anno 2023

Concessionari	Data di scadenza della concessione
AdB – Autostrada del Brennero	30.04.2014[1]
ATIVA – Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta	31.08.2016[1]
SATAP – Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A (tronco A21)	30.06.2017[1]
SALT– Società Autostrada Ligure Toscana (tronco Ligure-Toscano)	31.07.2019[1]
AdF – Autostrada dei Fiori (tronco A10)	30.11.2021[1]
SATAP – Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A (tronco A4)	31.12.2026
BR-PD – Autostrada Brescia–Verona–Vicenza–Padova	31.12.2026
MI-SERR – Milano Serravalle–Milano Tangenziali	31.10.2028
SAT – Società Autostrada Tirrenica	31.10.2028
CAS – Consorzio per le Autostrade Siciliane	31.12.2030
AT-CN – Società Autostrada Asti – Cuneo	31.12.2031
SdP – Strada dei Parchi.	31.05.2032
CAV – Concessioni Autostradali Venete	31.12.2032
RAV – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	31.12.2032
SAV – Società Autostrade Valdostane	31.12.2032
ASPI – Autostrade per l'Italia	31.12.2038
SALT– Società Autostrada Ligure Toscana (tronco Autocisa)	31.12.2031
TaNa – Tangenziale di Napoli	31.12.2037
AdF – Autostrada dei Fiori (tronco A6)	31.12.2038
BBM – Società di progetto Brebemi	22.01.2040
AUTOPAD – Autovia padana	28.02.2043
SPN – Salerno-Pompei-Napoli	08.02.2047
SITAF – Società Traforo Autostradale del Frejus	31.12.2050
AAA – Autostrade Alto Adriatico	25.11.2052
APL – Autostrada Pedemontana Lombarda	01.07.2060[2]
TE – Tangenziale Esterna	16.05.2065

[1] In fase di nuovo affidamento; [2] 30 anni dalla data di entrata in esercizio dell'intero collegamento autostradale.

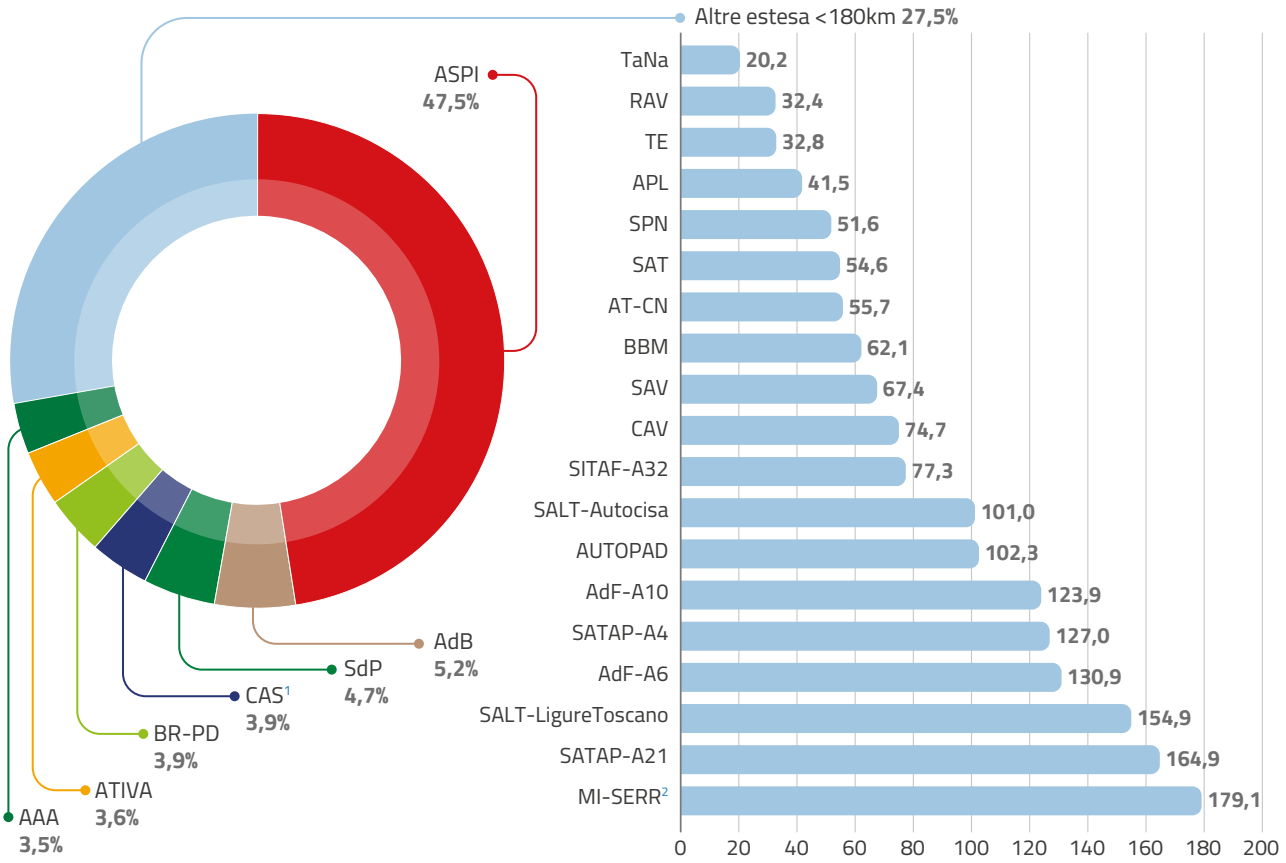
Fonte: *database* ART.

La distribuzione in km della rete autostradale a pedaggio tra le numerose società concessionarie risulta caratterizzata da una marcata disomogeneità (Figura 34).

Di conseguenza, solo un numero limitato di gestioni rientra nei parametri considerati ottimali dall'ART stabiliti nella delibera n. 70/2016[384].

384 La misura di regolazione contenuta nell'Allegato 1 a tale delibera prevede, al punto 2, che costituiscono "ambiti ottimali di gestione" delle tratte autostradali quelli corrispondenti a una estesa chilometrica non inferiore, per singola concessione, a 180 km, e tendenzialmente ricompresa nell'intervallo tra 180 e 315 km.

Figura 34. La ripartizione dei km della rete autostradale a pedaggio (trafori esclusi) – anno 2023



Fonte: *database* ART.; [1] il dato di CAS non comprende la tratta già in esercizio della A18 Siracusa-Gela, attualmente non a pedaggio in quanto in fase di completamento, [2] il dato di MI-SERR non comprende la tratta non a pagamento.

Nello specifico, la società ASPI amministra quasi il 48% della rete a pedaggio, equivalente a 2.855 km, mentre la seconda concessionaria per estensione della rete gestita è Autostrada del Brennero, con 314 km, pari al 5,2% del totale e a poco più di un decimo della rete sotto la gestione di ASPI. Oltre a queste due società, solo altre cinque controllano più del 3% della rete complessiva, mentre sette imprese gestiscono meno dell'1%, con la concessionaria Tangenziale di Napoli che detiene la concessione per la tratta più breve, pari a 20,2 km.

Nel novero delle autostrade italiane a pagamento rientrano anche tre trafori internazionali (Tabella 29), che si estendono per circa 26 km all'interno del territorio italiano.

Finora, l'intervento regolatorio dell'ART in questo ambito si è concentrato esclusivamente sulla definizione dei diritti minimi garantiti agli utenti nei confronti delle società concessionarie e dei gestori delle aree di servizio presenti lungo la rete[385]. Inoltre, l'Autorità stabilisce i criteri per la formulazione degli schemi di gara a cui sono tenuti gli stessi concessionari nell'ambito delle subconcessioni [386].

385 Si veda, in proposito, il procedimento avviato con delibera n. 16/2023.

386 Si faccia riferimento al procedimento avviato con delibera n. 77/2021 e concluso con delibera n. 1/2023.

Tabella 29. La ripartizione dei km di trafori internazionali nel territorio italiano – anno 2023

Trafori	Km di rete in esercizio
SITAF – Società Traforo Autostradale del Frejus	7,2
SITRASB – Società Italiana Traforo Gran San Bernardo	12,8
SITMB – Società Italiana Traforo del Monte Bianco	5,8
Totale	**25,8**

Fonte: *database* ART.

Analogamente a quanto avviene per i trafori, anche le autostrade non a pedaggio gestite da ANAS rientrano nell'ambito di regolazione dell'Autorità esclusivamente per quanto riguarda la definizione dei diritti minimi garantiti agli utenti e in relazione ai criteri per i bandi di subconcessione.

La rete autostradale amministrata da ANAS è prevalentemente situata nelle regioni del centro-sud Italia e si distingue per la sua estensione significativa, corrispondente a poco meno della metà della rete sotto la gestione di ASPI (Tabella 30).

Tabella 30. La rete autostradale gestita da ANAS – anno 2023

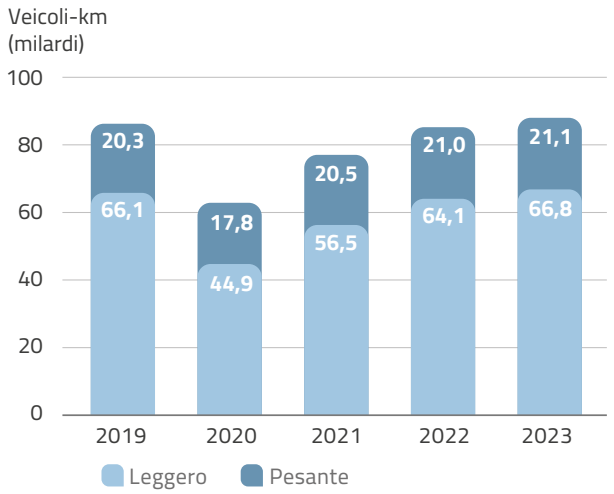
Rete autostradale - ANAS	Km di rete in esercizio
Autostrade in gestione diretta	939,3
Raccordi autostradali	355,1
Totale	**1.294,4**

Fonte: ANAS[387].

Per quanto concerne le autostrade a pedaggio soggette alla più ampia regolazione stabilita dall'ART, la tariffa unitaria applicata agli utenti per ogni chilometro percorso varia in funzione della categoria del veicolo, distinguendo tra le tipologie "leggeri" e "pesanti"[388].

La Figura 35 illustra l'andamento del traffico sulle autostrade a pedaggio in Italia, evidenziando una completa ripresa del traffico, a partire dal 2022, rispetto all'annualità precedente l'emergenza pandemica. Per quanto riguarda la composizione del traffico, misurato in veicoli-km, circa tre quarti del totale è rappresentato dai veicoli leggeri.

Figura 35. L'evoluzione dei volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio per macro-tipologia di veicolo



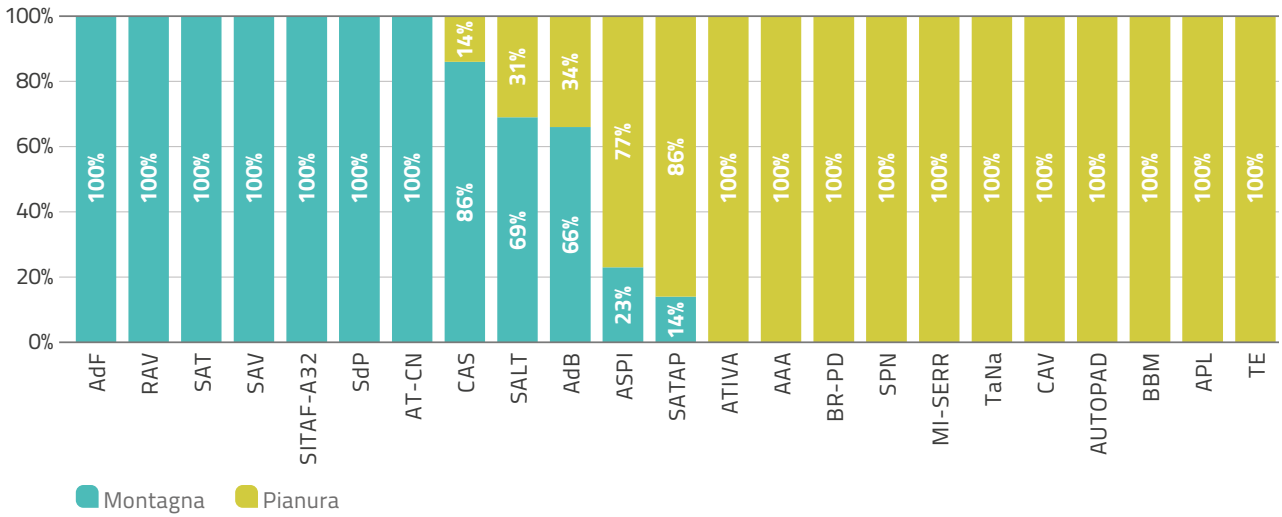
Fonte: *database* ART.

387 www.stradeanas.it/it/le-strade/la-rete-anas

388 Vi sono 5 classi di veicoli, definite sulla base di elementi fisicamente misurabili quali la sagoma – cioè, l'altezza del veicolo sulla perpendicolare dell'asse anteriore – per i veicoli a 2 assi (classi A, B), e il numero degli assi, per veicoli o convogli con più di due assi (classi 3, 4, 5).

La tariffa unitaria varia, inoltre, in base alla categoria di appartenenza della tratta, basata su una classificazione che distingue tra percorsi "di pianura" e "di montagna". L'analisi della suddivisione della rete in queste due categorie evidenzia una significativa eterogeneità nella distribuzione delle diverse tipologie tra le varie concessionarie autostradali (Figura 36).

Figura 36. La ripartizione della rete per concessionario e tipologia – anno 2023



Fonte: *database* ART.

Tabella 31. Le tariffe autostradali all'utenza in vigore dal 1° gennaio 2023

Concessionaria	Tratta	Categorie asse-sagoma				
		A	B	3	4	5
		Centesimi di euro a km				
ASPI	A	7,36	7,53	10,02	15,12	17,84
	B	8,70	8,91	11,60	17,73	21,00
SATAP - A4						
Novara Est-Milano	A	13,66	13,99	17,44	27,39	32,68
Torino-Novara Est	A	13,31	13,64	17,03	26,71	31,87
ATIVA	A	8,38	8,57	12,38	18,65	21,40
SITAF - A32						
Barriera di Bruere	B	13,80	16,21	26,46	34,47	39,85
Barriera di Avigliana	B	15,42	18,14	29,48	38,49	44,54
Barriera di Salbertrand	B	15,15	17,81	28,96	37,80	43,74
AdF - A6	B	9,08	9,30	13,33	20,18	23,19
SATAP - A21	A	8,70	8,91	11,60	17,74	21,01
	B	10,30	10,55	13,48	20,84	24,77
MI-SERR						
Autostrada	A	6,77	6,92	9,32	13,96	16,44
Tangenziale Est	A	15,41	15,78	19,50	30,80	36,82
Tangenziale Ovest-Terrazzano	A	11,61	11,89	15,04	23,41	27,87
Tangenziale Ovest-Milano Ghisolfa	A	14,10	14,44	17,96	28,24	33,72

Concessionaria	Tratta	Categorie asse-sagoma				
		A	B	3	4	5
		Centesimi di euro a km				
Tangenziale Ovest Ghisolfa	A	5,13	5,25	7,39	10,77	12,58
Tangenziale Ovest Ghisolfa (utenza)	A	5,65	5,78	8,00	11,78	13,79
Tangenziale Ovest-Milano (A7)	A	7,08	7,24	9,69	14,57	17,18
Tangenziale Ovest-Milano Melegnano	A	6,96	7,12	9,54	14,32	16,88
Tangenziale Nord	A	14,72	15,08	18,69	29,45	35,19
BS-PD	A	6,78	6,93	9,32	13,97	16,44
AUTOPAD	A	7,70	7,88	10,42	15,78	18,64
AdB	A	6,33	6,48	8,81	13,12	15,42
	B	7,49	7,67	10,17	15,37	18,15
AAA	A	7,81	8,00	10,55	15,99	18,90
CAV						
Autostrada	A	6,36	6,50	8,84	13,16	15,47
Tangenziale	A	6,57	6,72	9,08	13,57	15,97
Passante di Mestre	A	12,71	13,01	17,17	26,03	30,75
SAV						
Autostrada	B	20,82	21,34	28,98	45,46	52,68
Raccordo Gran S. Bernardo	B	20,40	20,90	28,42	44,56	51,62
AdF-A10	B	12,87	15,05	24,60	32,08	37,05
SALT - Ligure Toscano	A	9,72	9,95	14,18	21,55	24,78
	B	14,21	14,56	20,17	31,23	36,07
SAT	B	14,11	14,45	20,03	31,01	35,81
SALT-Autocisa	B	12,82	13,13	18,31	28,23	32,57
SdP	B	11,72	12,00	15,16	23,61	28,12
SPN	A	6,44	7,46	12,73	16,24	18,58
CAS						
Messina-Catania	A	3,83	4,38	7,91	9,82	11,09
	B	5,38	6,21	10,77	13,63	15,54
Messina-Palermo	B	5,76	5,89	8,13	12,00	14,06
RAV	B	28,30	37,66	50,20	79,74	92,66
TaNA	A/per asse	47,846[1]				
AT-CN	A	12,56	15,64	25,54	33,31	38,50
BBM	A	21,64	25,81	31,72	50,34	60,31
TE	A	22,60	24,14	29,88	47,13	56,33
APL[2]		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	
Tratta A	A	15,54	19,40	26,71	29,08	
Tratta B1	A	17,29	21,64	29,70	32,31	
Como 1	A	14,80	18,53	25,59	27,83	
Varese 1	A	14,80	18,53	25,59	27,83	

[1] Centesimi di euro per asse, da moltiplicarsi per le 7 classi (da 2 assi a 8 assi); [2] Classe 1, leggeri – motoveicoli e autoveicoli; Classe 2, pesanti – autoveicoli a rimorchio e furgoncini; Classe 3, pesanti – furgoni, camion e pullman; Classe 4, pesanti – TIR e veicoli di classe 3 con rimorchio.

Fonte: MIT.

La principale fonte di entrata per le società concessionarie è costituita dai ricavi da pedaggio i quali sono determinati dal prodotto tra la tariffa unitaria, differenziata secondo il tipo di veicolo e la classificazione della tratta, e i km percorsi (Figura 37).

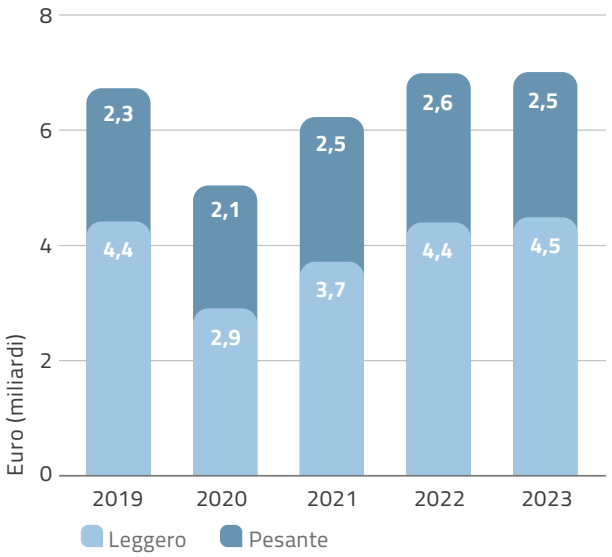
Nell'ambito della disciplina del sistema tariffario definito dall'ART, la cui piena applicazione è prevista nei prossimi anni[389], rientrano tra le attività c.d. "autostradali" del concessionario: la progettazione, la costruzione, la gestione e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali oggetto della concessione, destinate alla circolazione dei veicoli.

I ricavi derivanti dai pedaggi autostradali coprono, tra le altre voci di spesa, i costi relativi alla gestione ordinaria, che comprendono principalmente le attività di manutenzione ordinaria (Figura 38) e di riscossione.

Nel sistema tariffario definito dall'Autorità, tali costi operativi rientrano nella componente tariffaria di gestione, la cui evoluzione è determinata non solo dall'andamento dell'inflazione previsto per i cinque anni successivi, ma anche dalla percentuale di recupero di produttività stabilita con la stessa periodicità dall'Autorità per ciascuna concessione[391].

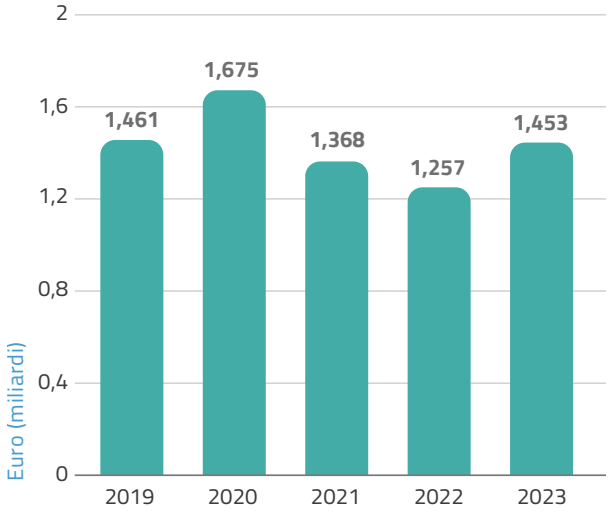
Tra le attività principali delle concessionarie autostradali rientrano anche gli investimenti nell'infrastruttura autostradale (Figura 39), che comprendono la costruzione, l'ampliamento, l'adeguamento e il miglioramento degli *asset*, con particolare riferimento a quelli reversibili al termine del periodo di concessione[392]. Nel sistema tariffario definito dall'Autorità, i relativi costi sono riconducibili alla componente tariffaria di costruzione.

Figura 37. L'evoluzione dei ricavi lordi da pedaggio nelle autostrade per macro-tipologia di veicolo[390]



Fonte: *database* SIVCA-CAL.

Figura 38. L'evoluzione della spesa per manutenzioni ordinarie



Fonte: *database* ART.

389 Nel 2023, il sistema tariffario ART è stato recepito da ASPI, TE, TaNa, AT-CN e SATAP A4, che rappresentano circa il 50% della rete autostradale a pedaggio.

390 Ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della l. n. n. 296/2006, i concessionari autostradali devono corrispondere un canone di concessione pari al 2,4% dei proventi dei pedaggi autostradali al netto dell'IVA (a eccezione di AdB, che corrisponde un canone pari al 3,12%). Fino al 2016, il 42% di tale importo era corrisposto dai concessionari autostradali ad ANAS, mentre il restante 58% era di competenza dello Stato. A partire dal 2017, ai sensi dell'art. 1, comma 362, della l. n. 190/2014, la quota da corrispondere ad ANAS è scesa al 21%. ANAS riceve inoltre la c.d. "integrazione" del canone di concessione, *ex* l. n. 102/2009 e l. n. 122/2010, che rientra nel pedaggio finale corrisposto dall'utente, pari a 3 millesimi di euro a km per le classi A e B e a 9 millesimi di euro per le classi 3, 4 e 5. L'importo è stato successivamente aggiornato, e dal 2011 i concessionari devono corrispondere 6 millesimi di euro a km per le classi A e B e 18 millesimi di euro a km per le classi 3, 4 e 5.

391 Tale percentuale è determinata a partire da un modello econometrico che stima i costi efficienti delle concessioni autostradali, utilizzando i dati storici delle stesse, in funzione di variabili tecniche ed economiche che le caratterizzano. Detto modello, inizialmente posto a base della delibera n. 70/2016 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione, è stato successivamente adottato dall'Autorità per la determinazione dell'indicatore di produttività *X* a cadenza quinquennale a partire dalla delibera n. 119/2017.

392 Gli *asset* reversibili sono quei beni che fanno parte del rapporto di concessione e che il concessionario dovrà devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione.

Secondo la regolazione stabilita dall'Autorità, la remunerazione spettante al concessionario per le opere già realizzate o in corso di realizzazione alla data di entrata in vigore del sistema tariffario ART è calcolata in base al tasso interno di rendimento delle attività autostradali, determinato secondo il sistema tariffario precedentemente in vigore (c.d. "TIR previgente").

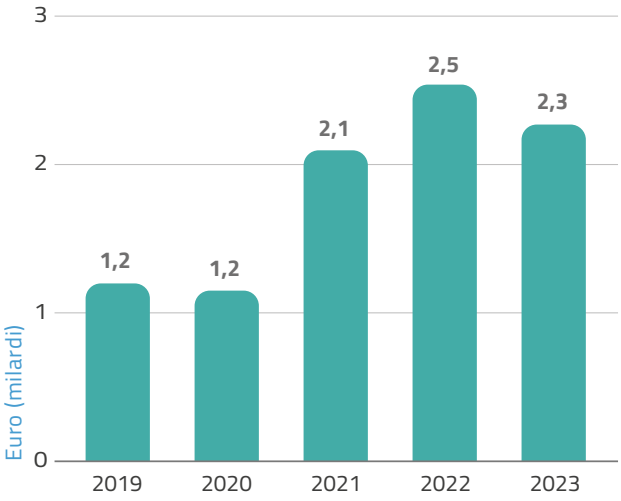
Per le nuove opere, invece, la remunerazione è definita sulla base del tasso di remunerazione del capitale investito, calcolato secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale (WACC). Questo tasso viene fissato all'inizio di ogni periodo regolatorio quinquennale e aggiornato annualmente dall'Autorità, che provvede alla sua determinazione entro il 15 settembre di ciascun anno[393].

In attesa della piena applicazione del sistema tariffario ART e della definizione di nuovi indicatori, i concessionari vengono valutati dall'ente concedente in merito ai livelli di qualità dei servizi erogati. Tale valutazione si basa su due parametri principali: i. lo stato strutturale delle pavimentazioni, misurato attraverso l'indicatore IPAV, che considera l'aderenza e la regolarità del manto stradale; ii. l'indicatore di sicurezza IS, che tiene conto sia del numero di incidenti rilevati sia del volume di traffico.

Dalla combinazione di questi due indicatori si ottiene un indice sintetico della qualità (Q), il quale viene integrato nei sistemi tariffari come componente additiva o sottrattiva, a seconda del livello di qualità raggiunto (Figura 40)[394].

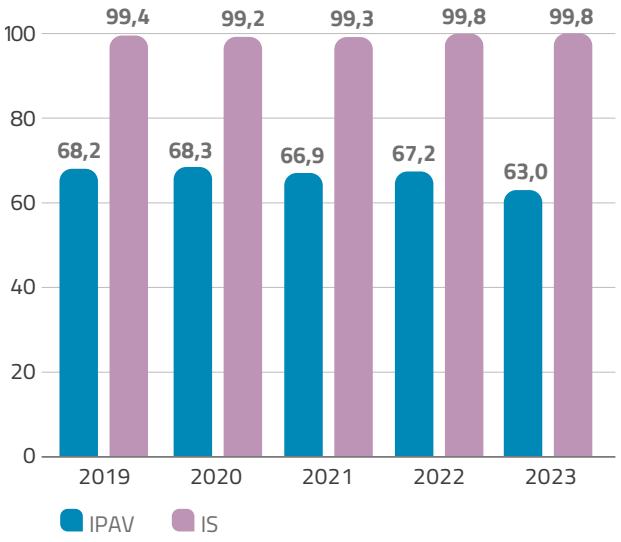
Oltre alla gestione e realizzazione delle tratte autostradali concesse, i concessionari svolgono anche attività definite dal sistema tariffario ART come "accessorie". Queste attività riguardano lo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali concesse, non direttamente collegate alla circolazione dei veicoli.

Figura 39. L'evoluzione della spesa per investimenti



Fonte: *database* SIVC e bilanci di esercizio

Figura 40. L'evoluzione degli indicatori di qualità



Fonte: *database* ART.

393 Con la delibera n. 124/2024 è stato da ultimo determinato il valore del WACC, da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione di cui all'art. 43 del d.l. n. 201/2011.

394 Calcolato sulla base della seguente formula: *Q=0,6*IPAV+0,4*IS*.

Le entrate derivanti da queste attività rappresentano una quota limitata dei ricavi complessivi dei concessionari e provengono principalmente dai servizi di rifornimento di carburante e da quelli di ristorazione (noti rispettivamente come servizi *"oil"* e *"non oil"*), erogati nelle 473 aree di servizio autostradali, la cui distribuzione territoriale è illustrata in Figura 41.

Figura 41. Le aree di servizio sulla rete autostradale italiana – anno 2023



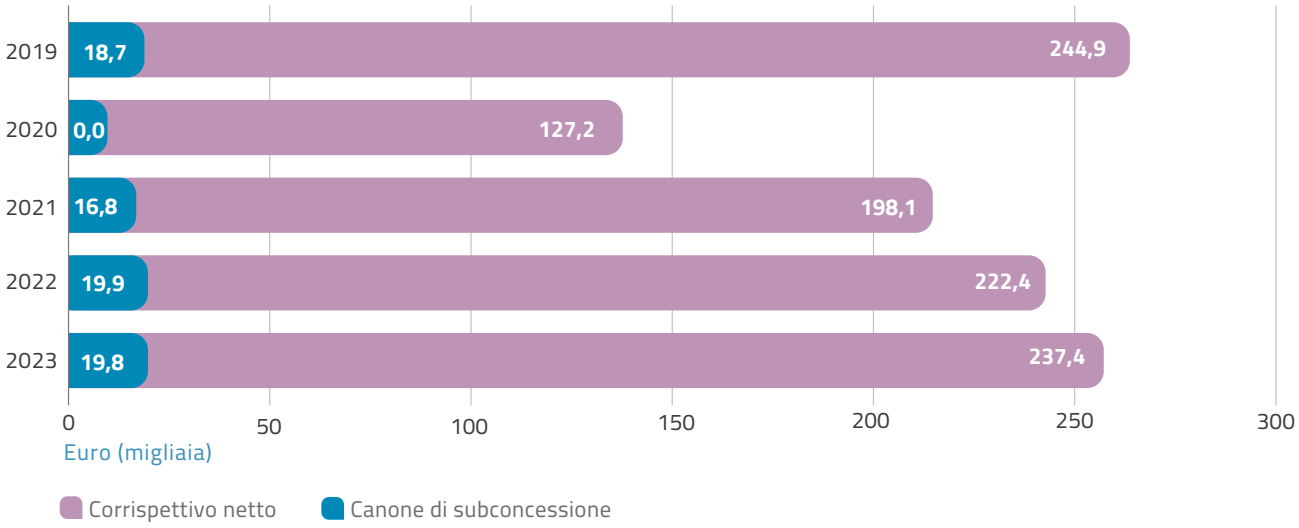
Fonte: elaborazione ART.

I servizi offerti nelle aree di servizio, nel caso in cui non siano direttamente gestiti dai concessionari autostradali, vengono affidati in subconcessione a soggetti terzi. Tale affidamento avviene attraverso procedure trasparenti e competitive, in conformità a quanto stabilito dalla legge n. 498/1992, a partire dalla sua entrata in vigore[395].

I subconcessionari affidatari di tali servizi sono tenuti a corrispondere un pagamento ai concessionari autostradali, generalmente calcolato in proporzione al fatturato generato dallo sfruttamento commerciale della singola area di servizio. Una parte di questi corrispettivi viene successivamente retrocessa dai concessionari autostradali all'ente concedente (Figura 42).

Per quanto riguarda la distribuzione dei ricavi derivanti dalle attività c. d. "accessorie", poco più di un terzo proviene dalla vendita di carburante, mentre i restanti due terzi sono attribuibili agli altri servizi offerti nelle aree di servizio, con una netta prevalenza delle attività di ristorazione e bar.

Figura 42. L'evoluzione delle "*royalties*" pagate dai subconcessionari delle aree di servizio



Fonte: dati resi disponibili dai concedenti (MIT e CAL), relativo alla rete autostradale a pedaggio: tali dati comprendono i ricavi delle aree di servizio afferenti ai gestori di trafori, ma non di quelle che insistono sulla rete gestita da ANAS; TE, APL, RAV, AT-CN e SITRASB non gestiscono aree di servizio.

395 L'art. 37, comma 2, lettera g), del d.l. n. 201/2011, nel disciplinare le specifiche competenze dell'Autorità nel settore autostradale, attribuisce a quest'ultima, tra l'altro, anche il compito di "*definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali*". L'ART ha esercitato questa competenza, avviando il procedimento di definizione di tali schemi di bandi con la delibera n. 77/2021, conclusosi con la delibera n. 1/2023.

1.2 I servizi di trasporto

2023

Le cifre dei servizi di trasporto stradale

53 autostazioni soggette alla delibera n. 56/2018

8 designate *ex* reg. (UE) 181/2011

164,7 miliardi posti-km offerti dai servizi su strada

126,3 miliardi posti-km offerti dai servizi bus

81,6% passeggeri-km trasportati dai servizi bus

31,6 miliardi passeggeri-km trasportati dai servizi su strada

25,8 miliardi passeggeri-km trasportati dai servizi bus

76,7% posti-km offerti dai servizi bus

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

1.2.1 Le autostazioni

La mappa rappresentata nella Figura 43 evidenzia la distribuzione nel territorio nazionale delle autostazioni[396] individuate dall'Autorità, in collaborazione con gli enti territoriali competenti, ai fini dell'applicazione della delibera n. 56/2018 che disciplina le condizioni di accesso alle infrastrutture che rivestono particolare rilevanza; tale delibera prevede anche, in particolare, la predisposizione e la pubblicazione di un PIA [397]e di un SI[398], quest'ultimo trasmesso all'Autorità che lo pubblica nel proprio sito *web* istituzionale. Delle 53 autostazioni individuate, 8 sono anche "designate" *ex* art. 12 del regolamento (UE) n. 181/2011, in relazione alla capacità di offrire assistenza alle PMR[399].

396 L'art. 3, lettera m) del regolamento (UE) n. 181/2011 definisce autostazione una "stazione [di autobus] presidiata in cui, secondo un percorso preciso, un servizio regolare prevede una fermata per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, dotata di strutture tra le quali il banco dell'accettazione, la sala d'attesa o la biglietteria".

397 Come definito nella delibera n. 56/2018, il Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA) è il documento di riferimento essenziale per la regolazione dell'accesso all'autostazione e la definizione delle relative condizioni tecnico/economiche di utilizzo da parte dei vettori, predisposto dal gestore ai fini di garantire equità e non discriminatorietà, nonché trasparenza, delle modalità di accesso all'autostazione, in conformità con quanto previsto dall'art. 37, comma 2, lett. a) del d.l. n. 201/2011.

398 *Set* informativo dell'autostazione di cui alla delibera n. 56/2018.

399 Si tratta dei terminal di Milano/Lampugnano, Crotone e Roma/Tiburtina e delle autostazioni di Bologna, Firenze/Villa Costanza, Perugia, Udine e Trieste/Airport. Ulteriori approfondimenti sono tuttora in corso con riferimento alle autostazioni di Napoli, Palermo e Teramo.

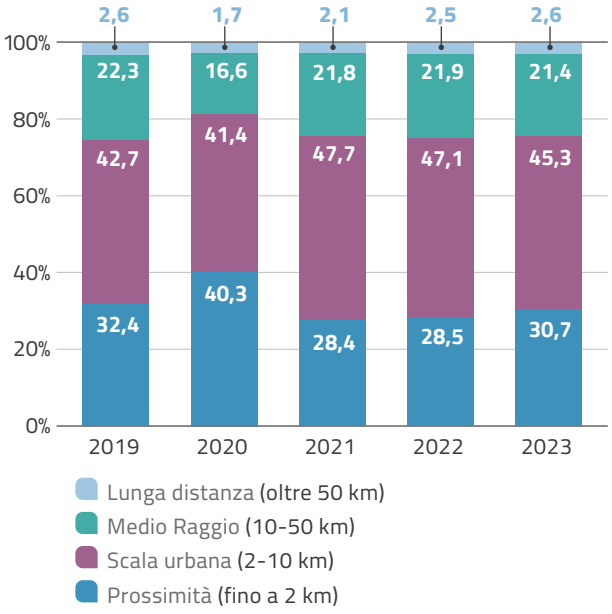
Figura 43. Le autostazioni soggette alla delibera n. 56/2018



- **Afragola NA,** Autostazione di Napoli Afragola
- **Alba CN,** Autostazione di Alba
- **Aosta,** Autostazione di Aosta
- **Avezzano AQ,** Terminal Bus Piazzale Kennedy
- **Bari,** Capolinea
- **Bergamo,** Stazione Autolinee
- **Bibione VE,** Autostazione di Bibione
- **Bologna,** Autostazione di Bologna
- **Bolzano,** Autostazione di Bolzano
- **Brescia,** Autostazione di Brescia
- **Cagliari,** Autostazione Arst Piazza Matteotti
- **Campobasso,** Terminal Bus
- **Caorle VE,** Autostazione di Caorle
- **Castrovillari CS,** Autostazione di Castrovillari
- **Cavallino-Treporti VE,** Terminal Punta Sabbioni
- **Cosenza,** Autostazione di Cosenza
- **Crotone,** Terminal Romano
- **Eboli SA,** Terminal Bus Eboli "Tebus"
- **Eraclea Mare VE,** Terminal Eraclea Mare
- **Firenze,** Villa Costanza
- **Firenze,** Autostazione di Firenze S. Caterina
- **Foggia,** Terminal Bus On. Vincenzo Russo
- **Grottamiranda AV,** Autostazione di Grottaminarda
- **Jesolo VE,** Autostazione di Lido di Jesolo
- **Lanciano CH,** Autostazione di Lanciano
- **L'Aquila,** Terminal Bus "Lorenzo Natali"
- **Larino CB,** Terminal bus di Larino
- **Lecce,** City Terminal
- **Milano,** Autostazione di Milano S. Donato
- **Milano,** Autostazione di Milano Lampugnano
- **Mosciano Sant'Angelo TE,** Autostazione di Mosciano S.A.
- **Napoli,** Terminal Bus Metropark
- **Padova,** Centro Intermodale Padova
- **Palermo,** Terminal Bus Palermo
- **Penne PE,** Comune Penne
- **Perugia,** Bus Terminal Piazza Partigiani
- **Pescara,** Autostazione di Pescara
- **Polla SA,** Terminal Bus Curcio
- **Pordenone,** Centro Intermodale Bus Pordenone
- **Portogruaro VE,** Autostazione di Portogruaro
- **Roma,** Tiburtina Tibus
- **Ronchi dei Legionari GO,** Autostazione Polo Intermodale Trieste Airport
- **San Donà di Piave VE,** Autostazione di San Donà di Piave
- **Sanremo IM,** Autostazione di Sanremo
- **Teramo,** Terminal Bus Piazzale S.Francesco
- **Termoli CB,** Terminal Bus
- **Torino,** Autostazione Fossata
- **Tortona AL,** Movicentro di Tortona
- **Trento,** Autostazione di Trento
- **Treviso,** Mobilità di Marca
- **Trieste,** Terminal Silos
- **Udine,** Autostazione di Udine
- **Vasto CH,** Terminal bus di Vasto

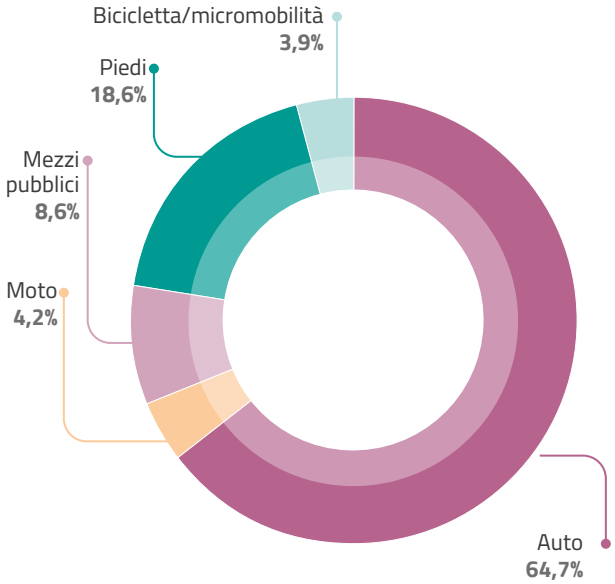
Fonte: elaborazione ART.

Figura 44. L'evoluzione degli spostamenti per fascia di distanza



Fonte: Rapporto sulla mobilità degli italiani, ISFORT, vari anni.

Figura 45. Gli spostamenti per modo di trasporto utilizzato – anno 2023



Fonte: 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, ISFORT.

1.2.2 I servizi passeggeri

Per quanto riguarda i servizi di trasporto su strada, rileva il carattere locale degli spostamenti, con la scala di prossimità/urbana (fino a 10 km) che rappresenta circa tre quarti del totale (Figura 44).

In tale contesto può essere letta anche la Figura 45, che rappresenta la distribuzione della domanda di mobilità per modo di trasporto, da cui si evince la limitata quota di spostamenti che vengono effettuati per il tramite di mezzi pubblici (8,6%) – la cui offerta di servizi è oggetto della regolazione dell'Autorità– rispetto a quelli effettuati tramite mezzi privati motorizzati (auto e moto), che rappresentano circa il 70% degli spostamenti totali.

1.2.2.1 I servizi di linea

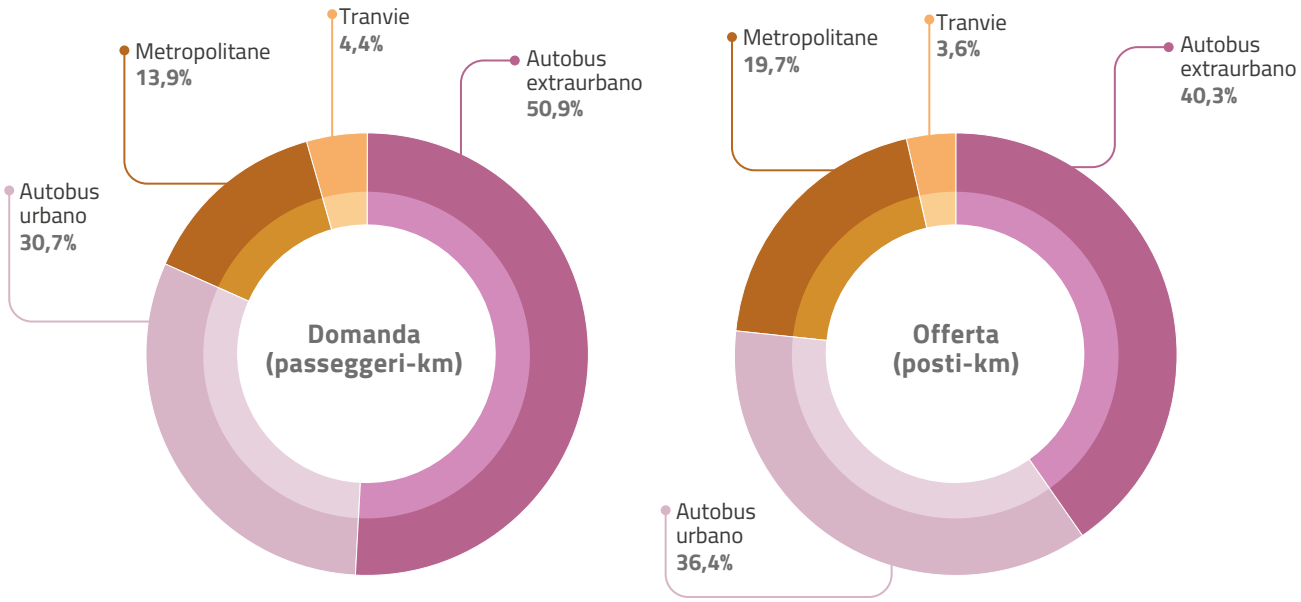
La Figura 46 rappresenta la distribuzione percentuale della domanda (espressa in passeggeri-km[400] e dell'offerta (in termini di posti-km[401]) per le diverse tipologie di TPL su strada. I servizi di linea di TPL su strada sono effettuati principalmente tramite autobus (urbani ed extraurbani), metropolitane e tranvie. Gli affidamenti relativi ai servizi terrestri, su trada e per ferrovia, sono assoggettati alle misure regolatorie di cui alla delibera n. 154/2019[402], da ultimo revisionata con la delibera n. 177/2024, mentre la delibera n. 48/2017 disciplina le fasi propedeutiche di individuazione degli ambiti di servizio pubblico e di definizione dei lotti di gara. Tra le tipologie sopra elencate, gli autobus extraurbani e urbani rappresentano la tipologia più rilevante sia in relazione all'indicatore della domanda (che raggiunge complessivamente circa l'82% del totale) sia relazione all'offerta (con un valore complessivo di circa il 77%).

400 Per passeggeri-km si intende la somma dei km percorsi da ogni passeggero trasportato.

401 Per posti-km si intende la somma dei posti disponibili su ogni mezzo (bus/tram/metro) per i km percorsi.

402 Ai servizi relativi a funivie e funicolari, così come alla navigazione interna, l'applicazione della citata delibera n. 154/2019 da parte dell'ente affidante è discrezionale (Misura 1.8); il numero di passeggeri-km per le funicolari nel 2023 è pari a circa 10,4 milioni, mentre il dato 2022 relativo alla navigazione interna (che include i passeggeri via lago, nonché quelli trasportati nella laguna di Venezia) è stimato dal MIT pari a 437 milioni di passeggeri-km, di cui 339,4 a Venezia e 87,4 nei laghi principali (Maggiore, di Garda e di Como).

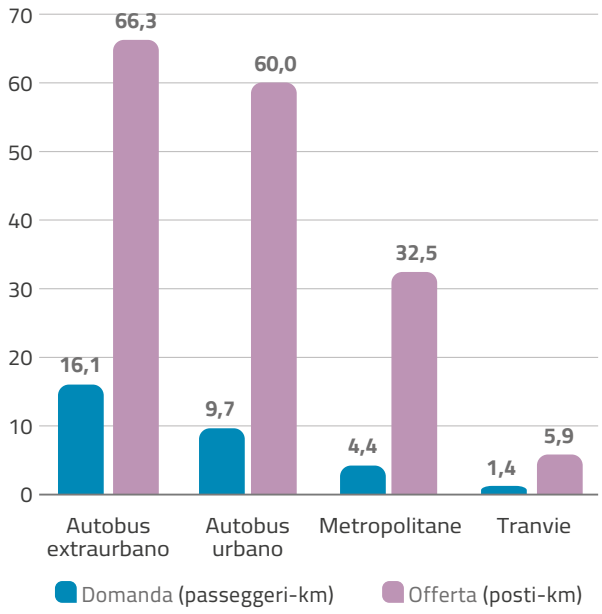
Figura 46. La ripartizione di domanda e offerta per tipologia di TPL su strada – anno 2023



Fonte: CNIT 2022-2023.

La Figura 47, invece, evidenzia la relazione, in valore assoluto, della domanda (passeggeri-km) e dell'offerta (posti-km) rilevati nel 2023 per le diverse modalità di trasporto considerate. Per tutte le modalità rilevate, il rapporto tra domanda e offerta assume valori relativamente bassi, variando dal 14% delle metropolitane al 24% dei servizi con autobus extraurbani. Tuttavia, la Figura in esame ha soltanto lo scopo di fornire un'indicazione di massima sulle dimensioni complessive delle due grandezze rappresentate; il rapporto domanda/offerta, infatti, non andrebbe misurato nel totale a livello di Paese, ma, piuttosto, in relazione al singolo contratto di servizio (e, qualora possibile, per singola linea all'interno di ogni specifico contratto), tenendo conto sia delle caratteristiche del servizio operato, in relazione ad esempio alle fasce orarie (punta *versus* morbida), sia alla variazione della domanda nell'intero arco temporale di esecuzione del servizio; tuttavia tali dati non risultano resi noti sistematicamente, ma rientrano nella disponibilità degli enti affidanti, in relazione a ciascun contratto di servizio[403], senza che vi sia una divulgazione sistematica e omogenea.

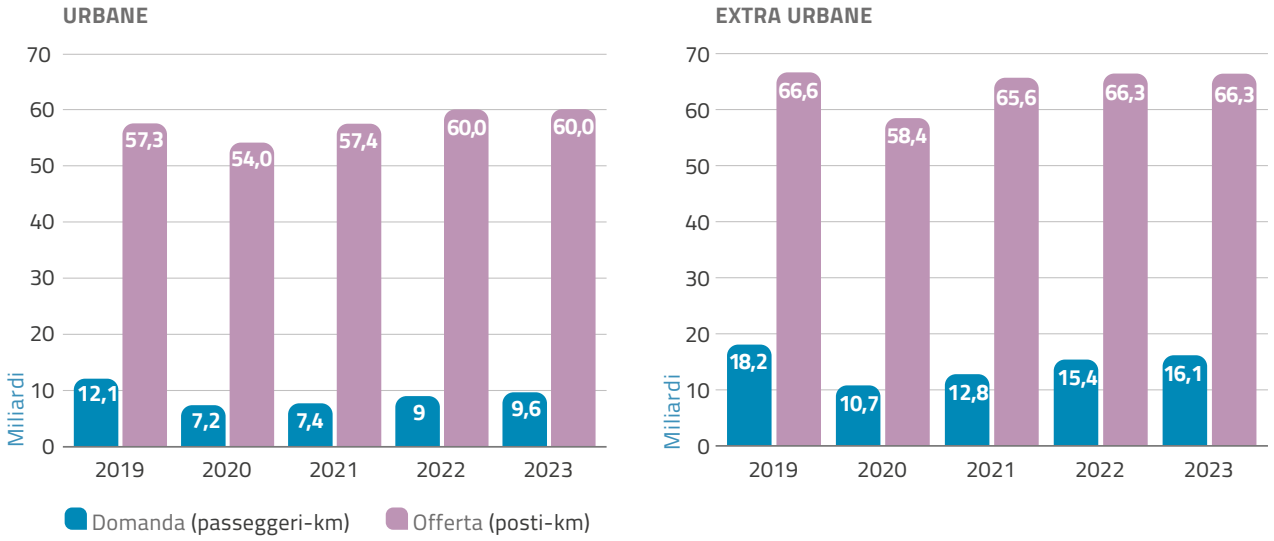
Figura 47. La domanda e l'offerta per tipologia di TPL su strada – anno 2023



Fonte: 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, ISFORT.

403 Allo scopo, la delibera n. 154/2019 disciplina il monitoraggio della domanda e dell'offerta e la messa a disposizione delle relative informazioni di dettaglio da parte delle IA a beneficio degli EA, anche al fine di poter predisporre la documentazione di supporto alle procedure di affidamento (Misure 18 e 25 e Annesso 6).

Figura 48. L'evoluzione di domanda e offerta delle autolinee urbane ed extraurbane



Fonte: CNIT 2022-2023.

Anche in relazione alla tipologia principale del trasporto su strada, ossia i servizi su autobus (Figura 48), si osserva che l'offerta è significativamente più alta della domanda per tutti gli anni oggetto di analisi e per entrambe le tipologie, urbana ed extra urbana.

1.2.2.2 I servizi non di linea

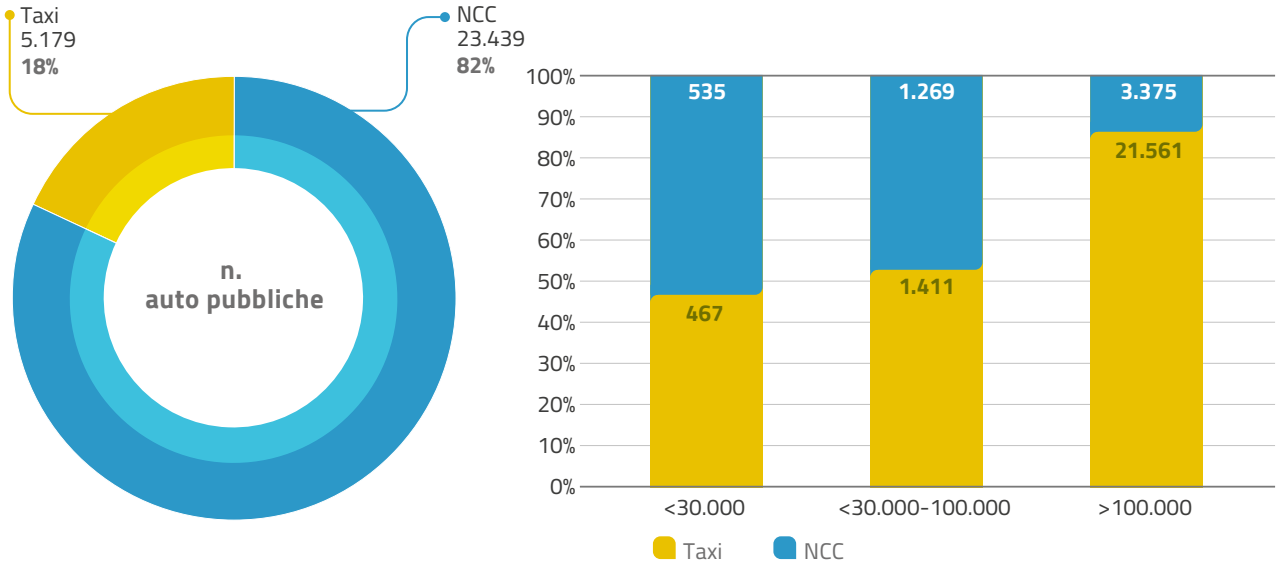
Con riguardo ai servizi non di linea, la norma istitutiva attribuisce all'Autorità alcune competenze specifiche riferite al servizio taxi. In tale ambito, i soggetti pubblici competenti sottopongono all'Autorità le richieste di parere preventivo all'adozione, o all'integrazione e/o aggiornamento, del regolamento taxi e del sistema tariffario.

Inoltre, l'Autorità ha emanato, con la delibera n. 46/2022, specifiche linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per gi stessi soggetti competenti preposti alla disciplina locale dei servizi di trasporto pubblico non di linea (regioni ed enti locali), allo scopo di fornire elementi orientativi e di indirizzo, al fine di garantire una maggiore aderenza dello stesso servizio alle condizioni di mercato.

Con riferimento al campione esaminato[404] e tenendo conto dei dati a disposizione dell'Autorità derivanti dall'attività consultiva, il numero totale di licenze taxi attive al 31 dicembre 2023 era pari a 23.434, mentre il numero totale di autorizzazioni NCC era pari a 5.179, cioè circa un quinto delle licenze taxi (Figura 49).

404 Tenuto conto delle proprie competenze in materia, sin dal 2017, l'Autorità ha condotto monitoraggi periodici sul servizio taxi nei comuni italiani. Nel corso del tempo, il monitoraggio ha riguardato un numero progressivamente crescente di comuni e di indicatori ritenuti di interesse, giungendo nel 2022 a considerare un campione di 180 comuni, ripartiti in tre *cluster* dimensionali in base alla popolazione, e includendo anche informazioni inerenti ai servizi di noleggio con conducente (NCC).

Figura 49. La ripartizione delle auto pubbliche per categoria e classe di popolazione – anno 2023

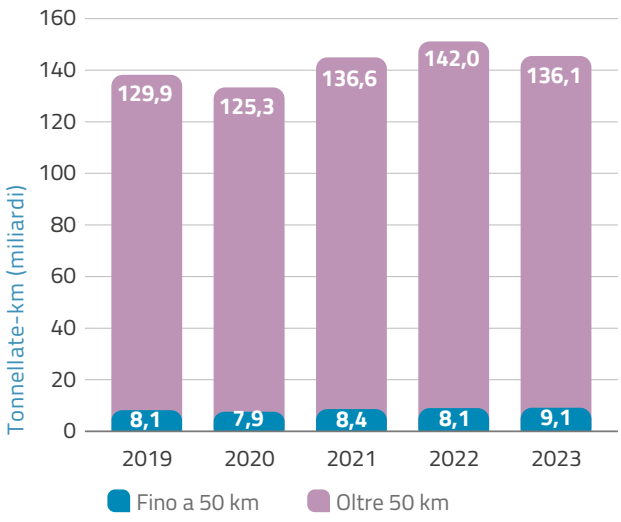


Fonte: elaborazione su dati ART.

1.2.3 I servizi merci

Il trasporto merci su strada che, come specificato supra, rappresenta circa il 65% del volume del trasporto merci interno, risulta in crescita nel triennio 2020-2022, mentre l'andamento annuale registra una leggera contrazione sia nel 2020 che nel 2023 (Figura 50); tale trend è rilevato con riguardo sia agli spostamenti a breve distanza che a quelli di medio-lungo raggio.

Figura 50. L'evoluzione delle merci trasportate per classe di percorrenza



Fonte: ISTAT3

2. IL TRASPORTO AEREO

2023 Le cifre del trasporto aereo

92 principali aeroporti

196,8 milioni di passeggeri[406]

1,4 milioni di movimenti[407]

1,1 milioni di tonnellate di merci[405]

45 aperti al traffico commerciale[408]

34,8% quota di passeggeri con origine/destinazione nazionale

69,2% quota di passeggeri trasportati dai primi 10 vettori[409]

62,2% quota di merci trasportate dai primi 10 vettori

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC, Dati di traffico 2023; dati riferiti ai servizi di linea e *charter.*

405 Il documento "Dati di traffico" di ENAC, da cui sono tratti i dati presenti in questa sezione, definisce le merci come "cargo", comprendendo tra il materiale trasportato anche le valige diplomatiche e i colli urgenti, i bagagli dei passeggeri e la merce in transito diretto. Si veda la terminologia utilizzata a pag. 186 del citato documento, consultabile al *link* https://www.enac.gov.it/pubblicazioni/dati-di-traffico-2023/. Nel caso di voli interni, la tonnellata di merce, poiché arriva e parte da un aeroporto italiano, viene contata due volte. Nel caso di voli da/per l'estero, la tonnellata di merce viene contata solo una volta (all'arrivo/alla partenza).

406 Si tratta di dati relativi ad arrivi e partenze. Nel caso di voli interni, il passeggero, poiché arriva e parte da un aeroporto italiano viene contato due volte. Nel caso di voli da/per l'estero, il passeggero viene contato solo una volta (all'arrivo/alla partenza). Sono computati gli *infants*, ovvero i passeggeri con età fino a 24 mesi che non occupano posto a sedere. I passeggeri in transito diretto negli scali nazionali, ovverosia i passeggeri che, dopo un breve scalo, proseguono il loro viaggio sullo stesso aeromobile con un volo avente lo stesso numero del volo di arrivo, sono conteggiati solo in partenza.

407 Numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza. Analogamente a quanto avviene per i passeggeri, nel caso di voli interni, il movimento dell'aeromobile, che ha origine e destinazione in Italia, viene contato due volte. Nel caso di voli da/per l'estero, il movimento viene contato solo una volta (all'arrivo/alla partenza).

408 Gli aeroporti aperti al traffico commerciale sono individuati in quanto certificati *ex* regolamento (UE) n. 139/2014 e dal regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (edizione 2-2014) e abilitati al traffico aereo commerciale di linea e non di linea. Per contro, gli aeroporti aperti al traffico di aviazione generale non risultano certificati ai sensi della normativa richiamata, ma abilitati, oltreché al suddetto traffico, ai servizi di aerotaxi, secondo quanto previsto dalla nota informativa ENAC NI-2014-003 del 25 giugno 2014; tutti i dati contenuti nella presente sezione, ivi compreso quanto rappresentato nel "Settore in cifre" sono relativi esclusivamente agli aeroporti aperti al traffico commerciale.

409 Vettore aereo, o compagnia aerea, ossia un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio. Ai fini di tale graduatoria, i passeggeri dei voli nazionali sono conteggiati solo in partenza.

2.1 Le infrastrutture

A far data dal 2014, in considerazione dell'intervenuta approvazione della delibera n. 64/2014, i primi gestori aeroportuali hanno iniziato ad applicare i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali[410] dell'Autorità. La regolazione è stata successivamente oggetto di una revisione di medio termine con la delibera n. 92/2017[411], poi integrata con le disposizioni di cui alla delibera n. 68/2021.

Il quadro regolatorio si è infine consolidato con l'approvazione dei modelli attualmente in vigore, approvati con delibera n. 38/2023[412].

Nella Tabella 32 sono riportati alcuni elementi informativi relativi ai 26 aeroporti che hanno, a oggi, applicato i modelli, tra cui: i. il ciclo regolatorio, cioè il numero di periodi tariffari per i quali i gestori hanno adottato i modelli; ii. l'ultimo periodo tariffario; iii. il modello dell'Autorità utilizzato[413]; iv. la delibera di riferimento; v. la fase del procedimento i revisione dei diritti aeroportuali nella quale si trova il gestore.

Tabella 32. Gli aeroporti con sistema tariffario ART

Gestore	Aeroporto/i	Ciclo regolatorio	Periodo tariffario	Delibera ART	Modello	Fase
SOGEAAL	Alghero	1	2023-2026	Del. n. 92/2017	3	Conformità definitiva
ADP	Bari, Brindisi, Foggia, Taranto	2	2025-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità condizionata
SACBO	Bergamo	2	2024-2025	Del. n. 38/2023	A	Non conformità
ADB	Bologna	3	2023-2026	Del. n. 92/2017	1	Conformità definitiva
SOGAER	Cagliari	2	2020-2023	Del. n. 92/2017	2	Proroga tariffaria
SAC	Catania	2	2024-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
TOSCANA AEROPORTI	Firenze	2	2019-2022	Del. n. 92/2017	3	Proroga tariffaria
AGS	Genova	2	2020-2023	Del. n. 92/2017	3	Proroga tariffaria
SACAL	Lamezia Terme	1	2016-2019	Del. n. 64/2014	3	Proroga tariffaria
GESAC	Napoli	2	2024-2026	Del. n. 38/2023	A	Conformità condizionata
GEASAR	Olbia	3	2025-2027	Del. n. 38/2023	A	Avvio

410 Ai sensi della Misura 10.1 della delibera n. 38/2023 i diritti aeroportuali sono definiti quali prelievi riscossi dal vettore a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto, per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti esclusivamente dallo stesso gestore e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione, al parcheggio degli aeromobili, alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci (art. 2, punto 4, della direttiva 2009/12/CE), nonché all'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo (art.72, comma 1, lettera d, del d.l. n. 1/2012).

411 Al riguardo, la delibera n. 92/2017 prevedeva tre modelli tariffari: il Modello 1, applicabile agli aeroporti con traffico sopra i 5 milioni di passeggeri annui, il Modello 2, per gli aeroporti con traffico tra 3 e 5 milioni di passeggeri annui, e il Modello 3, relativo agli aeroporti con traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui.

412 La delibera n. 38/2023, prevede due modelli, il modello A o B, da applicare agli aeroporti in base alle soglie di traffico raggiunte nei 5 anni precedenti il c.d. "anno ponte" del periodo tariffario, definito secondo la Misura 1.3 dell'atto regolatorio. Nello specifico, il Modello A si applica agli aeroporti con un traffico superiore a 1 milione di passeggeri in almeno uno dei 5 anni (con specifiche misure semplificative per gli aeroporti che non hanno superato i 5 milioni di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni), mentre il Modello B si applica agli aeroporti con un traffico pari o inferiore a 1 milione di passeggeri in ciascuno dei 5 anni. Inoltre, sono previste specifiche misure regolatorie per gli aeroporti che hanno costituito una rete aeroportuale ai sensi dell'art. 74, comma 1, del d.l. n. 1/2012, ovvero che compongono un sistema aeroportuale ai sensi del medesimo art. 74, comma 3. Fermo restando quanto previsto con specifico riferimento alle reti e ai sistemi aeroportuali, tutti gli aeroporti oggetto di un unico atto concessorio di affidamento in gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico.

413 Il gestore aeroportuale, individuato il modello tariffario da utilizzare tra quelli predisposti dall'Autorità ai sensi dell'art. 72, comma 2 del d.l. n. 1/2012, e determinato l'ammontare dei diritti aeroportuali, previa consultazione degli utenti degli aeroporti, sottopone la proposta di revisione di tali diritti all'ART, che in qualità di Autorità di vigilanza è chiamata a verificare la corretta applicazione del modello tariffario scelto e la conseguente determinazione del livello dei diritti.

Gestore	Aeroporto/i	Ciclo regolatorio	Periodo tariffario	Delibera ART	Modello	Fase
GESAP	Palermo	3	2025-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità condizionata
SOGEAP	Parma[1]	1	2019	Del. n. 92/2017	3	Proroga tariffaria
TOSCANA AEROPORTI	Pisa	2	2019-2022	Del. n. 92/2017	1	Proroga tariffaria
SAGAT	Torino	3	2024-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
AERTRE	Treviso	2	2024-2026	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
AFVG	Trieste	3	2024-2027	Del. n. 38/2023	B	Conformità definitiva
ADV	Verona	3	2024-2027	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SEA	Milano Linate	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Avvio
SEA	Milano Malpensa	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Avvio
ADR	Roma Fiumicino	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
ADR	Roma Ciampino	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Conformità definitiva
SAVE	Venezia	1	2024-2028	Del. n. 38/2023	A	Avvio
AERDORICA	Ancona	1	2024-2027	Del. n. 38/2023	B	Conformità definitiva

[1] La proposta tariffaria di SOGEAP relativa al secondo ciclo regolatorio è stata dichiarata non conforme con delibera n. 30/2020

Fonte: elaborazione ART.

Nel 2023 risultano 45 gli scali aeroportuali italiani aperti al traffico commerciale ripartiti in Figura 51, in base alla citata delibera n. 38/2023, in Modello A, che trova applicazione per 16 aeroporti, Modello A con semplificazioni (14 aeroporti) e Modello B (15 aeroporti).

Con riguardo ai movimenti negli aeroporti italiani, nel 2023i questi sono aumentati dell'11% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, pur registrando un numero pari a circa 1.376 mila movimenti, il 2023 risulta ancora inferiore (- 5%) rispetto al livello del 2019 (Figura 52).

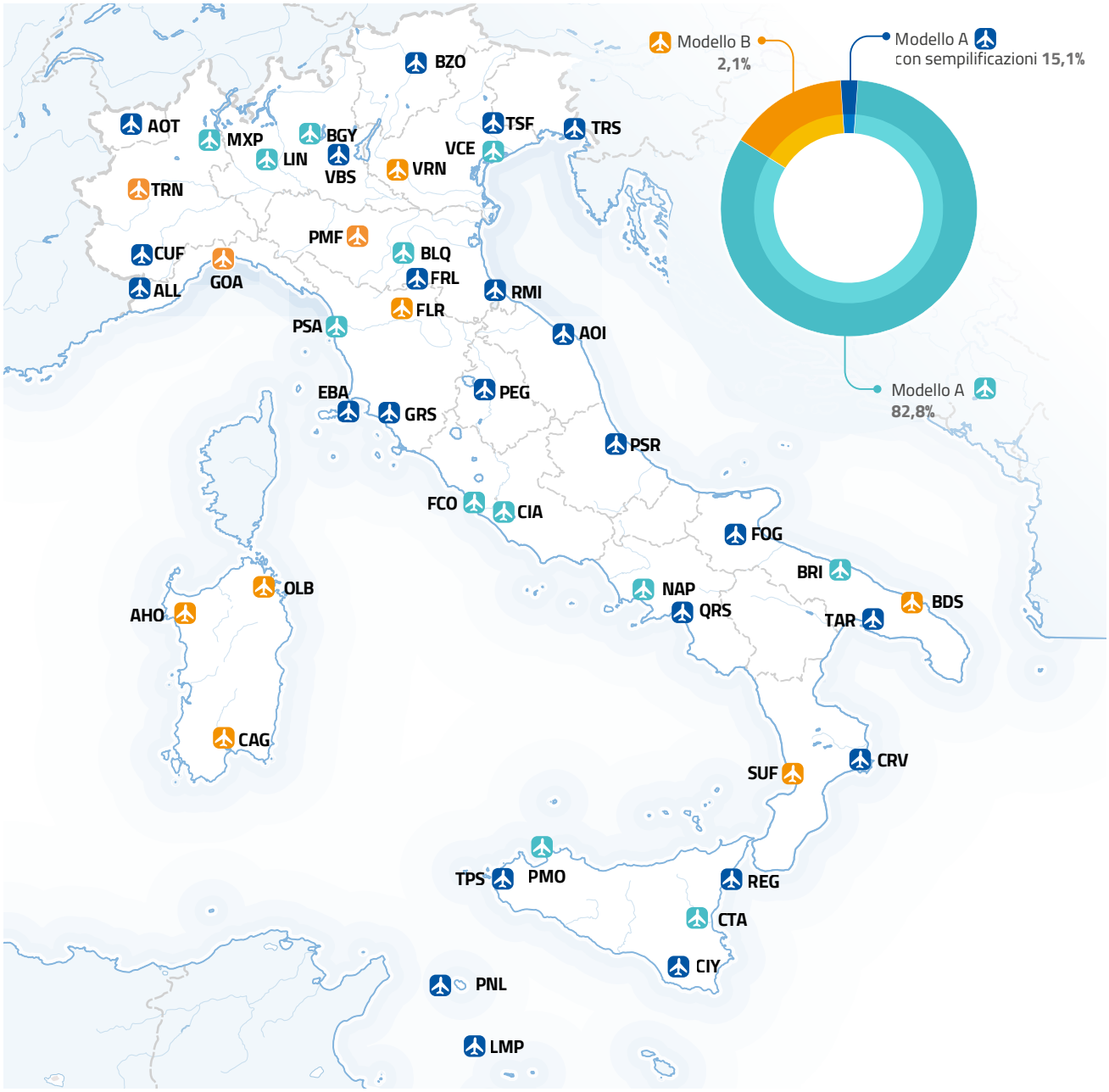
In relazione al 2024, annualità che sarà trattata nel dettaglio nella prossima Relazione annuale, il numero di movimenti è stato pari a 1.493 mila.

Nella Figura 53 è rappresentata una panoramica dei ricavi relativi ai gestori per i quali, con riferimento ad almeno un aeroporto, nel 2023 trova applicazione il Modello A senza semplificazioni (si veda Figura 48). Nel 2023, il traffico passeggeri relativo a tale campione era pari all'83% del totale.

Per quanto riguarda la composizione di tali ricavi, dalla Figura 53 si evince che, nel 2023, il peso delle attività *aviation* sul totale dei ricavi del campione, per singolo gestore, varia da un minimo del 52% a un massimo dell'79%[414].

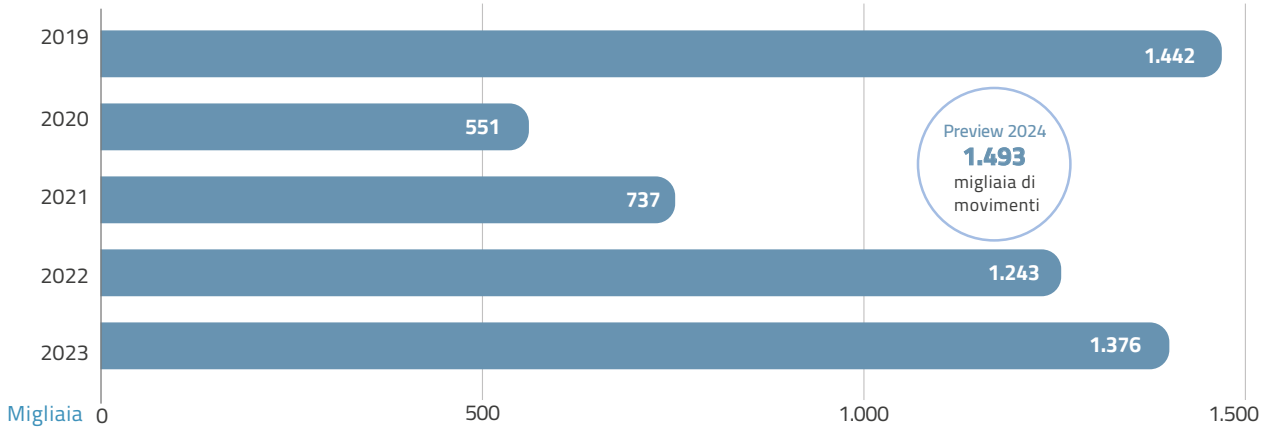
414 Al netto di alcuni servizi minori, le attività *aviation* (o c.d. "aeroportuali") possono essere considerate come le attività o prodotti regolati, afferenti a prestazioni erogate dal gestore aeroportuale a fronte del pagamento dei relativi diritti e dei corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria per disposizione legislativa e/o regolamentare (*e.g.* approdo e partenza, imbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci). Le attività non *aviation* (o "accessorie"), possono essere considerate come le attività o prodotti di natura commerciale non rientranti tra le attività regolate, fornite dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale (*e.g.* ricavi per servizi di costruzione, contributi in conto impianto e conto esercizio); si veda a tale proposito il par. 27.6, punti 1 e 2, della delibera n. 38/2023.

Figura 51. Gli aeroporti aperti al traffico commerciale e la ripartizione dei passeggeri per modello regolatorio applicato – anno 2023



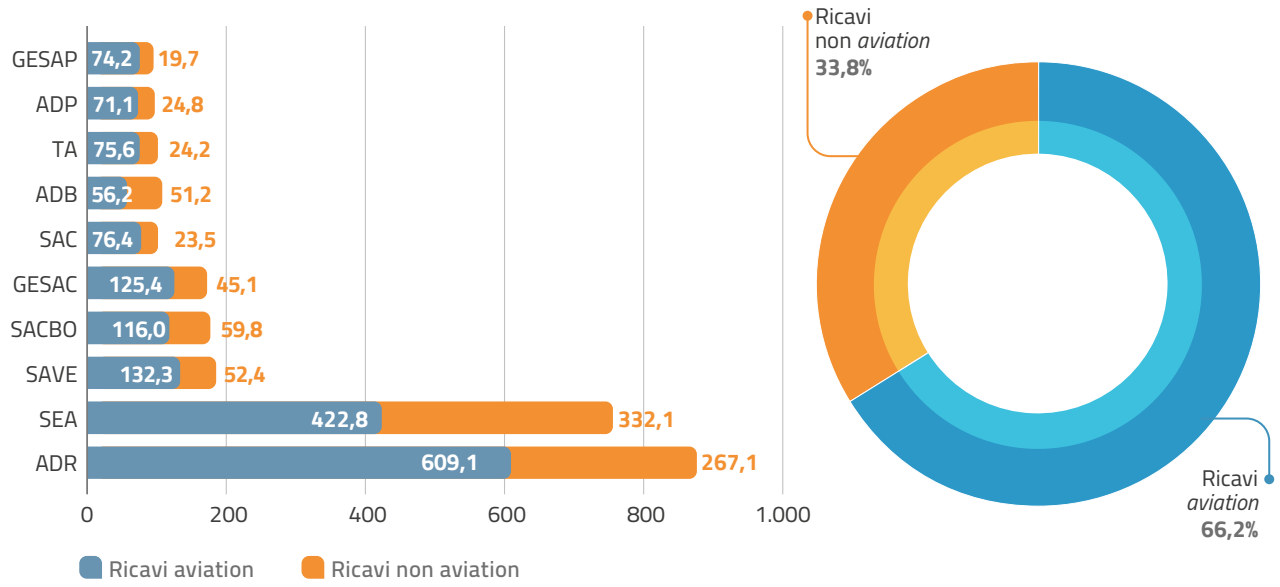
Fonte: elaborazione ART.

Figura 52. L'evoluzione dei movimenti di aeromobili



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

Figura 53. I ricavi dei gestori degli aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni – anno 2023



Fonte: elaborazione ART su *database* AIDA, Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione.

2.2 I servizi di trasporto

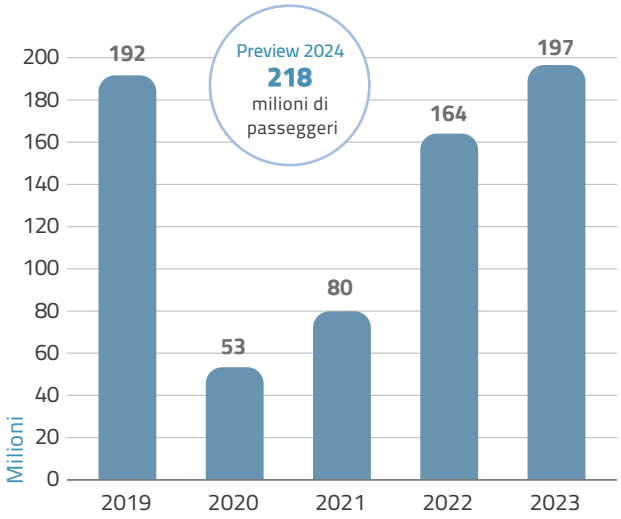
2.2.1 I servizi passeggeri

Nel 2023 i passeggeri trasportati sugli scali nazionali sono stati 197 milioni, superando i livelli del 2019 (+2%, Figura 54). Nel 2024, invece, sono transitati circa 217 milioni di passeggeri.

Nella Figura 55 è riportato il traffico passeggeri 2023 dei singoli aeroporti aperti al traffico commerciale, suddivisi tra aeroporti con volume di traffico superiore al milione di passeggeri (sinistra) e inferiore (destra).
Tenuto conto che i primi 10 aeroporti per passeggeri trasportati, aperti al traffico commerciale, coprono circa tre quarti dei volumi nazionali, nella Figura 56 è rappresentata la distribuzione degli stessi passeggeri tra detti aeroporti.

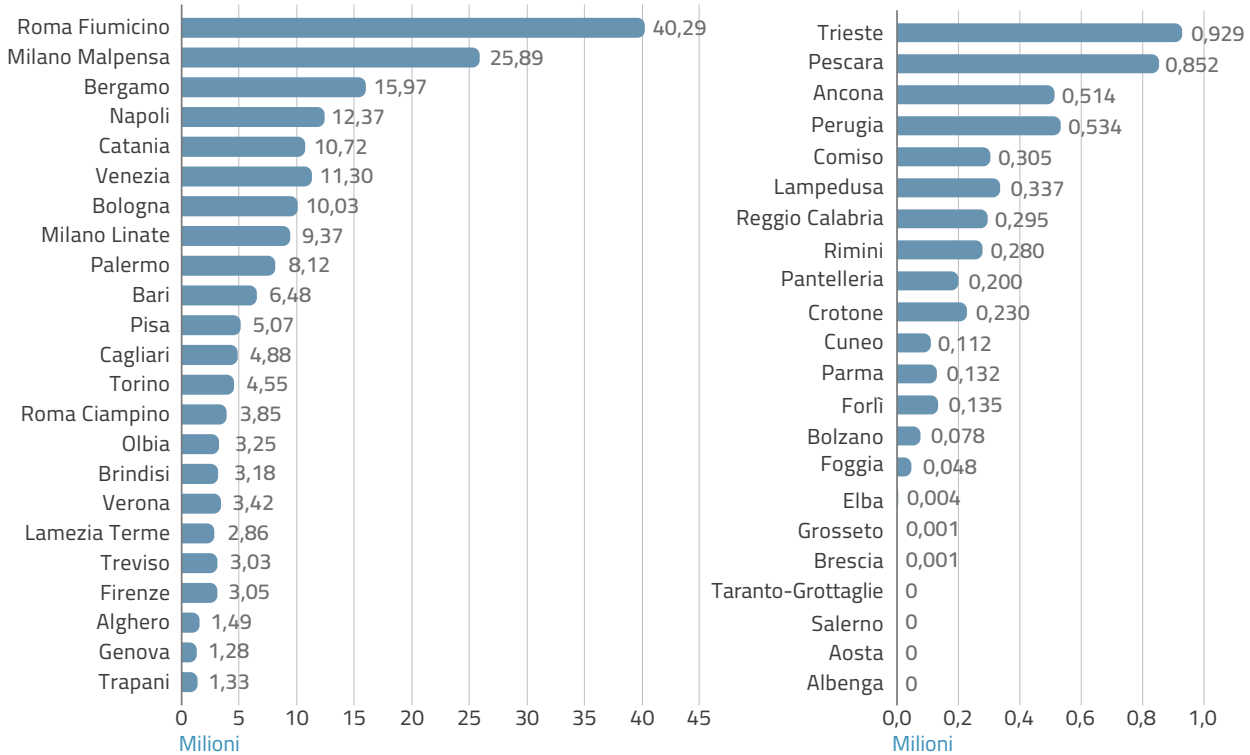
Il 2023 ha segnato una ripresa della quota di traffico extra-europeo rispetto al precedente biennio [415] Se si considerasse il Regno Unito ancora all'interno della UE, il *mix* di traffico 2023 risulterebbe assimilabile a quello registrato nel 2019.

Figura 54. L'evoluzione della domanda passeggeri



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

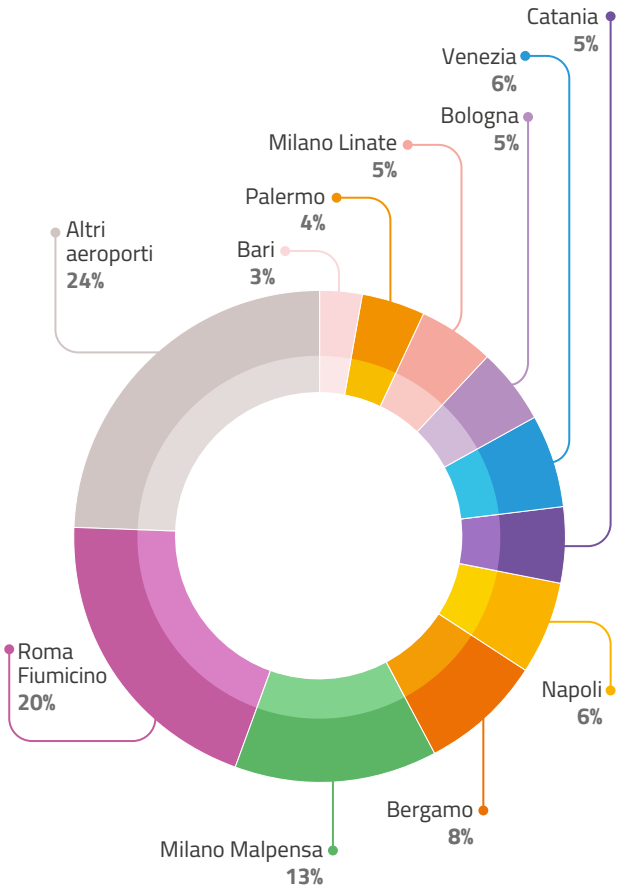
Figura 55. Il traffico passeggeri per aeroporto – anno 2023



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC; ENAC, dati di traffico, vari anni; dati riferiti a servizi di linea e *charter*.

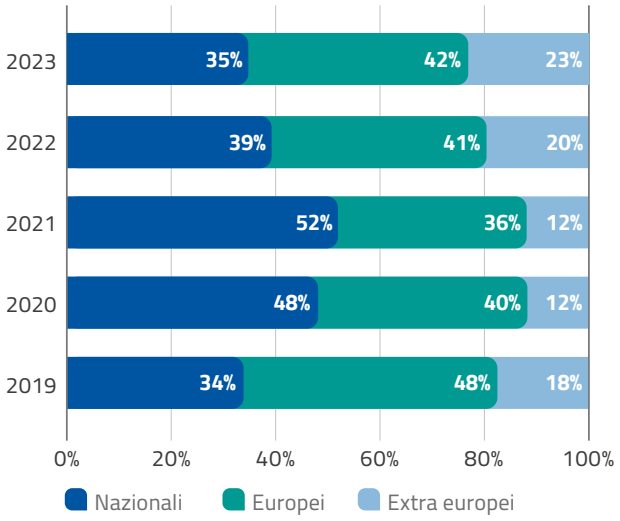
415 L'analisi di traffico per ambito di origine/destinazione risente infatti dell'uscita del Regno Unito dall'Unione europea e della conseguente classificazione dei passeggeri all'interno del cluster Extra-UE dal primo gennaio 2021.

Figura 56. I primi 10 aeroporti in Italia per passeggeri trasportati – anno 2023



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC; ENAC, dati di traffico, vari anni; dati riferiti a servizi di linea e *charter*.

Figura 57. L'evoluzione della distribuzione dei passeggeri per ambito di origine/destinazione



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC, dati di traffico, vari anni; dati riferiti a servizi di linea e *charter*.

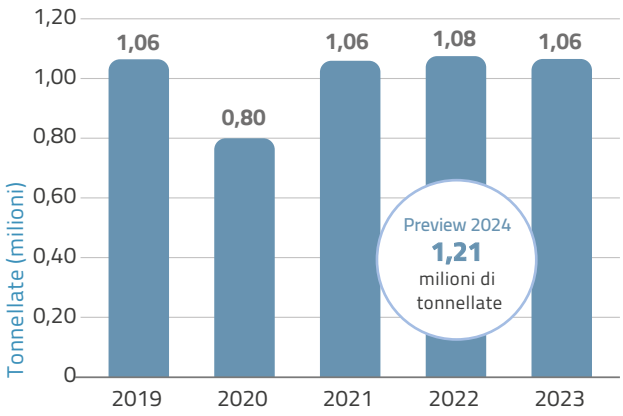
2.2.2 I servizi merci

Nel 2023 il traffico merci si è mantenuto in linea con gli ultimi quattro anni, fatta eccezione per il 2020, che ha risentito, anche per questo segmento, della pandemia da Covid-2019, (Figura 58).

Per quanto riguarda il 2024, annualità che verrà analizzata più nel dettaglio nella prossima Relazione annuale, il numero di tonnellate trasportate è stato pari a circa 1,21 milioni.

La Figura 59 offre una panoramica della concentrazione del traffico merci in Italia: poco meno dei due terzi del traffico merci transita dall'aeroporto di Milano Malpensa.

Figura 58. L'evoluzione della domanda merci



Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC, dati di traffico, vari anni; dati riferiti a servizi di linea e *charter*.

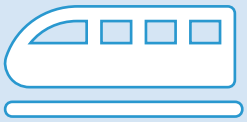
Figura 59. I primi 10 aeroporti in Italia per merce trasportata – anno 2023

Aeroporto	Tonnellate di merci	% di tonnellate
Milano Malpensa	671.685	63,3%
Roma Fiumicino	189.672	17,9%
Venezia	43.470	4,1%
Bologna	41.174	3,9%
Brescia	26.673	2,5%
Bergamo	21.101	2,0%
Roma Ciampino	13.912	1,3%
Pisa	12.570	1,2%
Napoli	10.103	1,0%
Ancona	6.975	0,7%
Totale	**1.061.343**	**97,7%**

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2023, Dati di traffico 2023.

3. IL TRASPORTO FERROVIARIO

2023 Le cifre del trasporto ferroviario



21 gestori dell'infrastruttura

20 imprese di trasporto passeggeri

19.590 km di rete ferroviaria

25 imprese di trasporto merci

54,9 miliardi di passeggeri-km

26,7 miliardi di tonnellate-km

1.049,3 milioni di passeggeri

98,3 miliardi di tonnellate di merci

3.1 Le infrastrutture

3.1.1 La rete ferroviaria

L'estesa chilometrica della rete ferroviaria italiana misura circa 19.590 km e presenta caratteristiche di capillarità, di elevata copertura territoriale e di garanzia di accessibilità trasportistica, per tramite della dotazione infrastrutturale, anche nelle isole maggiori.

La delibera dell'Autorità di riferimento per la disciplina delle condizioni di accesso equo e non discriminatorio alla rete, agli impianti e ai diversi elementi infrastrutturali, nonché per i criteri di allocazione della capacità, è la n. 70/2014, consolidata con le successive modifiche intervenute con le delibere n. 140/2016 e n. 130/2019.

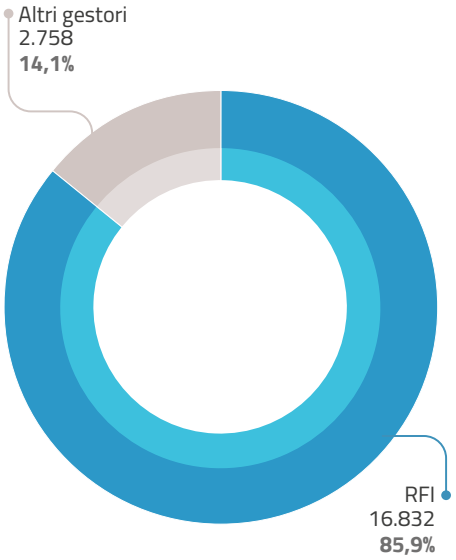
La ripartizione della rete tra i gestori risulta asimmetrica, con una quota predominante della sua estensione in capo al gestore della rete ferroviaria nazionale[416].

La ripartizione della rete tra i gestori risulta asimmetrica, con una quota predominante della sua estensione in capo al gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI, e la porzione residua distribuita fra i diversi gestori regionali (Figura 60)[417].

416 Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è definito, ai sensi dell'art. 3, punto 1, lettera b) del d.lgs. n. 112/2015, "qualsiasi organismo o impresa responsabile dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura".

417 I gestori regionali sono responsabili per quelle reti in relazione alle quali, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del d.lgs. n. 112/2015, sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del d.lgs. n. 422/1997.

Figura 60. La ripartizione dei km della rete ferroviaria in Italia – anno 2023

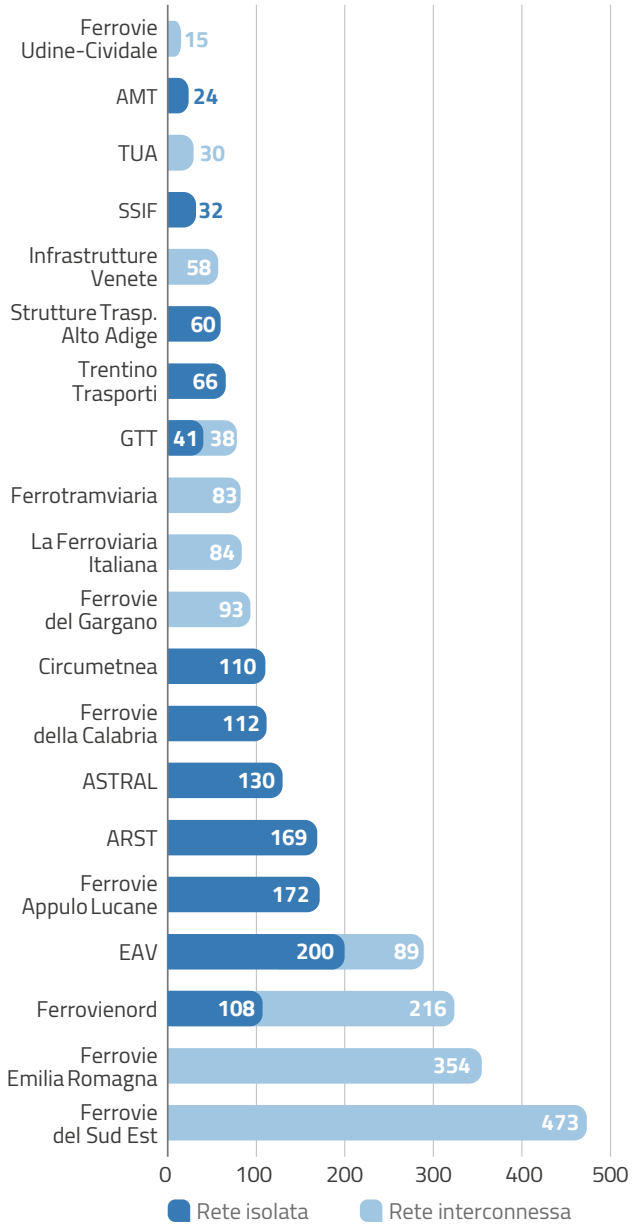


Fonte: *database* ART.

I gestori della rete interconnessa all'infrastruttura ferroviaria nazionale e da essa isolata[418] risultano essere 20 e presentano un'elevata frammentazione, con solo 3 gestori che hanno in carico una percentuale di rete superiore all'1% del totale, che sono, nell'ordine: Ferrovie del Sud Est, Ferrovie dell'Emilia-Romagna e Ferrovie Nord, come rappresentato in Figura 61.

I criteri per la determinazione dei canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria[419], nonché dei canoni e dei corrispettivi dei servizi, sono determinati nella delibera n. 95/2023 e riguardano sia la rete nazionale sia quella interconnessa, seppur in modalità semplificata. Risultano escluse dal perimetro della regolazione *ex* delibera n. 95/2023 le reti isolate, data la mancata previsione di corresponsione di un canone per il relativo utilizzo.

Figura 61. La ripartizione dei km della rete degli altri gestori – anno 2023



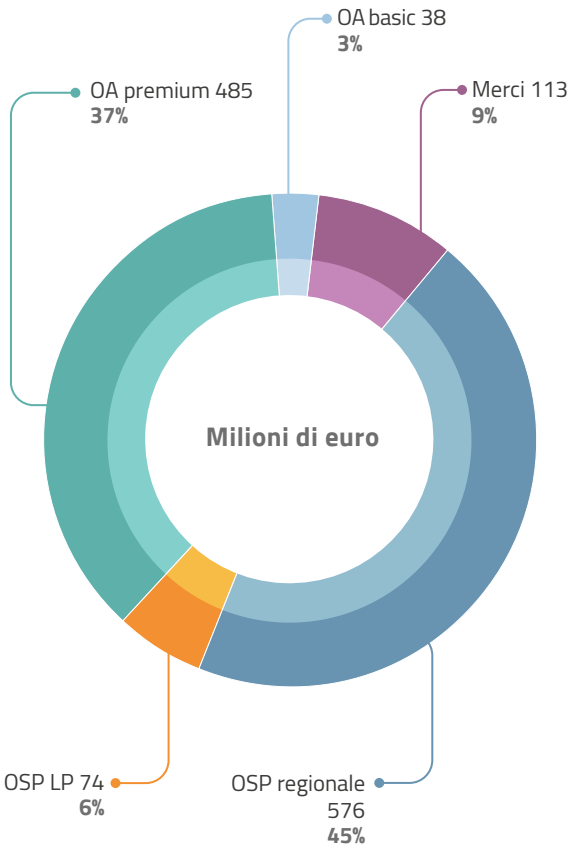
Fonte: *database* ART.

418 Le reti c.d. "isolate" sono reti ferroviarie che, ai sensi dell'art. 2 comma 4 del d.lgs. n. 50/2019, risultano isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario; tali reti sono individuate con il decreto del MIT, prot. n. 347 del 2 agosto 2019.

419 Nella Misura 2 della delibera n.95/2023, sono indicati i criteri per la determinazione dei canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei canoni e dei corrispettivi dei servizi, di cui alla Misura 1 della medesima delibera; tali criteri si basano su un modello regolatorio caratterizzato da: *"a) definizione, a regime, di un periodo di regolazione su base quinquennale, fatte salve specifiche deroghe; b) individuazione del perimetro dei costi pertinenti da parte del GI o dell'operatore di impianto, e relativa valorizzazione; c) definizione di obiettivi di efficientamento sui costi operativi; d) per il PMdA, individuazione dei segmenti di offerta e di domanda maggiormente rilevanti, sulla base della situazione in atto e delle evoluzioni attualmente prefigurabili; e) definizione delle modalità di determinazione del pedaggio da parte del GI o dei corrispettivi da parte dell'operatore di impianto, a partire dai costi definiti; f) per il gestore dell'infrastruttura nazionale, i gestori delle infrastrutture regionali interconnesse e gli operatori di impianto per i quali ricorrano i presupposti, disciplina delle procedure di verifica, da parte dell'Autorità, della corretta applicazione dei criteri per la fissazione del pedaggio e dei corrispettivi; g) utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria".* Si evidenzia come alcuni gestori dell'infrastruttura regionale non presentino ancora un'offerta di traccia oraria (definita come l'intervallo temporale di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria necessario a far viaggiare un treno tra due località) inquadrata all'interno di un PIR e basata sul pedaggio, ma richiedano piuttosto alle imprese ferroviarie un puro rimborso dei costi sostenuti inclusi nei contratti di programma.

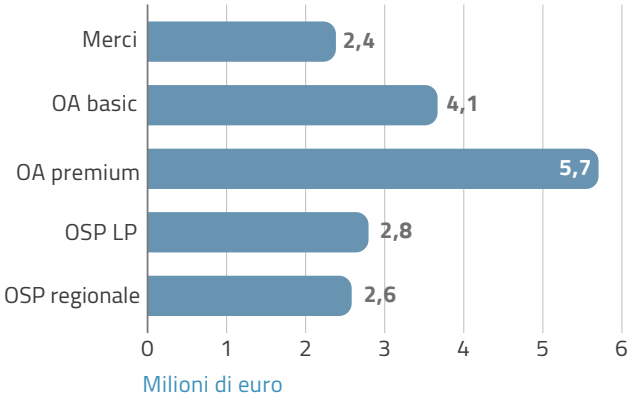
Circa il 50% dei canoni corrisposti dalle imprese ai gestori è relativo a servizi gravati da OSP[420], circa il 37% al traffico di tipo *Premium* e il 9% al traffico merci (Figura 62).

Figura 62. La ripartizione dei ricavi da pedaggio per segmento di mercato – anno 2023



Fonte: *database* ART.

Figura 63. I ricavi medi unitari da pedaggio per segmento di mercato – anno 2023



Fonte: *database* ART.

Sebbene, come evidenziato supra, l'analisi dei ricavi da pedaggio per segmento di mercato, espressi in termini assoluti, mostrino una relativa prevalenza di quelli afferenti al segmento OSP, là dove il si considerasse il ricavo medio unitario (espresso in euro/treno-km) prevarrebbe il segmento *Open access premium*.

3.1.2 Gli impianti interconnessi alle reti ferroviarie

Nell'ambito delle infrastrutture dedicate al trasporto ferroviario rientrano anche gli impianti interconnessi alla rete ferroviaria.

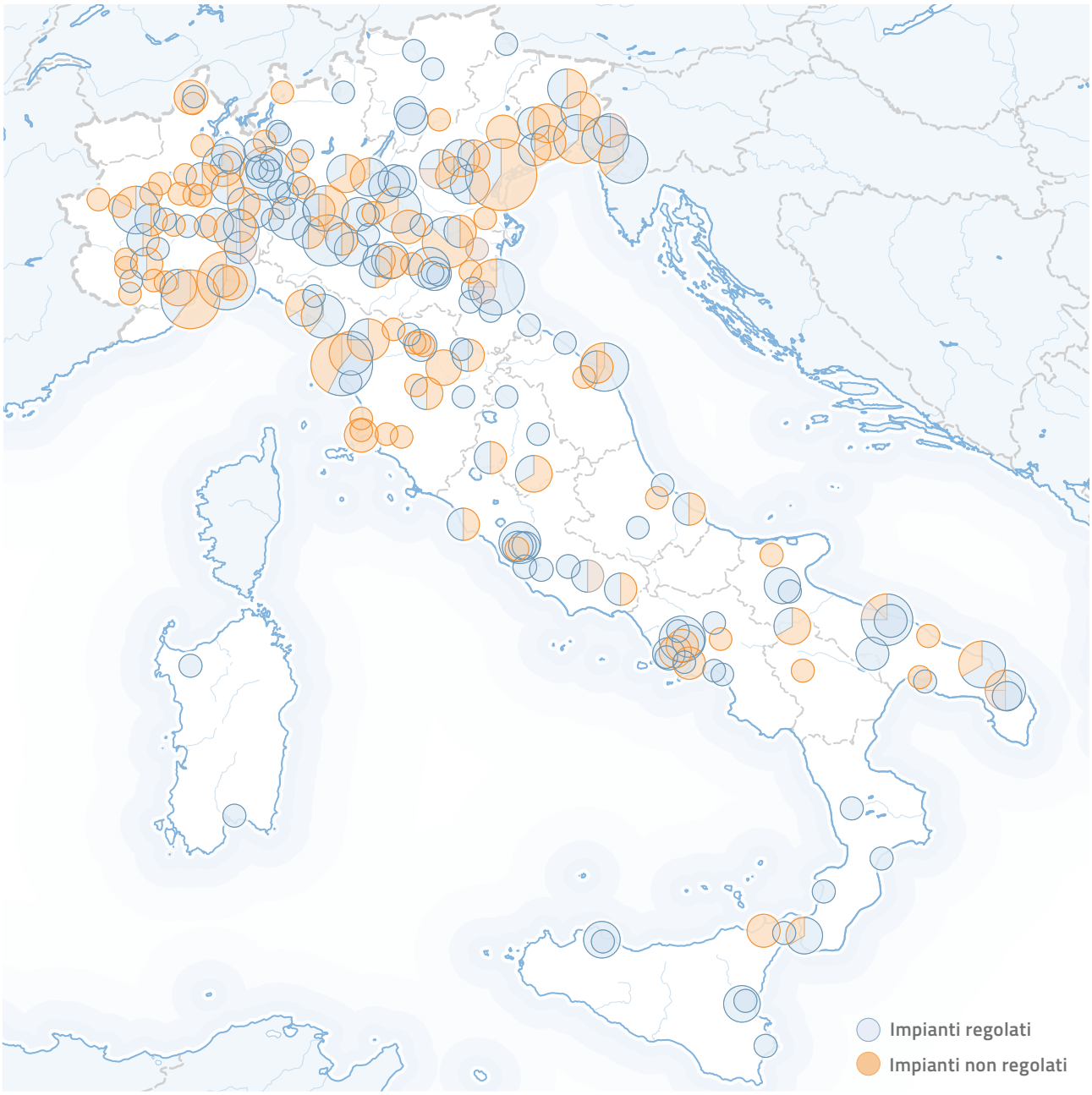
In Italia, detti impianti risultano essere 585[421], con il 59% degli stessi soggetto alla regolazione dell'Autorità, in quanto impianti di servizio[422]. La restante quota non è compresa, a eccezione di alcuni profili, nel perimetro regolatorio, poiché trattasi di raccordi di proprietà di soggetti privati e pertanto utilizzati esclusivamente per le attività rientranti negli scopi privatistici di specifiche imprese.

420 Per OSP (obbligo di servizio pubblico) "*si intende l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso*" [regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lettera. e)]; i servizi di trasporto che non fanno parte di questa categoria sono definiti "a mercato", o "*open access*".

421 In tale ammontare non sono computati gli impianti afferenti alle reti isolate.

422 Ossia impianti nei quali vengono forniti i servizi ferroviari di cui all'art. 13 del d. lgs. n. 112/2015.

Figura 64. Gli impianti interconnessi regolati e non regolati – anno 2023



Fonte: *database* ART.

Gli impianti interconnessi risultano differenziabili per tipologia, specificamente quelli afferenti alla categoria A[423], per i quali sono previsti, all'interno della delibera n. 95/2023, determinati criteri di orientamento dei corrispettivi ai costi e obblighi di contabilità regolatoria. Per gli impianti di tipologia B, invece, è prevista, all'interno della medesima delibera, una regolazione economica semplificata. Inoltre, la delibera n. 130/2019 stabilisce misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari interconnessi alle reti ferroviarie di cui all'art. 1, comma 1, lettera a), e comma 4, del d.lgs. n. 112/2015[424].

Nella Figura 65, è rappresentata la ripartizione degli impianti per tipologia di attività effettuata. Anche in questo caso, risultano esclusi dal perimetro regolatorio, salvo per alcuni specifici aspetti, quelli indicati come "non attivi", nonché la quasi totalità di quelli industriali.

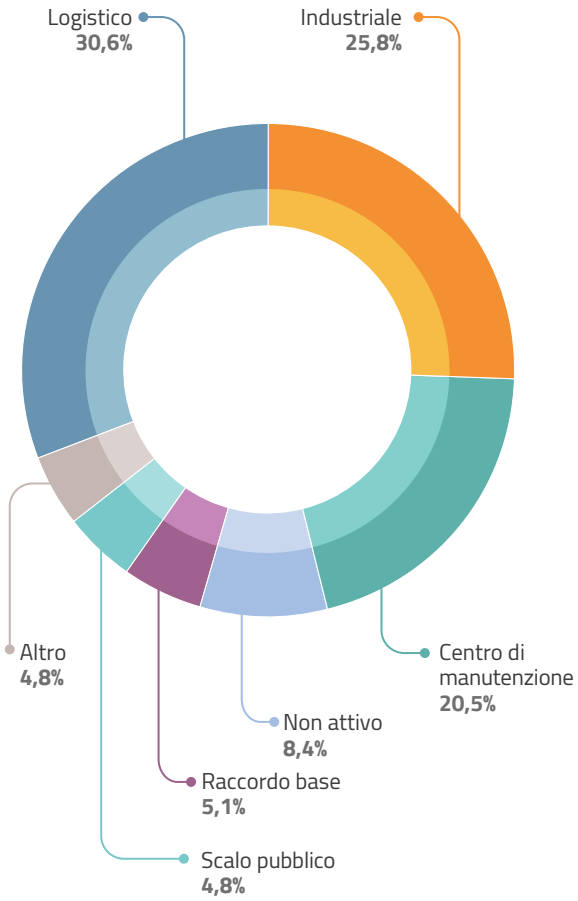
3.1.2.1 Gli impianti interconnessi e di rilevanza logistica

Nella Figura 66 sono riportati gli impianti interconnessi alla rete ferroviaria nazionale, che includono quelli di tipo logistico, industriale, scalo pubblico e raccordo base, dei quali, oltre il 50% rientra nel perimetro di regolazione dell'Autorità.

3.1.2.2 Gli interporti

Gli interporti rappresentano una tipologia di impianti di servizio ferroviario, idonei allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, come definiti nell'ambito della l. n. 240/1990[425], che identifica altresì i 24 interporti di interesse nazionale, riportati in Figura 67.

Figura 65. La ripartizione degli impianti interconnessi per tipologia – anno 2023



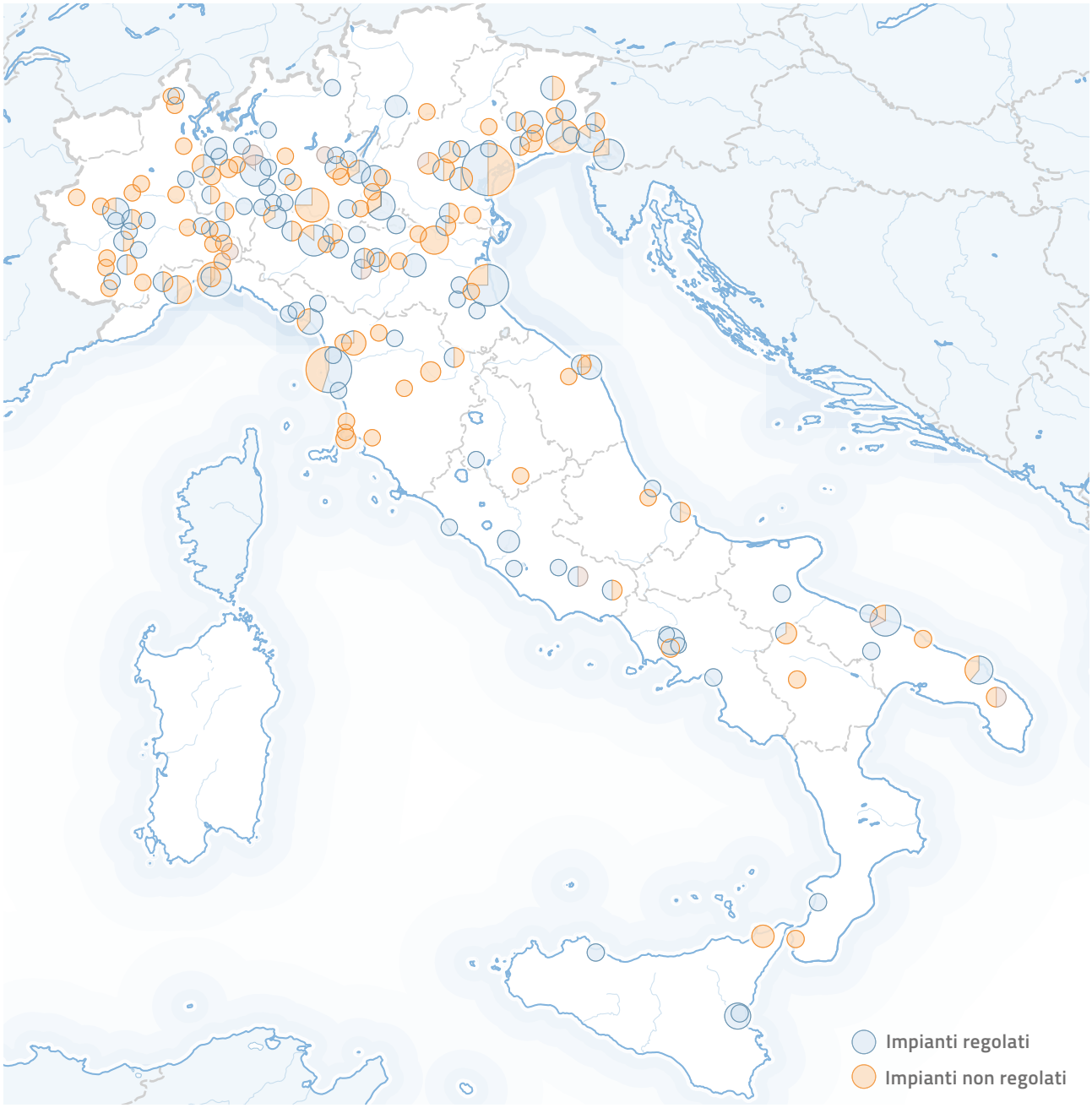
Fonte: *database* ART.

423 Cfr. Misura 38 *ex* delibera n. 95/2023, che fa riferimento a: i. impianti o servizi tra loro non sostituibili sull'infrastruttura ferroviaria nazionale; ii. stazioni passeggeri, limitatamente ad alcuni servizi; iii. ulteriori impianti e servizi gestiti da società del gruppo FS o altri gruppi aventi posizione dominante nello specifico mercato; iv. ulteriori impianti e servizi per i quali verrà accertato, previa applicazione della c.d. procedura di *market power test*, l'esistenza di significativo potere di mercato.

424 Tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione dei servizi svolti negli stessi. Risultano inoltre nell'ambito di applicazione di tali misure di regolazione i gestori dell'infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria.

425 L'art. 1 della l. n. 240/1990 definisce l'interporto *"complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione".*

Figura 66. Gli impianti interconnessi di rilevanza logistica – anno 2023



Fonte: *database* ART.

Figura 67. Gli interporti nel territorio nazionale – anno 2023



1. Interporto Regionale della Puglia, Bari
2. Interporto Padova, Padova
3. Interporto di Parma, Parma
4. Interporto d'Abruzzo, Pescara
5. Interporto di Portogruaro, Portogruaro
6. Interporto della Toscana centrale, Prato
7. Rivalta Terminal Europa, Rivalta Scrivia
8. Interporto di Rovigo, Rovigo
9. Interporto di Torino, Orbassano
10. Interporto di Trento, Trento
11. Interporto di Trieste, Trieste
12. Interporto Bologna, Bentivoglio
13. Interporto di Vado, Vado
14. Interporto Quadrante Europa, Verona
15. Interporto delle Marche, Jesi
16. Interporto di Venezia, Venezia
17. Società degli Interporti Siciliani, Catania
18. Interporto Cervignano del Friuli, Cervignano del Friuli
19. Interporto Toscano, Livorno
20. ISE Interporto Sud Europa, Maddaloni
21. Terminal Intermodale di Mortara, Mortara
22. Interporto Campano, Nola
23. Interporto di Novara, Novara
24. Interporto Centro Italia, Orte

Fonte: anagrafica interporti – MIT.

3.2 I servizi di trasporto

3.2.1 I servizi passeggeri

Nel 2023, l'offerta del servizio ferroviario passeggeri registra, nel complesso, un ritorno ai livelli pre-shock esogeno da Covid-19, con un totale superiore ai 345 milioni di treni–km; nel dettaglio il volume ancora inferiore al 2019 dei servizi regionali OSP , che rappresentano i due terzi dell'offerta di traffico ferroviario totale, è compensato dal recupero più che proporzionale del segmento OA e della media-lunga percorrenza OSP, (Figura 68).

In relazione alla domanda di passeggeri, espressa in termini di passeggeri-km[426] (Figura 69), nel 2023, per i segmenti OA e OSP-MLP, si è rilevato un recupero della contrazione dovuta alla pandemia, con un allineamento ai volumi relativi agli anni 2018 e 2019; a tale *trend* fa eccezione, invece, la categoria "regionali OSP", anche in conseguenza delle modifiche intervenute sui comportamenti degli utenti post-pandemia, in particolare per gli utenti identificati quali *"commuter"*, in termini di frequenza settimanale degli spostamenti sistematici.

Nella Figura 70 è rappresentato il totale della domanda passeggeri nel quadriennio considerato; nel 2023, la domanda è pari a 781,5 milioni di passeggeri.

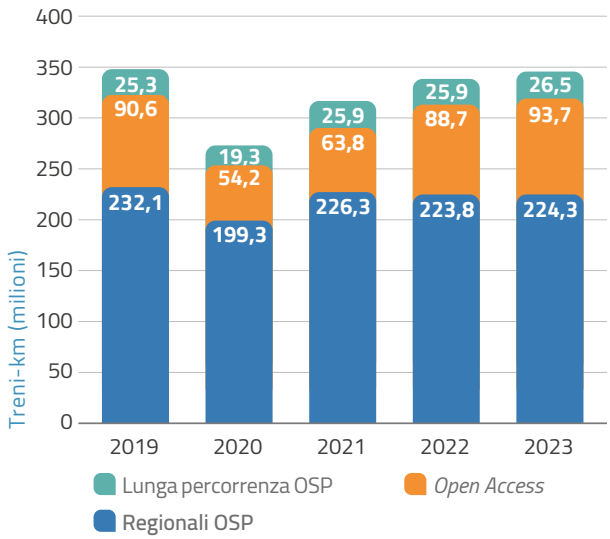
3.2.2 I servizi merci

In relazione all'evoluzione della domanda merci, Le tonnellate trasportate nel 2023 sono pari a 98,3.

L'offerta del segmento merci, espressa in treni-km, mostra un andamento simmetrico rispetto a quanto rilevato per la domanda, con riguardo al traffico sia internazionale sia nazionale[427].

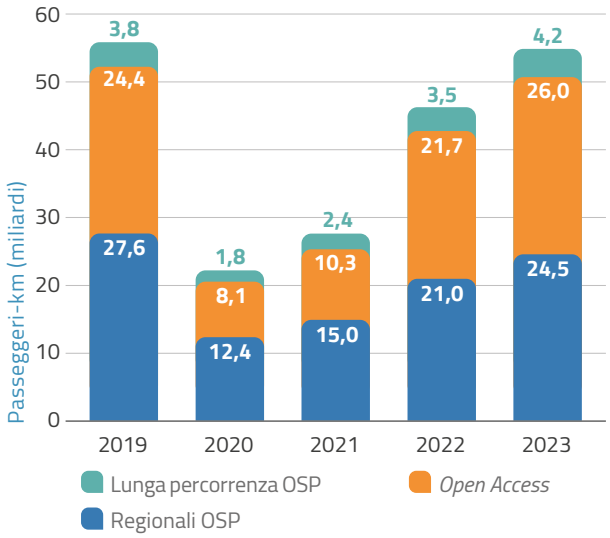
La domanda di traffico merci, espressa in termini di tonnellate-km[428] presenta un andamento differenziato per i due sub-segmenti; con riguardo ai volumi nazionali il carico medio (espresso in tonnellate per treno) risulta in crescita.

Figura 68. L'evoluzione dell'offerta passeggeri per segmento di mercato



Fonte: *database* ART.

Figura 69. L'evoluzione della domanda passeggeri per segmento di mercato



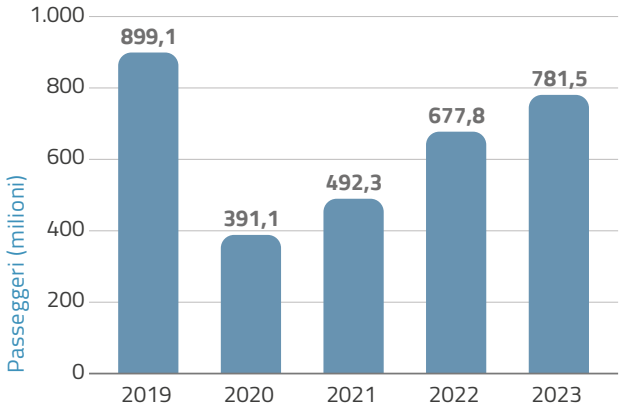
Fonte: *database* ART.

426 Il passeggero-km è un'unità di misura che fa riferimento al numero complessivo di km percorsi in un dato tempo dai passeggeri. L'indicatore non tiene conto né della lunghezza né della frequenza del viaggio del singolo passeggero, risultando di pari valore, ad esempio, per un singolo viaggio di 600 km e per 10 viaggi da 60 km ciascuno.

427 Per "traffico internazionale" si intende i servizi di trasporto relativi al traffico ferroviario dove il treno oltrepassa il confine di Stato almeno una volta (direttiva 2012/34/EC). Il dato riportato si riferisce esclusivamente al percorso rappresentato da un qualsiasi punto di origine nazionale sino al confine di Stato, o viceversa.

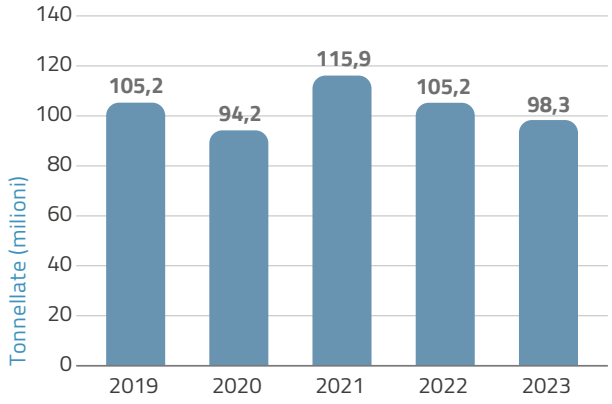
428 La tonnellata-km è un'unità di misura che fa riferimento al numero complessivo di km percorsi in un dato tempo dalle merci, misurate in tonnellate. L'indicatore non tiene conto della lunghezza né della frequenza del viaggio della singola tonnellata di merci, risultando di pari valore, ad esempio, per una tonnellata che viene trasportata in una sola volta per 600 km così come per 10 viaggi da 60 km ciascuno.

Figura 70. L'evoluzione della domanda passeggeri nazionale



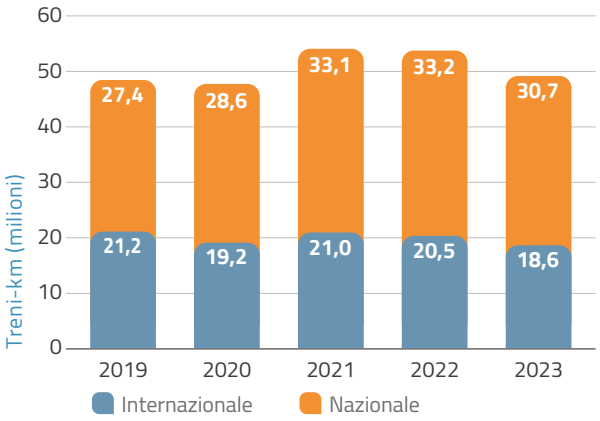
Fonte: *database* ART.

Figura 71. L'evoluzione della domanda merci nazionale



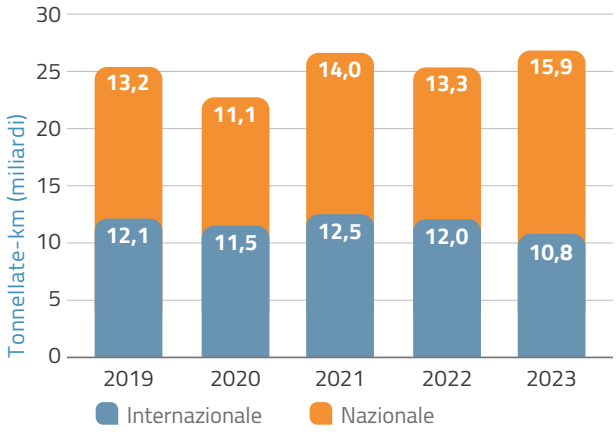
Fonte: *database* ART.

Figura 72. L'evoluzione dell'offerta merci per ambito di origine/destinazione



Fonte: *database* ART.

Figura 73. L'evoluzione della domanda merci per ambito di origine/destinazione



Fonte: *database* ART.

3.2.3 I dati economici e qualitativi

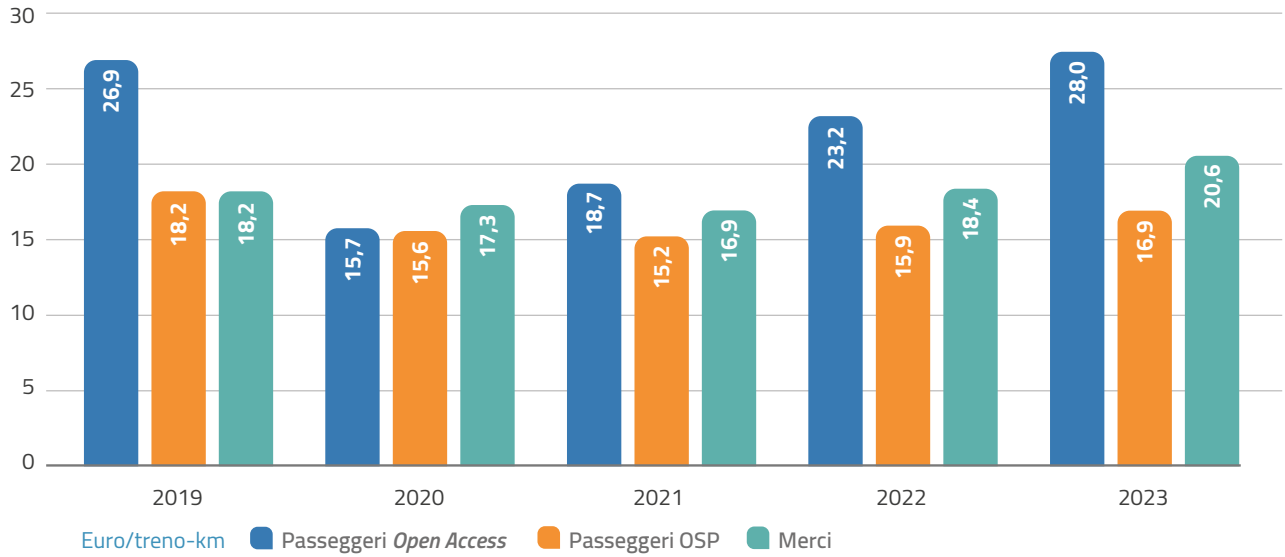
I ricavi medi unitari, espressi in euro per treno-km, analizzati per segmento di mercato di primo livello[429], presentano una relativa variabilità nell'andamento annuale; nel 2023, tutti i macro-segmenti considerati evidenziano un incremento rispetto al 2022: +18,4% per il segmento OA, +6,4% per il segmento OSP[430] passeggeri e +11,8% per quello merci.

429 Mentre la componente A del pedaggio, il c.d. "canone base", è costruita in modo che i ricavi totali a essa correlati consentano, ai sensi dell'articolo 17, comma 4, del d.lgs. 112/2015, il recupero dei Costi Diretti, vi è un meccanismo dei coefficienti di maggiorazione, finalizzato a incrementare il valore della componente A, precedentemente calcolata sulla base dei Costi Diretti, in modo da pervenire a un insieme di valori di maggiorazione (componente B) differenziati per segmento di mercato, tipologia di rete e classe temporale del servizio, tali che la somma delle componenti A e B e delle eventuali componenti C2, C3 e C4 consenta, complessivamente (una volta che ciascun valore sia applicato alle quantità di domanda di ciascun segmento), il pieno recupero degli *Efficient Total Cost*. Il GI dovrebbe definire segmenti di mercato distinti ove i costi della prestazione dei servizi di trasporto e i relativi prezzi di mercato o requisiti di qualità del servizio differiscano notevolmente. Tale segmentazione (o differenziazione) si determina a partire da binomi relativi alla struttura di base (cd "segmentazione di primo livello"), eventualmente arricchita da parte del GI con l'aggiunta di ulteriori binomi. Avuto riguardo ai binomi proposti dalla direttiva 2012/34/UE, l'Autorità definisce, relativamente al PMdA, la seguente struttura di base dei servizi ferroviari, di cui alla Misura 24 dell'Allegato A alla delibera 95/2023.

430 Nel caso di servizi gravati da OSP tali ricavi sono comprensivi di compensazioni erogate dall'ente affidante; i dati rappresentati non includono i dati relativi al traffico sulle reti isolate.

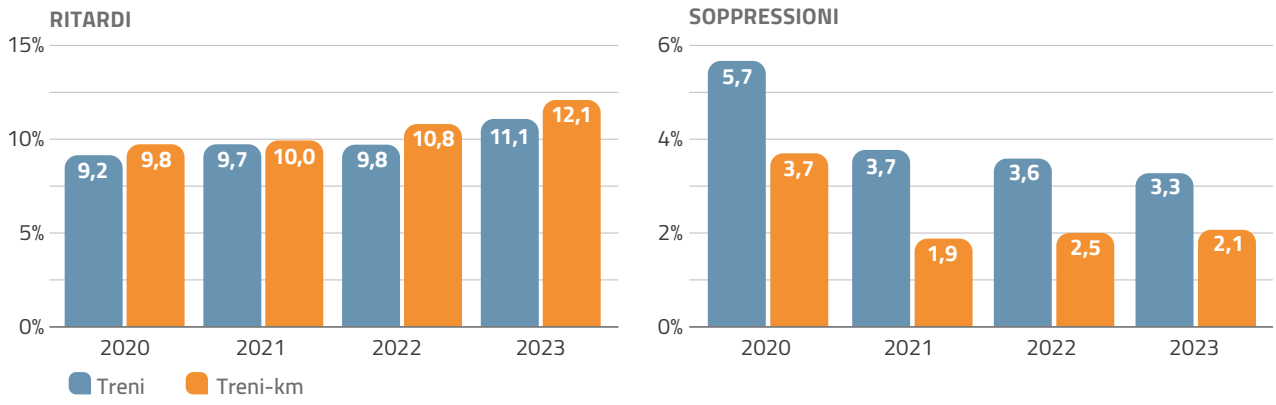
Con riferimento alla qualità del servizio regionale OSP passeggeri, riferita ai 36 contratti di servizio eserciti sulla rete nazionale e/o interconnessa, i ritardi[431] e le soppressioni[432] rilevati (Figura 75), in entrambi i casi rappresentati in relazione al numero di treni e ai treni-km, hanno evidenziato, anche nel 2023, un andamento coerente con quanto osservato durante l'intera serie storica, con un incremento dei ritardi e una riduzione progressiva delle soppressioni rispetto all'anno precedente.

Figura 74. L'evoluzione dei ricavi medi per macro-segmento di mercato



Fonte: *database* ART.

Figura 75. Il monitoraggio di ritardi e soppressioni del servizio ferroviario regionale



Fonte: *database* ART.

431 È considerato in ritardo il treno che giunge alla stazione di destinazione più di 5 minuti dopo l'orario di arrivo programmato.

432 Ai fini del calcolo, non è considerato soppresso un treno programmato sostituito con altro treno aggiunto e operativo entro la mezz'ora successiva all'orario di partenza previsto.

3.3 *Focus*: il trasporto ferroviario in Europa

A far data dal 2014, l'Autorità è membro di IRG-Rail, associazione tra regolatori indipendenti europei con competenza nel settore ferroviario. Tale organizzazione redige l'*Annual Report Market Monitoring*, pubblicato sul sito *web* istituzionale IRG-Rail; a tale scopo, l'Autorità raccoglie i dati necessari alla definizione del documento[433].

I regolatori che forniscono i dati nell'ambito di tale monitoraggio sono 31, 6 dei quali, , con una dotazione infrastrutturale superiore ai 15.000 km, inclusa l'Italia (Figura 76)[434].

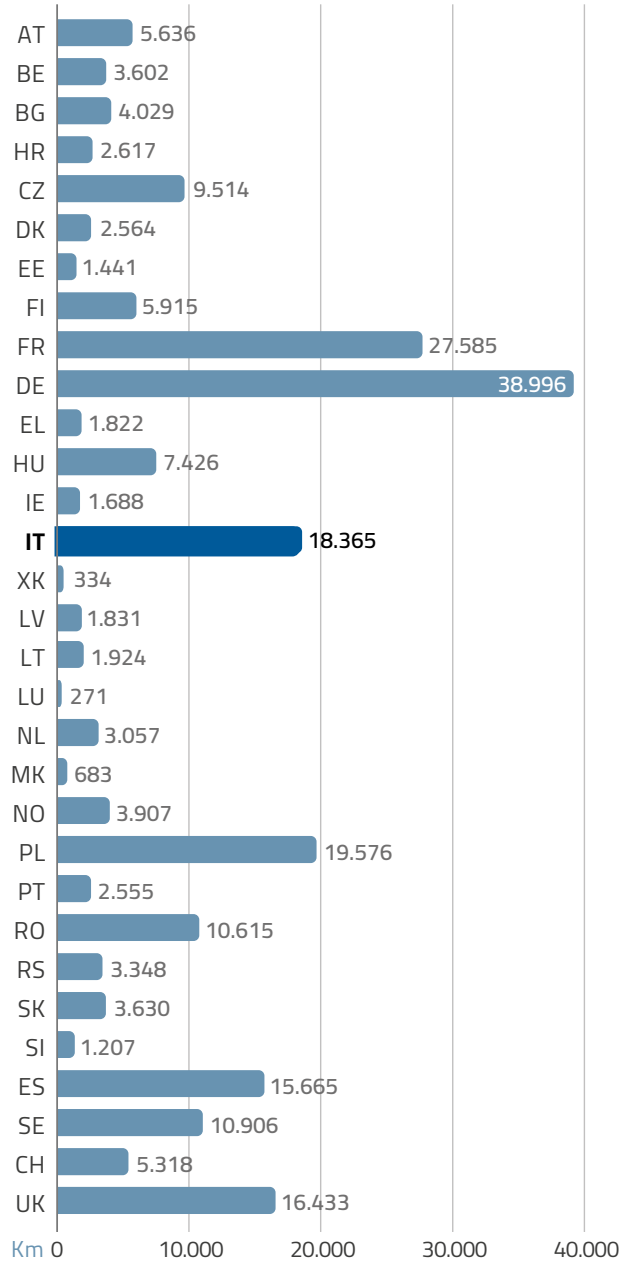
Per quanto riguarda le imprese ferroviarie operative all'interno dei propri confini nazionali, la Germania risulta il Paese col maggior numero di IF (Figura 77), nei segmenti passeggeri e merci. Il secondo paese per numero di sole imprese passeggeri risulta essere la Svizzera (33), mentre per il segmento merci è rappresentato dalla Polonia (105).

Circa un quarto dei paesi monitorati ha una sola impresa operativa nel settore passeggeri e meno di 9 IF che offrono servizi nel settore merci.

Per quanto riguarda l'offerta di traffico, espressa in treni-km, rileva il dato relativo alla Germania, con un valore pari al doppio di quello del Regno Unito e a circa il triplo rispetto a Francia e Italia, e il cui livello di traffico è significativamente superiore alla media europea.

La distribuzione dell'offerta di traffico tra merci e passeggeri è variabile a seconda del Paese considerato[435]: essa contempla sia Paesi con offerta a prevalenza passeggeri (Irlanda e Danimarca), sia altri maggiormente sbilanciati sulle merci (Slovenia e Lituania), seppure, in quest'ultimo caso, in un contesto di scarsa offerta in termini di treni-km complessivi.

Figura 76. L'estensione chilometrica della rete ferroviaria in Europa – anno 2023



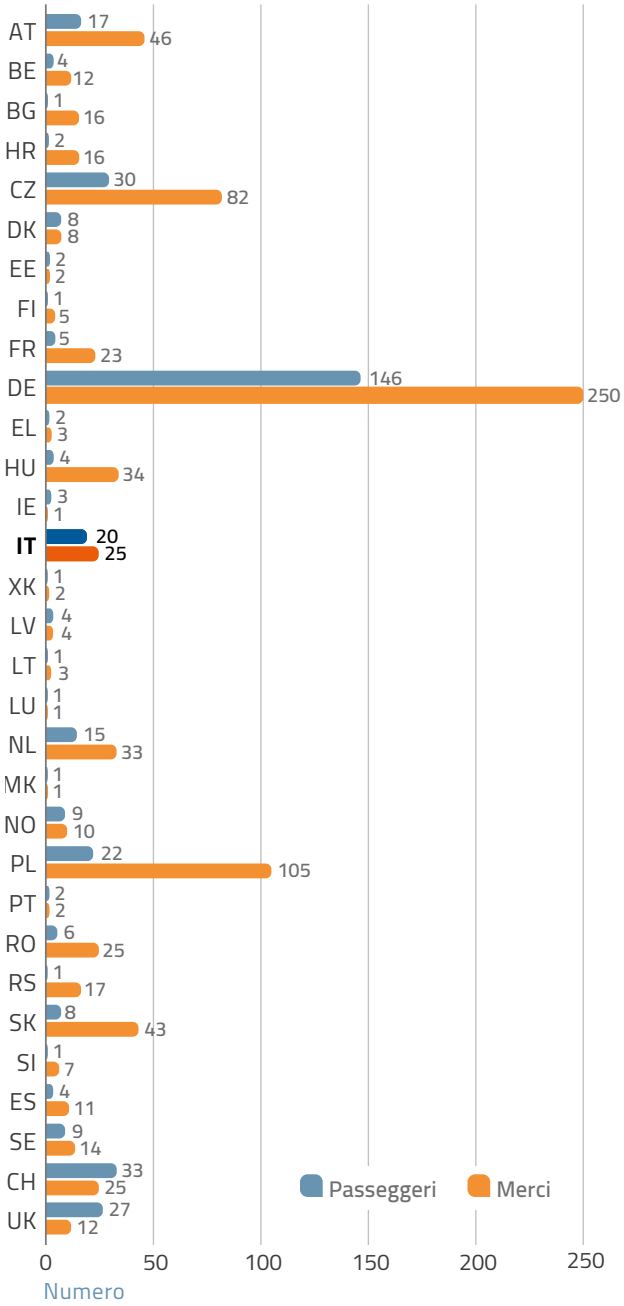
Fonte: elaborazione ART su dati IRG-Rail, 2025, Tredicesimo Annual Report Market Monitoring.

433 https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring. Il dato relativo all'Italia è riferito alla rete nazionale e alle reti interconnesse mentre, in accordo con la direttiva *recast*, dallo stesso sono escluse le reti isolate.

434 Nelle figure seguenti, i Paesi sono denominati secondo i loro codici codice ISO 3166-1 alpha-2, che si riportano di seguito: AT-Austria; BE-Belgio; BG-Bulgaria; HR-Croazia; CZ-Repubblica Ceca; DK-Danimarca; EE-Estonia; FI-Finlandia; FR-Francia; DE-Germany; GR-Grecia; HU-Ungheria; IE-Irlanda; IT-Italia; XK-Kosovo; LV-Lettonia; LT-Lituania; LU-Lussemburgo; MK-Macedonia del Nord; NL-Paesi Bassi; NO-Norvegia; PL-Polonia; PT-Portogallo; RO-Romania; RS-Serbia; SK-Slovacchia; SI-Slovenia; ES-Spagna; SE-Svezia; CH-Svizzera; UK-Regno Unito.

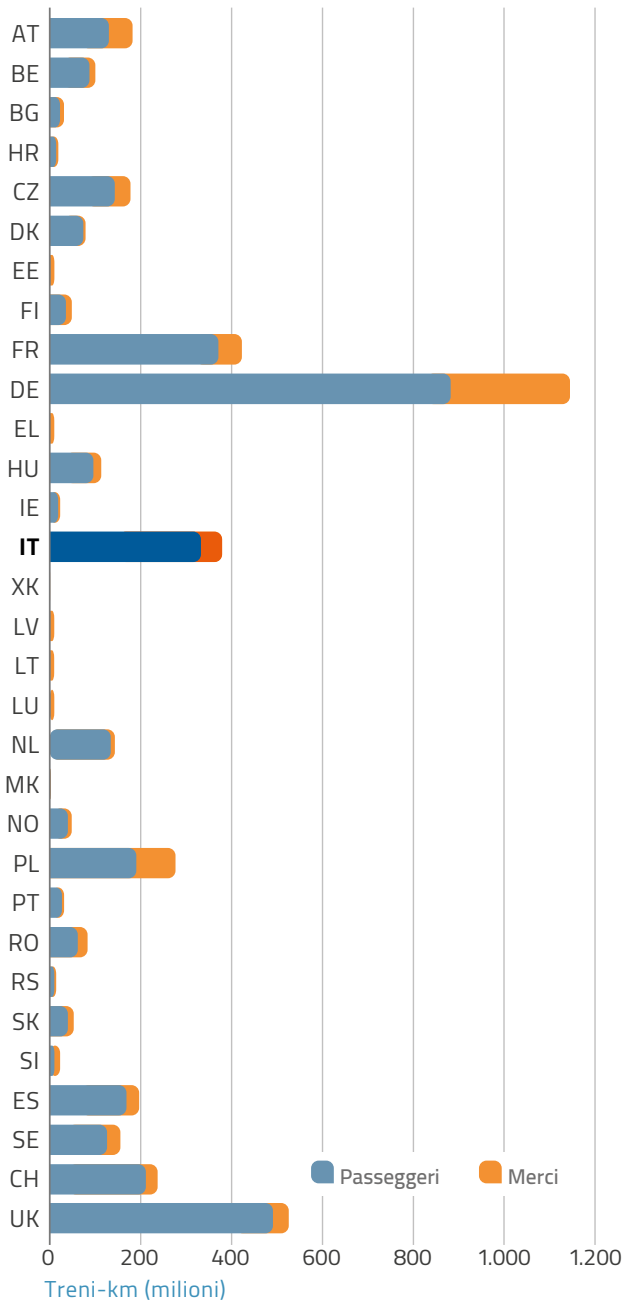
435 Si evidenzia che sulla composizione dell'offerta rilevano, oltre alle differenti politiche dei trasporti attuate nei singoli Paesi, anche la composizione della produzione industriale e le caratteristiche geografiche del territorio.

Figura 77. Le imprese ferroviarie nei settori passeggeri e merci per paese – anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati *IRG-Rail*, 2025, Tredicesimo *Annual Report Market Monitoring*.

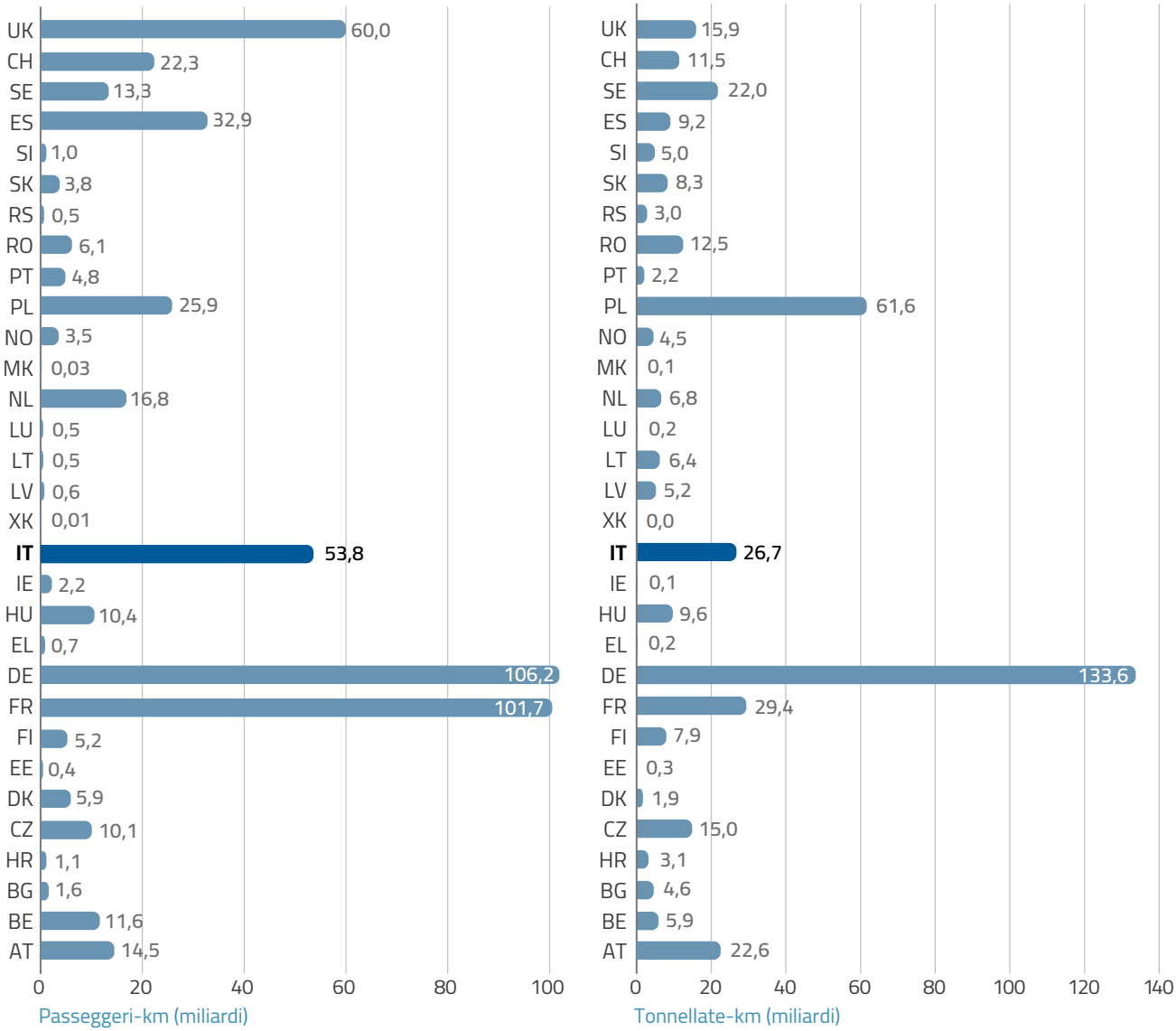
Figura 78. L'offerta per paese e la ripartizione per categoria – anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati *IRG-Rail*, 2025, Tredicesimo *Annual Report Market Monitoring*.

Rispetto a quanto sopra rappresentato in termini di offerta, la distribuzione rilevata dal lato della domanda, espressa rispettivamente in passeggeri-km e tonnellate-km per i segmenti passeggeri e merci, mostra un andamento analogo, con la Germania al primo posto sia per i passeggeri che per le merci e l'Italia – con una domanda pari alla metà di quella della Germania – che si posiziona al quarto posto in entrambi i segmenti. Più in generale, i Paesi caratterizzati da un'offerta maggiore si rivelano anche quelli con la domanda più elevata, pur registrandosi alcune eccezioni riconducibili ai diversi livelli di *load factor* dei servizi.

Figura 79. La domanda passeggeri e merci per paese – anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati *IRG-Rail*, 2025, Tredicesimo *Annual Report Market Monitoring*.

4. IL TRASPORTO MARITTIMO

2023	Le cifre del trasporto marittimo		
283 porti	**71** milioni di passeggeri (imbarchi e sbarchi)	**12** vettori affidatari di CdS di cabotaggio marittimo	**478** milioni di tonnellate di merci (imbarchi e sbarchi)
67 gestiti dalle AdSP	**90,8%** quota di passeggeri con origine e destinazione nazionale	**516** mila navi arrivate[436]	**32,1%** quota di merci con origine e destinazione nazionale

Fonte: Istat, MIT (CNIT 2022-2023), *database* ART.

4.1 Le infrastrutture

La rete di infrastrutture portuali nazionali è composta da 283 porti, di cui 67 raggruppati nelle 16 Autorità di sistema portuale (AdSP) di cui al d. lgs. n. 169/2016 (Figura 80, dati 2023)[437]. La regolazione dell'Autorità nel settore portuale consiste nella definizione di principi e criteri volti a garantire l'accesso equo e non discriminatorio, introdotti con la delibera n. 57/2018, che si applicano limitatamente alle infrastrutture portuali riconducibili alle AdSP specificate supra; tali misure risultano attualmente oggetto di specifico procedimento di revisione.

436 Dato 2022, valori 2023 non disponibili.

437 L'AdSP è un ente pubblico di personalità giuridica avente, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale. Il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il decreto legislativo n. 169 del 2016 (GU 31 agosto 2016), di riordino delle Autorità portuali, istituito con la legge n. 84/1994, che vede la creazione di 16 AdSP. Il sistema di governance prevede che 67 porti di rilievo nazionale siano coordinati da 16 AdSP, cui viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Queste 16 AdSP sono:

1. AdSP del Mar Ligure Occidentale: porti di Genova, Savona e Vado Ligure
2. AdSP del Mar Ligure Orientale: porti di La Spezia e Marina di Carrara
3. AdSP del Mar Tirreno Settentrionale: porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo
4. AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale: porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
5. AdSP del Mar Tirreno Centrale: porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia
6. AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio: porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia
7. AdSP del Mare Di Sardegna: porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Arbatax e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)
8. AdSP del Mare di Sicilia Occidentale: porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani, Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela, Porto di Licata nonché Porto di Sciacca
9. AdSP del Mare di Sicilia Orientale: porti di Augusta, Siracusa, Catania e Pozzallo.
10. AdSP del Mare Adriatico Meridionale: porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli
11. AdSP del Mar Ionio: porto di Taranto
12. AdSP del Mare Adriatico Centrale: porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona e Vasto
13. AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale: porto di Ravenna
14. AdSP del Mare Adriatico Settentrionale: porti di Venezia e Chioggia
15. AdSP del Mare Adriatico Orientale: porto di Trieste e Monfalcone
16. AdSP dello Stretto: porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline.

Figura 80. I porti delle AdSP



Fonte: elaborazione ART.

4.2 I servizi di trasporto

4.2.1 I servizi passeggeri

I dati relativi al trasporto marittimo passeggeri[438] in ambito europeo evidenziano che l'Italia è il Paese nel quale i flussi di passeggeri totali (imbarcati e sbarcati) sono i più consistenti, seguita da Grecia e Danimarca. Nel quinquennio considerato e, in particolare nel 2023, l'Italia ha anche registrato un incremento complessivo del numero dei passeggeri rispetto al dato del 2019, ovvero prima dell'emergenza COVID-19 (Tabella 33), anche in controtendenza con quanto rilevato per altri paesi europei[439].

L'analisi del traffico nazionale evidenzia *in primis* la sostanziale coincidenza tra imbarchi e sbarchi (Figura 81), per via della tipologia di spostamenti a esso sottesi che si caratterizzano generalmente per essere viaggi di andata e ritorno; si rileva, inoltre, un forte decremento dello stesso negli anni interessati dallo scenario pandemico, e un livello di traffico 2023 che per la prima volta ha superato quello registrato nel 2019.

I flussi di traffico passeggeri, distinti in relazione all'origine/destinazione nazionale o estera (Figura 82) evidenziano la predominanza del traffico nazionale (83%) rispetto ai passeggeri con origine/destinazione estera (17%) [440].

438 Esclusi i flussi crocieristici.

439 I passeggeri il cui spostamento ha origine e destinazione sul territorio nazionale sono contati due volte (in imbarco e in sbarco), come nel caso del trasporto aereo, qualora la rilevazione sia riferita alla totalità dei porti nazionali; quando invece il dato è rilevato dalle imprese di navigazione che hanno effettuato il servizio, è rilevato il passeggero trasportato, contato dalle stesse una sola volta. Per quanto riguarda i collegamenti internazionali, i dati forniti dai porti e dalle imprese di navigazione coincidono, in quanto il passeggero è contato una volta sola anche nella rilevazione dell'infrastruttura portuale (in imbarco o in sbarco nel solo porto nazionale del collegamento).

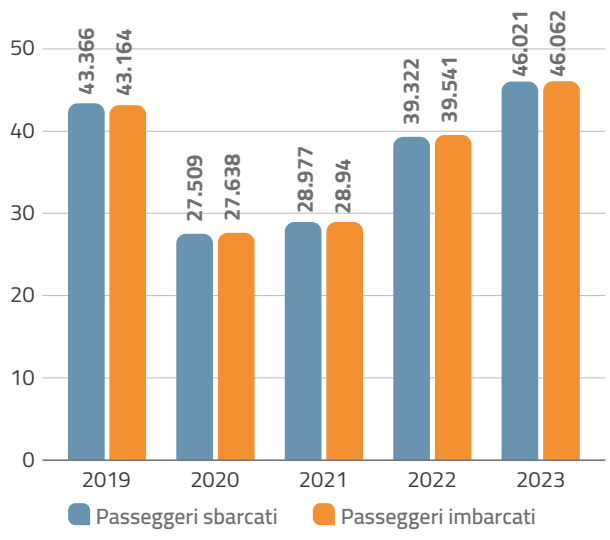
440 Questo dato, come già rilevato, è influenzato dal fatto che il traffico nazionale conta il medesimo passeggero sia nel viaggio di andata sia nel viaggio di ritorno; pertanto, nella figura 82 il dato è stato corretto per tenere conto di tale specificità nelle modalità di calcolo. In assenza di tale correzione il traffico nazionale risulterebbe pari al 91% del totale, mentre quello internazionale pari al 9%.

Tabella 33. L'evoluzione dei passeggeri totali per paese UE

Paese	2019	2020	2021	2022	2023
Italia	86.530	55.147	57.916	78.863	92.084
Grecia	73.930	40.895	52.261	70.110	74.956
Danimarca	44.226	30.859	33.514	41.189	41.215
Croazia	34.142	18.779	27.079	32.966	33.790
Spagna	34.324	14.283	18.881	31.318	31.731
Germania	31.412	16.373	19.496	27.672	28.450
Svezia	30.523	14.020	16.987	24.914	24.879
Francia	24.666	10.445	11.004	19.038	22.211
Finlandia	19.188	7.357	7.089	13.631	14.216
Malta	13.591	7.955	9.493	12.644	14.622
Estonia	15.057	8.623	8.213	11.749	12.851
Irlanda	2.688	814	1.020	2.481	2.867
Polonia	2.787	1.905	2.316	2.335	2.252
Paesi Bassi	1.679	1.008	857	1.976	1.972
Portogallo	822	846	1.060	1.382	2.147
Belgio	1.092	69	88	570	997
Lettonia	1.072	466	249	371	377
Lituania	343	308	312	338	368
Slovenia	26	0	2	29	28
Cipro	53	5	29	19	26
Bulgaria	5	3	4	6	5
Totale	**418.157**	**230.161**	**267.871**	**373.600**	**402.044**

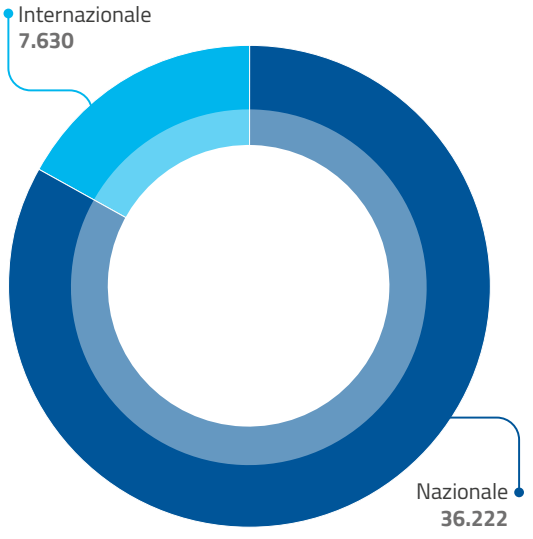
Fonte: Eurostat.

Figura 81. L'evoluzione dei passeggeri totali nei porti nazionali



Fonte: Istat 2019-2022; Eurostat 2023 (dati Istat non disponibili alla data della redazione).

Figura 82. I passeggeri totali per origine/destinazione – anno 2023



Fonte: CNT 2022-2023.

4.2.1.1 Il traffico passeggeri nelle AdSP

Considerato l'ambito oggettivo della regolazione ART relativa alle infrastrutture portuali, la presente sezione offre un *focus* sul traffico passeggeri relativo ai porti appartenenti alle AdSP (Figura 83). In particolare, il totale del traffico passeggeri è risultato essere di circa 70,8 milioni, di cui circa il 55% riconducibile al traffico locale[441].

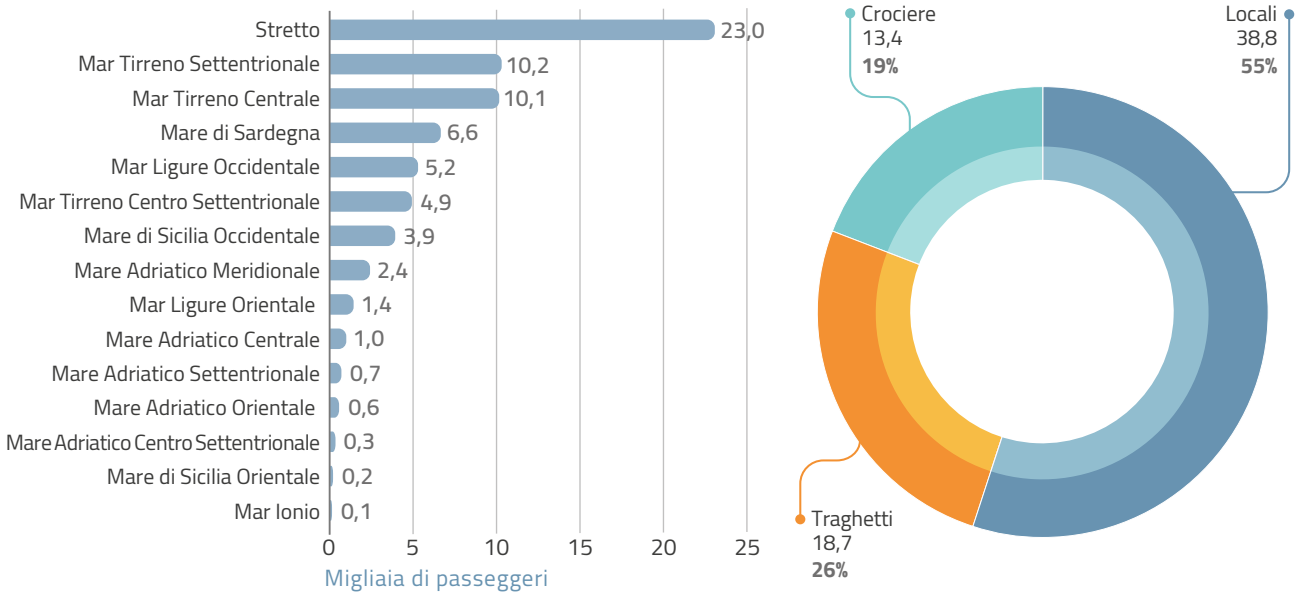
4.2.2 I servizi di cabotaggio marittimo affidati tramite CdS

Il cabotaggio marittimo caratterizzato da obblighi di servizio pubblico, relativo sia ai collegamenti nazionali (isole maggiori), sia ai collegamenti regionali/locali (isole minori), rientra nell'ambito applicativo della regolazione dei servizi dell'Autorità. Rilevano in proposito le delibere n. 96/2018, che stabilisce le condizioni minime di qualità del servizio, e n. 22/2019, che stabilisce le regole per l'effettuazione delle verifiche di mercato e per la definizione dei bandi di gara da parte degli enti affidanti[442] e impone alle imprese titolari di contratto di servizio la tenuta di una contabilità separata.

Nel 2023, i collegamenti di cabotaggio caratterizzati da OSP sono esercitati da 11 imprese di navigazione[443], mentre i CdS in vigore sono 25; di tali CdS, il 72% è stato affidato tramite gara dalle Regioni (Campania, Lazio, Toscana, Sardegna, Sicilia), mentre il restante 28% dal MIT.

Nell'anno in analisi, il numero di corse effettuato per i servizi OSP è pari a circa 100 mila, per un totale di poco più di 2,4 milioni di miglia percorse e circa 25 milioni di passeggeri (imbarcati e sbarcati).

Figura 83. I passeggeri totali per AdSP e per tipologia di servizio – anno 2023



Fonte: Assoporti.

441 I trasporti locali sono quelli relativi a percorrenze inferiori alle 20 miglia nautiche e corrispondenti alla quasi totalità dei collegamenti con le isole minori; il dato relativo ai traghetti include le tratte di lunghezza uguale o superiore alle 20 miglia nautiche e, conseguentemente, i collegamenti tra la penisola e le isole maggiori oltre ai servizi con le isole minori di lunghezza significativa (*e.g.* la tratta Livorno-Capraia o i collegamenti con le isole pontine).

442 Tale disciplina si applica ai collegamenti con le isole che, in base al regolamento (CEE) n. 3577/1992, possono essere assoggettati a obblighi di servizio pubblico (OSP) e/o disciplinati da contratti di servizio (CdS), in deroga al principio di libera prestazione del cabotaggio marittimo.

443 La maggior parte di queste 11 imprese di navigazione svolge sia servizi a mercato sia servizi con OSP.

Con riguardo ai ricavi da contratti OSP (Figura 84), essi derivano in proporzioni uguali dalla tariffazione e dai corrispettivi che gli enti affidanti erogano a fronte dell'effettuazione dei servizi di cabotaggio OSP nell'ambito dei CdS sopra citati.

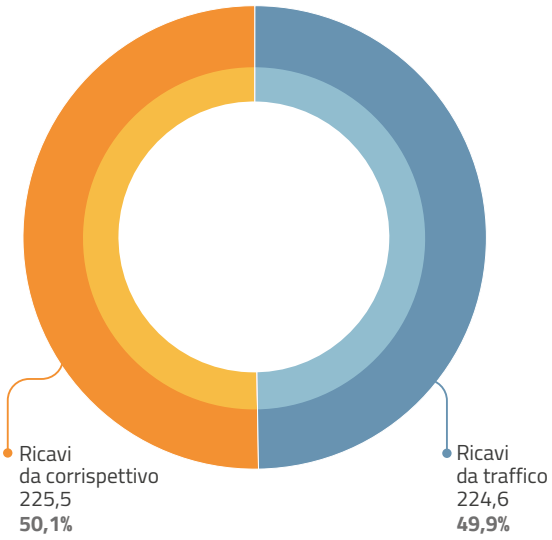
4.2.3 I servizi merci

Con riguardo al traffico merci, nel quinquennio 2019-2023 i Paesi Bassi hanno fatto registrare il traffico di merci – misurato in termini di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate – più elevato, seguiti dall'Italia e dalla Spagna (Tabella 34).

A differenza del trasporto passeggeri, i flussi in entrata e in uscita non sono speculari. Il trasporto merci registra infatti un significativo disequilibrio dei flussi in uscita in favore di quelli in entrata (Figura 85): per tale motivo, nel 2022 le importazioni costituiscono il 65% del traffico merci.

In relazione alla provenienza/destino delle merci pare opportuno distinguere tra flussi in entrata e flussi in uscita: con riferimento alla merce sbarcata, il 76% delle tonnellate totali proviene dall'estero, mentre con riguardo alla merce imbarcata, la quota di merce per l'estero è pari al 53% (Figura 86).

Figura 84. Le principali entrate delle imprese nell'ambito dei CdS – anno 2023



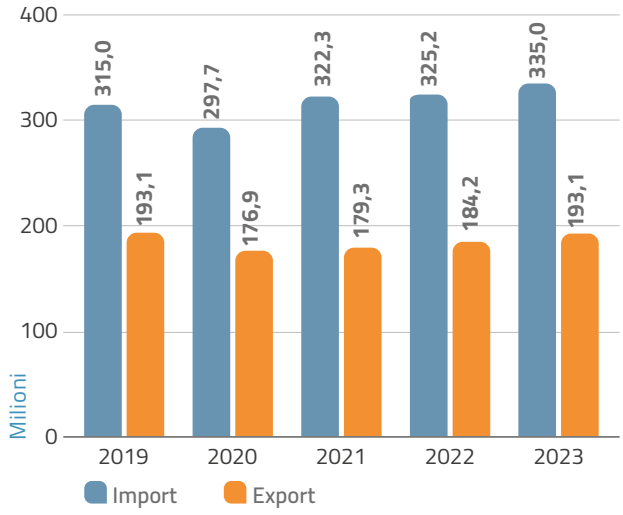
Fonte: *database* ART.

Tabella 34. L'evoluzione delle tonnellate di merci totali per paese UE

Paese	2019	2020	2021	2022	2023
Paesi Bassi	602.821	547.758	580.179	589.935	545.105
Italia	508.074	469.635	501.603	509.397	528.095
Spagna	496.912	455.511	477.021	489.714	471.720
Germania	294.533	275.731	289.130	279.177	267.837
Belgio	277.783	268.675	288.827	288.229	272.987
Francia	302.288	274.511	277.623	282.609	271.964
Grecia	194.468	178.339	178.205	170.695	171.916
Svezia	170.557	168.970	170.619	172.055	159.611
Finlandia	120.488	109.211	102.518	105.092	95.640
Polonia	93.864	88.520	96.663	118.958	136.410
Danimarca	93.727	91.382	94.255	98.230	93.374
Portogallo	85.320	79.371	83.080	85.025	82.110
Irlanda	53.251	51.425	54.027	53.482	49.775
Romania	53.101	47.220	53.121	60.260	69.250
Lituania	52.244	51.529	49.385	40.015	37.237
Lettonia	59.046	42.099	39.705	46.073	36.153
Estonia	37.760	37.741	39.436	33.335	23.010
Bulgaria	30.997	25.258	25.576	30.731	29.983
Croazia	20.580	21.410	21.644	23.607	23.200
Slovenia	22.114	18.314	20.060	22.387	21.138
Cipro	7.428	7.473	6.985	8.235	8.748
Malta	5.195	5.738	3.370	4.888	7.211
TOTALE	**3.582.551**	**3.315.821**	**3.453.031**	**3.512.131**	**3.402.475**

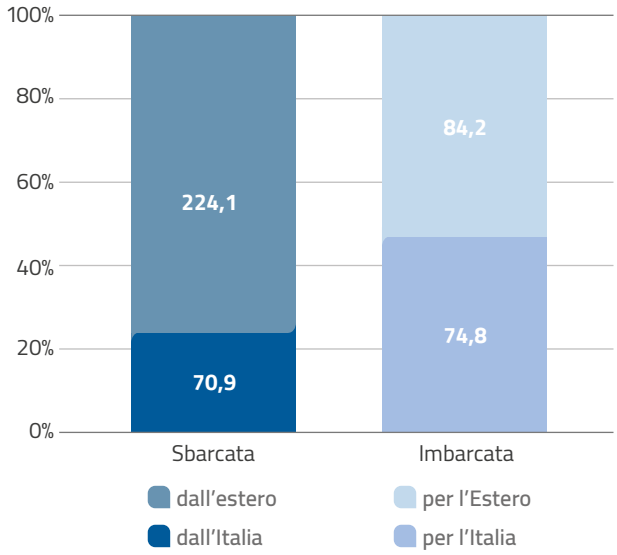
Fonte: Eurostat.

Figura 85. L'evoluzione delle tonnellate di merce nei porti nazionali



Fonte: Istat 2019-2022; Eurostat 2023 (dati Istat non disponibili alla data della redazione).

Figura 86. La ripartizione della merce sbarcata per origine e destinazione – anno 2023

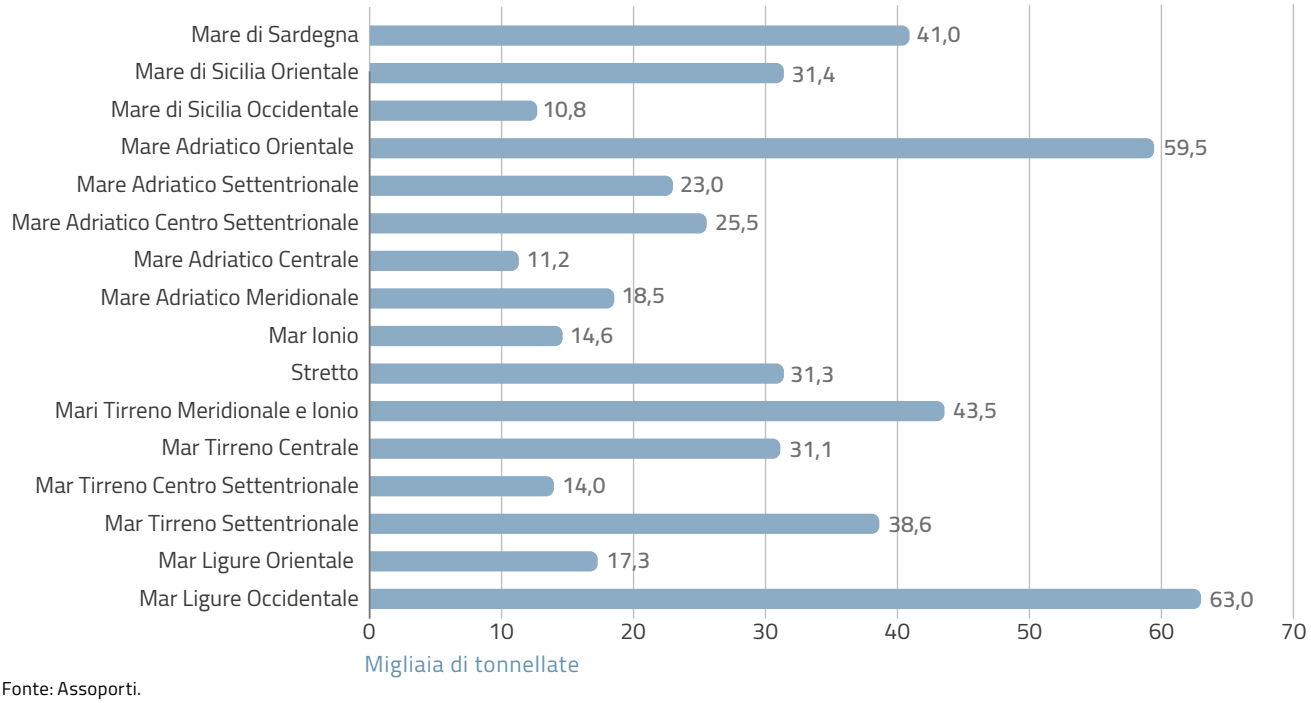


Fonte: CNIT 2022-2023.

4.2.3.1 Il traffico merci nelle AdSP

Le tonnellate di merci trasportate, rispetto a quanto evidenziato per i passeggeri, cambia l'ordine delle AdSP nella ripartizione dei 474,4 milioni di tonnellate totali (Figura 87), con i volumi di traffico più elevato registrati dall'Autorità del Mar Ligure Occidentale (63,0 mln) e dall'AdSP del Mar Adriatico Orientale (59,5 mln).

Figura 87. Le tonnellate di merce totale per AdSP – anno 2023



Fonte: Assoporti.

4

Atti e provvedimenti



Nel periodo compreso tra il 1° luglio e il 30 giugno 2025, l'Autorità ha adottato una serie di atti e provvedimenti (delibere e pareri) rilevanti nell'ambito delle proprie competenze istituzionali.

Nei paragrafi che seguono le delibere sono articolate in tre sezioni aventi a oggetto, rispettivamente, l'attività di regolazione, l'attività di vigilanza e l'organizzazione e funzionamento dell'Autorità.

L'attività consultiva comprende una sottosezione correlata alle funzioni di regolazione svolte dall'Autorità stessa. L'elenco è in ordine numerico cronologicamente inverso, il cui contenuto integrale è pubblicato sul sito *web* dell'Autorità (www.autorita-trasporti.it).

1. LE DELIBERE

1.1 L'attività di regolazione

Delibera n. 104/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e da SAVE S.p.A. per la gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia. Articolazione tariffaria anni 2017-2021. Proroga dei termini di conclusione del procedimento di cui alla delibera n. 150/2024.
Delibera n. 103/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Olbia Costa Smeralda" di Olbia – periodo tariffario 2025-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 102/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da La Ferroviaria Italiana S.p.A. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030.
Delibera n. 101/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da Ente Autonomo Volturno S.r.l. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 relativa alla linea Santa Maria C.V.- Piedimonte Matese.
Delibera n. 100/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da Ferrovie del Gargano S.r.l. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030.
Delibera n. 93/2025 Pubblicata il 11/06/2025	Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento e della relativa consultazione.
Delibera n. 92/2025 Pubblicata il 11/06/2025	Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Proroga del termine di conclusione del procedimento e della relativa consultazione.
Delibera n. 91/2025 Pubblicata il 30/05/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca Misura 10.5 della delibera n. 38/2023. Determinazione del valore del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi, a far data dal 1° giugno 2025, per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali.
Delibera n. 88/2025 Pubblicata il 29/05/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie) – periodo tariffario 2025-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 86/2025 Pubblicata il 26/05/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo – Punta Raisi – periodo tariffario 2025-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.

Delibera n. 85/2025 Pubblicata il 26/05/2025	Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018 – indizione di una consultazione per l'integrazione della Misura 2 in relazione allo schema di Piano economico finanziario (PEF) sulla cui base devono essere predisposti i PEF che sono tenuti a presentare i partecipanti alle procedure di gara per il rilascio delle concessioni di cui all'art. 18 della l. 84/1994.
Delibera n. 85/2025 Pubblicata il 26/05/2025	Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Proroga del termine di conclusione della consultazione indetta con la delibera n. 69/2025.
Delibera n. 76/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da Ferrotramviaria S.p.A. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030.
Delibera n. 75/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Indizione di una consultazione.
Delibera n. 74/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione.
Delibera n. 73/2025 Pubblicata il 29/04/2025	Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Proroga termini consultazione pubblica.
Delibera n. 70/2025 Pubblicata il 29/04/2025	Delibera n. 49/2025 relativa alla indizione della consultazione sulle *"Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura"*. Proroga del termine per la presentazione di osservazioni e proposte da parte dei soggetti interessati e modifica della data dell'audizione.
Delibera n. 69/2025 Pubblicata il 29/04/2025	Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Indizione di una consultazione.
Delibera n. 64/2025 Pubblicata il 16/04/2025	Avvio della Verifica di impatto della regolazione concernente l'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 delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni"*, adottato con la delibera n. 22/2019 del 13 marzo 2019.
Delibera n. 63/2025 Pubblicata il 16/04/2025	Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e da SAVE S.p.A. per la gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia. Articolazione tariffaria anni 2017-2021. Proroga dei termini di conclusione del procedimento di cui alla delibera n. 150/2024.
Delibera n. 62/2025 Pubblicata il 16/04/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino "G.B. Pastine" per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 57/2025 Pubblicata il 02/04/2025	Indice di rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2024.
Delibera n. 55/2025 Pubblicata il 02/04/2025	Meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui alla Misura 10.6 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione.
Delibera n. 54/2025 Pubblicata il 02/04/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa - periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 49/2025 Pubblicata il 19/03/2025	Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Indizione di una nuova consultazione pubblica sulle "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. Misure afferenti al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura" e proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 48/2025 Pubblicata il 19/03/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 47/2025 Pubblicata il 19/03/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia – periodo tariffario 2024-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 40/2025 Pubblicata il 06/03/2025	Regolamento recante *"Attuazione dell'art. 9, comma 3, della legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti"* approvato con la delibera n. 243/2022. Modifica dell'Annesso 3 - Matrice di verifica della conformità.
Delibera n. 39/2025 Pubblicata il 06/03/2025	Misura 17, Allegato "A" alla delibera n. 154/2019. Determinazione annuale del margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada.
Delibera n. 38/2025 Pubblicata il 6/03/2025	Misura 10, Allegato "A" alla delibera n. 22/2019. Determinazione annuale del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo gravati da obblighi di servizio pubblico.
Delibera n. 37/205 Pubblicata il 06/03/2025	Misura 17, Allegato "A" alla delibera n. 154/2019. Determinazione annuale del margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri per ferrovia.
Delibera n. 36/2025 Pubblicata il 06/03/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 28/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Indizione di consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 27/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo – periodo tariffario 2024-2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 23/2025 Pubblicata il 06/02/2025	Avvio della verifica di impatto della regolazione introdotta con la delibera n. 70/2014, recante *"Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per il pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".*
Delibera n. 22/2025 Pubblicata il 06/02/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie) – periodo tariffario 2025-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 21/2025 Pubblicata il 06/02/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 20/2025 Pubblicata il 06/02/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara Marittima - Ancona per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 6/2025 Pubblicata il 17/01/2025	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo – Punta Raisi – periodo tariffario 2025-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 2/2025 Pubblicata il 09/01/2025	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 146/2024, recante: *"Delibera n. 95/2023. Introduzione di nuove misure regolatorie relative alle reti regionali interconnesse e riferite alla assunzione dell'anno base per la formulazione della proposta tariffaria. Avvio del procedimento e della consultazione".*
Delibera n. 192/2024 Pubblicata il 23/12/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - periodo tariffario 2024-2028. Applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente.
Delibera n. 191/2024 Pubblicata il 23/12/2024	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 Mi.Gra. S.r.l. - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 171/2024.
Delibera n. 186/2024 Pubblicata il 18/12/2024	Procedimento avviato con delibera n. 62/2024. Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) del d.l. 201/2011. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

Delibera n. 185/2024 Pubblicata il 18/12/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 184/2024 Pubblicata il 18/12/2024	Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 178/2024 Pubblicata il 06/12/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2026", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2025".
Delibera n. 177/2024 Pubblicata il 29/11/2024	Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato "A" alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022. Conclusione del procedimento.
Delibera n. 176/2024 Pubblicata il 29/11/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa - periodo tariffario 2024-2027. Chiusura dei procedimenti per la risoluzione della controversia di cui alle delibere nn. 82/2024 e 86/2024 e conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 175/2024 Pubblicata il 29/11/2024	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 140/2024 – Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativi alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena.
Delibera n. 171/2024 Pubblicata il 20/11/2024	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 Mi.Gra. S.r.l. Avvio del procedimento.
Delibera n. 170/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Ferrovienord S.p.A.
Delibera n. 169/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.A.
Delibera n. 168/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l
Delibera n. 167/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'Infrastruttura ferroviaria regionale piemontese.
Delibera n. 166/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Società Ferrovie Udine-Cividale S.r.l.
Delibera n. 165/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023.
Delibera n. 164/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A.
Delibera n. 163/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'infrastruttura ferroviaria regionale umbra.
Delibera n. 162/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Ferrotramviaria S.p.A. – Direzione Infrastruttura.
Delibera n. 161/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.
Delibera n. 160/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Ferrovie Emilia - Romagna S.r.l.
Delibera n. 159/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Ferrovie del Gargano S.r.l.
Delibera n. 158/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Ente Autonomo Volturno S.r.l.

Delibera n. 157/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 156/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Napoli "Capodichino" per il periodo tariffario 2024-2026. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 152/2024 Pubblicata il 07/11/2024	Procedimento individuale nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A. avviato con delibera n. 184/2023. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 151/2024 Pubblicata il 07/11/2024	Procedimento avviato con delibera n. 127/2023, del 27 luglio 2023, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Adozione dell'ordine di cessazione della violazione e delle relative misure di ripristino ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.
Delibera n. 149/2024 Pubblicata il 07/11/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio per il periodo tariffario 2024-2025. Esiti della verifica sulla corretta applicazione della delibera n. 87/2024 e dei Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 148/2024 Pubblicata il 07/11/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara Marittima - Ancona per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 147/2024 Pubblicata il 07/11/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024- 2028. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 63/2024 e conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 146/2024 Pubblicata il 07/11/2024	Delibera n. 95/2023. Introduzione di nuova misura regolatoria relativa alle reti ferroviarie regionali interconnesse e riferita alla assunzione dell'anno base per la formulazione dei canoni e dei corrispettivi per l'accesso alle infrastrutture e ai servizi ivi forniti. Avvio del procedimento e della consultazione.
Delibera n. 141/2024 Pubblicata il 24/10/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso Sant'Angelo per il periodo tariffario 2024-2026. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 140/2024 Pubblicata il 23/10/2024	Avvio del procedimento e indizione della consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativi alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena.
Delibera n. 139/2024 Pubblicata il 15/10/2024	Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019. Seconda consultazione pubblica.
Delibera n. 134/2024 Pubblicata il 10/10/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca – periodo tariffario 2024-2027.Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 132/2024 Pubblicata il 27/09/2024	Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Approvazione delle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali.
Delibera n. 130/2024 Pubblicata il 27/09/2024	Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 76/2024. Integrazione delle misure di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 152/2017, recante *"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",* in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato (Sez. VI) n. 1808 del 2024.
Delibera n. 129/2024 Pubblicata il 27/09/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per lo scalo "Vincenzo Bellini" di Catania Fontanarossa - periodo tariffario 2024-2027. Istanze di risoluzione della controversia presentate da Ryanair DAC e da easyJet Company Limited: proroga dei termini di conclusione dei procedimenti riuniti di cui alle delibere n. 82/2024 e n. 86/2024.
Delibera n. 124/2024 Pubblicata il 13/09/2024	Determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell'articolo 43 del d.l. 01/2011, nonché per le nuove concessioni.

Delibera n. 122/2024 Pubblicata il 05/09/2024	Ricorso giurisdizionale avverso il decreto interministeriale, adottato del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, del 5 luglio 2024, n. 181, recante approvazione del *"Piano di ristrutturazione delle rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali, da affidare mediante procedure concorsuali"*.
Delibera n. 113/2024 Pubblicata il 01/08/2024	Procedimento avviato con delibera n. 170/2022. Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 112/2024 Pubblicata il 01/08/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste Ronchi dei Legionari per il periodo tariffario 2024-2027. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.
Delibera n. 108/2024 Pubblicata il 25/07/2024	Delibera n. 61/2024, recante *"Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto internazionale "Sandro Pertini" di Torino per il periodo tariffario 2024-2027 Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023"* – Approvazione, in sostituzione, di un nuovo dispositivo recante correttivi e prescrizioni.
Delibera n. 107/2024 Pubblicata il 25/07/2024	Procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 106/2024 Pubblicata il 25/07/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara Marittima - Ancona per il periodo tariffario 2024-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.

1.2 L'attività di vigilanza

Delibera n. 106/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 9/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Elios Autolinee S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 105/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 172/2024, del 20 novembre 2024, nei confronti di Trenitalia S.p.A., ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione dell'articolo 20, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 104/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e da SAVE S.p.A. per la gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia. Articolazione tariffaria anni 2017-2021. Proroga dei termini di conclusione del procedimento di cui alla delibera n. 150/2024.
Delibera n. 96/2025 Pubblicata l'11/06/2025	Procedimento avviato con delibera n. 31/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Grassani S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 95/2025 Pubblicata l'11/06/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 11/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 94/2025 Pubblicata l'11/06/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 10/2025, del 24 gennaio 2025, nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l. ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 89/2025 Pubblicata il 29/05/2025	Procedimento avviato con delibera n. 184/2023, del 23 novembre 2023. Adozione del provvedimento conclusivo ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Delibera n. 87/2025 Pubblicata il 26/05/2025	Procedimento avviato con delibera n. 30/2025, del 19 febbraio 2025, nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 79/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 51/2025, del 19 marzo 2025, nei confronti di Campania Regionale Marittima S.p.A. Caremar, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera l), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta nell'ambito della procedura semplificata di cui all'articolo 7 del regolamento sanzionatorio.
Delibera n. 78/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 117/2024, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 77/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 71/2025 Pubblicata il 29/04/2025	Delibera n. 70/2024 di approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione. Proroga dei termini.
Delibera n. 65/2025 Pubblicata il 16/04/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 63/2025 Pubblicata il 16/04/2025	Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e da SAVE S.p.A. per la gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia. Articolazione tariffaria anni 2017-2021. Proroga dei termini di conclusione del procedimento di cui alla delibera n. 150/2024.
Delibera n. 58/2025 Pubblicata il 02/04/2025	Misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018. Procedimento sanzionatorio avviato nei confronti di Trenord S.r.l. con delibera ART n. 101/2024. Integrazione della contestazione.
Delibera n. 52/2025 Pubblicata il 19/03/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio.
Delibera n. 51/2025 Pubblicata il 19/03/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio nei confronti di Campania Regionale Marittima S.p.A. Caremar, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera l), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214.
Delibera n. 50/2025 Pubblicata il 19/03/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 44/2025 Pubblicata il 06/03/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 126/2024 nei confronti Delcomar S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 4 della delibera n. 22/2019 e s.m.i.
Delibera n. 43/2025 Pubblicata il 06/03/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 125/2024 nei confronti Ensamar S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 4 della delibera n. 22/2019 e s.m.i.
Delibera n. 42/2025 Pubblicata il 06/03/2025	Procedimento individuale nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A. avviato con delibera n. 184/2023. Proroga del termine di conclusione del procedimento.
Delibera n. 41/2025 Pubblicata il 06/03/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 35/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Sordilli Tours S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.

Delibera n. 34/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Società Pontina Trasporti S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 33/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Fini Viaggi di Fini Luigi, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 32/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Lazio Mobilità Società consortile a responsabilità limitata, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 31/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Grassani S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 30/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Autolinee Dover di Veccaro Cosimo S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 29/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 25/2025 Pubblicata il 06/02/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 24/2025 Pubblicata il 06/02/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 11/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Misure 2, 5, 6 e 7 dell'Allegato "A" alla delibera n. 56/2018. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l.
Delibera n. 10/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Misure 4 e 8.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Tiburtina Bus S.r.l.
Delibera n. 9/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Elios Autolinee S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019.
Delibera n. 8/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione)
Delibera n. 7/2025 Pubblicata il 17/01/2025	Inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, 2 e 3 del dispositivo della delibera n. 87/2024, del 26 giugno 2024. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio – S.p.A.
Delibera n. 5/2025 Pubblicata il 09/01/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 111/2024 nei confronti di Trotta Bus Services S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine di cessazione della violazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), e lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 4/2025 Pubblicata il 09/01/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 110/2024 nei confronti di Seatour S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine di cessazione della violazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), e lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Delibera n. 3/2025 Pubblicata il 09/01/2025	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 109/2024 nei confronti di Autolinee Nolè S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Delibera n. 187/2024 Pubblicata il 18/12/2024	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 181/2024 Pubblicata il 06/12/2024	Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 117/2024, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 180/2024 Pubblicata il 06/12/2024	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 179/2024 Pubblicata il 06/12/2024	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 173/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Procedimento avviato con delibera n. 49/2024, del 4 aprile 2024, nei confronti di Trentino Trasporti S.p.A., per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021. Approvazione della proposta di impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 172/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 155/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Misura 8.10, punto 15, dell'Allegato 1 alla delibera n. 64/2014. Avvio di un procedimento individuale nei confronti di Società Gestione Servizi Aeroportuali Campani S.p.A.
Delibera n. 154/2024 Pubblicata il 14/11/2024	Chiusura, con archiviazione, del procedimento avviato con delibera n. 102/2024 in relazione alla procedura di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo regolatorio 2024- 2026.
Delibera n. 150/2024 Pubblicata il 07/11/2024	Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e da SAVE S.p.A. per la gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia. Articolazione tariffaria anni 2017-2021. Avvio del procedimento volto alla valutazione degli eventuali provvedimenti da adottare in conseguenza degli effetti della sentenza del Consiglio di Stato del 22 marzo 2024 n. 2807.
Delibera n. 143/2024 Pubblicata il 24/10/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenord S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei princìpî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio.
Delibera n. 142/2024 Pubblicata il 24/10/2024	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 136/2024 Pubblicata il 10/10/2024	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 46/2024, del 4 aprile 2024, nei confronti di Trenitalia S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, 17, paragrafo 2, e 27, paragrafo 2, del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.
Delibera n. 135/2024 Pubblicatail 10/10/2024	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 26/2024 nei confronti di Trenitalia Tper s.c. a r.l. per l'inottemperanza al combinato disposto delle misure 7.1, 7.2, 7.4, 7.5, 8.1 e 8.3 dell'Allegato A alla delibera n. 106/2018. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 133/2024 Pubblicata il 27/09/2024	Proroga del termine di cui al punto 3.a) della delibera n. 151/2023, del 12 ottobre 2023.
Delibera n. 126/2024 Pubblicata il 13/09/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Delcomar S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 4 della delibera n. 22/2019.
Delibera n. 125/2024 Pubblicata il 13/09/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Ensamar S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 4 della delibera n. 22/2019.

Delibera n. 121/2024 Pubblicata il 05/09/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, relativo al mancato rispetto delle regole e dei principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal menzionato decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024.
Delibera n. 120/2024 Pubblicata il 05/09/2024	Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024-2028. Istanza di risoluzione della controversia presentata da Ryanair DAC. Proroga dei termini di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 63/2024.
Delibera n. 117/2024 Pubblicata il 01/08/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell'articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo.
Delibera n. 116/2024 Pubblicata il 01/08/2024	Procedimento avviato con delibera n. 49/2024, del 4 aprile 2024, nei confronti di Trentino Trasporti S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.
Delibera n. 115/2024 Pubblicata il 01/08/2024	Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 190/2023 nei confronti di Soc. Marino S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle misure 3.3, 3.4, lettere a) e b) e 8.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2021. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.
Delibera n. 114/2024 Pubblicata il 01/08/2024	Avvio di procedimento ai sensi del d.lgs. 70/2014, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).
Delibera n. 111/2024 Pubblicata il 25/07/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trotta Bus Services S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021.
Delibera n. 110/2024 Pubblicata il 25/07/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Seatour S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021.
Delibera n. 109/2024 Pubblicata il 25/07/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Autolinee Nolè S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera l), numero 1), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, per l'inottemperanza alle richieste dell'Autorità dei dati di cui alla Misura 12 della delibera n. 154/2019, come modificata dalla delibera n. 113/2021.
Delibera n. 102/2024 Pubblicata l'11/07/2024	Avvio di un procedimento individuale nei confronti di Società Gestione Servizi Aeroportuali Campani S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f) del d.l. 201/2011, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, in relazione alla procedura di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo regolatorio 2024- 2026.
Delibera n. 101/2024 Pubblicata l'11/07/2024	Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenord S.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, concernente l'inottemperanza alle misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato A alla delibera n. 106/2018.
Delibera n. 100/2024 Pubblicata l'11/07/2024	Procedimento avviato con delibera n. 191/2023 nei confronti di Autolinee Federico S.p.A. concernente l'inottemperanza alle misure di cui alla delibera n. 28/2021. Adozione del provvedimento sanzionatorio.

1.3 L'attività di organizzazione e funzionamento

Delibera n. 108/2025 Pubblicata il 25/06/2025	Selezione pubblica, per titoli e colloquio, indetta con Delibera n. 46/2025 per l'attivazione di un tirocinio finalizzato al reclutamento di n. 1 unità di personale nell'area degli Operativi appartenente alle categorie protette di cui all'art. 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68. Approvazione della graduatoria finale e nomina del vincitore.
Delibera n. 99/2025 Pubblicata il 13/06/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 2 unità di personale con formazione da ingegnere – profilo F12ING – di cui n. 1 per l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e n. 1 per l'Autorità di regolazione dei trasporti. Designazione del componente della Commissione esaminatrice individuato dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
Delibera n. 98/2025 Pubblicata il 13/06/2025	Attribuzione di un incarico di coordinamento e controllo, ai sensi dell'articolo 19 del ROF, al Generale di Brigata Alessandro Marin, in relazione alle funzioni ispettive dell'Autorità.
Delibera n. 97/2025 Pubblicata il 11/06/2025	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 105/2024. Integrazione delle Commissioni esaminatrici nominate con delibere n. 13/2025, n. 14/2025, n. 15/2025 (come modificata dalla delibera n. 53/2025) e n. 16/2025 con un componente esterno esperto in lingua inglese.
Delibera n. 90/2025 Pubblicata il 29/05/2025	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, indetti con delibera n. 112/2022. Proroga del contratto di lavoro a tempo determinato della dott.ssa [...omissis...] e della dott.ssa [...omissis...].
Delibera n. 84/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Premio di risultato relativo all'anno 2025.
Delibera n. 83/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 82/2025 Pubblicata il 15/05/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, per n. 2 posti da funzionario con esperienza in contrattualistica pubblica di cui n. 1 posto nel ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti e n. 1 posto nel ruolo dell'Ufficio del Garante per la protezione dei dati personali. Sostituzione componente della Commissione esaminatrice.
Delibera n. 72/2025 Pubblicata il 07/05/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 2 unità di personale con formazione da ingegnere, di cui n. 1 per l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato e n. 1 per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Approvazione dello schema di bando.
Delibera n. 68/2025 Pubblicata il 16/04/2025	Selezione pubblica, per titoli e colloquio, indetta con Delibera n. 46/2025, riservata a personale appartenente alle categorie protette di cui all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, per l'attivazione di un tirocinio formativo e di orientamento finalizzato all'assunzione di n. 1 unità di personale. Nomina della Commissione esaminatrice.
Delibera n. 67/2025 Pubblicata il 16/04/2025	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova della sig.ra [...omissis...], assunta presso l'Autorità con delibera n. 174/2024.
Delibera n. 66/2025 Pubblicata il 16/04/2025	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova della dirigente dott.ssa [...omissis...], assunta presso l'Autorità con delibera n. 55/2024
Delibera n. 61/2025 Pubblicata il 14/05/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 5 unità di personale di area operativa, di cui n. 3 per l'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato e n. 2 per l'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione dello schema di bando.
Delibera n. 60/2025 Pubblicata il 02/04/2025	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 59/2025 Pubblicata il 02/04/2025	Rendiconto finanziario 2024 – Approvazione.
Delibera n. 56/2025 Pubblicata il 02/04/2025	Nomina dei componenti dell'Advisory Board dell'Autorità.
Delibera n. 53/2025 Pubblicata il 19/03/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024, per il reclutamento di complessive n. 12 unità di personale nell'area dei funzionari. Commissione esaminatrice nominata con delibera n. 15/2025 - Profilo cod. FIINF – Funzionario informatico. Nomina nuovo componente a seguito di rinuncia all'incarico.
Delibera n. 46/2025 Pubblicata il 07/03/2025	Assunzione di n. 1 unità di personale di area operativa appartenente alle Categorie protette di cui all'art. 1 della l. 68/1999. Indizione della procedura selettiva.

Delibera n. 45/2025 Pubblicata il 06/03/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, per n. 2 posti da funzionario con esperienza in contrattualistica pubblica di cui n. 1 posto nel ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti e n. 1 posto nel ruolo dell'Ufficio del Garante per la protezione dei dati personali. Nomina della Commissione esaminatrice.
Delibera n. 26/2025 Pubblicata il 06/02/2025	Nomina del Garante etico dell'Autorità di regolazione dei trasporti.
Delibera n. 19/2025 Pubblicata il 30/01/2025	Attribuzione ad interim degli incarichi di responsabile dell'Ufficio Bilancio, contabilità e autofinanziamento e dell'Ufficio Monitoraggio mercati, validazione modelli di regolazione, raccolta ed elaborazione dati.
Delibera n. 18/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2025-2027. Approvazione definitiva.
Delibera n. 17/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Rapporti con le organizzazioni sindacali. Delegazione trattante. Modifiche.
Delibera n. 16/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024, per il reclutamento di complessive n. 12 unità di personale nell'area dei funzionari. Nomina della Commissione esaminatrice - Profili cod. FITF – Funzionario ingegnere con esperienza in ambito di trasporto ferroviario e FI-TPL – Funzionario ingegnere con esperienza in ambito di servizi di trasporto di persone, locale e regionale.
Delibera n. 15/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024, per il reclutamento di complessive n. 12 unità di personale nell'area dei funzionari. Nomina della Commissione esaminatrice - Profilo cod. FIINF – Funzionario informatico.
Delibera n. 14/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024, per il reclutamento di complessive n. 12 unità di personale nell'area dei funzionari. Nomina della Commissione esaminatrice - Profilo cod. FGREG – Funzionario giurista con esperienza in materia di concorrenza, regolazione dei servizi e tutela dei diritti degli utenti.
Delibera n. 13/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Concorso pubblico, per titoli ed esami, indetto con delibera n. 105/2024, per il reclutamento di complessive n. 12 unità di personale nell'area dei funzionari. Nomina della Commissione esaminatrice - Profili cod. FEREG – Funzionario economista con esperienza in ambito regolatorio e FE-ECO – Funzionario economista con esperienza in analisi econometrica.
Delibera n. 12/2025 Pubblicata il 24/01/2025	Preposizione della Dott.ssa Assunta Luisa Perrotti all'Ufficio Affari europei e internazionali con attribuzione dell'incarico dirigenziale di responsabile dell'Ufficio.
Delibera n. 1/2025 Pubblicata il 19/02/2025	Delibera n. 183/2024 - Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2025. Integrazione
Delibera n. 190/2024 Pubblicata il 19/12/2024	Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti 2025-2027. Approvazione dello schema di Piano e avvio della consultazione pubblica.
Delibera n. 189/2024 Pubblicata il 23/12/2024	Nomina del Vice Segretario generale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.
Delibera n. 188/2024 Pubblicata il 19/12/2024	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Integrazione
Delibera n. 183/2024 Pubblicata il 19/02/2025	Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2025.
Delibera n. 182/2024 Pubblicata il 19/02/2025	Bilancio di Previsione 2025 – Pluriennale 2025-2027 – Approvazione.
Delibera n. 174/2024 Pubblicata il 20/11/2024	Assunzione di n.1 unità di personale di area operativa appartenente alle categorie protette di cui all'art. 1 della l. 68/1999.
Delibera n. 153/2024 Pubblicata il 07/11/2024	Nomina in ruolo in esito alla conclusione del periodo di prova dei Funzionari dott. […omissis…] e dott. […omissis…], assunti con delibera n. 27/2024.
Delibera n. 145/2024 Pubblicata il 24/10/2024	Preposizione dirigenti agli Uffici Bilancio, contabilità ed autofinanziamento e Monitoraggio mercati, validazione modelli di regolazione, raccolta ed elaborazione dati con attribuzione degli incarichi di responsabile dei citati Uffici.
Delibera n. 144/2024 Pubblicata il 12/11/2024	Concorso pubblico, per titoli ed esami, per n. 2 posti da funzionario con esperienza in contrattualistica pubblica di cui n. 1 posto nel ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti e n. 1 posto nel ruolo dell'Ufficio del Garante per la protezione dei dati personali.
Delibera n. 138/2024 Pubblicata il 10/10/2024	Assunzione di n.1 unità di personale di area operativa appartenente alle Categorie protette di cui all'art. 1 della l. 68/1999. Costituzione della Commissione esaminatrice.

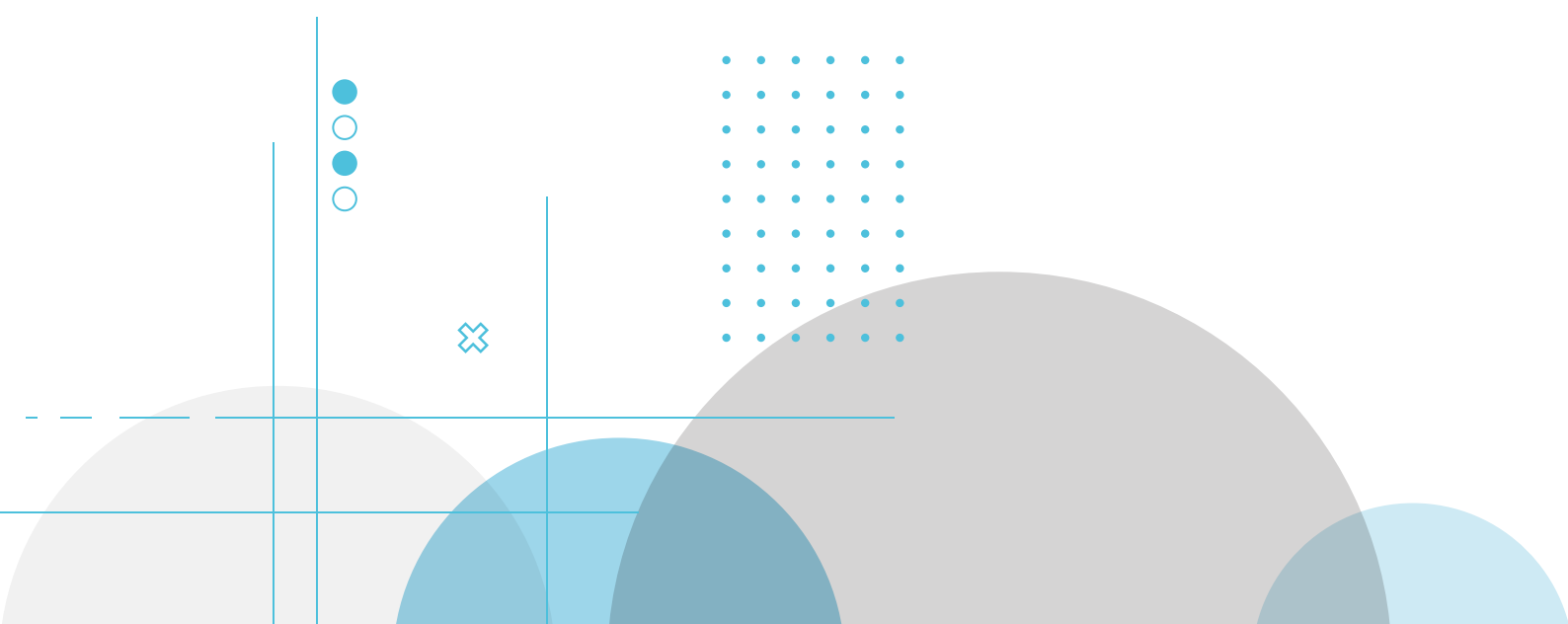
Delibera n. 137/2024 Pubblicata il 10/10/2024	Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2025.
Delibera n. 131/2024 Pubblicata il 27/09/2024	Legge 28 giugno 2024, n. 90 recante "*Disposizioni in materia di rafforzamento della cybersicurezza nazionale e di reati informatici*". Individuazione della struttura prevista dall'articolo 8, comma 1 e nomina del referente della cybersicurezza.
Delibera n. 128/2024 Pubblicata il 13/09/2024	Regolamento sulla disciplina del telelavoro e del lavoro agile del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 127/2024 Pubblicata il 13/09/2024	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità. Modifiche.
Delibera n. 123/2024 Pubblicata il 05/09/2024	Preposizione della dott.ssa Alessandra Ievolella all'Ufficio Risorse umane e affari generali, con attribuzione dell'incarico di responsabile dell'Ufficio.
Delibera n. 119/2024 Pubblicata il 04/09/2024	Conferimento al Cons. Antonio Agostini dell'incarico di Consigliere giuridico dell'Autorità.
Delibera n. 118/2024 Pubblicata il 09/09/2024	Nucleo di valutazione. Nomina.
Delibera n. 105/2024 Pubblicata il 19/07/20244	Concorsi pubblici, per titoli ed esami, per il reclutamento di complessive n. 12 unità di personale nell'area dei funzionari.
Delibera n. 104/2024 Pubblicata l'11/07/2024	Progressioni di carriera del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti relative all'anno valutativo 2023 e riconoscimento, al personale avente diritto, di un livello stipendiale aggiuntivo in sostituzione dell'indennità ad personam.
Delibera n. 103/2024 Pubblicata l'11/07/2024	Bilancio di previsione 2024 – Assestamento.
Delibera n. 99/2024 Pubblicata l'11/07/2024	Nomina del Segretario generale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

2. I PARERI

2.1 L'attività di regolazione

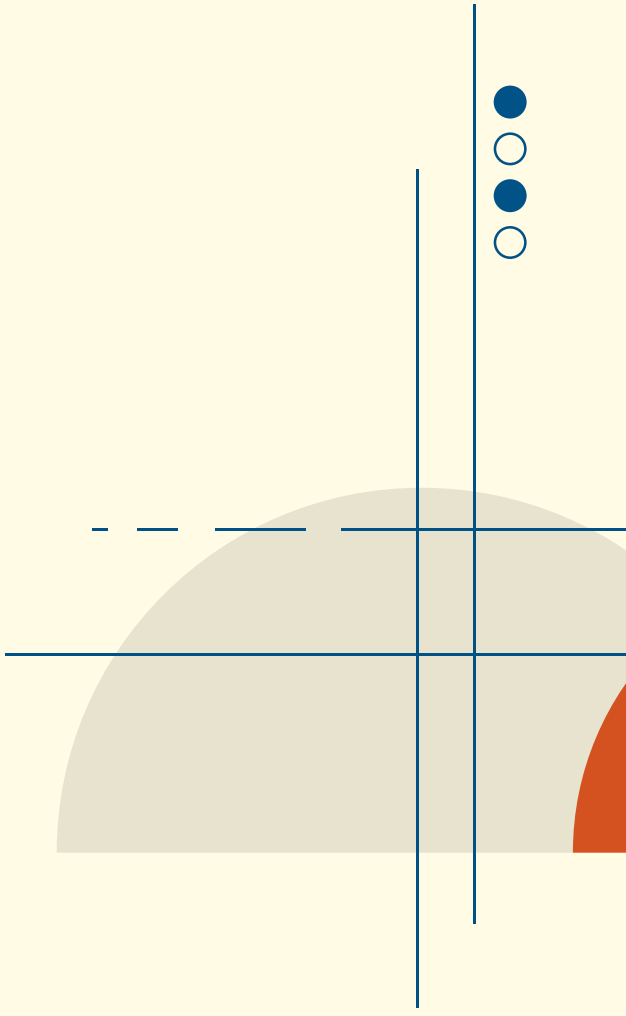
Parere n. 20/2025 del 25/06/2025	Parere al Comune di Montalcino in materia di aggiornamento del regolamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 19/2025 del 25/06/2025	Parere al Comune di Fiumicino sullo schema di Regolamento per il servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 18/2025 del 25/06/2025	Parere al Comune di Padova in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni
Parere n. 17/2025 dell'11/06/2025	Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino Sud piemontese
Parere n. 16/2025 del 29/05/2025	Parere al Comune di Pistoia in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Parere n. 15/2025 del 02/04/2025	Parere al Comune di Castel Goffredo sul "Regolamento per la disciplina del servizio pubblico non di linea (taxi)", sul bando per il rilascio di n. 2 licenze e sulle tariffe del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 14/2025 del 19/03/2025	Parere al Comune di Cavallino-Treporti in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Parere n. 13/2025 del 19/03/2025	Parere al Comune di Trento ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, sul contributo richiesto per il rilascio della licenza del servizio taxi, nell'ambito di un concorso straordinario per 5 licenze ai sensi dell'art. 3, comma 2, del medesimo decreto-legge.
Parere n. 12/2025 del 20/03/2025	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, reso ai sensi dell'articolo 7 delle *"Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202"* approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società IP Industrial S.p.A., per il rilascio di una concessione demaniale marittima ex articolo 18 legge n. 84/1994, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Fiumicino.
Parere n. 11/2025 del 20/03/2025	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, ai sensi dell'articolo 7 delle *"Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202"* approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società C. Steinweg – GMT s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale marittima ex articolo 18 legge n. 84/1994, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Gaeta.
Parere n. 10/2025 del 20/03/2025	Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, reso ai sensi dell'articolo 7 delle *"Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202"* approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società Interminal s.r.l, per il rilascio di una concessione demaniale marittima ex articolo 18 legge n. 84/1994, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Gaeta.
Parere n. 9/2025 del 06/03/2025	Parere al Comune di Fiumicino in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Parere n. 8/2025 del 19/02/2025	Parere al Comune di Cavallino-Treporti in materia di aggiornamento del regolamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 7/2025 del 12/02/2025	Parere al Comune di Parma ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, sul contributo richiesto per il rilascio della licenza del servizio taxi, nell'ambito di un concorso straordinario per 12 licenze ai sensi dell'art. 3, comma 2, del medesimo decreto-legge.
Parere n. 6/2025 del 06/02/2025	Parere reso alla Provincia di Verona, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale di competenza.
Parere n. 5/2025 del 06/02/2025	Parere al Comune di Trento sullo schema di Regolamento per il servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 4/2025 del 06/02/2025	Parere al Comune di Olbia sullo schema di "Regolamento per il servizio pubblico non di linea per il trasporto di persone con autovetture taxi e NCC" e sull'incremento del contingente taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 3/2025 del 17/01/2025	Parere reso all'Agenzia per il trasporto pubblico locale del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale su strada e con impianti fissi.
Parere n. 2/2025 del 09/01/2025	Parere al Comune di Marsciano in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
Parere n. 1/2025 del 07/01/2025	Parere al Comune di Bari ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, sul contributo richiesto per il rilascio della licenza del servizio taxi, nell'ambito di un concorso straordinario per 30 licenze ai sensi dell'art. 3, comma 2, del medesimo decreto-legge.
Parere n. 47/2024 del 06/12/2024	Parere al Comune di Bisceglie sullo schema di Regolamento per il servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 46/2024 del 06/12/2024	Parere alla Città metropolitana di Palermo sullo schema di Regolamento dell'Area metropolitana per la disciplina del servizio di trasporto pubblico mediante taxi e noleggio con conducente, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 45/2024 del 24/10/2024	Parere al Comune di Feltre in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 44/2024 del 27/09/2024	Parere al Comune di Bellizzi sulla quantificazione del contingente, sul bando di concorso per il rilascio di 10 licenze e sulle tariffe del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 43/2024 del 27/09/2024	Parere al Comune di Desenzano del Garda in materia di licenze temporanee e adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 42/2024 del 27/09/2024	Parere al Comune di Bolzano sul Regolamento per il servizio taxi e servizio di noleggio con conducente e sull'adeguamento del contingente, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.
Parere n. 41/2024 del 13/09/2024	Parere al Comune di Rimini ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, sul contributo richiesto per il rilascio della licenza del servizio taxi, nell'ambito di un concorso straordinario per 14 licenze ai sensi dell'art. 3, comma 2, del medesimo decreto-legge.
Parere n. 40/2024 dell'01/08/2024	Parere al Comune di Bisceglie sulla definizione del sistema tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.



Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino
autorita-trasporti.it



Stampa:
Stabilimento Tipolitografico Ugo Quintily SpA
quintily.it

