

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Interporti e logistica delle merci

- Figura 128. Numero membri UIRR – Anno 2018
Figura 129. Membri UIRR con numero di consegne maggiori di 500 mila TEU – Anno 2018
Figura 130. Numero di consegne del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2020
Figura 131. Tonnellate-km del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2019
Figura 132. Numero di TEU del trasporto combinato europeo – Anni 2018-2020
Figura 133. Caratteristiche TC: composizione delle consegne in termini di tipologia di trasporto – Anni 2019-2020
Figura 134. Caratteristiche TC: composizione delle consegne in termini di distanza media – Anni 2019-2020
Figura 135. Numero di imprese e addetti nella logistica in Italia – Anno 2020
Figura 136. La rete degli interporti e corridoi TEN-T – Anno 2020
Figura 137. Distribuzione geografica degli impianti interconnessi – Anno 2020
Figura 138. Afferenza degli impianti interconnessi ai corridoi merci europei – Anno 2021
Figura 139. Treni movimentati negli interporti e tasso di variazione – Anno 2020; variazione 2020/2019
Figura 140. Traffico intermodale negli interporti e tasso di variazione – Anno 2020; variazione 2020/2019
Tabella 36. Trasporto combinato in Europa – Variazione percentuale 2020/2019

Trasporto pubblico locale di linea

- Figura 141. Domanda di trasporto pubblico locale in alcune città europee – Anno 2018
Figura 142. Offerta di trasporto pubblico locale in alcune città europee – Anno 2018
Figura 143. Prezzo del biglietto urbano di corsa singola in alcune città europee comparabili per numero di residenti – Anno 2018
Figura 144. Prezzo dell'abbonamento mensile urbano in alcune città europee comparabili per numero di residenti – Anno 2018
Figura 145. Andamento del numero degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro – Anni 2019-2020
Figura 146. Ripartizione modale degli spostamenti giornalieri verso scuola e lavoro – Anno 2019
Figura 147. Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana – Anno 2019
Figura 148. Ripartizione dei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana secondo classi di densità di motorizzazione – Anno 2019
Figura 149. Ripartizione degli spostamenti in funzione delle distanze – Anni 2017-2019
Figura 150. Evoluzione del tasso di mobilità sostenibile in ambito comunale – Anni 2017-2019
Figura 151. Ripartizione delle autovetture nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana per classi di vetustà dalla data di immatricolazione – Anni 2017-2019
Figura 152. Ripartizione delle autovetture nelle città metropolitane per tipologia di alimentazione – Anno 2019
Figura 153. Principali sistemi di infomobilità a supporto del trasporto pubblico locale – Anno 2019
Figura 154. Servizio informazioni sul trasporto pubblico via *sms* – Anno 2019
Figura 155. Pagine elettroniche alle fermate del trasporto pubblico – Anno 2019
Figura 156. Pagamento elettronico con l'uso di *smart card* ricaricabili – Anno 2019
Figura 157. Acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili – Anno 2019
Figura 158. Vendita di titoli di viaggio *on-line* – Anno 2019
Figura 159. Domanda nazionale di TPL urbano – Anni 2016-2019
Figura 160. Offerta nazionale di TPL urbano – Anni 2016-2019
Figura 161. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee urbane – Anni 2014-2019
Figura 162. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di TPL autolinee extraurbane – Anni 2014-2019
Figura 163. Composizione dei ricavi relativi ai servizi TPL – Anno 2017
Figura 164. Evoluzione dei conti economici della produzione di servizi di TPL autolinee – Anni 2010-2019
Figura 165. Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario – Anni 2016-2020
Tabella 37. Caratteristiche dei servizi di TPL – Anno 2017
Tabella 38. Riparto del Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario – Anni 2018-2020
Box 7. Le finalità e le fasi *ex del. ART 48/2017*
Box 8. La relazione di affidamento prevista dalla *del. ART 154/2019*

Trasporto pubblico locale non di linea

- Figura 166. Suddivisione dei Comuni del campione per macroregione/regione – Anni 2018-2019
Figura 167. Numero di licenze taxi e autorizzazioni NCC: comuni del campione esaminato – Anno 2018
Figura 168. Rapporto fra taxi e popolazione residente dei comuni – Anno 2018
Figura 169. Rapporto fra taxi ed estensione territoriale dei comuni – Anno 2018
Figura 170. Numerosità dei taxi in funzione del numero di residenti, nei comuni del campione con un numero di taxi non superiore a 100 – Anno 2018

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

- Figura 171. Numerosità dei taxi in funzione dell'estensione territoriale, nei comuni del campione con un numero di taxi non superiore a 100 – Anno 2018
- Figura 172. Vetustà delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato – Anni 2018-2019
- Figura 173. Motorizzazione delle autovetture taxi nei comuni del campione esaminato – Anni 2018-2019
- Figura 174. La variabilità dei principali importi fissi del tariffario taxi tra cui i comuni del campione – Anni 2018-2019
- Figura 175. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione inferiore a 30.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019
- Figura 176. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione compresa tra 30.000 e 100.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019
- Figura 177. Prezzo della corsa *standard* breve e lunga nei comuni del campione con popolazione superiore a 100.000 abitanti al 1° gennaio 2019 – Anni 2018-2019
- Tabella 7. Servizio di taxi: pareri adottati dall'Autorità dal 1° giugno 2020 al 31 luglio 2021
- Tabella 39. Numero di licenze taxi attive nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana al 31 dicembre – Anni 2017-2019
- Tabella 40. Numero di autorizzazioni NCC attive nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana al 31 dicembre – Anni 2007-2019
- Tabella 41. Numero di licenze taxi ed autorizzazioni NCC attive negli altri comuni del campione al 31 dicembre 2018
- Box 10. L'attività consultiva in materia di servizio taxi: principali prescrizioni e raccomandazioni

Autostazioni e autolinea di media lunga percorrenza

- Figura 178. Principali rotte nazionali delle autolinee a media e lunga percorrenza – Anno 2020, secondo semestre
- Figura 179. Indice di prezzo delle principali rotte per autolinee a media e lunga percorrenza – Anno 2020, secondo semestre
- Figura 180. Indice di prezzo medio (ponderato) dei viaggi in autobus a media e lunga percorrenza – Anni 2017-2020
- Figura 181. Ubicazione della sede legale delle imprese di autolinee che hanno partecipato all'indagine – Anno 2020
- Figura 182. Offerta e domanda di servizi per il campione di imprese di autolinee esaminato – Anno 2019
- Figura 183. Ricavi da traffico del campione di imprese di autolinee esaminato – Anno 2019
- Figura 184. Principali aspetti emersi dalle risposte ottenute dal campione di autolinee esaminato – Anno 2019
- Figura 185. Informazioni contenute nella risposta a un reclamo – Anno 2019
- Tabella 3. Adempimento degli oneri *ex delibera* 56/2018 da parte dei gestori di autostazione
- Tabella 42. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi di autolinee – Anno 2019

Micromobilità e mobilità condivisa

- Figura 186. Diffusione di sistemi di mobilità condivisa nei comuni capoluogo di provincia e città metropolitana – Anni 2019-2020
- Figura 187. Evoluzione del numero autoveicoli in *sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019
- Figura 188. Primi 10 comuni capoluogo per numero di veicoli di *car sharing* – Anno 2019
- Figura 189. Disponibilità di autoveicoli in *sharing* per servizi a postazione fissa – Anno 2019
- Figura 190. Disponibilità di autoveicoli in *sharing* per servizi a flusso libero – Anno 2019
- Figura 191. Evoluzione della percentuale di autoveicoli a basse emissioni in *sharing* – Anni 2013-2019
- Figura 192. Evoluzione del numero di biciclette in *sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019
- Figura 193. Primi 10 comuni capoluogo per numero di biciclette in *sharing* – Anno 2019
- Figura 194. Piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana – Anno 2019
- Figura 195. L'evoluzione della flotta dei monopattini in *sharing* – Anni 2019-2020
- Figura 196. Evoluzione del numero di motocicli in *sharing* – Anni 2016-2019
- Figura 197. Numero di motocicli di *scooter sharing* per comune capoluogo di provincia/città metropolitana – Anno 2019
- Tabella 43. Presenza di servizi di *car sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019
- Tabella 44. Presenza di servizi di *bike sharing* per tipo di servizio – Anni 2013-2019
- Tabella 45. Presenza di servizi di *scooter sharing* – Anni 2016-2020

Diritti degli utenti e dei passeggeri

- Figura 1. Tutela dei diritti dei passeggeri nei settori di trasporto: reclami e segnalazioni – Anni 2014-2021
- Figura 2. Andamento delle istanze per modalità di trasporto – Anni 2014-2021
- Figura 3. Andamento delle istanze nel contesto della pandemia da Covid-19
- Figura 4. Andamento delle sanzioni irrogate per modalità di trasporto – Anni 2015-2021
- Figura 5. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

- Figura 6. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021
- Figura 7. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
- Figura 8. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
- Figura 9. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
- Figura 10. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
- Figura 11. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021
- Figura 12. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021
- Figura 13. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
- Figura 14. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
- Figura 15. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
- Figura 16. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
- Figura 17. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: andamento trimestrale dei reclami e delle segnalazioni – Anni 2014-2021
- Figura 18. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: reclami e segnalazioni in relazione alla tipologia di servizio – Anni 2014-2021
- Figura 19. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni – Anni 2014-2021
- Figura 20. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne nel contesto pandemico: motivi rappresentati nei reclami e nelle segnalazioni
- Figura 21. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: esito dei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
- Figura 22. Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per le vie navigabili interne: fattispecie normative contestate nei procedimenti avviati e conclusi – Anni 2014-2021
- Box 2. Prima campagna di comunicazione ART sui diritti dei passeggeri: «Quando viaggi non sentirti piccolo, tutela i tuoi diritti: hai l’Autorità per farlo»
- Tabella 42. Reclami ricevuti dai gestori dei servizi di autolinee – Anno 2019
- Tabella 8. I provvedimenti di regolazione ex *ante* del CMD
- Tabella 9. Le fonti UE, nazionali e i regolamenti dell’Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri
- Box 11. La tematica dei rimborsi e dei *voucher*
- Box 12. Il CMD nel trattamento dei reclami nel trasporto ferroviario e via autobus: la del. ART 28/2021

Organizzazione e attività dell’Autorità

- Figura 23. L’organigramma dell’Autorità
- Figura 198. Delibere dell’Autorità – Anni 2014-2021
- Figura 199. Oggetto delle delibere – Anni 2014-2021
- Figura 200. Atti di regolazione – Anni 2014-2021
- Figura 201. Attività di regolazione e sanzionatoria – Anni 2014-2021
- Figura 202. Delibere dell’Autorità per ambito di attività – Gennaio 2020-luglio 2021
- Figura 203. Distribuzione per ambito di attività – Anni 2020-2021
- Box 13. L’Autofinanziamento: le pronunce del Consiglio di Stato nel periodo di riferimento
- Box 14. La digitalizzazione come strumento di continuità dell’azione amministrativa in tempi di pandemia
- Box 15. Il nuovo portale *web*: “Dati e statistiche ART”
- Box 16. L’Intelligenza artificiale e l’inclusione

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

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

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

PREMESSA

Nel rispetto delle previsioni normative e delle connesse prerogative istituzionali, con questo documento l’Autorità riferisce al Parlamento sui risultati delle attività svolte, illustra le prospettive della regolazione del settore e indica gli interventi necessari a rimuovere gli ostacoli che si frappongono al miglior funzionamento dei mercati rilevanti e dei servizi di trasporto.

Questo VIII Rapporto annuale si riferisce a un quadro temporale quasi completamente coincidente con l’avvio del mandato del secondo Collegio dell’Autorità, insediatosi il 28 ottobre 2020. In considerazione di ciò, esso è rappresentativo dei primi indirizzi assunti dal nuovo Collegio per definire la regolazione economica indipendente del settore.

Riprendendo la struttura proposta in precedenti edizioni, il Rapporto si articola in quattro sezioni.

Nella prima, si delinea un bilancio iniziale degli effetti della pandemia da Covid-19 sui mercati di interesse nel periodo di lockdown e nei mesi seguenti al confinamento. Al protrarsi di questi effetti, per quanto in presenza di una prima ripresa, si presentano alcuni spunti di riflessione sulla persistente ragionevolezza e proporzionalità delle misure di regolazione economica che compete all’Autorità adottare e, allo stesso tempo, sulla centralità del suo ruolo, in particolare nella fase attuale di avvio del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che interessa, in modo rilevante, il settore dei trasporti.

Segue la descrizione delle attività svolte dall’Autorità nel periodo compreso tra il 1° giugno 2020 e il 5 agosto 2021. Questa parte del Rapporto è presentata ai sensi dell’art. 37 comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo dell’Autorità e si sofferma, per quanto ad oggi rilevanti, anche su profili inerenti alla previsione normativa di cui all’art. 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 sul tema della efficienza dei diversi gradi di separazione tra imprese ferroviarie e gestore dell’infrastruttura.

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

La terza parte del Rapporto contiene i dati economici inerenti alle diverse modalità di trasporto e relativi servizi e infrastrutture, che sono organizzati in considerazione della loro rilevanza per le finalità della regolazione. Essa comprende, per la prima volta in questa edizione, una sezione dedicata alla mobilità sostenibile.

La parte conclusiva elenca i provvedimenti adottati dall’Autorità. In particolare, delle delibere è riportato il titolo completo, mentre si rinvia al sito web www.autorita-trasporti.it per il testo integrale; per quanto concerne gli atti derivanti dall’esercizio di funzioni consultive, si riportano il testo integrale dei pareri adottati nel periodo di riferimento ed il titolo completo di quelli precedenti rinviando, anche per quest’ultimi, al sito web per la versione integrale.

PARTE PRIMA – LA REGOLAZIONE ECONOMICA DEI TRASPORTI IN TEMPI DI PANDEMIA

1. Introduzione

La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto significativo sui livelli di domanda e offerta nel settore dei trasporti, sia a livello nazionale che a livello europeo ed internazionale. Gli effetti variano in relazione alle modalità e ai segmenti considerati e sono determinati, oltre che dalle misure di restrizione della mobilità e di limitazione allo svolgimento delle attività produttive, da una diffusa percezione del rischio di contagio associato alla mobilità collettiva, che ha indotto, almeno nelle fasi più acute della crisi, una marcata preferenza per la mobilità individuale rispetto al trasporto pubblico.

D'altra parte, le politiche messe in atto per far fronte alla crisi – in particolare, per quanto riguarda i Paesi dell'UE, nel quadro dei piani nazionali di ripresa e resilienza – potrebbero influire sulla struttura stessa dei mercati del settore dei trasporti. In questo contesto, si è avviata una riflessione sulla necessità e opportunità che la regolazione economica asseconi il processo di ricerca della nuova normalità, riorientando le proprie priorità, se non anche i principi, ai quali è ispirata la sua azione.

A questi temi sono dedicate le considerazioni introduttive dell'VIII Rapporto annuale dell'Autorità. Si presenta, dapprima, una rassegna dell'evoluzione dei mercati, la cui base informativa costituisce oggetto di una rappresentazione più dettagliata nella successiva parte terza del Rapporto. Seguono alcuni spunti per ulteriori approfondimenti dell'impatto della pandemia sul ruolo, le finalità e gli strumenti della regolazione economica indipendente.

2. L'evoluzione della domanda e dell'offerta

Come anticipato, la parte terza del Rapporto è dedicata alla presentazione di dati economici, oltre che di domanda e offerta, relativi al settore dei trasporti ed elaborati dall'Autorità sulla base di fonti interne ed esterne. Ad essa si rinvia, quindi, per una illustrazione articolata di tali dati. Si intende, invece, fornire di seguito una rappresentazione sintetica dell'evoluzione della domanda e offerta dei servizi di trasporto raffrontando, laddove disponibili, i dati relativi al 2019 (ultimo anno prima della pandemia) con quelli relativi al 2020 (ultimo anno al quale si possono ad oggi rapportare dati relativi ad un esercizio completo).

Con riferimento all'andamento del trasporto aereo nazionale nel 2020 rispetto al 2019, a fronte di un numero totale di movimenti di decollo e atterraggio degli aeromobili pari a 551 mila (-62%), si è registrato un numero di passeggeri trasportati di 52,8 milioni, in calo del 72,5%, con picco negativo pari al 99% rilevato nel mese di aprile. Al momento della redazione del presente Rapporto, non risultano disponibili dati completi relativi alla variazione del traffico passeggeri in ciascuno degli aeroporti europei. Si può, tuttavia, confrontare il dato nazionale con la riduzione rilevata sommando il traffico dei dieci principali aeroporti europei (-74%) e con la variazione media registrata in Regno Unito, Francia, Spagna e Germania (circa -75%), rispetto ai quali esso appare di poco inferiore. Minore l'impatto della pandemia sul trasporto aereo di merci, in calo nel 2020 rispetto al 2019 di circa il 24%, con volume un totale di merci trasportate di poco superiore alle 800 mila tonnellate (al netto del servizio postale).

Con riguardo al trasporto ferroviario di passeggeri a livello nazionale, secondo i dati presenti nel diciassettesimo Rapporto sulla mobilità degli italiani dell'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT), il trasporto regionale avrebbe perso circa 65 milioni di passeggeri (-46%), mentre quello ad alta velocità avrebbe subito, tra marzo e aprile 2020, riduzioni dei passeggeri trasportati vicine al 100%, registrando tuttavia una parziale ripresa nel mese di luglio (-64,5%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Quanto all'offerta di trasporto, sulla base dei dati a disposizione dell'Autorità, a livello nazionale, si è registrata, rispetto al 2019, una riduzione del 22%, con un picco del 74% nel mese di aprile, in termini di treni-km passeggeri, e pari al 4% per i treni-km merci, con picco negativo nel mese di aprile (-30%) e un aumento rilevato in tutti i mesi dell'ultimo quadrimestre.

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

A conferma della significatività dell'impatto dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 sul trasporto aereo e ferroviario di lunga percorrenza, recenti studi hanno rilevato una riduzione dei relativi spostamenti pari al 95% durante il periodo di *lockdown* e compresa tra il 70% e l'80% nei primi 2-3 mesi successivi al confinamento¹.

Sempre con riferimento al trasporto ferroviario, a livello europeo, si è registrata una riduzione della domanda nel 2020 rispetto al 2019 pari al 48% in termini di passeggeri-km e al 7% di tonnellate-km nel trasporto merci, a fronte di una riduzione dell'offerta, misurata in termini di partenze, pari al 7%. Con riferimento alle merci, d'altra parte, l'ultimo trimestre del 2020 ha registrato una variazione positiva rispetto allo stesso periodo precedente sia in termini di offerta, con una crescita delle partenze pari al 2%, che in termini di aumento delle tonnellate-km trasportate del 4%. Ciò a differenza di quanto rilevato relativamente al trasporto passeggeri là dove, a fronte di un recupero in termini di partenze (-1% rispetto al terzo trimestre 2019), si è registrato un ulteriore calo della domanda pari al 55%.

Con riferimento al trasporto marittimo, nel 2020 si è rilevata, rispetto al 2019, a livello nazionale, una riduzione dei passeggeri trasportati con traghetti di circa il 43%; assai più significativa la diminuzione dei passeggeri crocieristici (-92%). L'andamento complessivo del traffico merci ha, come in altri ambiti, evidenziato un impatto minore, con una riduzione del 10% del totale di tonnellate trasportate, mentre il traffico di *container* è rimasto pressoché invariato con un numero totale di TEU trasportati pari a circa 11 milioni.

Relativamente al trasporto pubblico locale (di seguito TPL), al momento della redazione del presente Rapporto non sono disponibili dati puntuali aggiornati al 2020. Tuttavia, in base alle stime "Audimob" contenute nel già menzionato Rapporto ISFORT, la mobilità collettiva e intermodale avrebbe registrato una riduzione dei passeggeri trasportati vicina al 90% nel periodo di *lockdown*, e pari al 46% in quello successivo al confinamento. Le associazioni di settore forniscono analoghe stime (-90%) di calo dei passeggeri del TPL durante il *lockdown* (ad esclusione del servizio ferroviario regionale effettuato dall'operatore *incumbent* nazionale)². Per l'ultimo quadrimestre del 2020, la variazione negativa del numero di passeggeri trasportati rispetto allo stesso periodo del 2019 è stimata intorno al 60%. Con riferimento al trasporto locale su gomma e su ferro, la riduzione della domanda è stimata in un *range* compreso tra l'85% e il 90% durante il *lockdown* e tra il 60% e l'80% nel periodo successivo al confinamento³.

Con riferimento al settore autostradale, il periodo marzo-maggio 2020 ha registrato, rispetto allo stesso periodo del 2019, il picco negativo di variazione del traffico, sia per i mezzi pesanti che per quelli leggeri (rispettivamente -50% e -92%). Nei mesi successivi si è tuttavia registrata una ripresa dei volumi, seppure diversificata per le categorie di traffico; nel mese di luglio 2020, i flussi di mezzi pesanti hanno recuperato il divario rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre la riduzione del traffico dei mezzi leggeri si è attestata su un valore mediamente inferiore del 10% rispetto all'anno precedente.

In questo contesto, l'Autorità ha ritenuto di realizzare una specifica indagine con *focus* sugli aspetti comportamentali degli utenti dei servizi di trasporto pubblico, mettendo a confronto le abitudini dei cittadini nelle diverse fasi emergenziali con quelle relative al periodo precedente all'insorgenza della pandemia (Box 1). L'indagine aveva l'obiettivo di rilevare eventuali cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli individui anche al di fuori degli spostamenti "casa-lavoro", la percezione del rischio di contagio in relazione all'utilizzo dei mezzi di trasporto, la propensione degli utenti alla condivisione dei dati sugli spostamenti e sul proprio stato di salute, nonché il gradimento con riguardo a potenziali azioni incentivanti l'utilizzo futuro dei mezzi di trasporto.

A tal fine, sono stati confrontate tre fasi di evoluzione della pandemia corrispondenti rispettivamente: i) al periodo antecedente all'entrata in vigore del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6 recante "Misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 applicabili sull'intero territorio nazionale" (fase "ante"); ii) alla cosiddetta "fase 2" dell'emergenza, che ha preso avvio con l'entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (di seguito, d.p.c.m.) 26 aprile 2020, recante "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6" (fase "durante"); iii) ad un ipotetico

¹ Ved. PwC, "Competenze per riavviare il futuro - La Mobilità: Una nuova normalità per il sistema dei trasporti", 2021.

² ASSTRA, "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale. Dal miglioramento dei risultati gestionali alle sfide del futuro", 2020.

³ Ved. PwC cit. *supra* nota 3.

periodo *post-emergenziale* caratterizzato da efficaci terapie e vaccini, nonché da spostamenti non condizionati da misure restrittive (fase "*post*").

Box 1. Indagine dell'Autorità sulla mobilità dei cittadini

Il confronto tra le diverse fasi ha consentito di rilevare significativi cambiamenti nelle abitudini di mobilità. Nel corso dell'emergenza, il 37% degli intervistati ha dichiarato di aver modificato le proprie abitudini, variando la frequenza di utilizzo dei mezzi di trasporto (20% delle risposte), la modalità di trasporto utilizzata (9%) e l'orario di utilizzo dei mezzi in relazione a mutati orari di lavoro (3%). Alla generale riduzione dell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico corrisponde il contestuale incremento del ricorso alla mobilità individuale, sia in forme a basso impatto ambientale, sia attraverso un uso più frequente dell'auto privata.

Con riferimento alla previsione per la fase *post-emergenziale*, la quota di intervistati che ha dichiarato di prevedere cambiamenti nelle proprie abitudini di mobilità rispetto alla fase precedente all'emergenza è invece del 33%, a conferma di una propensione alla ripresa degli spostamenti—in linea con la progressiva attenuazione delle limitazioni alla mobilità, variando la frequenza (15% delle risposte), la tipologia (13%) e l'orario (1%) di utilizzo di mezzi di trasporto. Queste previsioni potrebbero essere verificate ripetendo le interviste ad un anno di distanza.

In relazione alla variazione nell'utilizzo dei mezzi di trasporto tra le fasi precedenti e successive a quella dell'emergenza, si è rilevata una previsione di utilizzo "abituale" in aumento per mezzi individuali di proprietà e in diminuzione per mezzi in *sharing* e collettivi. Con riferimento all'utilizzo per una o due volte a settimana si è, invece, rilevata una previsione di aumento della frequenza, principalmente in relazione all'utilizzo di mezzi in *sharing* (trasporto pubblico non di linea) e, in misura ridotta, di treni ad alta velocità e voli internazionali. Contestualmente, gli intervistati hanno dichiarato una previsione di diminuzione della frequenza di utilizzo, *in primis*, di voli nazionali.

In generale, le fasi *ante-* e *post-emergenza* sono accomunate dalle due opzioni di mobilità più utilizzate: l'utilizzo dell'autovettura privata e lo spostamento a piedi. Nella fase "*post*", tuttavia, almeno stando alle intenzioni dichiarate dagli intervistati, lo spostamento a piedi diventa la prima opzione, mentre l'uso della bicicletta precede il ricorso al trasporto pubblico con autobus/tram, che risultava la terza opzione più utilizzata nella fase "*ante*"; ciò, anche a seguito degli incentivi all'acquisto delle biciclette che hanno contribuito a stimolare una maggiore diffusione della mobilità ciclabile.

Con riguardo alle motivazioni sottese ai cambiamenti di mobilità indicate dagli intervistati, per le fasi "*durante*" e "*post*" rileva la percezione di insicurezza nell'utilizzo degli abituali mezzi di trasporto in relazione al rischio di contagio. Avuto riguardo alla sicurezza percepita delle diverse modalità di trasporto, nella fase "*durante*", quelle ritenute meno sicure risultano essere quella aerea e il trasporto collettivo via terra. Per limitare il rischio di contagio, per lo scenario "*durante*", gli intervistati dichiarano di aver fatto ricorso all'utilizzo di guanti, maschere o altri dispositivi di protezione (72% delle risposte), al distanziamento fisico dagli altri passeggeri (69%), alla riduzione del numero di spostamenti (65%) e, in via residuale (28%), alla pulizia dell'ambiente di viaggio.

Nel corso dell'emergenza pandemica numerosi lavoratori normalmente impiegati in presenza hanno, inoltre, svolto prestazioni lavorative da remoto. Gli intervistati impiegati in *remote working* nello scenario "*durante*" hanno dichiarato nell'86% dei casi la propria disponibilità a proseguire con tale modalità anche nella fase *post-pandemica*. Tra gli intervistati che durante la fase pandemica hanno continuato a lavorare in presenza, il 40% si è dichiarato disponibile a sperimentare il lavoro da remoto nella fase "*post*".

Con riferimento alla propensione degli intervistati a condividere i propri dati, il 59% si dichiara disponibile, al fine di contribuire a salvaguardare la salute pubblica, a condividere informazioni su spostamenti e stato di salute proprio e dei soggetti con i quali è entrato in contatto e risultati poi contagiati (o ad alto rischio di contagio). Solo l'11%, invece, manifesta una indisponibilità alla condivisione dei dati, principalmente giustificata dal timore di un utilizzo improprio degli stessi.

In relazione alle azioni per incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto durante e dopo l'emergenza sanitaria, si rileva la predilezione degli intervistati per la presenza di personale addetto ad assicurare il distanziamento tra passeggeri a bordo e nelle aree di accesso ai mezzi. Riguardo alla fase emergenziale gli intervistati hanno indicato una forte preferenza per la presenza di segnaletica idonea a delimitare i percorsi di entrata/uscita dagli *hub* trasportistici e per la messa a disposizione di informazioni ai viaggiatori sul grado di affollamento dei mezzi di trasporto.

Tra le principali motivazioni del minor ricorso al trasporto pubblico in ambito urbano ed extra-urbano, vi sono l'accorciamento medio della lunghezza dei viaggi, la percezione di un maggiore rischio di contagio, una minore attrattività dei mezzi legata all'esigenza di distanziamento sociale e all'obbligo di utilizzare la mascherina, l'allungamento dei tempi di attesa alle fermate per effetto della riduzione dell'offerta, nonché una minore domanda per effetto della digitalizzazione delle attività economiche, educative e commerciali, con particolare riferimento allo svolgimento di prestazioni lavorative da remoto in luogo del lavoro in presenza, alla didattica offerta, anch'essa, a distanza e alla sempre maggiore diffusione del commercio via internet. Ciò anche a fronte dell'effettiva implementazione di misure per il contenimento del contagio adottate dalle imprese di trasporto quali, *inter alia*, la sanificazione periodica dei mezzi e la riduzione della capacità dei mezzi.

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Come detto, l'evoluzione delle abitudini di mobilità rilevate dall'indagine dell'Autorità sopra descritte potrebbero essere verificate alla luce del consolidarsi di nuove evidenze. I dati appena presentati, d'altra parte, trovano riscontro in contemporanei approfondimenti⁴.

3. L'impatto della pandemia su obiettivi e priorità della regolazione

L'emergenza pandemica presenta nuove sfide per tutte le autorità pubbliche, comprese le autorità di regolazione indipendenti. Di fronte agli effetti della crisi, il ruolo dei regolatori acquisisce importanza e influenza, come evidenziato, a livello europeo, dal costante riferimento agli stessi da parte di governi e loro agenzie al fine di garantire una base metodologicamente rigorosa per la valutazione delle dinamiche attuali e prospettive del mercato. L'Autorità, nell'agire quale regolatore *ex ante* in un settore unico ma multi-industriale è il naturale referente nazionale per ricoprire tale ruolo.

Soprattutto in contesti emergenziali, nell'ambito di un intervento pubblico che condiziona in modo significativo la gestione operativa delle società, l'azione delle istituzioni deve essere percepita come equa e volta ad attenuare i costi e gli oneri straordinari della crisi che gravano sull'economia e sulla società in generale. In tale contesto, il ruolo delle autorità di regolazione rimane fondamentale nel garantire che le misure di sostegno al settore di competenza siano concesse in modo equo e non discriminatorio. Nel contempo, con riferimento al mondo delle concessioni, è altresì necessario garantire che il mantenimento degli equilibri economico-finanziari, pur pesantemente affetti dalla pandemia, sia perseguito in applicazione dei principi di trasparenza e non discriminatorietà e sulla base di metodi oggettivi e definiti, appunto, in posizione di terzietà.

Per poter esercitare il proprio ruolo in maniera efficace, è fondamentale che le autorità di regolazione mantengano la propria indipendenza. Nel rispetto del principio di equidistanza tra le parti, l'Autorità di regolazione dei trasporti deve acquisire la comprensione più accurata delle dinamiche attuali e prospettive nei diversi ambiti di propria competenza, *in primis*, attraverso la raccolta dei dati, il consolidamento e il rafforzamento della capacità di ascolto degli *stakeholders*, mantenendo la trasparenza e l'indipendenza quali principi guida della propria azione, consolidando il ruolo di garante di una mobilità efficiente a vantaggio di tutti gli operatori, nonché incrementando le attività di valutazione degli effetti della regolazione.

Anche nell'ottica di ridare fiducia agli utenti ed ai passeggeri, le politiche di settore si intersecano inevitabilmente con la politica sanitaria e con le diverse azioni volte a contenere il contagio. A ciò sono direttamente correlate le modalità con cui la tecnologia e le soluzioni digitali troveranno sempre maggiore applicazione a problematiche comuni ai trasporti e alla sanità. In tal senso, il tracciamento dei contatti ha rappresentato una soluzione tecnologica dal duplice risvolto – trasportistico e sanitario – pur non avendo essa trovato, ad oggi, un'applicazione pienamente efficace.

Questa dimensione accresce la rilevanza degli interessi degli utenti finali anche quando la regolazione è, per sua stessa portata e finalità, principalmente indirizzata a imprese ed enti affidanti. Nell'ambito della regolazione economica, pertanto, assumono sempre maggior rilievo le scelte degli operatori del settore orientate al consumatore quali, ad esempio, l'inserimento di tali scelte tra i requisiti di qualità del servizio e la messa a disposizione degli utenti di informazioni complete prima, durante e dopo il viaggio. In questo contesto si colloca, fra l'altro, la campagna di comunicazione sui diritti dei passeggeri descritta *infra*, al Box 2.

⁴ Ad esempio, uno studio condotto dall'ISFORT evidenzia un drastico abbattimento della domanda di mobilità nazionale durante il *lockdown* (11 marzo-3 maggio 2020) rispetto alla fase precedente, con una riduzione degli spostamenti medi giornalieri *pro capite* di oltre il 65% e di oltre l'80% in termini di passeggeri-km, nonché una riduzione seppur più contenuta della quota di popolazione che effettua almeno uno spostamento al giorno (tasso di mobilità), passato dall'85% del 2019 al 32% del periodo del primo confinamento. La differenziazione delle dinamiche è correlata all'età, alla condizione professionale e alla circoscrizione geografica di residenza. Le uniche categorie che hanno mantenuto un numero medio di spostamenti giornalieri superiore all'unità sono la fascia d'età compresa tra i 30 ed i 45 anni e i lavoratori autonomi, mentre quelle che hanno ridotto maggiormente gli spostamenti (-78%) risultano essere gli anziani e i pensionati. Rispetto alla media nazionale del -65%, la contrazione maggiore del numero di spostamenti si è rilevata nelle Regioni del Centro Italia (-72%), più accentuata nelle grandi città rispetto ai centri minori. Secondo lo stesso studio, a partire dal 4 maggio 2020, il tasso di mobilità è risalito dal 32% del periodo di *lockdown* al 75%, mentre si è registrata una riduzione del tasso di prossimità (spostamenti a piedi entro i 5 minuti), sceso dal 17% al 10%. A partire dal primo mese successivo alla decadenza delle restrizioni si è registrato, inoltre, rispetto al periodo di *lockdown*, un aumento del numero degli spostamenti del 144%, cresciuto ulteriormente nei mesi successivi, e una crescita dei passeggeri*km del 352%, riconducibile al sensibile aumento della lunghezza media degli spostamenti, pur rimanendo ancora significativo il differenziale rispetto al 2019. Ved. ISFORT, "L'impatto del *lockdown* sui comportamenti di mobilità degli italiani", 15 maggio 2020.

Inoltre, al fine di affrontare la situazione straordinaria determinata dalla pandemia, le autorità di regolazione dovranno considerare il ricorso a misure altrettanto straordinarie per far fronte a effetti specifici di settore ed ampliare il proprio *kit* di strumenti operativi per affrontare le emergenze.

A livello nazionale, l'Autorità ha finora testato la "resilienza" della regolazione esistente e limitato l'ambito di misure *ad hoc* per accompagnare e assecondare le politiche del governo, in particolare implementando le norme nazionali concernenti l'avvio e il completamento dei procedimenti, nonché per definire adeguate misure organizzative interne, quali il ricorso generalizzato a forme di lavoro agile per il proprio personale. Tuttavia, con il perdurare del periodo di crisi, la necessità di introdurre misure *ad hoc* appare sempre più sentita e invocata. In ambito UE ciò ha portato, ad esempio, all'adozione del regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 ottobre 2020, che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia da Covid-19, che ha comportato la sospensione di alcune disposizioni relative alla regolamentazione economica dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie attualmente in vigore, per lasciare spazio a misure determinate per far fronte all'emergenza.

In base agli esiti dell'indagine dell'Autorità (*supra* Box 1) e degli studi sugli effetti della pandemia sul settore dei trasporti è emersa una riduzione del ricorso al trasporto collettivo a favore della mobilità individuale, sia in forme maggiormente sostenibili, sia attraverso un maggiore utilizzo dell'autovettura privata.

Conformemente alle strategie delineate nello *European Green Deal* ed agli investimenti previsti per il settore dal PNRR, nell'ambito del processo di definizione della "nuova mobilità, anche la regolazione dovrà risultare orientata alla sostenibilità, non solo ambientale ma anche sociale e, soprattutto, economica⁵. La promozione della multimodalità e la riacquisizione da parte dei cittadini della fiducia verso il trasporto collettivo quale forma di mobilità sicura sono parte di questo processo.

In relazione agli effetti attesi dagli investimenti previsti dal PNRR, d'altra parte, l'Autorità è il candidato naturale per valutarne l'impatto e vigilare sull'impiego di tali risorse nel settore dei trasporti, coerentemente con alcune competenze ad essa già attribuite ed esercitate in materia di valutazione dei piani economico-finanziari (PEF), validazione degli investimenti e approvazione di piani strategici.

Non da ultimo, la cooperazione internazionale assumerà un ruolo di sempre maggiore rilevanza, continuando a costituire opportunità e sede di confronto anche con riferimento alla ridefinizione delle priorità del regolatore. Al riguardo, prendendo le mosse da alcune esperienze nazionali, in sede OCSE si è sviluppato il dibattito sulla "regolazione agile". Il tema, pur emerso in un contesto diverso da quello dell'attuale emergenza pandemica, è promosso dal governo italiano nel quadro della presidenza del G20 per il 2021 ed alimenta utilmente il potenziale orientamento delle politiche pubbliche, anche con riferimento alla regolazione⁶.

4. Oltre la pandemia: gli obiettivi strategici della nuova Consiliatura

La nuova Consiliatura dell'Autorità, tra i primi atti dopo l'insediamento, ha definito gli obiettivi strategici pluriennali, che costituiranno la *roadmap* di riferimento per il futuro, nei diversi settori di competenza e aree di intervento.

Oltre al consolidamento delle attività avviate dalla precedente Consiliatura, sono stati delineati nuovi indirizzi programmatici volti a rafforzare quelle competenze che potranno consentire all'Autorità di giocare un ruolo cardine nel supporto al rilancio del settore; essi potranno, altresì, consentire di proporre la stessa Autorità quale soggetto terzo ed indipendente nella valutazione, sulla base di criteri oggettivi e predeterminati, della rispondenza degli investimenti previsti dal PNRR a principi di equità e non discriminazione, sia nella fase attuale di avvio, sia nei prossimi anni, durante l'effettiva realizzazione dei progetti e delle opere.

Si è inoltre cercato di guardare "oltre la pandemia" prospettando i ruoli futuri che l'Autorità sarà chiamata a ricoprire anche nel gettare le basi per l'evoluzione dei *framework* regolatori in tematiche oggi considerate "di frontiera".

⁵ Il riferimento è, in particolare, alla "Missione n. 3: le infrastrutture per la mobilità sostenibile" del PNRR, che si pone l'obiettivo di sviluppare un sistema infrastrutturale moderno, digitale e intermodale, anche al fine di garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni.

⁶ Da ultimo, OECD, "Public consultation on the draft OECD Recommendation on Agile Regulatory Governance to Harness Innovation", 2021 disponibile all'indirizzo internet <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/regulation-and-emerging-technologies.htm>

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Le misure e priorità individuate dagli obiettivi strategici riguardano il settore portuale e i trasporti marittimi, prestando massima attenzione a non creare sovrapposizioni con le competenze delle Autorità di Sistema portuale e del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) e il TPL, con particolare enfasi sulle nuove soluzioni di mobilità, quali, ad esempio, *smart mobility* e *Mobility as a Service (MaaS)*, che utilizzano tecnologie innovative incentrate sul *web* e su nuovi modelli economici volti ad accrescere l'integrazione tra modi di trasporto. Inoltre, massima centralità verrà attribuita alla tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri, tema cardine della nuova Consiliatura, sul quale si investiranno molte energie nei prossimi anni. Infine, sarà cruciale lo sviluppo di metodologie che declinino nuove misure per una regolazione di natura sempre più *data driven*.

La regolazione dei trasporti sarà in ogni caso maggiormente orientata all'attuazione di una mobilità *green*, attraverso strumenti che promuovano la sostenibilità ambientale. A questo proposito, uno degli obiettivi più sfidanti è costituito dal raggiungimento di una reale integrazione di più mezzi di trasporto, multimodale per gli utenti ed intermodale per le merci, nella quale siano fortemente incentivati *driver* di sostenibilità.

La digitalizzazione dei servizi sarà ancor più radicalmente presente nel mondo dei trasporti; sistemi digitali per l'utilizzo di mezzi convenzionali o di *smart mobility*, ma anche incentivazione per i gestori all'utilizzo di tecnologie digitali quali, ad esempio, quelle per il rilevamento delle presenze a bordo dei mezzi e per tracciare l'effettiva e puntuale domanda di mobilità, saranno al centro dell'azione dell'Autorità per il futuro.

Peraltro, l'Autorità sta già approfondendo i temi della regolazione delle piattaforme digitali e dei servizi tecnologici innovativi, compresi sistemi di tariffazione integrata che saranno sempre più oggetto di meccanismi incentivanti, al fine di favorire il ricorso ad una mobilità multimodale, quanto più possibile "plasmata" sulle reali esigenze dell'utenza e sulla necessità di perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale.

5. Considerazioni conclusive

Al momento della redazione del presente Rapporto, pur in presenza di un'accelerazione della campagna vaccinale e di una significativa riduzione dei contagi, la pandemia non può ritenersi superata; gli effetti del fenomeno e delle misure di contenimento dei contagi adottate a livello nazionale e internazionale continueranno a manifestarsi anche nel medio e lungo periodo.

In questo quadro appare ragionevole assumere che, anche quando la pandemia potrà considerarsi superata, con la conseguente attenuazione degli attuali vincoli di accesso e di capacità di trasporto dei mezzi, la "nuova normalità" della mobilità collettiva non coinciderà con un ritorno allo *status quo ante*.

Si può ritenere che i volumi precedenti saranno gradualmente recuperati con differenze riguardo alle modalità e ai motivi degli spostamenti, con una ripresa verosimilmente più sostenuta della mobilità collettiva per attività di lavoro e studio e più contenuta per i viaggi di media-lunga percorrenza non sistematici. Nel caso degli spostamenti per studio e lavoro, il recupero nel medio-lungo termine dei livelli di utilizzo dei servizi di TPL precedenti alla pandemia dipenderà dall'asestamento e dal consolidamento degli *standard* di digitalizzazione delle attività produttive e dall'evoluzione delle esigenze di mobilità, che dovranno essere monitorate nel tempo al fine di assicurare un adattamento flessibile e dinamico dell'offerta di servizi di trasporto. A titolo di esempio, la digitalizzazione delle attività e le conseguenti modalità organizzative potrebbero migliorare l'attrattività delle zone meno centrali delle città, favorendo cambiamenti nelle scelte localizzative degli individui motivate da standard abitativi più elevati o da esigenze di risparmio, a causa dei mutamenti degli stili di vita indotti dalla pandemia.

Considerata la diffusa percezione di rischio da parte degli utenti nella condivisione dell'esperienza di viaggio, la cui significatività è emersa anche nell'ambito dell'indagine dell'Autorità sopra descritta, la ripresa del trasporto pubblico, sarà, inoltre, condizionata dalla riacquisizione da parte dei cittadini della fiducia, ridottasi nel corso della pandemia, verso il trasporto collettivo quale forma di mobilità sicura, sia per gli spostamenti a livello locale, sia per quelli nelle distanze medio-lunghe.

Anche al fine di poter implementare azioni finalizzate a favorire la ripresa del settore rileva la necessità di indirizzare i fattori che hanno determinato la disaffezione verso la mobilità collettiva. Tra quelli emersi nell'ambito dell'indagine vi sono la messa a disposizione di informazioni in tempo reale sui livelli di

affollamento dei mezzi, la possibilità di prenotare il posto a bordo tramite sistemi digitali per evitare il sovraffollamento, la pianificazione dinamica dell'offerta volta a rispondere ai picchi di domanda, anche in previsione della rimozione delle limitazioni all'occupazione dei mezzi. Superata la pandemia, i dispositivi di comunicazione *real time* potrebbero essere utilizzati per fornire informazioni, ad esempio, sul consumo di carburante o sulla produzione di CO₂ associata a una specifica modalità al fine di incentivarne o disincentivarne l'uso anche in relazione al suo impatto sull'ambiente.

Tale obiettivo risulterà perseguibile anche attraverso lo sviluppo della multimodalità, con l'integrazione tra mobilità collettiva e forme di mobilità individuale non motorizzata e/o in *sharing*, favorita dalla digitalizzazione dei servizi e dalla diffusione di biglietti dematerializzati, incluse forme di pagamento *contactless*, di servizi di infomobilità, nonché di piattaforme *MaaS*. Rilevano in tal senso le scelte effettuate dagli individui nella fase emergenziale con riguardo all'uso di modalità di trasporto alternative, anche multimodali, e la propensione, manifestata anche nell'ambito dell'indagine condotta dall'Autorità, a consolidare tali scelte nella fase *post-emergenziale*. È questo un legato della pandemia sul settore dei trasporti da valorizzare per favorire una maggiore sostenibilità e da incentivare anche attraverso interventi di "spinta gentile" teorizzati nell'ambito delle scienze comportamentali.

Concludendo, pur nell'impossibilità, allo stato attuale, di effettuare previsioni sul futuro della mobilità, si è ritenuto di evidenziare alcuni elementi e tendenze che ne influenzeranno verosimilmente l'evoluzione. In questo quadro, si accresce il ruolo del regolatore di garantire l'equità e la non discriminazione degli interventi sul settore.

Ciò incide in misura significativa sulle priorità della regolazione e richiede l'ampliamento degli strumenti operativi utili per far fronte alle emergenze, nonché una sempre maggiore conoscenza delle dinamiche, anche prospettiche, del settore sulla base dei quali orientare la propria azione in previsione della definizione di una "nuova normalità" della mobilità collettiva, sempre più orientata alla sostenibilità e alla multimodalità.

Costituendo il presente il primo Rapporto annuale per la nuova Consiliatura dell'Autorità, si sono voluti brevemente richiamare, nel paragrafo precedente, gli obiettivi programmatici e strategici pluriennali definiti tra le primissime attività avviate all'insediamento, che guardano al ruolo dell'Autorità di Regolazione dei trasporti "oltre la pandemia".

Trasversali a tutte le aree di intervento, saranno tematiche legate alla sostenibilità – ambientale, ma anche, come indicato nel PNRR, sociale ed economica – che vedranno l'Autorità impegnata nella definizione di misure elaborate per assecondare politiche pubbliche che incentivino nuovi sistemi di mobilità coerenti con il *Green Deal* europeo.

Infine, si ritiene utile sottolineare ulteriormente uno dei compiti primari dell'Autorità che, nel ribadire la sua piena indipendenza e terzietà, si pone come garante dei mercati dei trasporti per una regolazione sempre più efficiente, equa e non discriminatoria.

PARTE SECONDA – ATTIVITÀ E PROCEDIMENTI

1. IL CONTESTO

1.1 Introduzione

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto, che decorre dal 1° giugno 2020, il contesto operativo dell’Autorità è rimasto caratterizzato, in continuità con la precedente edizione, dal perdurare dell’emergenza epidemiologica causata dalla diffusione del Covid-19 alla quale è stato dedicato l’approfondimento introduttivo del Rapporto. Così, all’emergenza sono improntati i provvedimenti legislativi e le politiche pubbliche nelle materie di interesse; di emergenza si tratta nei contesti internazionali ed in ambito UE; l’impatto della pandemia sul settore è oggetto di sistematica considerazione nell’ambito delle attività di regolazione. Significativamente, sul piano normativo, anche là dove gli interventi emergenziali richiamano le funzioni esercitate dall’Autorità, essi ne mantengono inalterato l’assetto delle competenze e dei poteri.

A fine ottobre 2020 si è insediato il nuovo Consiglio, segnando il primo avvicendamento di Consiliatura dalla costituzione dell’Autorità, avvenuta nel 2013 (*infra*, capitolo 5). Nel periodo intercorso tra il suo insediamento e la redazione del presente Rapporto, il nuovo Consiglio ha fissato i propri obiettivi programmatici e strategici pluriennali, ponendo fra i temi centrali quello del diritto degli utenti dei servizi e delle infrastrutture di trasporto. In particolare, si è voluto fin da subito dare impulso ad azioni volte a rafforzare il rapporto con i cittadini e i passeggeri e a consolidare il dialogo con gli operatori dei settori regolati.

Tra le iniziative del piano di comunicazione esterna realizzato per queste finalità, si segnala la prima campagna televisiva e radiofonica dell’Autorità, dedicata alla tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto collettivo, di cui si tratterà nel seguito (*infra*, capitolo 4). Promossa in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei ministri, la campagna si pone l’obiettivo di accrescere nei passeggeri di treni, autobus e navi la consapevolezza dei propri diritti e del ruolo dell’Autorità a tutela degli stessi, come descritto nel successivo Box 2.

Box 2. Prima campagna di comunicazione ART sui diritti dei passeggeri: «Quando viaggi non sentirti piccolo, tutela i tuoi diritti: hai l’Autorità per farlo»

Il 17 luglio 2021, nell’ambito delle iniziative di comunicazione di pubblico interesse della Presidenza del Consiglio dei ministri, è stata lanciata la prima campagna di comunicazione radiotelevisiva dell’Autorità, dedicata ai diritti dei passeggeri che viaggiano in treno, autobus e nave, in tre ambiti in cui l’Autorità esercita compiti di organismo di sorveglianza sull’esecuzione di regolamenti dell’Unione europea sulla tutela dei diritti dei passeggeri.

La campagna si articola in uno *spot* TV e in tre *spot* Radio e si rivolge ai cittadini e ai passeggeri dei servizi di trasporto collettivo terrestre e marittimo, con una particolare attenzione ai passeggeri a mobilità ridotta. La programmazione radiotelevisiva, sulle reti RAI, è stata collocata a ridosso delle vacanze estive 2021, per un totale di due settimane, dal 17 al 31 luglio.

Obiettivo della campagna è quello di informare i viaggiatori in merito ai loro diritti, promuovere la conoscenza delle tutele previste dalla normativa e, contestualmente, far conoscere il ruolo e l’attività che l’Autorità svolge per garantire la tutela di tali diritti.

Il *claim* della campagna, «Quando viaggi, non sentirti piccolo. Tutela i tuoi diritti: hai l’Autorità per farlo», sottolinea che l’Autorità tutela i cittadini e li aiuta a diventare passeggeri informati e consapevoli.

Per questo, lo *spot* TV, attraverso la rappresentazione di un mondo allegorico in cui i passeggeri sono bambini, poco consapevoli dei propri diritti in caso di situazioni di viaggio problematiche, intende spiegare che chi viaggia ha l’«Autorità» per tutelarsi ed essere tutelato. In caso di disservizi, infatti, gli utenti che intendono presentare reclamo devono rivolgersi innanzitutto alla compagnia di trasporto. Se la compagnia non risponde, o lo fa in modo insoddisfacente, i viaggiatori possono inoltrare il proprio reclamo all’Autorità. I tre *spot* radiofonici informano anch’essi i cittadini in merito ai loro specifici diritti, attraverso esempi di reali problematiche di viaggio comunemente riscontrate dai passeggeri che viaggiano in treno, autobus e nave.

A settembre, la campagna di comunicazione è stata arricchita con tre *video-tutorial*, uno per ogni modalità di trasporto, al fine di fornire informazioni di maggior dettaglio sulle specifiche tutele previste dalla normativa e sulle modalità per chiedere le verifiche e l’eventuale intervento dell’Autorità. I *video-tutorial* sono resi disponibili attraverso il sito *web* e i canali *social* dell’Autorità.

1.2 Novità normative e provvedimenti rilevanti per le competenze dell’Autorità

Analogamente a quanto riferito nella precedente edizione e come anticipato in apertura, anche dal punto di vista delle novità normative il periodo di riferimento è stato caratterizzato, oltre che dall’adozione di misure di sostegno di carattere generale applicate a tutti i settori economici (i cosiddetti ammortizzatori sociali), dall’approvazione di provvedimenti specifici per il settore dei trasporti.

Partendo dalla legislazione europea, si segnala l’intervenuta adozione del citato regolamento (UE) 2020/1429 che ha previsto – per il periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 – la possibilità di introdurre deroghe temporanee ad alcune disposizioni della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), che autorizzino i gestori dell’infrastruttura a rinviare il pagamento del canone per il pacchetto minimo di accesso, ridurre l’ammontare o rinunciarvi, riesaminare i coefficienti di maggiorazione e non applicare i c.d. canoni di prenotazione della capacità, modificando in conseguenza di tali azioni i relativi prospetti informativi della rete (PIR). Inoltre, gli Stati membri possono disporre compensazioni per le perdite economiche subite dai gestori dell’infrastruttura in conseguenza delle riduzioni dei canoni, fermo restando l’obbligo di assicurare agli stessi l’equilibrio economico della gestione nell’arco di un periodo non superiore a cinque anni.

In secondo luogo, al termine di un lungo *iter*, che ha visto la partecipazione attiva dell’Autorità, è stato approvato il 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), in vigore a partire dal 7 giugno 2023 e della cui applicazione l’Autorità è organismo nazionale responsabile. Una descrizione delle principali novità contenute nel regolamento è fornita nel seguito (*infra* § 4.2.1.1).

Con riferimento all’attuazione delle previsioni di cui al regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, entrato in vigore il 24 marzo 2019, la Struttura di missione per le procedure di infrazione del Dipartimento per le Politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri ha recentemente dato notizia dell’avvenuta investitura dell’Autorità delle funzioni di organismo competente per la trattazione dei reclami, come peraltro indicato anche nella sezione del sito istituzionale della Commissione europea che raccoglie le notifiche in relazione all’applicazione degli artt. 16 e 17 del citato regolamento (UE) 2017/352⁷.

In ambito aeroportuale, il legislatore è intervenuto con due insiemi di norme. Il primo è contenuto nell’articolo 202, comma *1bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da Covid-19” (c.d. “decreto rilancio”) e prevede, a compensazione dei danni economici subiti dai gestori aeroportuali per effetto del Covid-19, l’estensione di due anni della durata delle concessioni aeroportuali. Il secondo è contenuto nell’art. 1, commi da 714 a 720, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023” e prevede l’estensione dei trattamenti di integrazione salariale al personale delle compagnie aeree, ai gestori delle infrastrutture aeroportuali, alle società ad esse collegate ed alle imprese del sistema aeroportuale e prevede, altresì, l’istituzione di un fondo di 500 milioni di euro destinato a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali (450 milioni) e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra (50 milioni). Detto fondo è stato ulteriormente incrementato di 300 milioni di euro per l’anno 2021 (di cui 285 milioni destinati a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali e 15 milioni ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra), con l’art. 73 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 recante “Misure urgenti connesse all’emergenza da Covid-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali” (c.d. “decreto sostegni-bis”), al fine di mitigare gli effetti economici sull’intero settore aeroportuale derivanti dall’emergenza epidemiologica da Covid-19.

Su altro fronte, con specifico riferimento ai vettori aerei, in conseguenza del diffondersi dell’epidemia da Covid-19 e delle relative restrizioni governative, con l’art. 79 del decreto-legge del 17 marzo 2020, n. 18 recante “Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie,

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/port-services-regulation-notifications-articles-16-17.pdf>

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" (c.d. "decreto cura-Italia") è stata prevista l'istituzione di un fondo di 350 milioni di euro per ristorare i danni subiti direttamente dalle compagnie aeree a causa dell'imposizione di restrizioni di viaggio e di altre misure di contenimento legate all'epidemia da Covid-19. Per poter beneficiare del ristoro nell'ambito del fondo, gli interessati dovevano (i) detenere una licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e (ii) essere affidatari, alla data di adozione del citato d.l. 18/2020 (il 17 marzo 2020), di obblighi di servizio pubblico (OSP) ai sensi del regolamento (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione).

Soddisfacendo la società Alitalia S.p.A. le condizioni di ammissibilità per beneficiare dell'indennizzo *de quo*, il 20 luglio 2020, il governo italiano ha notificato alla Commissione europea un aiuto alla citata compagnia aerea sotto forma di sovvenzione di 199,45 milioni di euro nell'ambito del suddetto fondo, in conformità all'art. 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)⁸. Successivamente, il 14 agosto 2020, è stato adottato il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 recante "Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia" (c.d. "decreto agosto") che consentiva al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (oggi MIMS) di concedere aiuti sotto forma di sovvenzione diretta fino a 250 milioni di euro alle imprese in possesso dei requisiti di cui al già menzionato d.l. 18/2020. Il decreto mirava a preservare la continuità dei servizi aerei nell'ambito dell'epidemia da Covid-19, in attesa dell'esito della procedura di notifica dinanzi alla Commissione europea⁹.

Per quanto concerne il settore ferroviario, a norma dell'articolo 196 del citato d.l. 34/2020, il gestore dell'infrastruttura nazionale, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), ha disposto alcune riduzioni dei canoni a carico delle imprese ferroviarie e, in compenso, beneficiato di stanziamenti di risorse compensative per i minori introiti secondo le seguenti modalità:

- per il periodo compreso tra il 10 marzo ed il 30 giugno 2020 (più o meno corrispondente a quello del *lockdown*), a compensazione dei minori introiti relativi alla riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, è stata autorizzata una spesa di 115 milioni di euro a fronte di una riduzione del canone stesso da parte di RFI per i servizi ferroviari di trasporto di passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico pari all'intera quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (c.d. "componente B" del canone, come determinata in base ai criteri di cui alla delibera dell'Autorità del 18 novembre 2015, n. 96, avente ad oggetto "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria");
- per il successivo periodo, compreso tra il 1° luglio e il 31 dicembre 2020, allo scopo di promuovere la ripresa del traffico ferroviario, è stata autorizzata un'ulteriore spesa di 155 milioni di euro a favore di RFI per compensare riduzioni della citata componente B del canone pari, rispettivamente, al 60%, per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico, e al 40% della stessa, per i servizi ferroviari di trasporto merci¹⁰.

Tali disposizioni hanno temporalmente preceduto e sono state confermate da quelle del regolamento (UE) 2020/1429 citato (vedi *supra*) sia per la parte relativa all'erogazione di stanziamenti straordinari, sia per quanto attiene alla composizione dei canoni. Il medesimo regolamento ha inoltre previsto la conseguente modifica dei prospetti informativi della rete (art. 3) ed ha esteso i poteri dell'organismo di regolamentazione di cui all'art. 56 della già menzionata direttiva 2012/34/UE alle disposizioni di cui agli articoli 2 e 3.

⁸ Con la decisione SA.58114 (2020/N) — Italia — *Covid-19 aid to Alitalia* la Commissione europea il 4 settembre 2020, ha approvato l'aiuto finanziario dell'Italia a favore di Alitalia nel contesto della pandemia da Covid-19. Avverso tale decisione ha proposto ricorso al Tribunale dell'UE la compagnia Ryanair, chiedendone l'annullamento. Nell'ambito della vertenza in oggetto il Ministero degli Affari esteri ha richiesto anche all'Autorità di esprimere il proprio parere circa l'opportunità, da parte del Governo italiano, di intervenire o meno a sostegno della Commissione europea, nel giudizio instaurato dalla Ryanair, valutando eventuali profili di discriminarietà degli aiuti erogati in relazione sia ad attività sottoposte a obblighi di servizio pubblico (OSP) e a mercato (ambito oggettivo), sia in relazione ai singoli vettori destinatari delle forme di aiuto introdotte (ambito soggettivo).

⁹ Sempre con riferimento al settore aeroportuale, si veda anche l'art. 25bis della legge 23 luglio 2021, n. 106 di conversione del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (c.d. "Sostegni-bis"), recante "Misure di sostegno del settore aeroportuale", che prevede l'esenzione dall'applicazione dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili nei confronti dei passeggeri in partenza dagli scali aeroportuali nazionali che hanno registrato nell'anno 2019 un traffico di passeggeri in partenza pari o inferiore a un milione di unità.

¹⁰ Successivamente, con l'art. 73, comma 4 del d.l. 73/2021 è stato autorizzato l'ulteriore stanziamento di 150 milioni di euro a favore di RFI al fine di disporre la riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021.

Con riferimento al settore autostradale, l'articolo 13, comma 5, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183 recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea", convertito con modificazioni dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, nel modificare l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 recante "Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica", ha disposto il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2021 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze" (c.d. "decreto Genova"), da perfezionarsi entro e non oltre il 31 dicembre 2021.

Inoltre, al fine di accelerare la realizzazione di infrastrutture autostradali relative a una o più regioni, l'eventuale affidamento *in house* delle relative concessioni può avvenire anche in favore di società integralmente partecipate da altre pubbliche amministrazioni. In questi casi, il Ministero procedente esercita sulla società il controllo analogo di cui all'articolo 5, comma 1, lett. a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 recante il codice dei contratti.

Con riguardo al settore del TPL, al fine di sostenere economicamente le imprese affidatarie dei relativi servizi, il legislatore ha adottato, nel corso del periodo di riferimento una serie di provvedimenti ad esso specificamente destinati negli ambiti che di seguito si riportano partitamente.

Un primo insieme di norme è stato adottato per garantire l'invarianza delle compensazioni erogate ai soggetti titolari di detti contratti e il ristoro per i ricavi tariffari non incassati. In particolare, nella prima fase dell'emergenza, con il d.l. 18/2020 è stata disposta l'inapplicabilità delle decurtazioni di corrispettivo, delle sanzioni e delle penali, anche se contrattualmente previste, nel caso di minori corse o percorrenze effettuate. Il termine di scadenza di queste previsioni coincide, a seguito di successive modifiche normative, con la conclusione dello stato di emergenza, allora prevista per il 31 luglio 2021¹¹. È stata, altresì, introdotta la facoltà per gli enti affidanti di sospendere le procedure di affidamento in corso alla data del 23 febbraio 2020 e, contestualmente, disposta la proroga degli affidamenti in atto alla medesima data fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza.

Il citato d.l. 34/2020, ha inoltre istituito un apposito fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e la cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e comunque non oltre il 31 luglio 2021, rispetto alla media dei ricavi del medesimo periodo del precedente biennio, nonché ad assicurare il prolungamento della validità degli abbonamenti annuali, ordinari e integrati, a decorrere dal termine delle misure di contenimento. Con il citato d.l. 104/2020, il fondo è stato incrementato con ulteriori 400 milioni di euro per l'anno 2020, destinati, nel limite di 300 milioni di euro, anche al finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico regionale e locale (relativo anche a studenti) a tal fine ricorrendo, mediante apposite convenzioni e imposizione di OSP, anche a operatori che svolgono attività di trasporto mediante noleggio di autobus con conducente e ai titolari di licenze taxi ed autorizzazioni NCC¹². Gli stanziamenti del fondo sono stati ulteriormente incrementati per l'anno 2021 dal decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137 recante "Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" (c.d. "decreto ristori") (art. 22^{ter}) di 390 milioni di euro, di cui 190 per servizi aggiuntivi e, nel limite di 90 milioni di euro, provvedendosi anche a questo riguardo con convenzioni e previsione di OSP a carico degli operatori e dei titolari dei provvedimenti di licenza e autorizzazione citati, nonché dal decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41 (c.d. "decreto sostegni") per 800 milioni di euro.

¹¹ Il termine era originariamente fissato al 31 dicembre 2020; esso è stato prorogato dal d.l. 183/2020 e successivamente dall'art. 29 del d.l. 41/2020. Lo stato di emergenza è stato prorogato al 31 dicembre 2021 dal decreto-legge 23 luglio 2021, n. 105 recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e per l'esercizio in sicurezza di attività sociali ed economiche".

¹² Innovazione introdotta dalla l. 178/2020, comma 817.