ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CCXVI**
n. **2**

RELAZIONE
SULL'ATTIVITÀ SVOLTA DALL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

(Aggiornata al 30 giugno 2015)

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

Presentata dal Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti

(CAMANZI)

Trasmessa alla Presidenza il 9 luglio 2015

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

Autorità, Signore e Signori,

anche a nome dei colleghi Componenti del Consiglio, ringrazio il Presidente della Repubblica per averci concesso l'onore di illustrargli questa Relazione ed il Presidente del Senato per la odierna ospitalità e mi accingo a presentare il secondo Rapporto annuale al Parlamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

* * *

Il nuovo quadro della regolazione economica

Il Rapporto al Parlamento dell'anno scorso dava conto dell'avvio delle prime attività di regolazione e ne indicava tempi ed obiettivi: un impegno molto sfidante considerato che l'Autorità era allora operativa da appena sei mesi.

Abbiamo raggiunto i risultati che ci eravamo prefissi e siamo andati oltre mettendo a punto misure di regolazione in materia ferroviaria, di trasporto pubblico locale, aeroportuale, autostradale, di tutela dei diritti dei passeggeri e, da ultimo, abbiamo adottato un atto di segnalazione al Governo e al Parlamento in materia di taxi, NCC e piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità.

Abbiamo lavorato per rendere coerente fra loro la regolazione delle diverse modalità di trasporto in modo da favorirne l'integrazione e favorire, altresì, lo sviluppo dei nuovi servizi intelligenti di trasporto (*ITS*), che sono sempre più richiesti dal pubblico.

Abbiamo operato, e continueremo a farlo, nella convinzione che la regolazione debba anticipare i problemi e le modifiche strutturali dei mercati, sia dal lato della domanda che da quello della offerta. Al centro del sistema dei trasporti devono essere messi il contenuto e non il contenitore,

la persona e i suoi bisogni di mobilità multimodale, la partita di merce e la catena logistica che ne gestisce gli spostamenti scandendone i tempi. Abbiamo agito nel convincimento che questa sia la strada per aumentare la produttività della nostra economia e creare valore e crescita.

Le infrastrutture, i loro sistemi di gestione operativa ed i meccanismi di accesso devono essere serventi e non costituire vincoli per le nuove esigenze di servizi personalizzati ed integrati. Grazie alle nuove tecnologie è in atto un cambiamento che mette alla prova la capacità di innovazione dei sistemi di trasporto.

Il regolatore non deve perdere il momento.

Abbiamo altresì dedicato molte energie alla vigilanza sulla attuazione delle decisioni adottate.

Lasciatemelo dire: gli interventi della Autorità, hanno cambiato il quadro della regolazione economica dei trasporti. Ne emerge un nuovo modello univocamente orientato a perseguire l'efficienza produttiva delle gestioni, il contenimento dei costi per gli utenti e condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture: obiettivi questi che il legislatore ha espressamente affidato all'Autorità.

Un modello coerente con quello europeo e nuovo, in Italia e nel settore dei trasporti, per la terzietà e l'indipendenza dell'attore e l'applicazione del metodo partecipativo alla formazione delle decisioni.

* * *

Il lavoro fatto

Il rapporto allegato mi esime dal ripercorrere puntualmente le attività svolte e le misure di regolazione adottate. Mi soffermerò, pertanto, su alcune delle scelte fatte.

Il settore ferroviario

Nel settore ferroviario, a fine 2014, sono state adottate due decisioni: una in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie ed una contenente indicazioni e prescrizioni sul prospetto informativo della rete predisposto dal Gestore. I due provvedimenti, che nel complesso comprendono 50 misure, hanno inciso sugli accordi fra il Gestore della rete e le imprese ferroviarie per l'utilizzo delle infrastrutture, sui criteri e le modalità per la gestione della capacità di rete, sull'accesso ai servizi e agli impianti accessori, ivi compresi gli spazi in stazione (spazi pubblicitari, desk informativi e biglietterie) e i servizi di manovra per i treni merci, sulla ripartizione dei costi per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, e – non ultimo – sui criteri per la determinazione dei pedaggi sulle tratte ad Alta Velocità e l'attraversamento dei nodi.

L'accesso equo e non discriminatorio alla rete ed il PIR

I procedimenti sanzionatori, gli impegni e il market test

Lo scorso 12 marzo 2015, l'Autorità, verificata la mancata esecuzione di alcune misure contenute nei provvedimenti che ho appena richiamato, ha avviato due procedimenti sanzionatori. Al riguardo, il Gestore dell'Infrastruttura ha proposto impegni diretti a rimuovere le contestazioni dell'Autorità, che sono stati sottoposti a *market test* tuttora in corso. Si tratta di una procedura trasparente e innovativa, mai applicata prima in Italia nel settore dei trasporti.

I criteri per la determinazione del pedaggio

Inoltre, nell'adottare le prime misure che hanno portato alla rideterminazione del canone nell'Alta Velocità da parte del gestore, l'Autorità ha anche avviato un nuovo procedimento avente ad oggetto l'insieme dei criteri per la fissazione del pedaggio e dei corrispettivi per i servizi nel loro complesso. Esso anticipa la applicazione della direttiva Recast sia nella impostazione generale che nella applicazione di alcuni principi economici per la determinazione dei pedaggi quali, in particolare, quello dei costi direttamente imputabili all'uso della rete.

Le questioni in campo sono molte. Ne cito tre di particolare rilievo anche nel contesto del processo di privatizzazione annunciato dal Governo:

- l'introduzione della "regolazione di periodo" per la durata di cinque anni, a beneficio della strategia industriale del Gestore dell'Infrastruttura e delle imprese ferroviarie e delle decisioni di investimento degli azionisti e dei mercati finanziari. Tra l'altro, il sistema è già in vigore nei settori autostradale e aeroportuale;
- l'introduzione di modulazioni tariffarie maggiormente articolate per fasce orarie, per segmenti (merci o passeggeri), per tipologia di servizio (OSP o Open Access) e per classi di velocità rispetto a quelle attuali. La nuova modulazione delle tariffe consente di adottare piani industriali più sfidanti e strategie di marketing aderenti alla emergente domanda di trasporto da parte di passeggeri ed imprese;
- l'incentivo al Gestore dell'Infrastruttura a massimizzare lo sfruttamento della capacità di rete esistente, anche nell'ottica di un contenimento dei costi di lungo periodo.

La risultante cornice regolatoria abilita più che mai il Gestore – cui spetta la concreta determinazione del pedaggio secondo i criteri fissati dall'Autorità – a massimizzare lo sfruttamento della rete indipendentemente dalla impresa ferroviaria che ne richieda l'uso. Al Governo trarne immediato beneficio nel quadro del processo di privatizzazione e della sua eventuale articolazione temporale secondo il modello applicato in altri settori, ad esempio quello dell'energia.

Il settore aeroportuale

Riguardo al settore aeroportuale, i modelli tariffari adottati dall'Autorità, basati sul negoziato tra i gestori degli scali ed i vettori aerei, hanno superato il "battesimo del fuoco".

Gli aeroporti di Pisa e Firenze

La Società Aeroporto Toscano "Galileo Galilei" SpA (SAT), gestore dell'aeroporto di Pisa, ha impiegato 104 giorni per avviare e conclude-

re, in modo consensuale e sotto la vigilanza dell'Autorità, il processo di aggiornamento del proprio sistema tariffario fino ad allora fermo al contratto di programma del 2009.

Per l'analogo aggiornamento, la Società Aeroporto di Firenze SpA (ADF), i cui diritti erano fermi al livello fissato in via amministrativa nel 2000 e con recupero della inflazione a partire dal 2007, ha impiegato 120 giorni, questa volta comprensivi di una fase di conciliazione dinanzi all'Autorità in materia di livelli di servizio da garantire ai vettori (*Service Level Agreement*).

Entrambi i gestori dovranno rispettare le prescrizioni indicate dall'Autorità. Inoltre, i nuovi diritti si applicheranno, fatti salvi i rinnovi annuali, per il periodo regolatorio fissato – in fase di prima attuazione – in quattro anni.

Peraltro, i modelli tariffari aeroportuali hanno fornito un quadro favorevole a progetti di investimento nel settore, come dimostra la recente costituzione della società Toscana Aeroporti SpA, nata dalla fusione per incorporazione di ADF in SAT. Questo potrebbe costituire un esempio per lo sviluppo di ulteriori sistemi aeroportuali.

Gli aeroporti di Bologna e Olbia

Ad oggi, anche gli aeroporti di Bologna ed Olbia hanno ottenuto dall'Autorità l'autorizzazione ad avviare le procedure di aggiornamento dei rispettivi diritti.

Il trasporto pubblico locale ed i servizi di mobilità non di linea

In materia di trasporto pubblico locale e servizi di mobilità, l'Autorità ha dato corso a sei azioni, delle quali due sono completate e quattro in corso. L'insieme di queste azioni riflette il convincimento che la regolazione debba offrire soluzioni complementari alla domanda di mobilità nel rispetto della specificità di mercati, che sono distinti in quanto rispondono a distinte domande di servizi: di linea, non di linea, collettivi ed individuali, che siano essi gravati o meno da obbligo di servizio

pubblico. Tali azioni hanno costituito, e tuttora costituiscono, la prima occasione di intensa e diretta collaborazione dell'Autorità con le istituzioni regionali e locali e con le loro associazioni ed enti di raccordo. Le illustro partitamente.

Atto di segnalazione su taxi, NCC e piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità

L'atto di segnalazione al Governo e al Parlamento avente ad oggetto i profili di rilevanza economico-regolatoria dell'autotrasporto di persone non di linea (taxi, NCC e piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità), si propone di far emergere i nuovi mercati e le relative problematiche regolatorie affinché domanda e offerta di servizi si incontrino in modo trasparente e nel rispetto delle regole proprie di ogni attività economica d'impresa. L'atto di segnalazione – nel riconoscere che i taxi assicurano servizi propriamente pubblici – contiene specifiche proposte quali: la costituzione di un albo dei *drivers*; la riconduzione al regime del lavoro occasionale delle prestazioni dei conducenti non professionisti; la previsione di un obbligo di registrazione per le piattaforme di servizi; la individuazione nelle regioni degli ambiti territoriali di riferimento per tutti i servizi di trasporto di passeggeri non di linea; la possibilità di modulare le tariffe; le conseguenti modifiche della legge n. 21/1992 in materia di taxi e NCC.

Auspichiamo che il legislatore si faccia quanto prima carico delle necessarie riforme nel convincimento che problemi di *policy* come questo non possano essere risolti nelle aule di tribunale.

Le ulteriori azioni dell'Autorità riguardano i servizi di linea.

Misure in materia di gare e affidamenti in esclusiva

In particolare, lo scorso 17 giugno sono state adottate 21 misure per l'affidamento in esclusiva dei servizi di TPL, tra le quali i criteri per la determinazione del valore di subentro a carico del nuovo entrante, quelli relativi al trasferimento del personale ed alla messa a disposizione dei beni strumentali, il metodo di aggiornamento delle tariffe con

l'introduzione del *price-cap,* oltre a misure di promozione dell'efficienza dei gestori e di prevenzione dei conflitti di interesse nelle commissioni aggiudicatrici. Anche in questo caso, il metodo applicato è stato quello della consultazione; inoltre, l'Autorità ha adottato le proprie determinazioni tenendo conto dei pareri forniti dall'ANAC e dall'AGCM nel quadro dei protocolli di intesa in vigore.

Altri procedimenti in materia di TPL e qualità dei servizi gravati da OSP

Nello stesso contesto, l'Autorità ha annunciato la prossima adozione di un atto di segnalazione a Governo e Parlamento su aspetti del trasporto pubblico locale non compresi nelle misure appena citate. Abbiamo inoltre avviato un procedimento per la definizione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti per il loro finanziamento, le cui risultanze rileveranno anche ai fini della contendibilità e del dimensionamento dei lotti di gara da parte degli enti regionali e locali preposti. Infine, abbiamo disposto l'avvio di una procedura in materia di livelli minimi della qualità dei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico e di una avente ad oggetto i servizi di trasporto e cabotaggio marittimo.

Il settore autostradale

Nel settore autostradale, l'Autorità ha adottato un provvedimento di regolazione di portata generale ed uno relativo ad un caso determinato.

L'A22 - Autobrennero

Quest'ultimo riguarda gli indirizzi per la predisposizione dello schema di concessione relativo alla autostrada A22 del Brennero.

Gli ambiti di gestione ottimale

L'atto di portata generale riguarda, invece, la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, oggetto di un procedimento che si concluderà nel corso del 2015. Al riguardo, le norme istitutive dell'Autorità prevedono che gli ambiti di gestione ottimale delle autostrade devono essere definiti, tra l'altro, con l'obiettivo di stimolare la concorrenza per confronto, in linea con la migliore prassi economico-regolatoria internazionale. A questo fine, l'Autorità si è dotata di un sistema di *benchmarking* di tipo parametrico per verificare l'efficienza

delle imprese a confronto con i loro *peers* e definire interventi regolatori sui prezzi e gli ambiti ottimali di gestione (*stochastic frontier analysis*). Il metodo innova quello fino ad oggi utilizzato nella regolazione delle autostrade e basato sui dati di natura economico-finanziaria di ciascun operatore in assenza di una valutazione comparata della *performance*. Le prime evidenze empiriche acquisite presso i concessionari italiani per il periodo 2005–2014, mostrano l'esistenza di economie di scala, seppur non molto marcate. Ne consegue che, dal punto di vista della produttività complessiva, il sistema attuale potrebbe, in talune condizioni, beneficiare di aggregazioni.

Diritti degli utenti e dei passeggeri

In materia di diritti degli utenti e dei passeggeri, dopo quello relativo al trasporto ferroviario, l'Autorità ha adottato il regolamento di esecuzione delle norme europee e nazionali in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto via autobus. E' attesa l'investitura anche nel settore del trasporto marittimo e delle vie navigabile interne.

Reclami e segnalazioni

Nel complesso abbiamo ricevuto e riscontrato più di 300 tra reclami in seconda istanza e altre segnalazioni relative a tutte le modalità di trasporto, reclami e segnalazioni che sono la punta dell'*iceberg* della insoddisfazione dei passeggeri. Le più ricorrenti riguardano la soppressione dei servizi, la carenza delle informazioni che è causa anche di mancate coincidenze intermodali, l'inadeguatezza di stazioni e convogli alle esigenze delle persone con disabilità, le difficoltà ad ottenere rimborsi, il mancato riconoscimento di compensazioni.

Le tratte Torino-Milano e Napoli-Roma

La materia della tutela dei diritti dei passeggeri incrocia, evidentemente, quella della qualità dei servizi e della struttura dell'offerta. E' di queste ultime settimane la richiesta da parte dei passeggeri delle tratte ferroviarie Napoli-Roma e Torino-Milano, di poter fruire di una offerta di servizi competitivi adeguata a soddisfare le loro esigenze di mobilità. Entrambi i casi sono all'esame dell'Autorità. Il mercato in concorrenza

dell'Alta Velocità deve trovare, nel suo complesso, il modo di soddisfare tempestivamente la domanda di servizi, purché economicamente sostenibile. Se ciò non dovesse avvenire se ne dovranno verificare le cause, ivi compresa l'adeguatezza della capacità di offerta.

Attività in ambito europeo ed internazionale

L'allineamento delle scelte regolatorie dell'Autorità alle politiche europee dei trasporti costituisce una leva strategica della sua azione. Costante è la partecipazione alle attività dei gruppi di lavoro dei regolatori europei in materia ferroviaria ed aeroportuale e di tutela dei diritti dei passeggeri, nonché, sul piano multilaterale, dei corridoi ferroviari. L'Autorità ha, altresì, partecipato ai lavori del Network dei regolatori indipendenti in sede OCSE e contribuisce attivamente alle iniziative dell'IRG-Rail che riunisce quelli europei del settore ferroviario.

Collaborazione con ORR e ARAF

In questo quadro rilevano la recente decisione del Governo inglese di affidare all'*Office of Rail Regulation* anche la competenza in materia di assi stradali ed autostradali strategici e la proposta di legge francese, in fase finale di approvazione, di allargare le competenze della *Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires* al settore stradale e del trasporto via autobus. Questi sviluppi, d'altro canto, costituiscono un segno evidente che, anche in altri paesi, la concorrenza tra diverse piattaforme di mobilità pone problemi di coerenza alla regolazione economica. Come prefigurato dal legislatore italiano al momento della istituzione dell'Autorità, la competenza in più settori è garanzia di indipendenza e di livellamento dei relativi modelli su quello più avanzato.

Advisory board

Non ultimo, l'Autorità si è dotata di un *Advisory Board* costituito di nove autorevoli componenti che – al di fuori della organizzazione operativa e a titolo gratuito – rendono disponibile al Consiglio il patrimonio dottrinale e scientifico in materia di regolazione economica dei trasporti. Il primo rapporto del *Board* sarà presentato e discusso in un convegno

pubblico che si terrà a Torino in occasione del secondo anniversario dalla costituzione dell'Autorità.

Abbiamo operato in un contesto economico ancora difficile. Solo recentemente, anche grazie all'azione riformatrice del Governo ed alla correzione di rotta delle politiche europee, l'economia italiana è uscita dalla recessione. Ma non tutto si spiega con la recessione.

* * *

Visione e strategia

In tempi di crisi la strada maestra non può essere quella delle deroghe alle regole. Bisogna invece saper resistere alla tentazione di fare dei passi indietro e di abbassare l'asticella del cambiamento, magari sovrascrivendo per alcuni settori l'impianto generale della regolazione indipendente voluta dal legislatore nel 2011. Purtroppo non sempre è stato così, come rilevato dall'Autorità in più occasioni.

Il dl. "Sbloccaitalia"

Questo riteniamo sia stato il caso del dl. n. 133/2013, c.d. Sbloccaitalia, che ha, tra l'altro, rivisto poteri e procedure in materia di autostrade ed aeroporti. Le riforme producono effetti funzionali alla crescita economica se promuovono l'uso più efficiente di risorse e infrastrutture. Proroghe dei regimi di investimento a prescindere da incrementi di efficienza sottraggono risorse alla crescita della produttività dell'economia.

Il recepimento della direttiva Recast nel settore ferroviario

E', altresì, il caso del recepimento nel settore ferroviario della direttiva *Recast*. In fase di privatizzazione non può essere sottovalutata l'importanza che il pedaggio per l'uso della infrastruttura sia determinato sulla base dei soli costi pertinenti ed efficienti a garanzia dell'assetto competitivo del mercato, della corretta valorizzazione degli *asset* e della remunerazione del capitale investito. Dal Parlamento e dal mercato si sono levate voci preoccupate e proposte di rimedi, che auspichiamo vengano ascoltate.

Al riguardo, il procedimento in corso sull'insieme dei criteri per la fissazione del pedaggio che ho citato poc'anzi fornisce all'Autorità elementi di valutazione in ordine alla efficienza dei diversi gradi di separazione tra imprese ferroviarie ed impresa che gestisce la rete. Su questo tema l'Autorità è stata sollecitata a riferire con una apposita relazione al Parlamento ed al Governo.

Occorre, altresì, evitare che passi indietro siano compiuti nella legislazione europea.

Non si registrano avanzamenti significativi sul pilastro politico del IV pacchetto ferroviario.

Il Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti

L'Autorità segue, inoltre, con attenzione la proposta di un Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti. A quest'ultimo proposito, auspica che le tariffe per l'accesso ai servizi portuali rispondano a criteri di efficienza economica e che sia mantenuta la proposta della Commissione in ordine alla istituzione da parte degli Stati membri di organismi nazionali indipendenti di vigilanza. Così configurata la proposta della Commissione sarebbe in linea con l'assetto istituzionale previsto dalle norme istitutive dell'Autorità.

Nella visione dell'Autorità, occorre incentivare lo sfruttamento delle economie di scala, l'innovazione tecnologica e lo sviluppo di mercati competitivi che premino più la propensione al rischio che la difesa delle rendite. Occorre altresì promuovere l'offerta dei servizi a condizioni commerciali e in concorrenza; ciò stimola la crescita del mercato ed il valore delle imprese che vi operano e degli *asset* impiegati. Occorre, inoltre, promuovere l'efficienza dei servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed il miglior uso della capacità delle infrastrutture.

L'intervento pubblico rimane connaturato al settore dei trasporti. La presenza del regolatore indipendente non ostacola le scelte di investimento, la definizione di obblighi di servizio pubblico e le politiche di sviluppo del Parlamento e del Governo. Essa rende, invece, tali scelte misurabili e confrontabili con i costi di possibili alternative a vantaggio della qualità e della trasparenza dei processi decisionali e nell'interesse di utenti e contribuenti.

Beninteso, nessun modello di regolazione economica indipendente può avvalorare la remunerazione di investimenti sovradimensionati e socialmente non giustificati. Né può un regolatore indipendente riconoscere azioni di riequilibrio economico delle imprese che erogano i servizi pubblici a prescindere dalla pertinenza e dalla efficienza della struttura dei loro costi.

* * *

L'efficienza ed il contenimento dei costi l'Autorità li ha ricercati anche per se stessa.

Lo sviluppo organizzativo dell'Autorità

Siamo stati costituiti in regime di *spending review*. Per questo abbiamo consapevolmente perseguito una struttura di costi fissi molto bassi, non abbiamo previsto nessuna indennità integrativa di amministrazione, abbiamo adottato uno sfidante ed avanzato sistema di *performance management* affidato alle cure di un Nucleo di Valutazione interamente indipendente, e ci accingiamo a completare l'assetto delle garanzie etiche.

L'Autorità è "nata magra", non abbiamo quindi bisogno di metterci a dieta. La nostra pianta organica è di sole 90 unità a tempo indeterminato: un numero assai inferiore a quello delle altre Autorità dei servizi pubblici.

Oggi in Autorità lavorano 58 persone compresi il Presidente ed i Componenti, delle quali 45 di ruolo.

Non abbiamo mai avuto auto blu, non paghiamo affitti ma solo consumi connessi con l'uso delle postazioni di lavoro. Siamo nati digitali, dematerializzati, tutti i nostri dati sono su *cloud* e *on-line*. Fin dal primo giorno i servizi di *facility management*, informatica e sicurezza sono condivisi con i soggetti pubblici – Politecnico di Torino, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e, in una prima fase, Autorità garante della concorrenza e del mercato – che ci ospitano o ci hanno ospitato.

Per noi il problema era e resta quello di prendere rapidamente qualche chilo per raggiungere il peso forma.

* * *

Concludendo, il Rapporto che presento quest'oggi riflette solo in parte il proficuo dialogo e la collaborazione con molte altre istituzioni, a partire dalle competenti Commissioni parlamentari, che desidero ringraziare espressamente.

L'attività che ho descritto non sarebbe stata possibile senza il supporto del Politecnico di Torino, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e della Guardia di Finanza.

Ringrazio, inoltre, le amministrazioni nazionali, centrali e territoriali con le quali l'Autorità correntemente collabora. Ringrazio, altresì, il Consiglio di Stato, il Tar del Lazio, il Tar del Piemonte e l'Avvocatura dello Stato.

Un sincero ringraziamento va ai colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci con i quali condivido la responsabilità di dare impulso alle azioni dell'Autorità.

Desidero, infine, ringraziare – senza formalità ma con autentica gratitudine – il personale dell'Autorità che ha saputo infondere giorno per giorno nella propria attività le giuste dosi di curiosità, immaginazione, coraggio e senso di responsabilità.

di Regolazione
dei Trasporti

Secondo Rapporto Annuale al Parlamento

Senato della Repubblica
15 luglio 2015

ART

PAGINA BIANCA

Sommario

Indice .....

Premessa .....

Parte prima - Dati economici .....

Parte seconda - Attività dell'Autorità .....

Parte terza - Atti e provvedimenti .....

PAGINA BIANCA

Indice

Sommario .....

Indice .....

Indice delle abbreviazioni .....

Premessa .....

PARTE PRIMA - DATI ECONOMICI .....

1. Introduzione .....

2. Quadro di insieme .....

2.1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto .....

2.2 Intermodalità .....

3. Infrastrutture e servizi di trasporto .....

3.1 Il settore aeroportuale .....

3.1.1 Quadro europeo .....

3.1.2 Situazione italiana .....

3.1.2.1 Caratteristiche infrastrutturali .....

3.1.2.2 Dati di traffico .....

3.1.2.3 Ricavi e costi operativi .....

3.1.2.4 Principali dati economici del settore .....

3.2 Il settore autostradale .....

3.2.1 Quadro europeo .....

3.2.2 Situazione italiana .....

3.2.2.1 Caratteristiche infrastrutturali .....

3.2.2.2 Dati di traffico .....

3.2.2.3 Ricavi operativi .....

3.2.2.4 Principali risultati economici del settore .....

3.2.2.5 Investimenti .....

3.2.2.6 Indicatori di qualità .....

3.3 Il settore ferroviario .....

3.3.1 Quadro europeo .....

3.3.2 Situazione italiana .....

3.3.2.1 Caratteristiche infrastrutturali .....

3.3.2.2 Dati di traffico .....

3.3.2.3 Ricavi e costi operativi .....

3.3.2.4 Principali risultati economici del settore .....

3.3.2.5 Contributi pubblici .....

3.3.2.6 Indicatori di qualità .....

3.4 Il settore interportuale .....
3.4.1 Quadro europeo .....
3.4.2 La situazione italiana .....
3.4.2.1 Caratteristiche infrastrutturali .....
3.4.2.2 Dati di traffico .....
3.4.2.3 Contributi pubblici .....
3.5 Il settore portuale .....
3.5.1 Quadro europeo .....
3.5.2 Situazione italiana .....
3.5.2.1 Caratteristiche infrastrutturali .....
3.5.2.2 Dati di traffico .....
3.5.2.3 Principali risultati economici del settore .....
3.5.2.4 Ricavi e costi operativi .....
3.5.2.5 Investimenti e contributi pubblici .....
3.6 Il trasporto pubblico locale e regionale di linea e non di linea .....
3.6.1 Quadro europeo .....
3.6.2 Situazione italiana .....
3.6.2.1 Dati di traffico .....
3.6.2.2 Contratti di servizio .....
3.6.2.3 Contributi pubblici .....
3.6.2.4 Ricavi e costi operativi .....
3.6.2.5 Aspetti tariffari .....
3.6.2.6 Indicatori di qualità .....

PARTE SECONDA - ATTIVITÀ DELL'AUTORITÀ .....

1. Introduzione .....

2. Organizzazione, funzionamento, finanza e personale .....
2.1 Organizzazione e funzionamento .....
2.1.1 L'esecuzione delle misure di razionalizzazione delle Autorità indipendenti.
2.2 Personale e Reclutamento .....
2.3 Autofinanziamento .....
2.4 ICT .....

3. Attività e procedimenti .....
3.1 Provvedimenti di regolazione e misure di esecuzione .....
3.1.1 I modelli tariffari aeroportuali .....
3.1.1.1 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Pisa .....
3.1.1.2 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Firenze .....
3.1.1.1 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Bologna .....
3.1.1.2 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Olbia .....
3.1.2 L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali .....

3.1.3 Il settore ferroviario .....
3.1.3.1 Misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie: la delibera 70/2014 .....
3.1.3.2 Prescrizioni e indicazioni relative al Prospetto informativo della rete: la delibera 76/2014 .....
3.1.3.3 Procedimenti sanzionatori .....
3.1.3.4 Contenzioso .....
3.1.3.5 Avvio del procedimento per la definizione dei criteri di determinazione del pedaggio .....
3.1.3.6 Autorizzazione di SNCF allo svolgimento di servizi di 'cabotaggio' nell'ambito del servizio internazionale di trasporto passeggeri Milano-Parigi .....
3.1.4 Il settore autostradale .....
3.1.4.1 Affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero A22 .....
3.1.4.2 Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali .....
3.1.5 Il settore portuale .....
3.1.6 I diritti degli utenti e dei passeggeri .....
3.1.6.1 Le competenze previste dalla legge istitutiva e le norme europee .....
3.1.6.2 L'esecuzione delle norme nazionali di attuazione dei Regolamenti UE .....
3.1.6.3 Il trasporto via ferrovia .....
3.1.6.4 Il trasporto con autobus .....
3.1.6.5 Il trasporto via mare e vie navigabili interne .....
3.1.7 Il trasporto pubblico locale di linea .....
3.1.7.1 Misure relative alla redazione dei bandi e delle convenzioni e ai criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici nel settore del trasporto pubblico locale .....
3.1.7.2 Monitoraggio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale .....
3.1.7.3 Partecipazione alle attività dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti .....
3.1.7.4 Partecipazione all'attività di market monitoring del settore ferroviario .....
3.1.8 Il trasporto pubblico locale non di linea e le piattaforme di servizi .....
3.1.8.1 Il servizio di taxi .....
3.1.8.2 Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo sugli autoservizi di trasporto di persone non di linea (taxi, ncc, piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità) .....
3.1.8.3 Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del Codice del consumo .....

4. Rapporti istituzionali .....

4.1 Livello nazionale .....

4.1.1 Le audizioni dell'Autorità dinanzi alle Commissioni parlamentari.....

4.1.2 Le amministrazioni centrali.....

4.2 Livello europeo ed internazionale .....

4.2.1 Le attività nelle sedi europee .....

4.2.1.1 I Network dei regolatori indipendenti nei settori ferroviario ed aeroportuale e dei diritti dei passeggeri.....

4.2.1.2 I corridoi ferroviari .....

4.2.2 Il gruppo IRG-Rail .....

4.2.3 I lavori in sede OCSE.....

5. Attività di comunicazione.....

PARTE TERZA - ATTI E PROVVEDIMENTI .....

1. Attività regolatoria dell'Autorità .....

1.1 Anno 2014 .....

1.2 Anno 2015 .....

2. Organizzazione e funzionamento dell'Autorità .....

2.1 Anno 2014 .....

2.2 Anno 2015 .....

Indice delle abbreviazioni

AAMS	*Azienda Autonoma Monopoli di Stato*
ADF	*Aeroporto di Firenze*
AEEGSI	*Autorità per l'energia elettrica, il gas ed il sistema idrico*
AISCAT	*Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori*
ARAF	*Autorité de régulation des activités ferroviaires*
AV/AC	*Alta velocità/alta capacità*
CE	*Comunità Europea*
CSR	*Conferenza Stato Regioni*
DPE	*Dipartimento politiche europee*
ENRRB	*European Network of Rail Regulatory Body*
ENAC	*Ente Nazionale Aviazione CIvile*
ENAV	*Ente Nazionale Assistenza Volo*
IATA	*International Air Transport Association*
IBAR	Italian Board Airline Representatives
ICT	*Ufficio Information e Communication Technology*
IRG-rail	*Independent Regulators' Group* – rail
ISA	*Independent Security Authority*
ITALRAP	*Rappresentanza permanente d'Italia*
MEF	*Ministero dell'economia e delle finanze*
MIT	*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*
MAE	*Ministero degli affari esteri*
Ncc	*Noleggio auto con conducente*
NEB	*National Enforcement Bodies*
NTV	*Nuovo trasporto viaggiatori*
OCSE	*Organizzazione per la Cooperazione e lo sviluppo*
ORR	*Office of rail and road*
PCM	*Presidenza del Consiglio dei Ministri*
PIR	*Prospetto informativo della rete*
PNR	*Piano Nazionale di Riforma*
RFC	*Rail Freight Corridor*
RFI	*Rete Ferroviaria Italiana*

RMMS	*Railways Market Monitoring Statistics*
ROLA	*Rollende Landstraße (strade viaggianti)*
RoRo	*Roll-on/Roll-off (sale con le ruote e scende con le ruote)*
RCS	*Raccomandazioni Specifiche della Commissione europea*
SAB	*Società Aeroporto di Bologna*
SAT	*Società Aeroporto Toscano*
SCNF	*Societé Nationale de Chemin de Fer*
SERA	*Single European railway area - Spazio ferroviario unico europeo*
SERAC	*Single European railway area Gruppo di lavoro*
SLA	*Service level agreement*
TEN-T	*Rete Transeuropea dei Trasporti*
TGV	*Train à Grande Vitesse*
UE	*Unione Europea*
WLO	*Work load unit*

Premessa

Il secondo Rapporto Annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti è presentato al Parlamento a diciotto mesi dalla sua entrata in operatività, avvenuta il 15 gennaio 2014, e a distanza di un anno esatto dal precedente, contenente informazioni aggiornate al 30 giugno 2014.

Il Rapporto è presentato ai sensi dell'art. 37 comma 5 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo della Autorità. Esso è presentato, inoltre, ai sensi delle disposizioni di esecuzione della disciplina europea in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario ed effettuato con autobus di cui, rispettivamente, al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 ed al decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169. Entrambi i provvedimenti attribuiscono all'Autorità le funzioni di Organismo responsabile del controllo sui diritti degli utenti e prescrivono l'obbligo che essa riferisca annualmente al Parlamento sulle attività svolte nell'ambito del presente Rapporto. Il Rapporto illustra, altresì, le attività che l'Autorità ha in corso in vista della predisposizione della relazione a Governo e Parlamento 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 ed impresa che gestisce la relativa infrastruttura.

Il Rapporto si articola in tre sezioni aventi ad oggetto, la prima, i dati economici inerenti le diverse modalità di trasporto e relativi servizi ed infrastrutture, la seconda, le attività svolte dall'Autorità, e la terza un elenco dei principali provvedimenti adottati. I dati economici sono solo parzialmente elaborati dall'Autorità su fonti proprie. Ne consegue, fra l'altro, che i periodi di riferimento variano a seconda della disponibilità delle relative fonti e non sono sempre confrontabili. In ogni caso, i dati riportati sono relativi ad anni solari e, ove possibile, si estendono al 31 dicembre 2014. Le parti del Rapporto relative alle attività svolte dall'Autorità e l'elenco dei provvedimenti adottati riguardano, invece, il periodo 1 luglio 2014 - 30 giugno 2015.

Roma 30 giugno 2015

Parte prima - Dati economici

1. Introduzione

Il settore dei trasporti è centrale nella crescita economica di un Paese. La relazione tra trasporti e sviluppo è in effetti bidirezionale: da un lato, un'adeguata offerta di servizi di trasporto è di fondamentale rilevanza per lo sviluppo dei mercati e del tessuto produttivo ed industriale; dall'altro lato, la *performance* dell'economia influisce sulla domanda di trasporto e di mobilità di imprese e cittadini, sia in termini di quantità, sia per quanto riguarda le scelte modali.

Il sistema dei trasporti italiano non sembra ancora completamente uscito dal periodo di sofferenza indotto dalla recente crisi. Le difficoltà riscontrate ai fini della ripresa sono anche riconducibili ad alcune criticità di cui soffre il settore nazionale, tra le quali la limitata interconnessione tra le infrastrutture di trasporto, la loro scarsa capacità di fare rete in modo integrato e sistemico e la presenza di barriere all'entrata per l'offerta di servizi di trasporto.

In tale contesto, il tema della razionalizzazione della *governance* assume una rilevanza primaria al fine di aumentare l'efficienza e rilanciare in questo modo i traffici di corridoio. Questi ultimi, in modo particolare, non sono al momento pienamente sfruttati dal sistema dei trasporti italiano mentre costituiscono per il nostro Paese un elevato potenziale di sviluppo. Un altro punto critico per il settore italiano è legato alla necessità di definire un quadro regolatorio stabile e certo che permetta il miglioramento dell'efficienza e del grado di concorrenza in tutti i comparti del settore.

L'obiettivo di questa sezione del Rapporto Annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti è di fornire una panoramica generale del sistema italiano nei segmenti delle merci e dei passeggeri e della sua evoluzione negli ultimi anni. In prima istanza si descrive un quadro generale del settore, con particolare attenzione alla distribuzione delle quote modali tra le diverse modalità di trasporto ed alla intermodalità. In seguito si analizzano le singole modalità di trasporto, sia per quanto riguarda l'accesso e le caratteristiche delle infrastrutture, sia in termini di offerta di servizi. Per ciascun comparto viene dapprima fornito un inquadramento a livello europeo, in modo da contestualizzare la situazione italiana. In seguito, l'analisi si concentra sulle caratteristiche infrastrutturali del comparto italiano (attraverso gli indicatori disponibili dell'offerta) e sui relativi livelli di traffico merci e passeggeri. Inoltre, si forniscono dettagli relativi ad aspetti più strettamente economico-finanziari attraverso indicatori di *performance*.

I dati presentati provengono in parte da fonti terze pubblicamente disponibili. Tuttavia, rispetto al Primo Rapporto dell'Autorità, è stato possibile avvalersi anche di dati raccolti dall'Autorità medesima nell'ambito delle sue attività. Nel settore autostradale, in particolare, il valore di tali informazioni è dato sia dal loro elevato grado di copertura, avendo coinvolto la quasi totalità degli operatori presenti sul mercato, sia dalla loro omogeneità, che ha consentito di costruire una base ampia e consistente. Entrambe queste caratteristiche hanno contributo ad aumentare la qualità delle analisi svolte in un settore in cui i dati tipicamente soffrono di problemi di eterogeneità e incompletezza e che non sono – ameno fino alla istituzione della Autorità – raccolti per finalità di regolazione economica indipendente.

2. Quadro di insieme

Sulla base dei dati aggregati disponibili, il settore dei trasporti italiano (aereo, marittimo, terrestre e tramite condotte e vie d'acqua) ha prodotto nel 2013 un valore aggiunto di 34.654 milioni

di Euro, in contrazione rispetto al 2012 dell'1,7%, con un peso del 2% del PIL[1]. A determinare questa diminuzione è principalmente il settore merci, che mostra un peggioramento rispetto al 2012 e raggiunge nel 2013 minimi storici dal 2005. Segnali positivi si ricevono invece dal comparto passeggeri, che nel 2013 presenta, dopo la forte contrazione del 2012, una significativa ripresa in controtendenza rispetto all'andamento del PIL e dell'analogo indicatore relativo al trasporto merci.

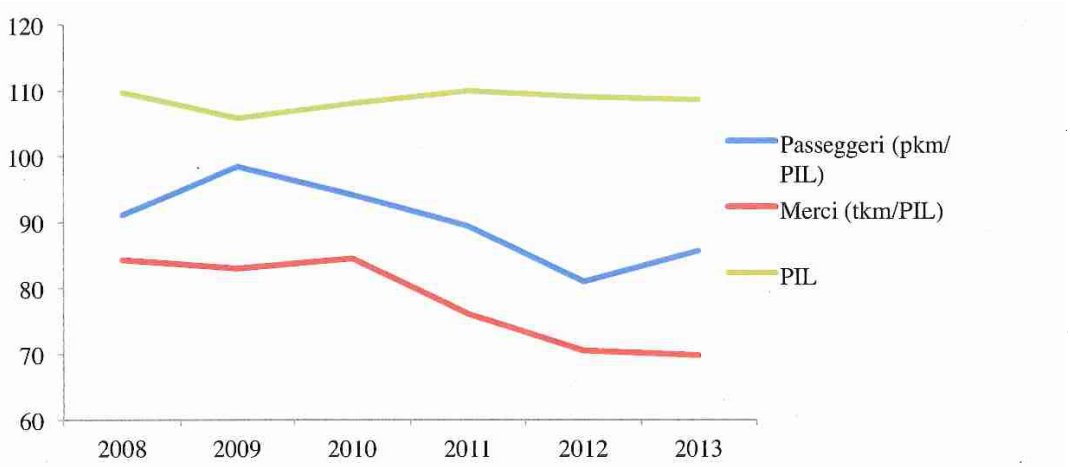


Figura 1 - Evoluzione della domanda di trasporto in rapporto al PIL in Italia. 2005=100. Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013

L'andamento positivo del traffico italiano delle merci rilevato nel primo semestre 2014 si è rafforzato nel secondo semestre facendo segnare anno su anno dati positivi sia in termini di traffico che di fatturato in quasi tutti i settori e modalità, con l'eccellenza del traffico aereo, che ha ormai recuperato i valori pre-crisi. Da sottolineare anche la ripresa del cargo grazie ad una significativa crescita dei vettori ferroviari diversi da Trenitalia. L'andamento positivo del traffico merci trova conferma sia nel rapporto traffico/fatturato, che è ora sostanzialmente in equilibrio, sia nella riduzione dei tempi di incasso (79 giorni contro gli 87 del 2013) e delle insolvenze (1,2% contro il 2,4% del 2013), sia infine nel miglioramento delle aspettative degli operatori: di quest'ultimi, solo il 7% prevede un mercato ancora in flessione contro un 41% che prevede una crescita[2]. Nel complesso, i dati italiani ricalcano l'andamento di quelli europei ad eccezione del fatto che nel mercato italiano il trasporto passeggeri mostra un peso superiore alle merci.

2.1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, nell'anno 2012 rimangono dominanti nell'EU-28 i veicoli privati (con una quota modale del 72,2%), seguiti a distanza dal trasporto aereo (9%) e pubblico su gomma (8,2%). Si collocano poi treni (6,5%) e infine trasporto pubblico su ferro (1,5%) e marittimo (0,6%)[3].

Nel trasporto merci, nel 2012 è dominante il trasporto su gomma (con una quota modale del 44,5%), seguito da quello via mare (37,2%), per ferrovia (10,8%), mentre il

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

2 Centro Studi Confetra, *Nota Congiunturale sul Trasporto merci*, 2013-2014

3 European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2014

trasporto aereo detiene una quota marginale (0,1%)[4].

Nel 2013, il trasporto interno di passeggeri in Italia evidenzia oltre 838 miliardi di passeggeri-km (+5,3% rispetto al 2012). La modalità stradale prevale sulle altre in maniera netta, con il 78,9% del traffico rilevato. Le percentuali delle altre modalità di trasporto rimangono pressoché costanti, a parte l'incremento del 6,4% dei trasporti collettivi urbani.

Modalità di trasporto	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Impianti fissi	**50.463**	**50.147**	**49.892**	**48.514**	**47.574**	**47.247**	**47.159**	***47.482***
Trasporti ferroviari (2)	50.088	49.780	49.524	48.124	47.172	46.845	46.759	*47.087*
- di cui grandi Imprese	46.144	45.985	45.767	44.404	43.349	45.944	45.753	*46.074*
- di cui piccole e medie Imprese	3.944	3.795	3.757	3.720	3.823	901	1.006	*1.013*
Altri (tramvie extraurbane e funivie)	375	367	368	390	401	402	400	*394*
- di cui tranvie extraurbane	50	51	52	61	72	76	76	*75*
- di cui funivie	*325*	*316*	*316*	*329*	*329*	*327*	*323*	*319*
Trasporti collettivi extraurbani	**89.329**	**91.108**	**90.693**	**89.797**	**90.134**	**90.903**	**90.383**	***90.962***
Autolinee e filovie	17.865	17.410	17.028	16.632	16.825	17.389	16.830	*17.342*
Autolinee di comp. stat., noleggio e privati	*71.464*	*73.698*	*73.665*	*73.165*	*73.309*	*73.514*	*73.553*	*73.620*
Trasporti collettivi urbani	**17.678**	**18.306**	**18.651**	**18.878**	**19.188**	**18.652**	**17.416**	***18.531***
Filovie e autobus	11.625	11.549	11.745	11.909	12.085	11.537	10.859	*11.596*
Altri modi	6.053	6.757	6.905	6.969	7.103	7.114	6.557	*6.935*
- di cui tranvie urbane	1.053	1.099	1.107	1.108	1.135	1.246	1.243	*1.243*
- di cui metropolitane	4.982	5.637	5.777	5.840	5.948	5.849	5.295	*5.673*
- di cui funicolari	19	21	21	21	20	19	20	*19*
Navigaz. marittima di cabotaggio	***3.237***	***3.566***	***3.734***	***3.812***	***3.561***	***3.364***	***3.202***	***3.326***
Navigazione interna	**488**	**493**	**452**	**509**	**527**	**540**	**529**	***515***
Navigazione aerea	***12.813***	***15.334***	***15.064***	***14.700***	***15.726***	***16.765***	***16.545***	***16.235***
Autotrasporti privati	***726.534***	***720.204***	***721.830***	***762.320***	***739.870***	***708.251***	***620.683***	***661.097***
- di cui autovetture	*677.014*	*677.056*	*676.359*	*719.912*	*698.390*	*665.328*	*578.668*	*620.368*
- di cui motocicli e ciclomotori	*49.521*	*43.149*	*45.471*	*42.408*	*41.480*	*42.923*	*42.015*	*40.729*
Totale	**900.541**	**899.158**	**900.315**	**938.530**	**916.581**	**885.722**	**795.916**	***838.149***

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

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

Relativamente ai trasporti collettivi extraurbani, la strada (90,9 miliardi di passeggeri-km per il 2013, pari all'10,8%) prevale ancora sulle ferrovie (5,6%), il cui ruolo assume comunque ancora oggi una notevole importanza nell'ambito di tale tipologia di trasporto. Infine la domanda di mobilità collettiva urbana rimane sempre a livelli molto bassi (il 2,2% dell'intero traffico interno di passeggeri in Italia).

Per quanto invece attiene al traffico interno merci, in Italia nel 2013 sono state trasportate 180 miliardi di tonnellate-km, un dato in decrescita rispetto al 2012 del -1,4% (182 miliardi). In termini percentuali, risulta dominante il peso dell'autotrasporto, seguito dalla navigazione marittima di cabotaggio e dal trasporto ferroviario.

4 European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2014

Modalità di trasporto	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Trasporti ferroviari (2) (3) (4)	22.761	25.285	23.831	17.791	18.616	19.787	20.244	*19.386*
- di cui grandi Imprese	20.130	21.197	19.918	16.232	15.139	17.279	16.849	*16.134*
- di cui piccole e medie Imprese	2.631	4.088	3.914	1.559	3.477	2.508	3.396	*3.252*
Navigazione marittima di cabotaggio	*46.839*	*52.211*	*47.017*	*49.173*	*53.156*	*53.708*	*50.287*	*47.419*
Navigazione interna	89	93	64	76	135	144	81	*89*
Navigazione aerea	*982*	*1.108*	*999*	*864*	*1.013*	*1.026*	*976*	*991*
Autotrasporto (> 50 Km)	155.872	137.296	136.952	130.847	134.261	114.736	101.380	*102.592*
Oleodotti (> 50 Km)	10.907	10.923	10.455	9.714	9.606	9.476	9.636	*9.593*
Totale	**237.450**	**226.916**	**219.318**	**208.465**	**216.787**	**198.877**	**182.604**	***180.071***

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

2.2 Intermodalità

Sul fronte dell'intermodalità, il 2013 registra per la prima volta dopo diversi anni un arretramento.

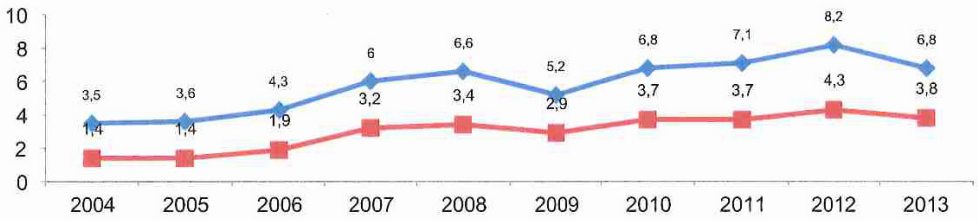


Figura 2 - Percentuale spostamenti intermodali urbani (sul totale degli spostamenti motorizzati). Fonte: Isfort 2014, *11° Rapporto sulla Mobilità in Italia.*

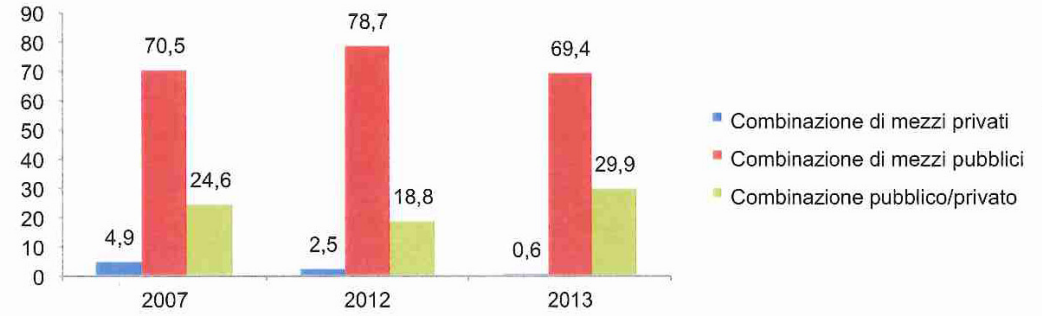


Figura 3 - Percentuale spostamenti urbani combinati, sul totale Italia. Fonte: Isfort 2014, *11° Rapporto sulla Mobilità in Italia.*

Le combinazioni di mezzi di trasporto per gli spostamenti sono scese negli ambiti urbani dal 4,3% del 2012 al 3,8% del 2013. Nelle sole città con popolazione superiore ai centomila abitanti, la percentuale sale nel 2013 al 6,8%, ma anche in questo caso con una diminuzione rispetto al 2012. Nella serie storica resta una dinamica che, nel suo insieme, è di segno positivo. Nel 2004 gli spostamenti intermodali pesavano complessivamente per appena l'1,4%

nel totale; nel 2012 questa percentuale era triplicata prima di arretrare leggermente lo scorso anno. Sul totale degli spostamenti intermodali, nel 2013 la combinazione "mezzo pubblico con mezzo pubblico" è dominante, con quasi il 70% di tutte le scelte integrate di viaggio. Tuttavia questa percentuale si è ridotta di quasi dieci punti percentuali rispetto al 2012 tornando ai livelli del 2007. Per contro, la crescita della componente mista "pubblico-privato" di oltre dieci punti percentuali (da 18,8 a 29,9%) sembra costituire un segnale potenzialmente positivo in quanto essa intercetta una quota maggiore di automobilisti disponibili a lasciare il proprio mezzo almeno per una tratta nell'organizzazione del proprio spostamento. Nel 2013 la quota complessiva di viaggi intermodali extra-urbani è del 6,4% del totale (quasi il doppio rispetto a quanto registrato in ambito urbano): un valore sostanzialmente allineato a quello del 2012 e rimasto stabile dal 2007.

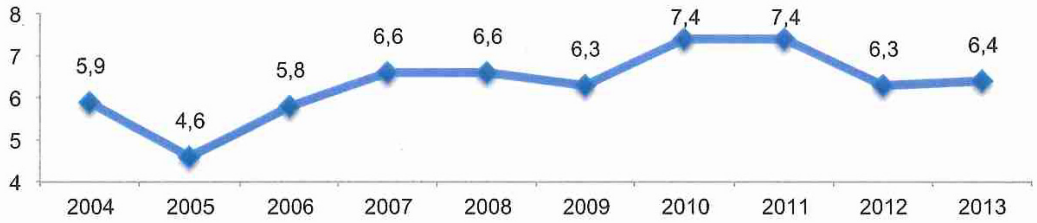


Figura 4 - Percentuale spostamenti intermodali extraurbani (sul totale degli spostamenti motorizzati). Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia

Sul totale degli spostamenti extraurbani effettuati con l'uso di più mezzi, prevale l'integrazione pubblico-privato con il 60,5% degli spostamenti intermodali (37,7% le combinazioni "pubblico-pubblico" mentre del tutto residue, inferiori al 2%, le combinazioni "privato-privato"). Questa percentuale si è mantenuta stabile negli anni.

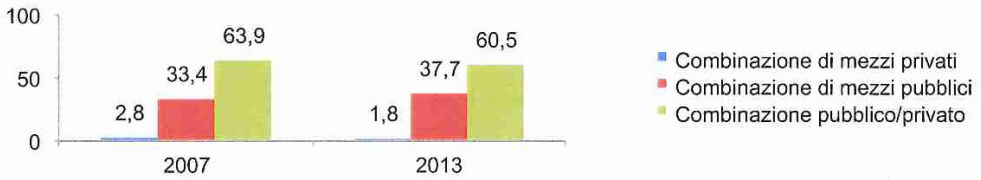


Figura 5 - Percentuale spostamenti extraurbani combinati, sul totale Italia. Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia

3. Infrastrutture e servizi di trasporto

3.1 Il settore aeroportuale

Il settore aeroportuale concorre allo sviluppo economico e sociale del Paese. Nel corso degli anni il settore ha subito un andamento ciclico, dipendente da fattori macro e microeconomici e con una domanda influenzata da fattori esogeni (sicurezza, terrorismo, guerre, epidemie). Oggi è caratterizzato da alleanze di vettori importanti, ampia diffusione di vettori *low cost* e presenza di piccole compagnie private sul breve raggio, spesso collegate a vettori maggiori.

3.1.1 Quadro europeo

A livello europeo si registrano più di 15 milioni di movimenti commerciali all'anno. 150 le compagnie aeree di linea presenti, 460 gli aeroporti della rete continentale e 60 i fornitori di servizi di navigazione aerea. L'Europa beneficia della posizione di polo mondiale dell'aviazione, con compagnie e aeroporti che contribuiscono al prodotto interno lordo dell'UE per più di 140 miliardi di euro all'anno. Il settore del trasporto aereo occupa inoltre nell'UE circa 2,3 milioni di persone[5]. Il completamento graduale del mercato interno ha portato alla rimozione di tutte le restrizioni commerciali per le compagnie aeree che operano all'interno dell'UE, siano esse relative alle rotte, al numero di voli o alla fissazione di tariffe. A seguito della liberalizzazione nel 1997, il settore ha registrato uno sviluppo senza precedenti. In particolare, lo sviluppo di vettori aerei *low cost* ha generato un aumento del traffico che, a partire dal 2005 ha continuato a crescere a un ritmo costante. Tra il 2008 ed il 2014 il miglioramento è stato del 14,9%.

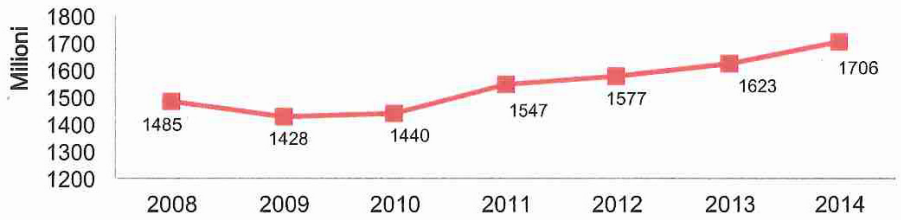


Figura 6 - Andamento traffico passeggeri in Europa. Fonte: Anna Aero

La classifica dei paesi europei per volumi di traffico passeggeri del 2014 appare immutata rispetto al 2013 e mostra come circa il 64% del traffico sia concentrato su cinque paesi (Regno Unito, Germania, Spagna, Francia e Italia). L'Italia risulta quinta con poco più di 150 milioni di passeggeri, nella medesima posizione dell'anno precedente.

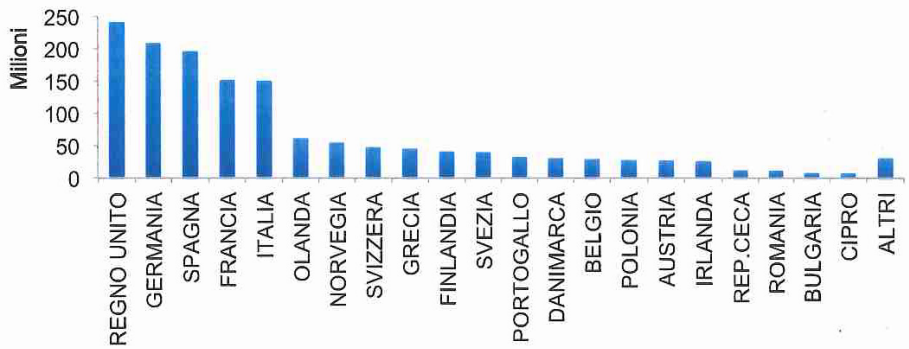


Figura 7 - Traffico passeggeri per paese europeo. Fonte: Anna Aero

5 UE, *Competition Policy Brief*, 2014, Issue 2.

Di seguito una classifica dei primi venti aeroporti europei in funzione del numero di passeggeri nel 2010 e nel 2014. Per quanto riguarda le prime dieci posizioni nulla è cambiato, con Heathrow al primo posto ed un incremento dell'11,6%. Molte le variazioni nella parte bassa della classifica; forte, in particolare, la rimonta dell'aeroporto di Stoccolma, balzato, in soli 4 anni, dal ventiduesimo al sedicesimo posto. Per quanto riguarda gli aeroporti italiani, Roma Fiumicino – unico aeroporto italiano tra i primi venti – perde una posizione.

Stato	Aeroporto	Passeggeri 2010	Passeggeri 2014	Rank 2010	Rank 2014
Regno Unito	Londra Heathrow	65747199	73371195	1°	1°
Francia	Parigi CDG	58164612	63813756	2°	2°
Germania	Francoforte	53009221	59566132	3°	3°
Olanda	Amsterdam	45211749	54978023	5°	4°
Spagna	Madrid	49863504	41833374	4°	5°
Germania	Monaco	34721605	39716877	7°	6°
Italia	Roma Fiumicino	36337050	38506467	6°	7°
Regno Unito	Londra Gatwick	31347444	38094845	8°	8°
Spagna	Barcellona	29209595	37559044	9°	9°
Francia	Parigi Orly	25203969	28862586	10°	10°
Danimarca	Copenhagen	21501750	25627093	12°	11°
Svizzera	Zurigo	22878251	25477622	11°	12°
Norvegia	Oslo	19091036	24269235	15°	13°
Spagna	Palma de Mallorca	21117270	23115499	13°	14°
Austria	Vienna	19691206	22483158	14°	15°
Svezia	Stoccolma Arlanda	16964396	22417351	22°	16°
Regno unito	Manchester	17666531	21951758	20°	17°
Belgio	Bruxelles	17181000	21933190	21°	18°
Germania	Dusseldorf	18988149	21850489	16°	19°
Irlanda	Dublino	18431625	21712173	19°	20°

Tabella 3 - Aeroporti europei: ranking per volume di passeggeri. Fonte: Anna Aero

Considerando tutti i tipi di aviazione civile voli passeggeri (servizio completo, a basso costo e charter), è emerso come il traffico passeggeri negli aeroporti europei sia cresciuto in media del + 4,8%, rispetto a gennaio 2014. In dettaglio, il traffico passeggeri in Europa è cresciuto del + 5,1%, mentre gli aeroporti extracomunitari hanno registrato il più basso tasso di crescita del traffico passeggeri (+ 3,8%) in quasi 6 anni (dati Aci Europe). Decrescente il traffico merci attraverso la rete aeroportuale europea, che è diminuito dello 0,5% a fronte di un aumento dell'1,1% del movimento di aeromobili. Nel contesto europeo, il traffico passeggeri vede il comando del Regno Unito, con un aumento crescente dal 2010 al 2014 del 13,2%. Il 2009 invece è l'anno in cui tutte le nazioni subiscono un brusco ribasso; quella che si è saputa rialzare meglio è stato il Regno Unito, con un +16,9% nel 2010, e a seguire l'Italia con un +6,6%. L'Italia, se nel 2010 si trovava terza davanti solo alla Francia, nel corso degli anni, ha perso questa posizione, classificandosi quinta nel 2014, con sorpasso francese avvenuto nel 2013. La Spagna invece ha visto un lento peggioramento del proprio traffico; infatti se nel 2008 poteva vantare più di 203 milioni di passeggeri e il primo posto tra i cinque paesi (posizione che mantiene anche durante la crisi del 2009), dal 2011 al 2013 perde più dell'8% di passeggeri, registrando una lieve crescita nel 2014 pur classificandosi terza.

ART Secondo Rapporto Annuale al Parlamento

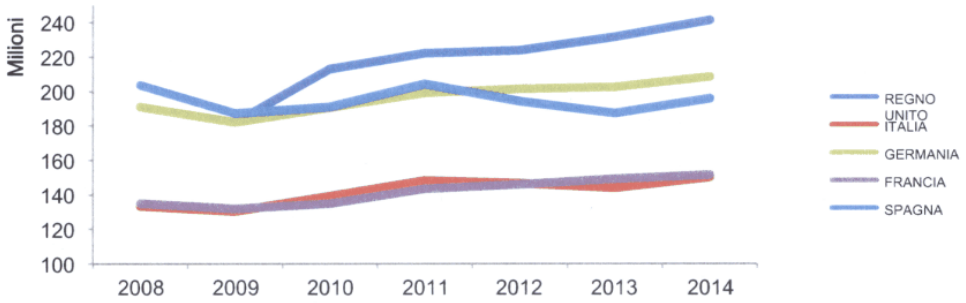


Figura 8 - Volumi di traffico aereo passeggeri per paese europeo nel 2014. Fonte: Anna Aero

3.1.2. Situazione italiana

3.1.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Gli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale sono 46. Tale traffico comprende il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi. Il 30 settembre 2014, il MIT ha approvato in via preliminare il Piano Nazionale degli Aeroporti divisi in 10 bacini di traffico, indicando al riguardo la strategia degli investimenti dello Stato



Figura 9 - Mappa aeroporti italiani. Fonte: Assaeroporti

BACINO DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE
Nord-Ovest	Milano MPX	Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord-Est	Venezia	Verona, Treviso, Trieste
Centro-Nord	Bologna, Pisa/Firenze (*)	Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino	Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli	Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari	Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia	Reggio Calabria, Crotone
Sicilia orientale	Catania	Comiso
Sicilia occidentale	Palermo	Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari	Olbia, Alghero

(*)Gestione unica dall'11 maggio 2015 con effetti contabili dal 1 gennaio 2015

Tabella 4 - Classificazione aeroporti italiani per bacino di traffico

3.1.2.2 Dati di traffico

Il numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza su ciascun aeroporto è denominato "movimenti". Nel 2008 i movimenti dei principali 38 aeroporti nazionali ammontavano a 1,65 milioni. Dal 2009 interviene un brusco ribasso che ne riduce il numero a 1,42 milioni del 2013. Il 2014, rispetto agli anni precedenti, presenta un'inversione di tendenza, con un leggero rialzo.

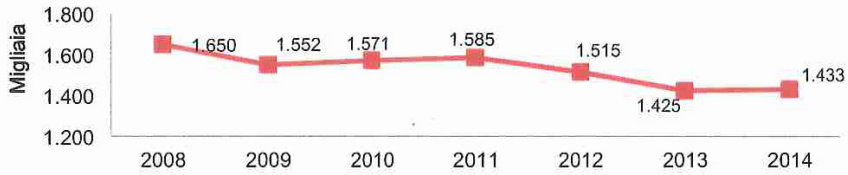


Figura 10 - Quantità di movimenti in Italia. Fonte: Assaeroporti

	AEROPORTO	MOVIMENTI
1	ROMA FIUMICINO	308.144
2	MILANO MALPENSA	166.509
3	MILANO LINATE	112.804
4	VENEZIA	77.732
5	BERGAMO	67.674
6	BOLOGNA	65.058
7	CATANIA	59.926
8	NAPOLI	58.681
9	ROMA CIAMPINO	47.376
10	TORINO	42.463
11	PALERMO	41.321
12	PISA	38.868
13	CAGLIARI	34.099
14	FIRENZE	33.976

Tabella 5 - Aeroporti italiani in base al numero di movimenti aerei commerciali nel 2014. Fonte: Assaeroporti

Passeggeri

Per quanto riguarda il traffico passeggeri[6] dell'anno 2014, si sono considerati i principali aeroporti italiani, accorpando quelli delle città di Roma e Milano, che insieme includono il 47,45% del mercato. In Italia, i passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono stati, nel corso del 2014, 150,5 milioni: 6,4 milioni in più rispetto al 2013. Dal 2008 al 2014, gli anni critici sono stati il 2009 ed il 2013 con una forte ripresa nel 2014 del 4,43% rispetto il 2013. Nel complesso, nell'arco di questi 7 anni, si registra un aumento del traffico complessivo del 12,4%.

AEROPORTO	PASSEGGERI 2014
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	28,92%
MILANO (MALPENSA + LINATE)	18,53%
VENEZIA+TREVISO	7,12%
BERGAMO	5,83%
CATANIA	4,85%
FIRENZE+PISA	4,61%
BOLOGNA	4,37%
NAPOLI	3,96%
PALERMO	3,04%
BARI	2,44%
CAGLIARI	2,42%
TORINO	2,28%

Tabella 6 - Percentuale passeggeri gestita dai principali aeroporti italiani nel 2014. Fonte: Assaeroporti

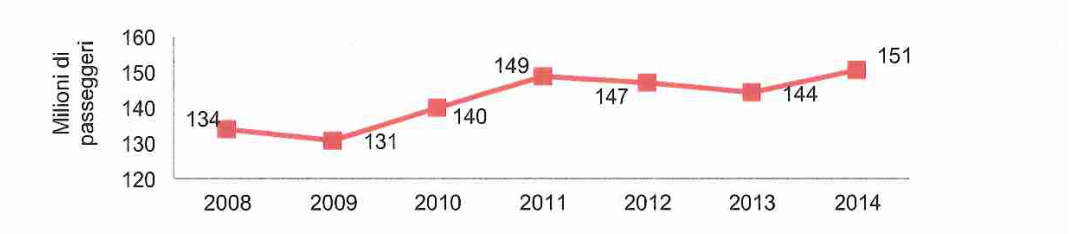


Figura 11 - Andamento volume passeggeri in Italia. Fonte: Assaeroporti

La valenza della crescita del trasporto aereo nel 2014 è resa ancor più significativa dal fatto di essere superiore di 1,7 milioni di passeggeri rispetto ai volumi di traffico del 2011, ultimo anno di crescita del traffico aereo in Italia, considerato nell'arco di questi sette anni di analisi

RANK	AEROPORTO	PASSEGGERI
1	ROMA FIUMICINO	38.506.908
2	MILANO MALPENSA	18.851.238
3	MILANO LINATE	9.031.855
4	BERGAMO	8.774.256
5	VENEZIA	8.475.188
6	CATANIA	7.304.012
7	BOLOGNA	6.580.481
8	NAPOLI	5.960.035
9	ROMA CIAMPINO	5.018.289
10	PISA	4.683.811
11	PALERMO	4.569.550
12	BARI	3.677.160
13	CAGLIARI	3.639.627
14	TORINO	3.431.986
15	FIRENZE	2.251.994

Tabella 7 - Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al numero di passeggeri trasportati nel 2014. Fonte: Assaeroporti

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

Come nel 2013, anche nel 2014 gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri, come accade anche nella classifica dei movimenti, con l'unica eccezione che Bergamo e Venezia si scambiano di posto. Interessante constatare che i passeggeri transitati nei primi quattro aeroporti formano il 50% del totale nazionale.

Riprendendo come riferimento questa classifica e considerando l'andamento del volume dei passeggeri dal 2008 al 2014, appare evidente che, ad esclusione dei primi 4/5 aeroporti, i restanti si addensano tutti in una ben specifica area che oscilla dai 2 agli 8 milioni di viaggiatori. Osservando nel dettaglio i primi cinque aeroporti, Roma (Fiumicino e Ciampino) supera in modo netto la seconda classificata, Milano (Malpensa e Linate), e il divario, in milioni di passeggeri, va crescendo anno dopo anno, ad esclusione del 2013, con un divario che raggiunge il valore massino proprio nel 2014 con 15,6 milioni di passeggeri transitati in più a Roma. Roma, in particolare, prendendo come raffronto dati dei passeggeri del 2008, può confermare un netto miglioramento, da 40,0 milioni del 2008 ai 43,5 del 2014.

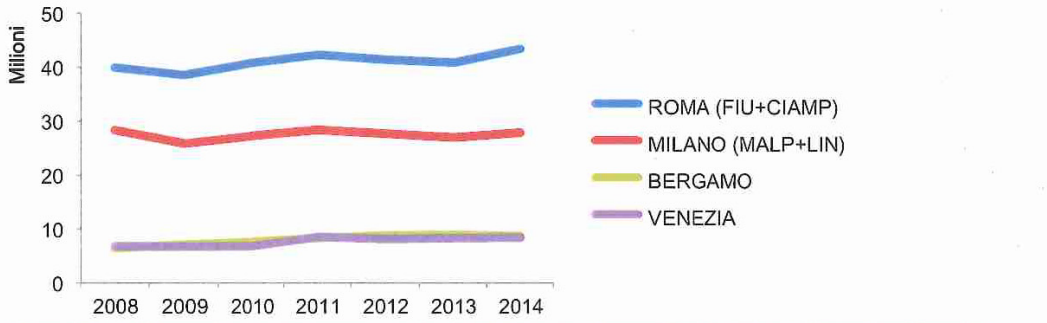


Figura 12 - Variazione volume passeggeri nei primi 4 insiemi aeroportuali italiani. Fonte: Assaeroporti

Nel corso del 2014 nel sistema aeroportuale romano (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) sono transitati oltre 43,5 milioni di passeggeri, registrando una crescita del 6,4% rispetto all'anno precedente. Lo sviluppo del traffico nell'anno appena trascorso ha interrotto il trend negativo dell'ultimo biennio. Le performance sono state trainate dal miglioramento del settore internazionale, che, con una crescita di oltre il 7%, ha favorito fin dai primi mesi del 2014 una ripresa dei flussi di traffico. Il mercato europeo, in particolare, ha registrato un sostanziale miglioramento rispetto al 2013, con oltre 19,5 milioni di passeggeri trasportati e una crescita maggiore del 9%. Positivo il trend del traffico sul settore domestico che, con oltre 11,5 milioni di passeggeri trasportati, ha registrato un incremento superiore al 5% rispetto al 2013. Su questo dato hanno inciso le destinazioni del Sud Italia, tra cui Catania, Palermo e Lamezia Terme. Il segmento Extra-UE segna una crescita di circa il 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2013, dovuto in particolare, alla ripresa del traffico verso l'Asia. Un contributo sul settore è attribuito anche all'apertura dei voli di Ethiad Airways, entrata nell'azionariato di Alitalia, verso Abu Dhabi e all'incremento del traffico sulle destinazioni di Dubai, Beirut e Amman. Il mercato del Nord America segna un miglioramento dei volumi di traffico di circa il 2%, con più 2 milioni di passeggeri, come lo stato argentino in crescita del 3% rispetto al 2013.

Per quanto riguarda gli altri aeroporti, Venezia passa dai 6,8 milioni del 2008 ai quasi 8,5 milioni del 2014, mentre Milano Malpensa mantiene un andamento abbastanza stabile, con una media in questi 7 anni di 18.623.974 passeggeri. Bilancio positivo per il movimento passeggeri all'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio che, nonostante la chiusura di tre settimane, dal 13 maggio al 1 giugno scorso per rifacimento della pista e ammodernamento delle infrastrutture di volo, chiude il 2014 con un saldo negativo del 2,1 %. Il numero assoluto del consuntivo annuo, pari a 8.774.256 passeggeri contro gli 8.964.376 del 2013, nasconde il virtuale incremento nella misura del 3.5% che si sarebbe determinato con la continuità operativa dello scalo e il conseguente superamento di quota 9 milioni. Altrettanto interessante è ciò che accade nella

zona bassa della classifica. Il grafico seguente riporta un dettaglio degli aeroporti con traffico compreso tra 2 milioni e 8 milioni di passeggeri/anno.

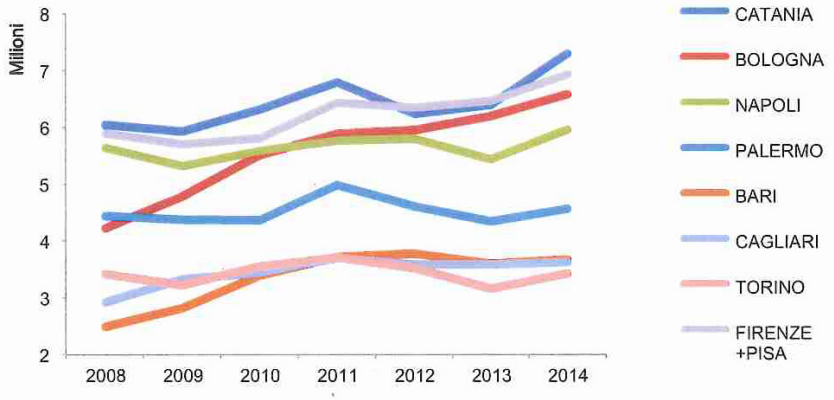


Figura 13 - Variazione volume passeggeri in dettaglio. Fonte: Assaeroporti

Ad emergere è sicuramente la rapida ascesa dell'aeroporto di Bologna, uno dei pochissimi a non risentire della crisi del 2009 e a registrare una crescita continua nell'arco dei 7 anni; in particolare, un miglioramento del 13,2% nel 2009, quello massimo del 15,2% nel 2010, fino a quello del 6,2% nel 2014.

Grande il rialzo nel 2011 per l'aeroporto Falcone Borsellino di Palermo (14,3% in più rispetto il 2010), per poi tornare, gli anni successivi, allo stesso livello del triennio 2008-2010. Buono l'andamento anche per l'aeroporto di Bari, in rapida ascesa fino al 2012, qualche riduzione nel 2013 (-4,7%) e lieve ripresa nel 2014 (2,1%). Andamento altalenante per l'aeroporto Caselle di Torino, che raggiunge il minimo nel 2013 con poco più di 3 milioni di passeggeri (il minor numero nell'arco dei sette anni), riportandosi nel 2014 a livelli molto vicini a quelli dell'anno di partenza della nostra analisi (2008 con 3.420.833 passeggeri e 2014 con 3.431.986), con un incremento dell' 8,6 %. A trainare il dato molto positivo, il numero dei passeggeri dei voli di linea internazionali, aumentati del 18,1%. Da notare che l'aeroporto di Cagliari dal 2012 non ha registrato grossi miglioramenti, mantenendosi nella media di 3.606.518 passeggeri, e che invece l'aeroporto di Roma Ciampino proprio dal 2012 registra una crescita notevole fino al 2014. L'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa ha chiuso il 2014 con il nuovo record di traffico della storia dello scalo: 4,7 milioni di passeggeri (4.683.811, per l'esattezza) in crescita del 4,6% rispetto al 2013. Le 18 compagnie aeree operative sullo scalo nella stagione estiva 2014 hanno servito un totale di 79 destinazioni, di cui 12 nazionali e 67 internazionali. In aumento anche la performance dell'Aeroporto Internazionale di Napoli che ha chiuso il 2014 con una crescita pari al doppio della media degli aeroporti italiani, registrando un notevole incremento di passeggeri rispetto al 2013 pari ad un + 9.5%. Infine Catania è quello che ha segnato il miglioramento più marcato dell'anno 2013-2014, aumentando del 14,12% il numero di passeggeri.

A fronte dei dati che precedono, nella classifica di Flightright dei dieci aeroporti con numero maggiore di ritardi e cancellazioni, nel nostro paese, a dicembre 2014, Roma Fiumicino e Milano Linate si collocano ai primi due posti, rispettivamente con il 52% e il 41% dei voli: degli 11.414 voli in partenza da Roma Fiumicino, 5.818 voli hanno subito un ritardo, mentre 71 sono stati cancellati. Milano Linate ha registrato invece 1.525 ritardi su un totale di 3.836 voli decollati e 34 cancellazioni. Nella classifica, al terzo posto, a pari merito si posizionano l'aeroporto di Cagliari Elmas e l'aeroporto di Catania Fontanarossa, con il 38% tra ritardi e cancellazioni. Un altro dato sorprendente è quello di Malpensa: pur essendo il secondo scalo italiano, in questa classifica si colloca al settimo posto (31% tra cancellazioni e ritardi), "superata" anche da Venezia (36%) e Napoli (33%). Anche Bergamo presenta risultati migliori di Linate: 27% tra cancellazioni e ritardi.

34 sono gli aeroporti che in Italia gestiscono il traffico internazionale. La seguente figura mostra l'andamento del settore passeggeri internazionali ed europei in Italia. In questo ambito, osserviamo una lieve discesa nel 2009, registrando poi complessivamente un andamento crescente, in particolare, nel 2014, del 25% in più rispetto al 2009. Stesso andamento per i passeggeri da e verso l'UE: nel 2009 si tocca il minimo con poco meno di cinquanta milioni di passeggeri, un livello pressoché invariato nel triennio 2011-2013 ed un recupero nel 2014 con 61.984.664 passeggeri.

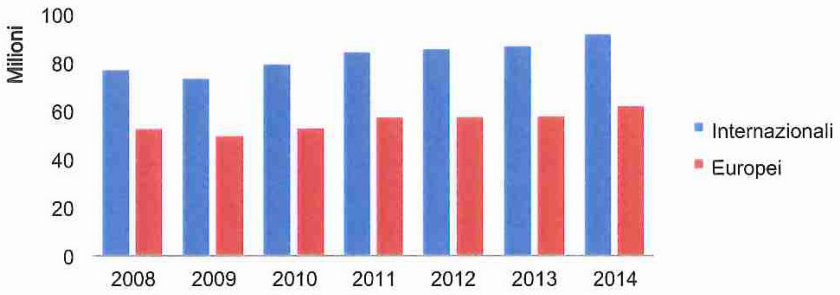


Figura 14 - Andamento traffico passeggeri internazionale ed europeo. Fonte: Assaeroporti

Il seguente grafico riporta con maggior dettaglio il numero di passeggeri internazionali nel 2014: l'81,9% proviene dall'Europa, di cui 67.476.137 dai paesi UE e 7.960.066 dai paesi extra UE.

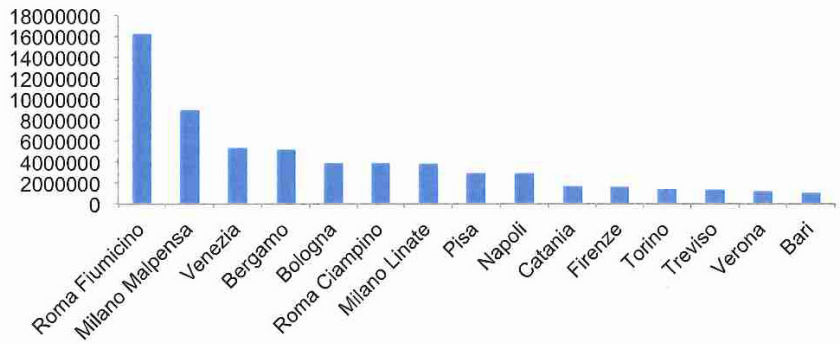


Figura 15 - Traffico da/per l'Italia dei passeggeri internazionali commerciali. Fonte: Enac

Quanto al traffico commerciale passeggeri nei principali aeroporti italiani per area geografica (paesi extra UE, Africa, America, Asia, Oceania), di seguito i 15 aeroporti che hanno registrato il maggior afflusso.

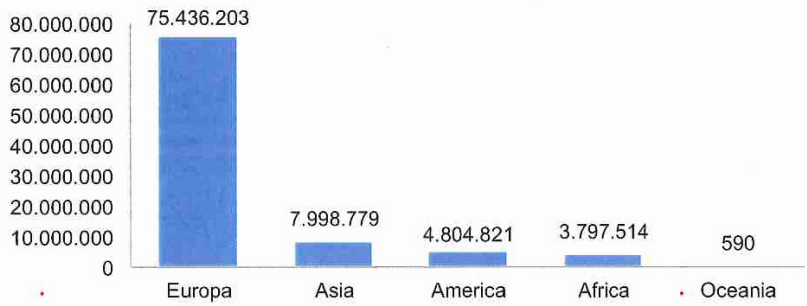


Figura 16 - Primi 15 aeroporti ordinati in base al numero di passeggeri dei paesi extra UE, Africa, America, Asia e Oceania. Fonte: Enac

Gli aeroporti romani si trovano agli estremi di questa classifica, con Fiumicino al comando con 10.564.517 passeggeri e Ciampino con appena 140.676. Nel valutare il rilievo e gli esiti del trasferimento di passeggeri dall'Aeroporto di Fiumicino a quello di Ciampino in occasione dell'incidente occorso nella primavera del 2015, occorre, dunque, tenere conto di questa considerevole disparità di capacità di traffico passeggeri tra i due scali.

Di particolare rilievo risulta il dato che i primi due aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, riescono a raccogliere ben il 70% (sul totale degli aeroporti italiani) dei movimenti passeggeri delle aree considerate. Proiettando la medesima analisi al traffico proveniente dai soli paesi dell'Unione Europea il quadro risulta mutato. Infatti, oltre a comparire nella classifica dei primi quindici aeroporti quello di Bari, Milano Linate e scomparire Olbia e Rimini, si nota una risalita di Roma Ciampino e una brusca discesa invece di Verona. Stabili i primi tre posti.

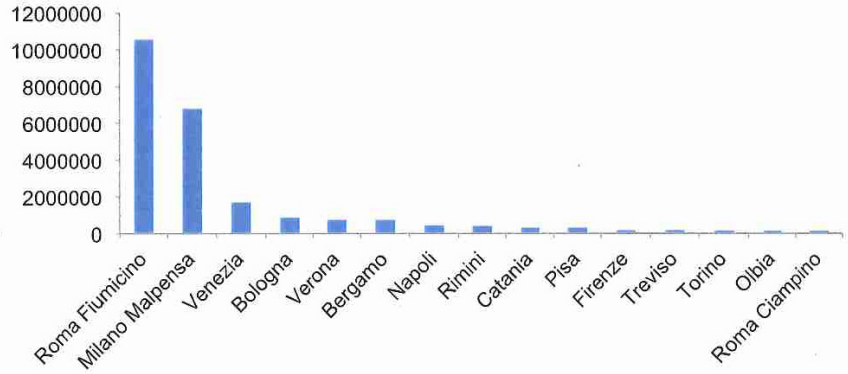


Figura 17 - Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al traffico passeggeri internazionale (dei paesi dell'Unione Europea). Fonte: Enac

Estrapolando da quelli che precedono l'aeroporto di Roma Fiumicino come tratta di origine, il 40,95% dei voli nazionali sono diretti nelle isole, il 34,18% al Nord, 5,31% al Centro e il 19,56% nel Sud.

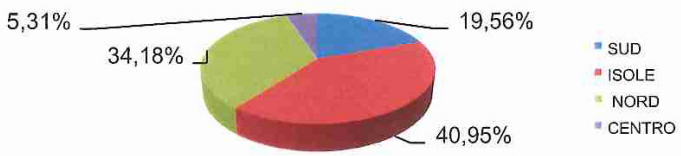


Figura 18 - Dati traffico nazionale passeggeri da Roma Fiumicino 2014. Fonte: Enac

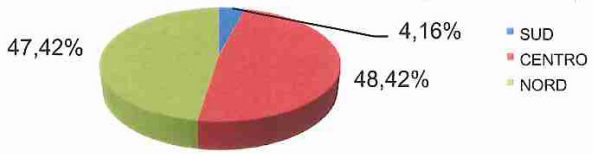


Figura 19 - Dati traffico nazionale passeggeri da Catania 2014. Fonte: Enac

L'aeroporto di Catania, vede quindi equilibrarsi, in termini percentuali, le tratte verso le città del centro e nord Italia, e appena il 4,16% verso il Sud. Non rientrano in questa graduatoria le isole. Per l'aeroporto di Milano Malpensa le rotte sono così suddivise: maggioranza per le isole (47,48%), a seguire le mete del sud Italia (40,37%) ed infine il centro (12,15%). Per Malpensa non rientrano nella lista del traffico al di sopra dei 50.000 passeggeri le destinazioni del nord.

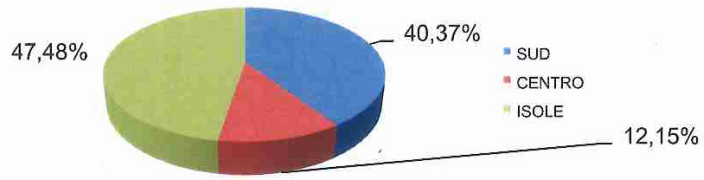


Figura 20 - Dati traffico nazionale passeggeri da Milano Malpensa 2014. Fonte: Enac

Merci

Nel settore cargo, estremamente positivo appare nel 2014 l'incremento del 5% rispetto al 2013. L'andamento del mercato delle merci mostra come anche questo settore abbia risentito della crisi economica nel 2009, che ha portato a una diminuzione di circa il 13% delle quantità di merci trasportate rispetto all'anno precedente, ma con una forte ripresa nel 2010, del 17% rispetto al 2009. Dopo un'ulteriore diminuzione nel 2012 di circa 43 tonnellate, nel 2014 si registra un rialzo del 10,8% rispetto il 2013.

Nello stesso 2013, il peso del trasporto merci via aereo è 0,55% rispetto al totale delle tonnellate-chilometro del traffico totale interno di merci Più del 68% del traffico merci appare fortemente concentrato nei poli lombardi di Milano e Bergamo. A proposito di quest'ultima, nonostante il fermo del maggio 2013, chiude il 2014 con un totale di 123.206 tonnellate e un incremento del 6,1%, a conferma dell'importanza strategica del cargo.

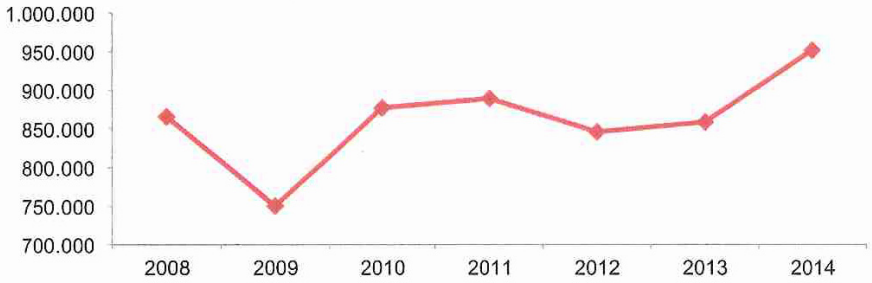


Figura 21 - Andamento della variabile Cargo (ton di merci e posta trasportate). Fonte: Istat

AEROPORTO	% IN TONNELLATE
MILANO (MALPENSA + LINATE)	54,52%
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	17,77%
BERGAMO	13,79%
VENEZIA	4,97%
BOLOGNA	4,68%
ALTRI (Catania, Napoli, Pisa, Palermo, Bari, Cagliari, Torino, Firenze)	4,28%

Tabella 8 - Market share del traffico merci gestito dai principali aeroporti italiani nel 2014. Fonte: Assaeroporti

Nel 2014 sono state trasportate 8.210.152 tonnellate di merce e posta: una crescita di circa il 240% rispetto al 2013. Due i principali fattori alla base di questo risultato: la ripresa dell'operatività del vettore DHL e importanti spedizioni effettuate con voli charter B747 All Cargo da aziende toscane del settore lapideo.

RANK	AEROPORTO	CARGO[Tonn]
1	MILANO MALP.	469.657
2	ROMA FIUM.	143.088
3	BERGAMO	123.206
4	VENEZIA	44.426
5	BOLOGNA	41.789
6	BRESCIA	40.573
7	MILANO LIN	17.458
8	ROMA CIAMP	15.668
9	NAPOLI	9.950
10	PISA	8.210
11	TORINO	7.037
12	ANCONA	6.990
13	CATANIA	6.206
14	CAGLIARI	2.994
15	BARI	2.061

Tabella 9 - Primi 15 aeroporti italiani in base a tonnellate di cargo nel 2013. Fonte: Assaeroporti

3.1.2.3 Ricavi e costi operativi

Ricavi

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

La seguente figura riporta la composizione percentuale dei ricavi tra attività *aviation* e attività non-*aviation*, calcolato su in insieme di 19 gestori del settore aeroportuale italiano[7], rappresentanti oltre il 90% dei passeggeri transitati negli scali italiani. La quota di ricavi da attività aviation è cresciuta nel tempo per arrivare a un peso del 69% nel 2013.

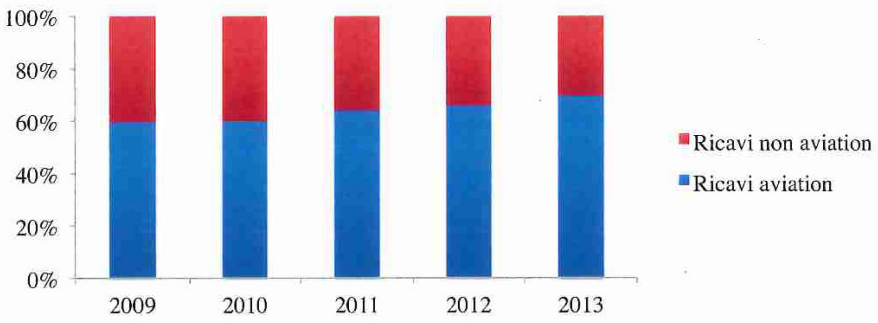


Figura 22 - Peso dell'attività aviation e non aviation sul totale dei ricavi. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Il valore della produzione nel 2013 sul complesso dei 19 aeroporti considerati è 2,1 miliardi di euro, in crescita del 9% rispetto al 2012. La distribuzione è però molto disomogenea, con due aeroporti che superano i 600 milioni di euro, e tutti gli altri al di sotto dei 120 milioni.

7 ADR Roma, SEA Milano, SAVE Venezia e Treviso, SACBO Bergamo, AdP Bari-Brindisi, Geasar Olbia (dati disponibili fino al 2011), FVG Trieste (dati disponibili a partire dal 2010), AERADRIA Rimini, AERDORICA Ancona, GEAC Cuneo (dati disponibili a partire dal 2010), SOGEAP Parma (dati disponibili a partire dal 2010), SAC Catania, Guglielmo Marconi Bologna, GESAC Napoli, GESAP Palermo, SAT Pisa, SAGAT Torino, SACAL Lamezia (dati disponibili a partire dal 2011), AdF Firenze.

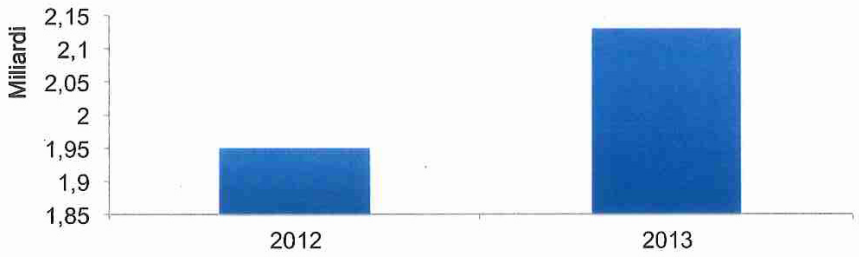


Figura 23 - Valore della produzione complessiva per le 19 società di gestione selezionate. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Anche in termini di tasso di crescita del valore della produzione, tranne un caso che presenta una crescita nel 2013 del 28%, tutti gli altri gestori si collocano su un tasso medio di crescita pari o inferiore al 15% (con un aeroporto che presenta una crescita negativa del -28%).

Consideriamo ora i ricavi *aviation* e non-*aviation* rapportati ai passeggeri transitati. Dal 2009 al 2011 si osserva che dopo una prima ripresa nel 2010 (più marcata per il rapporto ricavi a*viation* per passeggero), i ricavi non-*aviation* per passeggero si riducono nel tempo, mentre quelli *aviation* per passeggero presentano un modesto incremento.

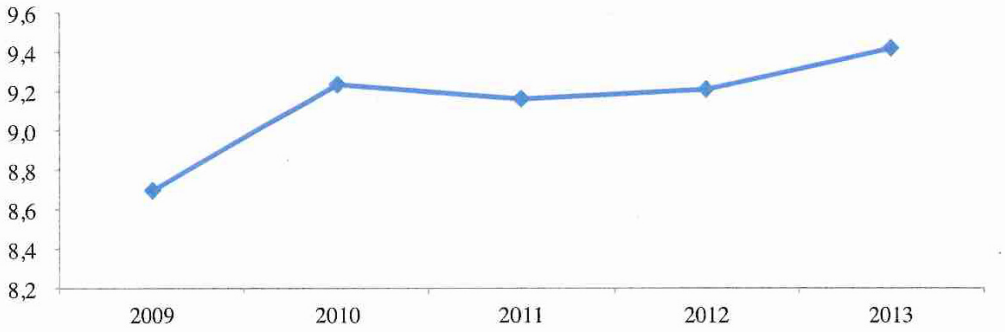


Figura 24 - Andamento ricavi aviation /Passeggeri medio sui 19 aeroporti selezionati (euro/passeggero). Fonte: elaborazione su dati di bilancio

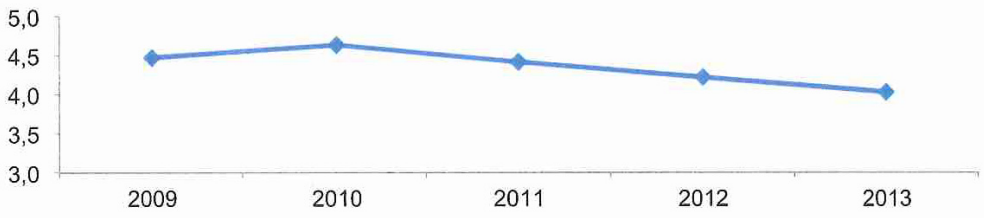


Figura 25 - Andamento ricavi non aviation/Passeggeri medio sui 19 aeroporti selezionati (euro/passeggero). Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Costi della produzione

Il costo della produzione nel 2013 su un insieme di 17 aeroporti per i quali erano disponibili i dati di bilancio nel 2013 è pari a 1,7 miliardi di euro, in aumento del 5,5% rispetto al 2012.

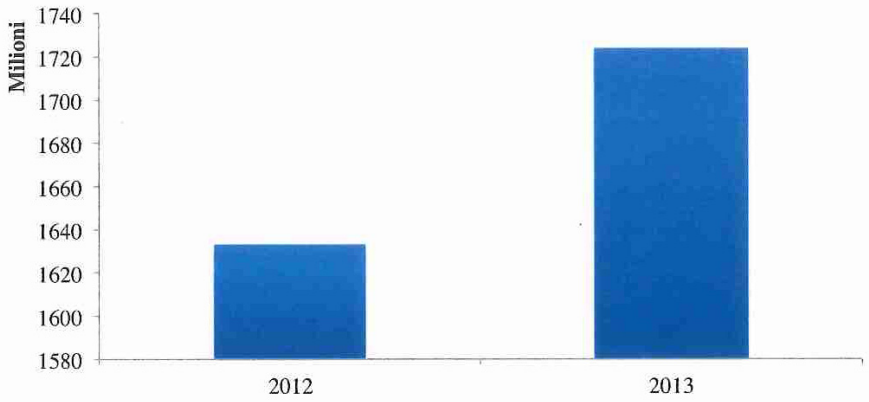


Figura 26 - Costi della produzione sui 19 aeroporti. Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio 2013

A livello di singoli aeroporti, un gestore ha visto incrementare i propri costi della produzione del 31% rispetto al 2012, mentre all'altro estremo è stato osservato un decremento di quasi il 20%.

3.1.2.4 Principali dati economici del settore

In termini di utili, il 2013, dopo il picco del 2012, segna un ritorno a livelli di fatto allineati a quelli del 2011. In particolare, gli utili del 2013 si sono ridotti del 53% rispetto a quelli dell'anno precedente. Il risultato migliore nel 2013 in valori assoluti è quello registrato da AdR Roma, con 89,9 milioni di euro di utile (che però rappresenta una riduzione del 61% rispetto agli utili 2012), e il peggiore è la perdita di Aerdorica – Ancora (risultato di esercizio di -12 milioni). In rapporto agli utili 2012, la crescita maggiore si registra per G.M. Bologna (+43,3%).

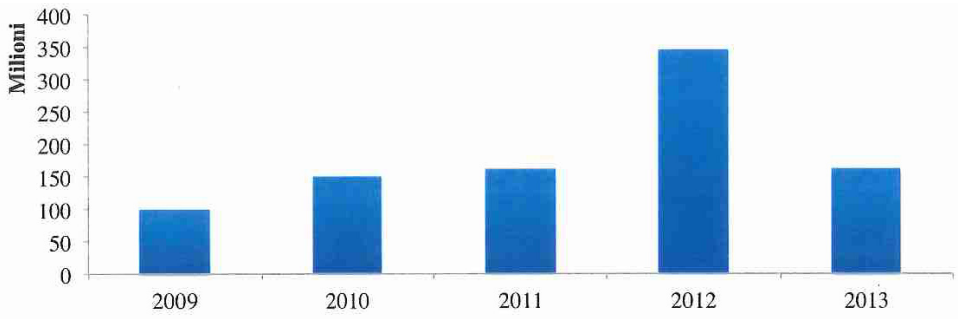


Figura 27 - Risultato netto complessivo su un insieme di 19 gestori aeroportuali. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Le perdite nel 2013 interessano solo 4 gestori su 18 (con esclusione di un gestore in via di fallimento). In termini relativi, nel 2013 in media (tra le sole società che presentano un risultato d'esercizio positivo) gli utili in percentuale sul valore della produzione sono pari al 6%, una contrazione rispetto al dato 2012 (11%), che però presentava ben sette società in perdita (contro le 4 del 2013).

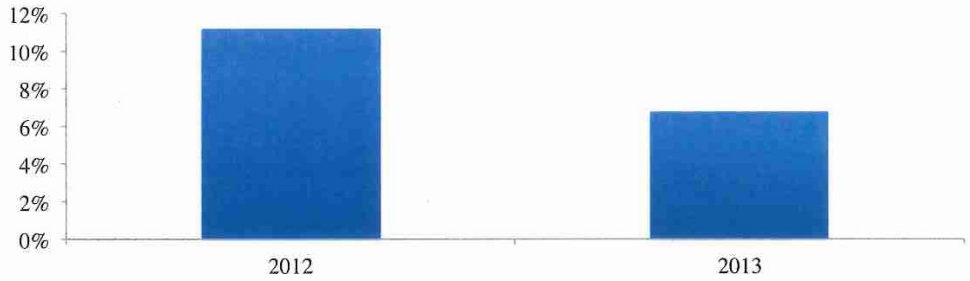


Figura 28 - Utili/valore della produzione (media su aeroporti presentanti utili). Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio

A livello di singoli aeroporti, il risultato migliore in termini di utile/valore della produzione è ottenuto da SAVE – Venezia (30%), mentre è il peggiore è dello 0,2%. All'interno del campione di aeroporti esaminato, 13 aeroporti hanno chiuso l'esercizio 2013 in utile, e di questi quattro aeroporti presentano un rapporto utile/valore della produzione superiore al 9%, cinque nella fascia 2%-9% e altri 4 presentano un rapporto inferiore al 2%.

Rispetto al 2012, il rapporto utile/valore della produzione è fortemente calato per alcuni grandi gestori: il dato maggiormente negativo è quello di Aeroporti di Roma (-70%). Per contro, il maggior incremento del rapporto è di SAVE – Venezia (+41%). Alcuni gestori sono invece passati da un risultato in perdita nel 2012 a uno in utile nel 2013: si tratta di SAC Catania, GESAP Palermo, SAGAT Torino.

3.2 Il settore autostradale

Dati europei indicano che, nel 2012, in Italia si è mosso su ruote il 78,2% del traffico passeggeri e il 90,1% del traffico merci nazionale. Il primo dato si colloca leggermente al di sotto della media europea e il secondo fortemente al di sopra (81,6% per il traffico passeggeri e 66,2% per il traffico merci). La rete autostradale italiana si estende per circa 7400 Km, di cui quasi 6800 Km in esercizio; su di essa transita circa il 90% del trasporto merci via terra e il 25% della mobilità nazionale. La maggior parte della rete (circa 5800 Km) è affidata in gestione a società concessionarie, mentre la parte rimanente è gestita direttamente da ANAS. La rete include 1555 ponti e viadotti e 635 gallerie di lunghezza superiore a 100 m. Le società concessionarie occupano circa 14000 persone, di cui 6000 con funzioni strettamente operative.

3.2.1 Quadro europeo

Nel 2013 la rete autostradale europea si estende per oltre 75000 km, oltre la metà dei quali distribuiti in Spagna (con 14701 km), Germania (12917 km) e Francia (11465 km). L'Italia con i suoi 6726 km (di cui 5813,5 a pedaggio) rappresenta circa l'8,8% della rete europea.

Paesi	2012	2013	Paesi	2012	2013
Belgio	1763	1763	Ungheria	1515	-
Danimarca	1128	-	Olanda	2631	-
Germania	12879	12917	Austria	1719	1719
Spagna	14701	-	Polonia	1365	1482
Francia	11465	-	Portogallo	2988	-
Croazia	1254	1295	Svezia	1891	-
Italia	6726	6757,8	Regno Unito	3685	-
Turchia	2127	2127	Svizzera	1419	-
TOTALE				75459	75793

Tabella 10 - Estensione rete autostradale per paese europeo (Paesi con oltre 1000 km di rete). Fonte: Eurostat 2013

Paesi	2013 (km percorsi/km di rete)
Austria	34900
Danimarca	48154
Spagna	16526
Francia	26621
Grecia	474675
Ungheria	24263
Irlanda	253614
Italia	36927
Norvegia	714248
Paesi Bassi	16072
Polonia	25737
Portogallo	13853
Regno Unito	40236

Tabella 11 - Intensità di traffico giornaliero sulla rete a pedaggio (km percorsi/km di rete), anno 2013. Fonte: ASECAP 2014

I ricavi complessivi da pedaggio nei Paesi ASECAP ammontano nel 2013 a 26.313,65 milioni di €, a cui vanno sommati 26.660.884 € da abbonamenti telepass; i ricavi da pedaggio per ciascun paese sono presentati nella seguente tabella. La Francia è il paese che presenta i maggiori ricavi da pedaggio, seguita da Italia e Germania.

Tali dati andrebbero però raffrontati con l'estensione della rete, dal momento che quella italiana è pari a circa la metà di quella francese o tedesca. Per contro, la Spagna presenta ricavi da pedaggio contenuti in rapporto alla lunghezza della rete, la più estesa d'Europa.

Paesi	2013 (milioni di €)	milioni di €/km	Paesi	2013 (milioni di €)	milioni di €/km
Austria	1687,00	1,302			
Croazia	296,69	0,229	Italia	4914,00	0,727
Danimarca	507,00	0,449	Norvegia	614,40	1,567
Spagna	1565,36	0,106	Paesi Bassi	26,53	-
Francia	9170,00	0,799	Polonia	179,60	0,121
Grecia	516,00	-	Portogallo	812,48	0,271
Ungheria	189,23	0,124	Regno Unito	77,60	0,021
Irlanda	200,00	0,222	Germania	4400,00	0,340

Tabella 12 - Ricavi netti da pedaggio. Fonte: ASECAP 2014

3.2.2 Situazione italiana

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

Gruppo Atlantia	Gruppo Gavio	Autostrade in concessione a enti pubblici o concessionarie minori
Autostrade per l'Italia S.p.A. (2854,6 km)	Torino- Savona (130,9 km)	Autostrada del Brennero S.p.A. (314,08 km)
Soc. Italiana Traforo Monte Bianco (5,8 km)	Satap A4 S.p.A. (127 km)	Autostrada Brescia- Verona- Vicenza- Padova S.p.A. (203 km)
Tangenziale Napoli S.p.A. (20,2 km)	Satap A21 S.p.A. (164,9 km)	Autovie Venete S.p.A. (209,9 km)
Autostrade Meridionali S.p.A. (51,6 km)	Autostrada dei Fiori S.p.A. (113,3 km)	Concessioni Autostradali Venete S.p.a (74,1 km)
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (31,4 km)	Asti - Cuneo S.p.A. (55,7 km)	Autostrade Centro Padane S.p.A. (105,5 km)
	Autocamionale della CISA S.p.A. (101 km)	SAT S.p.A. (40 km)
	SALT S.p.A. (154,9 km)	Milano Serravalle- Milano Tangenziali S.p.A. (184,6 km)
	Società Autostrade Valdostane S.p.A. (67,4 km)	Consorzio per le Autostrade Siciliane (294,4 km)
	ATIVA S.p.A. (155,8 km)	Strada dei Parchi S.p.A. (Gruppo Toto) (281,4 km)
	BRE.BE.MI SpA (62 Km)	SITAF S.p.A. (82,4 km)
	Tangenziale Est Esterna Milano SpA (32 Km)	
	Società Italiana Traforo San Bernardo S.p.A. (12,8 km)	

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

Il Gruppo Gavio si è recentemente aggiudicato la gara per la concessione dell'autostrada Piacenza-Cremona-Brescia (tratta A21) in attesa dell'aggiudicazione definitiva spettante al Ministero delle Infrastrutture. Inoltre, è in corso di svolgimento la gara per l'affidamento della concessione relativa alla Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.

Per via di partecipazioni azionarie, Anas è concessionaria delle seguenti 8 tratte autostradali a pedaggio (per un totale di 218 Km):

- Società Italiana Traforo Monte Bianco (32% Anas);
- Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (50% Anas) per le tratte

  - A4 Padova Est-Bivio A4/A57
  - Quarto D'Altino-A57
  - Tangenziale di Mestre
  - Raccordo Marco Polo
- A33 Asti-Cuneo S.p.A. (35% Anas)
- Società Italiana Traforo del Frejus – SITAF S.p.A. (51% Anas) per le tratte
  - T4 e
  - A32 Torino-Bardonecchia.

Essa è concedente in 4 società (443 Km totali):

- Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. per le tratte BRE.BE.MI., Pedemontana Lombarda e Tangenziale est esterna di Milano;
- Autostrade del Lazio S.p.A. per le tratte Roma-Latina e Cisterna-Valmontone;
- Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A. per le tratte Pedemontana Piemontese, Tangenziale Est Torino, Collegamento Corso Marche e Collegamento Autostradale Strevi-Pedrosa;
- Autostrada del Molise S.p.A. per la tratta Termoli – San Vittore

Si osservi, peraltro, che l'art. 36, comma 4, del d.l. 98/2011 ha previsto che "*Entro la data del 30 settembre 2012, l'Agenzia [delle Infrastrutture stradali e autostradali] subentra ad Anas s.p.a. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data. A decorrere dalla medesima data in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari di cui al comma 2, lettera b), il riferimento fatto ad Anas s.p.a., quale ente concedente, deve intendersi sostituito, ovunque ripetuto, con il riferimento all'Agenzia (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per effetto dell'art. 11, comma 5, del d.l. 216/2011 e s.m.i.) di cui al comma 1*". Non essendo intervenuta la istituzione della Agenzia, le relative competenze sono attualmente attribuire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

Autostrade in gestione diretta ANAS non pedaggiate
A90 Grande Raccordo Anulare di Roma
A91 Roma-Fiumicino
A3 Salerno-Reggio Calabria
A29 Palermo-Mazara del Vallo e Diramazione Punta Raisi
A29 Dir. Alcamo-Trapani e Diramazione per Birgi
A19 Palermo-Catania
A19 Diramazione Via Giafar
A29 Racc. Bis-Raccordo per Via Belgio
A18 Dir-Catania Nord-Catania Centro
Catania-Siracusa
Sistiana-Rabuiese
TOTALE

Tabella 14 - Rete gestita da ANAS

Le metodologie di regolazione che si sono susseguite nel tempo hanno portato alla applicazione di sei differenti sistemi tariffari[8]. Nella tabella che segue, i modelli tariffari sono identificati con numeri da 1 a 6. Si osservi, tra l'altro, che società concessionarie appartenenti al medesimo gruppo applicano modelli tariffari diversi.

	Società concessionaria	KM	Scadenze	Atto di approvazione	Modello tariffario
Gruppo Atlantia	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2.854,6	31/12/2038	L 101/2008	2
	Società Italiana Traforo Monte Bianco	5,8	31/12/2050	internazionale	Internazionale
	Raccordo autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	31,4	31/12/2032	L 191/2009	3
	Tangenziale Napoli S.p.A.	20,2	31/12/2037	L191/2009	3
	Autostrade Meridionali S.p.A.	51,6	31/12/2012	L191/2009	3
	Torino – Savona S.p.A.	130,9	31/12/2038	L 191/2009	6
	SATAP A4 S.p.A.	127	31/12/2026	L 101/2008	3
	SATAP A21 S.p.A.	164,9	30/06/2017	L 101/2008	3
	Autostrada dei Fiori S.p.A.	113,3	30/11/2021	L191/2009	6
Gruppo SIAS	Asti – Cuneo S.p.A.	55,7	30/06/2035	D.I.21/11/2007	3
	Autocamionale della CISA S.p.A.	101	31/12/2031	L 191/2009	5
	SALT S.p.A.	154,9	31/07/2019	L 191/2009	6
	Soc. Autostrade Valdostane S.p.A.	67,4	31/12/2032	L 191/2009	5
	ATIVA S.p.A.	155,8	31/08/2016	L 101/2008	4
	SITAF S.p.A.	82,4	31/12/2050	L 191/2009	6
	Società Italiana Traforo San Bernardo	12,8*	31/12/2034	internazionale	Internazionale
Autostrade in concessione a enti pubblici e altre concessionarie minori	Aut. Brescia–Verona–Vicenza–Padova S.p.A.	203	31/12/2026	L 101/2008	3
	Autovie Venete S.p.A.	209,9	31/03/2017	L191/2009	3
	Autostrada del Brennero S.p.A.	314,08	30/04/2014	D.I.4651/2005	1
	Autostrade Centro Padane S.p.A.	105,5	30/09/2011	01/08/2012	1
	SAT S.p.A.	40	31/12/2046	L191/2009	3
	Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.	184,6	31/10/2028	L101/2008	4
	Strada dei Parchi S.p.A.	281,4	31/12/2030	L 191/2009	3
	Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	74,1	31/12/2032	L 244/2007	5
	Consorzio Autostrade Siciliane	294,4*	31/12/2030	D.I702/2001	1

* Fonte: Aiscat 2013

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

3.2.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Nel 2013, la rete autostradale italiana a pedaggio si estende per 5792,2 km. Essa comprende 3 trafori internazionali (per 25,4 km), 566 gallerie (per 516 km) e 1718 ponti e viadotti (681 km). Il 68% della rete (3729 km) è dotato di due corsie per senso di marcia, il 31% (1679 km) ha tre corsie e l'1,4% (78 km) ha quattro corsie. Rispetto all'anno precedente, la rete a tre corsie è aumentata di km 32,4, dovuti all'aggiunta della terza corsia a tratti a due corsie preesistenti. L'estensione della rete a quattro corsie è rimasta invece ai livelli del 2012.

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

	Rete in esercizio (km)	
	2012	2013
4 corsie per senso di marcia	78	78
3 corsie per senso di marcia	1646,6	1679
2 corsie per senso di marcia	3753,4	3729
TOTALE	5478	5485

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

A livello di concessionarie, la rete presenta una struttura eterogenea, sia per estensione di rete, sia per caratteristiche morfologiche del territorio attraversato dalle varie tratte. La dimensione delle società di gestione varia da poche decine di Km ai quasi 3000 Km del principale concessionario. Questa enorme eterogeneità suggerisce l'opportunità di rivedere l'estensione delle concessioni in modo da massimizzare l'efficienza produttiva dell'intero sistema. La seguente tabella riporta le caratteristiche della rete gestita dai vari concessionari. Per opere maggiori si intende il numero di gallerie, ponti, viadotti e trafori internazionali.

		Km di rete in montagna / Km di rete	Numero di opere maggiori	Km di opere maggiori/Km di rete	% rete a 3 o 4 corsie
Gruppo Atlantia	Autostrade per l'Italia S.p.A.	23%	961	23%	41%
	Soc. Italiana Traforo Monte Bianco	100%	1	100%	0%
	Raccordo autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	100%	44	100%	0%
	Tangenziale Napoli S.p.A.	0%	12	79%	96%
	Autostrade Meridionali S.p.A.	0%	42	17%	83%
Gruppo SIAS	Torino – Savona S.p.A.	100%	149	46%	0%
	SATAP A4 S.p.A.	0%	11	3%	98%
	SATAP A21 S.p.A.	25%	22	6%	5%
	Autostrada dei Fiori S.p.A.	100%	149	54%	3%
	Asti – Cuneo S.p.A.	100%	12	Nd	0%
	Autocamionale della CISA S.p.A.	100%	69	Nd	0%
	SALT S.p.A.	49%	100	Nd	0%
	Soc. Autostrade Valdostane S.p.A.	100%	34	29%	0%
	ATIVA S.p.A.	0%	20	7%	32%
	SITAF S.p.A.	100%	64	Nd	0%
	Soc. Italiana Traforo San Bernardo	nd	nd	Nd	nd
Enti pubblici e altre concessionarie minori	Aut. Brescia–Verona–Vicenza–Padova S.p.A.	0%	244	4%	72%
	Autovie Venete S.p.A.	0%	20	4%	0%
	Autostrada del Brennero S.p.A.	66%	101	23%	0%
	Autostrade Centro Padane S.p.A.	0%	3	2%	16%
	SAT S.p.A.	100%	13	51%	0%
	Milano Serravalle – Mi. Tang. S.p.A.	0%	0	0%	67%
	Strada dei Parchi S.p.A.	100%	207	68%	2%
	Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	0%	71	10%	69%
	Consorzio Autostrade Siciliane	nd	nd	Nd	nd

Tabella 17 - Caratteristiche della rete gestita dai vari concessionari. Fonte: Dati forniti dai concessionari

3.2.2.2 Dati di traffico

Rispetto al 2012, il 2013 ha visto una sostanziale stabilità dei volumi di traffico sia per quanto riguarda i veicoli pesanti, sia per quanto riguarda quelli leggeri.

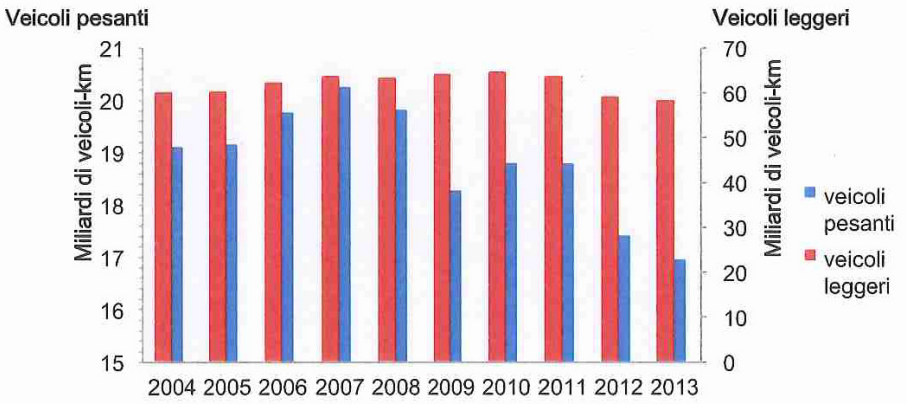


Figura 29 - Volumi di traffico per tipologia di veicolo. Fonte: AISCAT 2014

Per quanto riguarda la quota modale del settore autostradale, esso non presenta mutamenti rispetto al 2012, soprattutto nel confronto con la ferrovia, sia per quanto riguarda il settore passeggeri, sia quello merci. Il trasporto su gomma rimane dunque la scelta preferita degli italiani. Nel settore merci, tuttavia, si può notare un'erosione delle quote modali del trasporto su gomma negli ultimi due anni.

3.2.2.3 Ricavi operativi

I ricavi totali nel 2013 ammontano a 6487 milioni di euro, che però comprendono il canone aggiuntivo Anas (572 milioni), ricavi da pedaggio, ricavi da stazioni di rifornimento e ristoro, e altri ricavi. Di questi, i ricavi da pedaggio sono la componente più rilevante, pesando per l'81,7% (5304 milioni).

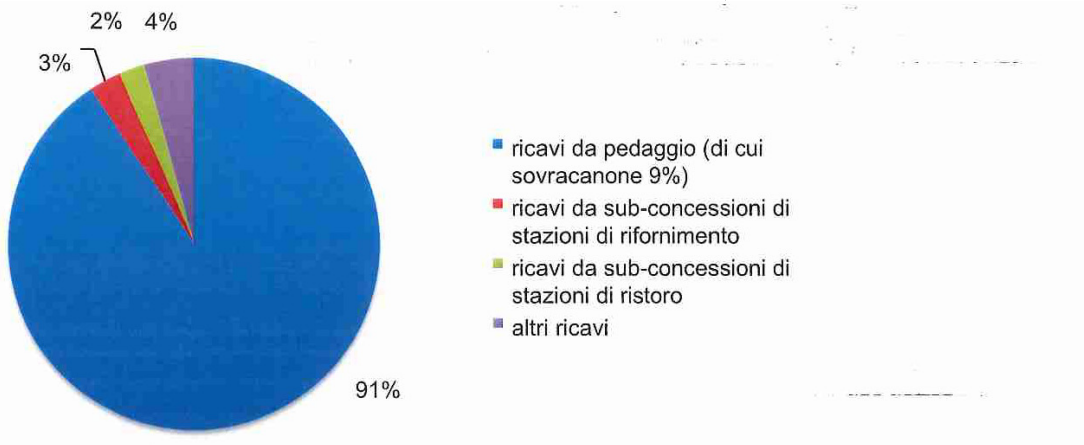


Figura 30 - Composizione ricavi totali. Fonte: AISCAT 2014

Nel 2013 il ricavo medio è pari a 0,0719 €/Km percorso, e conferma il trend crescente mostrato negli ultimi anni. Il valore massimo (nel 2013) è di SAV (18 €cent/Km percorso) e quello minimo di Autostrade Meridionali (4,9 €cent/Km percorso)[9].

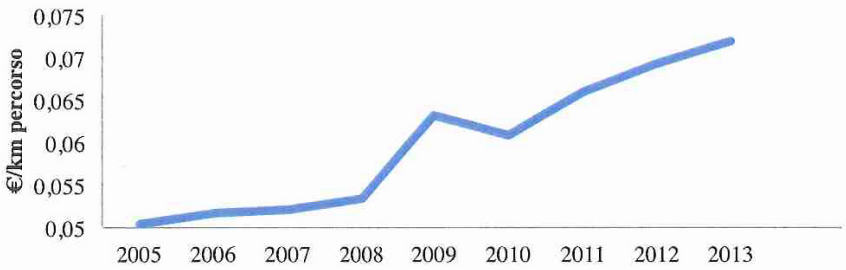


Figura 31 - Evoluzione ricavi medi da pedaggio su km percorso. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

Inoltre, in media (ponderata per i km di tratta) nel 2013 la tariffa è aumentata del 4,8%, principalmente a causa di inflazione e investimenti. In termini ponderati sui km di rete, il recupero produttività e riequilibrio ha ridotto la tariffa di circa 0,06 punti percentuali (aumentando così la tariffa del 4,8% invece che del 4,86%). Ponderando sui km percorsi, il fattore di recupero ha invece ridotto la tariffa di quasi 18 centesimi di punti percentuali (+4,62% invece che +4,80%).

In relazione alle tariffe, dal 1° gennaio 2014, in attuazione di quanto previsto nei vigenti atti convenzionali stipulati con le Società Concessionarie di autostrade, sono maturati specifici adeguamenti dei pedaggi autostradali, determinati in applicazione delle formule tariffarie previste negli atti convenzionali stessi. Le variazioni percentuali di aggiornamento tariffario per l'anno 2014 autorizzati dai ministeri sono riportati in tabella.

Con riferimento al 2015, gli incrementi sono stati autorizzati nella misura dell'1,5% per tutte le società concessionarie ad eccezione di ASPI ed Asti-Cuneo, Autobrennero, CAS, Centropadane e Autostrade meriodionali.

9 Non sono disponibili i valori di ricavi/km percorso per Milano Serravalle-Milano Tang., SAT, SITAF, SITMB.

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

Tabella 18 - Variazioni percentuali di aggiornamento tariffario riconosciute dai Ministeri, 2014. Fonte: MIT, Allegato 2, Regolamentazione delle tariffe autostradali e meccanismi di adeguamento

3.2.2.4 Principali risultati economici del settore

In media, i concessionari italiani hanno presentato nel 2014 un valore di debito/(debito+equity) del 41%, in riduzione rispetto al dato 2013. Il rapporto utili/ricavi da pedaggio nel 2014 è pari all'11% (con un massimo di 25%, e un minimo di -27%), e gli utili hanno avuto un incremento del 23% rispetto al 2009; in media (semplice), nel 2014 l'utile, in aumento rispetto al 2013, risulta pari a 45.669 milioni di €, ovvero 190.154 €/km.

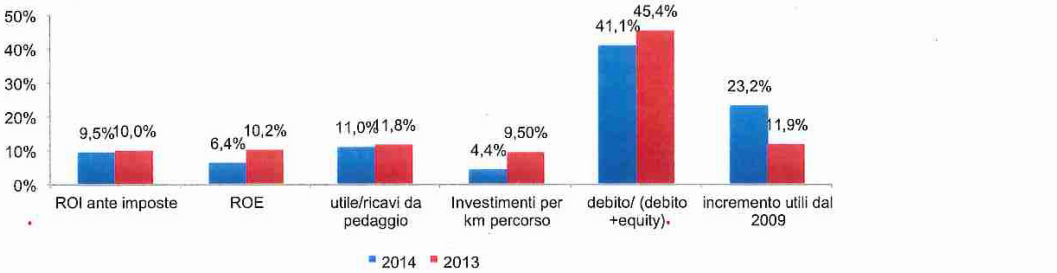


Figura 32 - Misure di redditività 2014 e 2013. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

Il ROI ante imposte assume in media nel 2014 un valore pari a 9,5%, con un valore minimo di 3% e uno massimo di 54%. Il ROE è invece pari in media a 6,4%, e le performance dei vari concessionari appartengono a un intervallo compreso tra -46% e 37%. Per quanto riguarda gli investimenti realizzati al km-veicolo nel 2014, si va da un minimo quasi nullo a un massimo del 33%. Dal punto di vista della struttura debitoria, il panorama delle concessionarie italiane è estremamente eterogeneo, con una leva finanziaria che oscilla in un intervallo compreso tra 3 e 97%, con 3 concessionarie che presentano un rapporto debito/(debito+equity) superiore all'80%.

3.2.2.5 Investimenti

Nel 2013, gli investimenti realizzati per km di rete si sono attestati a 302.118 €/km, segnando un punto di minimo dal 2007, e nel 2014 il dato è ulteriormente peggiorato, attestandosi su un valore di 279.996 €/km. Sul totale degli investimenti realizzati (1.546.699 € nel 2014) la gran parte è di tipo immateriale (ad esempio: monitoraggio, usura strade) (52%) e relativa a materiale devolvibile (46%) (ossia che deve essere consegnato al concedente in perfetta efficienza al termine della concessione), mentre gli investimenti materiali non devolvibili pesano solo per il 2%.

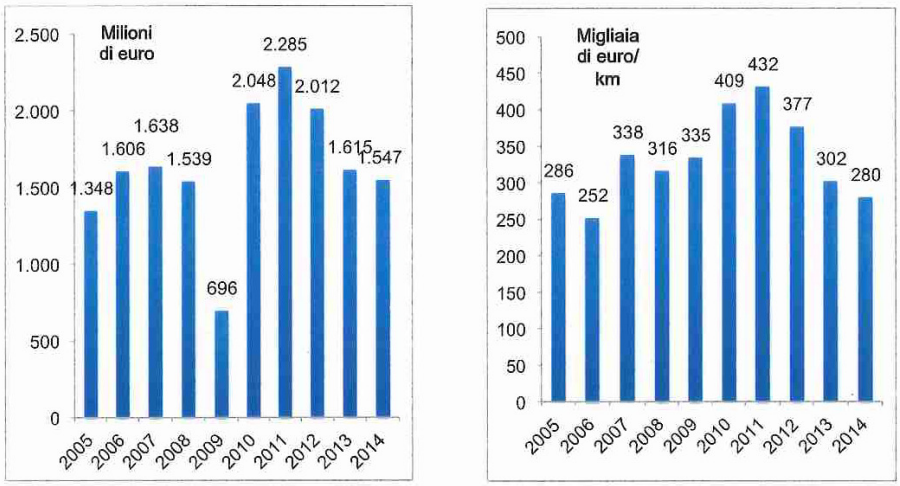


Figura 33 - Evoluzione investimenti realizzati, in valore assoluto e in rapporto ai Km di rete. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

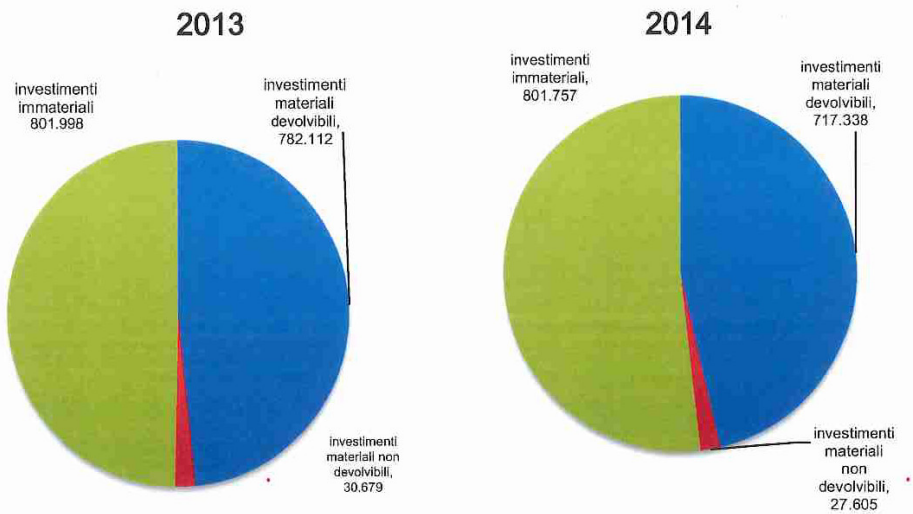


Figura 34 - Composizione investimenti totali realizzati (€). Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

3.2.2.6 Indicatori di qualità

Nel 2013, la rete gestita dall'insieme dei concessionari conta un totale di 406 aree di servizio, 352 aree di sosta/parcheggio, 6404 colonnine SOS, 185 rilevatori di nebbia, 348 rilevatori di ghiaccio e 30 centri di controllo traffico (sale radio). Per quanto riguarda la sicurezza, il tasso di incidentalità è sceso del 37% dal 2004, come osservabile dalla seguente figura.

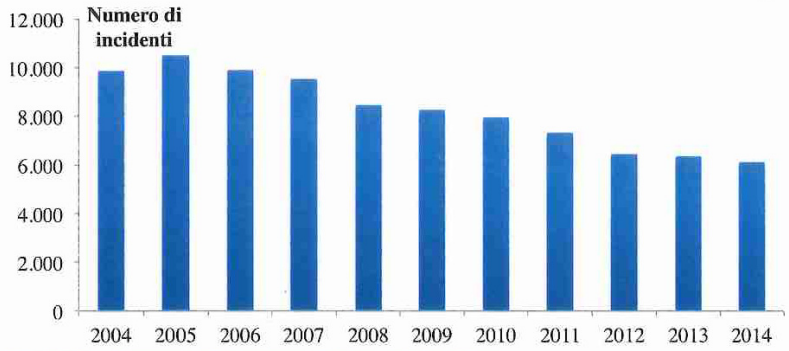


Figura 35 - Numero di incidenti. Fonte: AISCAT 2014

Il 2014 rispetto al 2013 presenta una riduzione del numero di incidenti del 3,6%. Anche il tasso di incidentalità si è ridotto: il numero di incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km è sceso da 8,46 del 2013 a 8,09 del 2014. Anche il numero di morti nel 2014 è sceso del 55% dal 2004, e del 9% dal 2013. Il tasso di mortalità (numero di morti ogni 100 milioni di veicoli-km) è passato da 0,30 nel 2013 a 0,27 nel 2014.

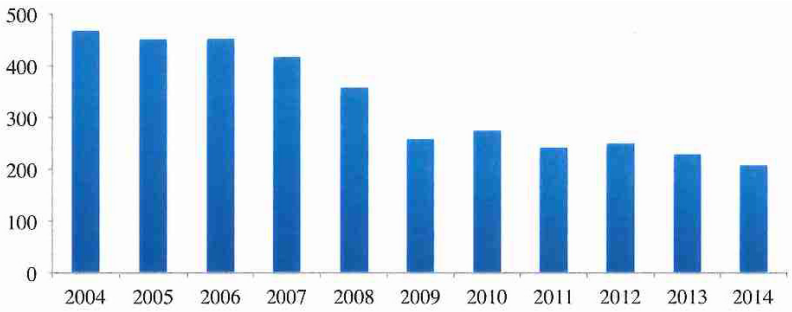
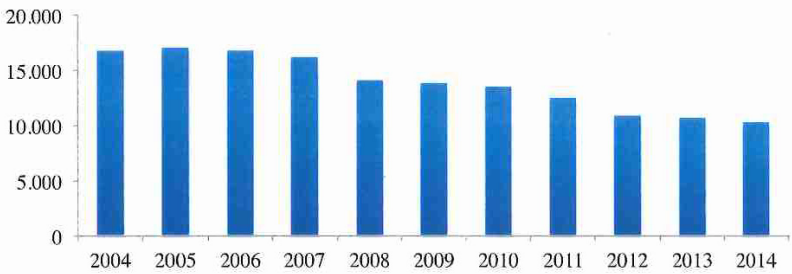


Figura 36A - Numero di morti. Fonte: AISCAT 2014



33

Figura 37B - Numero di feriti. Fonte: AISCAT 2014

Per quanto riguarda il numero di feriti, si è ridotto del 3,6% dal 2013, e del 38% dal 2004. Se nel 2013 c'erano 14,2 feriti ogni 100 milioni di veicoli-km, nel 2014 il tasso si è ridotto a 13,5.

Sempre in tema di sicurezza, in media nel 2014 l'indice IS[10] per la rete a pedaggio presenta un valore di 86,5% e mostra un andamento relativamente costante dal 2005 al 2014, con l'eccezione del biennio 2008-2009 in cui si sono riscontrati valori fuori media. Su un totale di 20 concessionari per cui sono disponibili le informazioni sul valore di IS, nel 2014 16 hanno un valore pari a 100.

L'indice IPAV[11] invece presenta nel 2014 un valor medio di 72,6% e tocca un minimo per il periodo dal 2005 al 2014.

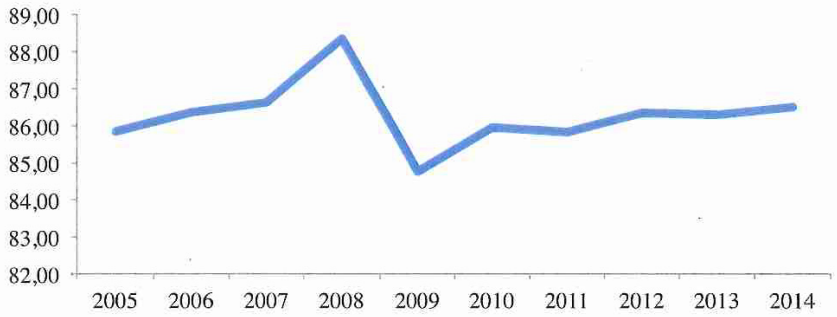


Figura 37 - Andamento indice IS. Elaborazione propria su dati dei concessionari

A livello di singoli concessionari, il valore dell'IPAV nel 2014 è compreso tra 50 e 100, e 13 concessionari (sui 22 per cui sono disponibili i dati IPAV) presentano un valore superiore a 70.

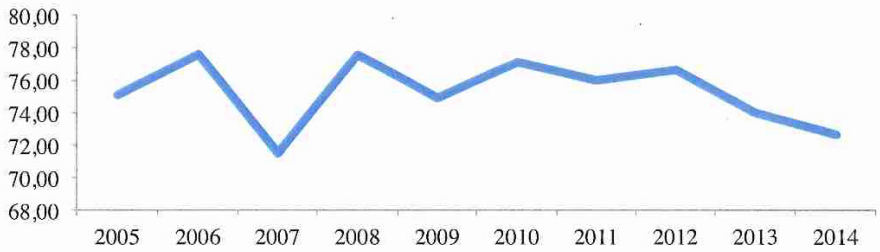


Figura 38 - Andamento indice IPAV. Fonte: Elaborazione propria su dati forniti dai concessionari

La percentuale di rete coperta da asfalto drenante è gradualmente salita del 7,5% dal 2005, raggiungendo una media del 73,9% nel 2013, come osservabile dalla seguente figura. La maggior parte dei concessionari presenta un valore nettamente superiore a 50%, ma alcuni singoli dati (2,64% e 3,1%) abbassano sensibilmente la media. Rispetto a questa situazione, risulta peggiorativo il dato 2014, anno in cui la percentuale di rete coperta da asfalto drenante raggiunge il 66,9%, un livello inferiore a quello del 2006.

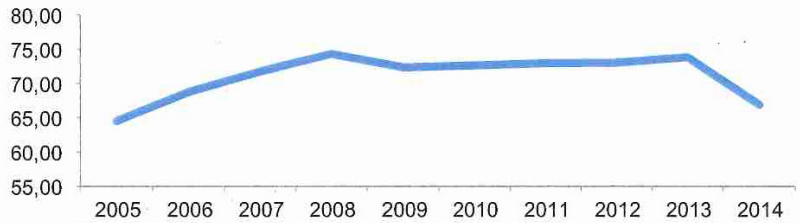


Figura 39 - Percentuale della rete coperta da asfalto drenante. Fonte: Elaborazione propria su dati forniti dai concessionari

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

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

3.3 Il settore ferroviario

La Comunità Europea nel Libro Bianco del 2011, stabilisce che entro il 2030 il 30% delle merci che percorre più di 300 km dovrà viaggiare su ferrovia o sulle vie navigabili ed entro il 2050 si dovrà arrivare al 50%. Per l'Italia la sfida sarà soprattutto da un punto di vista ferroviario, dal momento che il sistema di trasporti italiano è molto sbilanciato sulla gomma.

3.3.1 Quadro europeo

In relazione al settore passeggeri, il trend a livello europeo è generalmente in crescita. La Germania ha un valore annuo di passeggeri (in termini assoluti) sensibilmente più elevato rispetto agli altri Stati: ciò può esser dovuto sia alla popolazione tedesca più numerosa rispetto a quella degli altri Stati, sia alla posizione mitteleuropea dello Stato tedesco. Se infatti si raffrontano i diversi paesi in termini di passeggeri-km, la Germania scende in seconda posizione dopo la Francia. Inoltre, mentre per tutti gli Stati siano presenti trend generalmente in crescita nel corso degli anni, per l'Italia l'andamento appare più oscillante, con valori 2013 più bassi di quelli registrati nel 1997. Solo negli ultimi anni sembra esserci per il nostro paese un trend di crescita maggiormente stabile, causato in primis dal recupero di quote modali del settore ferroviario su quello aereo attraverso lo sviluppo del settore alta velocità. Si rilevano crescite meno sostenute per Svezia e Svizzera, dettate dal fatto che questi paesi, sebbene complessivamente performanti nel settore ferroviario, non risultino molto estesi territorialmente (come nel caso della Svizzera) oppure siano abbastanza estesi (la Svezia ha un'estensione del 50% superiore a quella italiana) ma abbiano una forte concentrazione urbana in una zona del paese (nel caso Svedese nel Sud) e nello stesso tempo non risultino essere provvisti del servizio ad alta velocità[12].

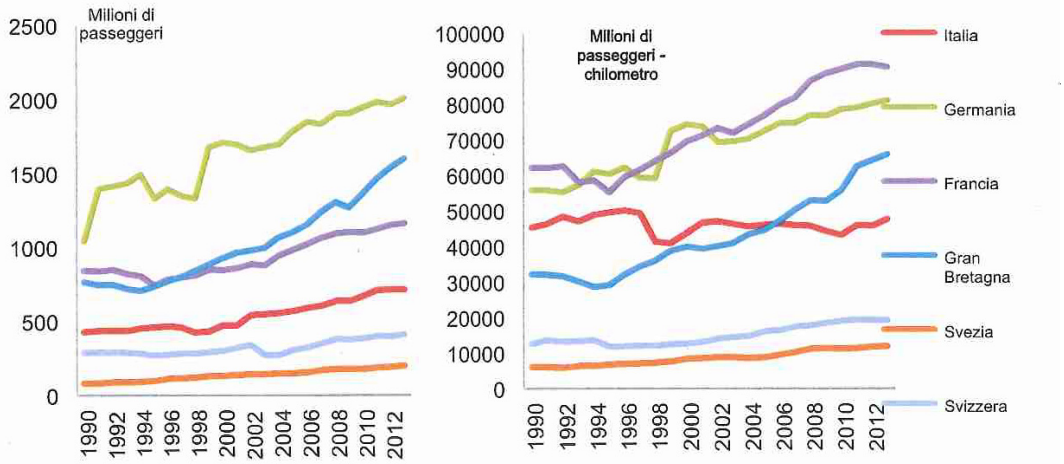


Figura 40 - Trasporto passeggeri, confronto tra paesi europei. Fonte: Elaborazione propria su dati UIC e Eurostat

La Francia presenta in maggiori volumi di traffico, sia in termini assoluti, sia percentuali rispetto al totale dei passeggeri-km nel settore ferroviario (tradizionale e alta velocità). Si rileva per l'Italia, così come per la Gran Bretagna, una progressiva crescita della quota percentuale del segmento AV, che per la Gran Bretagna è da attribuire principalmente ai collegamenti Londra-Parigi. Per il nostro paese, il nuovo entrante Ntv ha visto la sua quota passeggeri salire da 2 milioni (2012, primo anno di attività) a ben 6,2 milioni (2013). Per la Francia si nota un livello

12 Inteso da normativa Europea, ovvero con velocità di almeno 250 km/h.

quasi saturo del comparto, con un lieve ribasso in termini percentuali a fronte di un livello stazionario di passeggeri-km. Una crescita meno intensa caratterizza anche la Germania, la quale ha negli ultimi anni reso noto di non voler utilizzare treni con velocità superiore a 250 km/h per i limitati benefici che offrono in termini di tempo a fronte di maggiori costi di manutenzione di treni e linee[13].

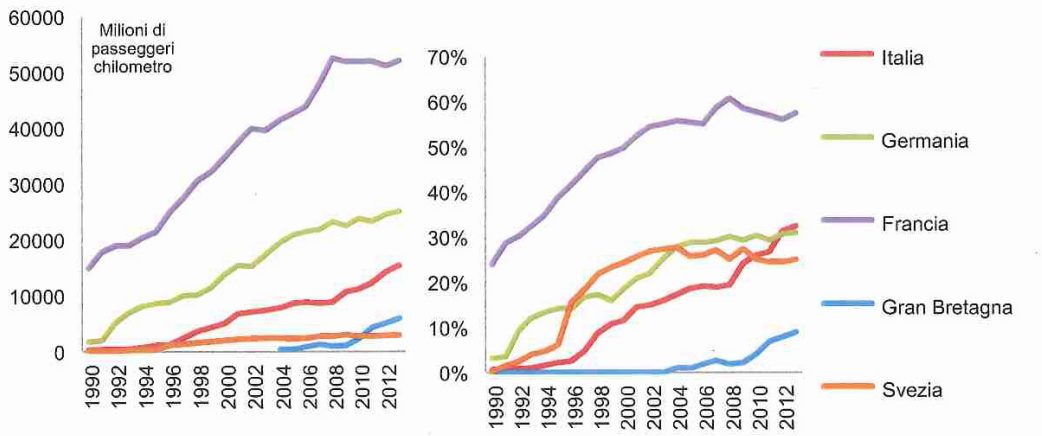


Figura 41 - Confronto traffico passeggeri-km Alta Velocità (Mln p-km). Fonte: Elaborazione propria su dati UIC e Eurostat

In termini di quota modale del trasporto ferroviario passeggeri si nota un valore decisamente più alto per la Svizzera rispetto ai valori relativi agli altri paesi[14]. Per Francia e Gran Bretagna si rileva come cambiamenti di rotta nell'andamento della quota modale ferroviaria siano coincisi con gli anni in cui si sono attuate riforme, come gli anni 1995-1997 in Francia con l'istituzione dell'RFF e gli anni 1994 e 2001 con la Riforma Mayor prima e con la Statalizzazione della rete poi. Stesso discorso vale per la Svezia, paese in cui la quota modale risulta cresciuta soprattutto in concomitanza con l'ingresso di nuovi player nel settore ferroviario negli anni 2004-2010.

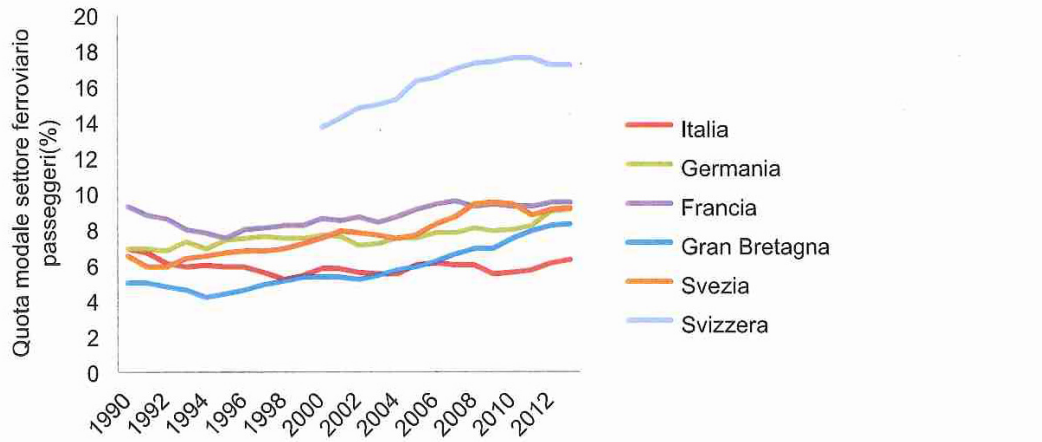


Figura 42 - Confronto quota modale passeggeri. Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

13 http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2012-04-20/ferrovie-tedesche-treni-tav-100722.shtml?uuid=AbFF2vQF

14 Per la Svizzera non risultano a disposizione dati antecedenti all'anno 2000.

In rapporto alla popolazione, L'Italia si colloca in ultima posizione su scala europea: mediamente un italiano percorre in media in un anno il 20% in meno di chilometri di un cittadino tedesco, poco più del 50% di uno francese ed il 33% dei chilometri percorsi da uno elvetico.

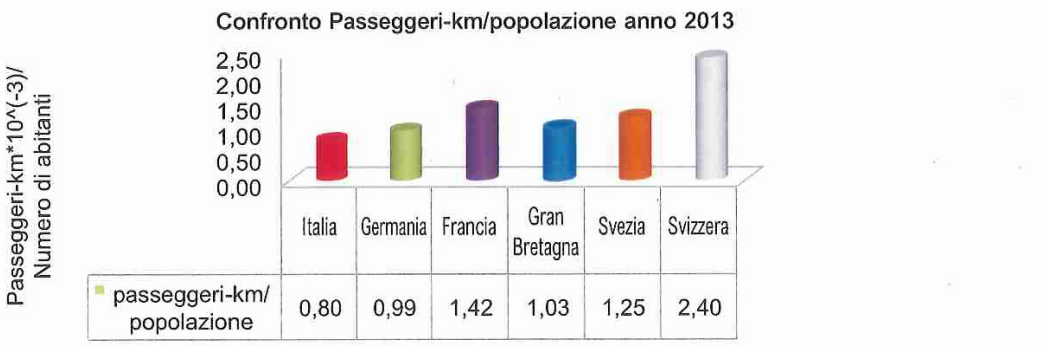


Figura 43 - Confronto passeggeri-km/popolazione, 2013. Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

Nel settore merci, si nota inoltre un'importante diversità numerica tra Germania e tutti gli altri Stati: il numero di tonnellate trasportate in Germania è pari a circa al triplo di Gran Bretagna, Italia e Francia. Tale discrepanza può esser spiegata da vari fattori: il maggiore PIL tedesco rispetto agli altri Stati si riflette nel settore secondario e di conseguenza nella produzione e spostamento di beni di diversa tipologia (molto intenso è il traffico di merci nei pressi dl bacino siderurgico della Ruhr ad esempio); influisce anche la posizione mitteleuropea dello Stato tedesco, punto di passaggio delle merci sia nella direzione nord-sud che ovest-est dell'Europa[15]; influisce altresì la quota modale del trasporto merci, molto più alta per la Germania che negli altri paesi considerati, dettata a sua volta anche da un profilo geologico e altimetrico più favorevole e tale da permettere modalità di trasporto alternative a quella su strada.

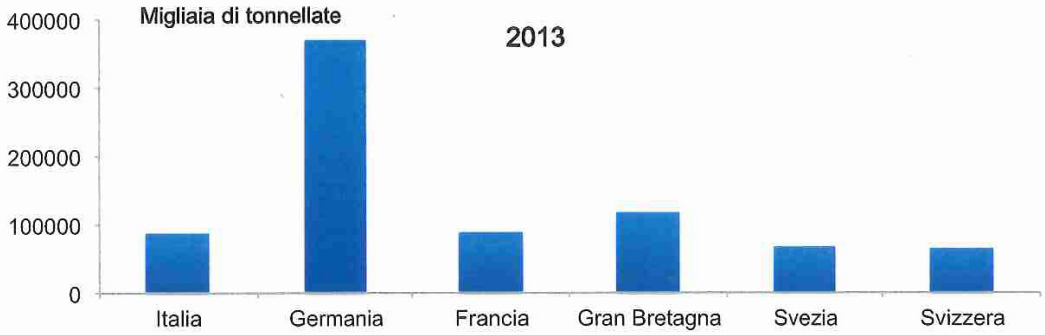


Figura 44 - Traffico merci in Europa (migliaia di tonnellate). Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

Se si analizzano i dati sul trasporto internazionale ferroviario merci, l'Italia importa più di quello che esporta e si è avuta, nel 2012, una diminuzione delle tonnellate sia in entrata e sia in uscita pari a circa il 7% rispetto a quanto trasportato nel 2011. I paesi verso cui si dirigono e dai quali provengono la maggior parte dei treni merci internazionali sono la Germania, il Belgio e l'Austria.

15 Nel computo sono incluse le tonnellate in toto, ovvero anche quelle in uscita e in entrata nei confini nazionali

PAESI DI DESTINAZIONE	2011		2012	
	Tonnellate scaricate	Tonnellate-km (solo territorio nazionale) scaricate	Tonnellate scaricate	Tonnellate-km (solo territorio nazionale) scaricate
Austria	2.308.315	509.546	1.540.674	440.987
Belgio	3.473.107	423.055	3.123.736	437.522
Danimarca	566.142	94.486	502.720	95.115
Francia	1.408.417	303.758	1.398.545	288.316
Germania	11.292.419	1.980.491	10.968.459	1.873.721
Paesi Bassi	1.666.837	220.132	1.749.678	243.134
Altri Paesi Unione Europea	794.775	284.194	748.733	280.473
Unione europea	21.510.012	3.815.661	20.032.545	3.659.268
Altri Paesi Extra-UE	824.052	93.664	729.057	87.436
Totale	22.334.064	3.909.325	20.761.602	3.746.704

Tabella 19 - Trasporto internazionale ferroviario merci in uscita dall'Italia realizzato dalle grandi imprese per paese di destinazione (Fonte: ISTAT)

PAESI DI ORIGINE	2011		2012	
	Tonnellate caricate	Tonnellate-km (solo territorio nazionale) caricate	Tonnellate caricate	Tonnellate-km (solo territorio nazionale) caricate
Austria	4.010.247	993.806	3.255.767	755.177
Belgio	3.970.886	483.882	3.561.267	454.699
Danimarca	815.159	100.936	693.048	98.252
Francia	2.594.629	605.582	2.117.909	482.441
Germania	16.051.522	2.909.265	16.651.502	3.053.611
Paesi Bassi	2.081.271	270.374	1.973.422	263.859
Altri Paesi Unione Europea	2.918.722	628.518	2.585.468	528.213
Unione europea	32.442.437	5.992.363	30.838.383	5.636.252
Altri Paesi Extra-UE	1.533.496	208.256	834.716	121.962
Totale	33.975.933	6.200.619	31.673.099	5.758.214

Tabella 20 - Trasporto internazionale di merci in entrata in Italia realizzato dalle grandi imprese per paese di origine (Fonte: ISTAT)

3.3.2 Situazione italiana

3.3.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

La rete italiana presenta un'estensione di 16.723 km, di cui 67 km di rete estera. Le linee fondamentali costituiscono il 38% della rete (6449 km), quelle complementari il 56% (9331 km) e quelle di nodo il 6%. Inoltre le linee a doppio binario rappresentano il 45% della rete totale, mentre il restante 55% è costituito dalle linee a semplice binario. Il 71% delle linee risulta essere elettrificato, di cui il 62% è rappresentato da linee a doppio binario ed il 38% da linee a semplice binario. Pertanto, le linee a trazione diesel e, di conseguenza, non elettrificate coprono il restante 29% della rete. Per quanto riguarda, invece, la lunghezza dei binari, pari a 24.299 km, è costituita da 22.949 km di linea convenzionale, mentre la restante parte, 1.350 km dalla linea Alta Velocità.

TIPOLOGIA DI LINEA	Km
Linee ferroviarie in esercizio	16723
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6449 km
Linee complementari	9331 km
Linee di nodo	943 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7556 km
Linee a binario semplice	9167 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	11940 km
- linee a doppio binario	7478 km
- linee a semplice binario	4462 km
Linee non elettrificate (diesel)	4783 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	24278 km
Linea convenzionale	22928 km
Linea AV	1350 km

Tabella 21 - La rete italiana in cifre, dati al 31 dicembre 2014. Fonte: sito web www.rfi.it

Le reti regionali non si distribuiscono uniformemente lungo il territorio nazionale, essendo particolarmente estese nell'Italia Meridionale, mentre è l'Italia Centrale a detenere la minor estensione di reti regionali.

Rispetto al complesso della rete nazionale e locale, i dati disponibili (2012) indicano che il Mezzogiorno risulta penalizzato da una rete meno efficiente, dal momento che il 64% della sua rete è a binario singolo e non elettrificata

Rete complessiva	Elettrificata	Non elettrificata	Totale
Italia settentrionale	635,9	468,8	1104,7
Italia centrale	287,3	5,0	292,3
Italia meridionale e insulare	346,2	1452,3	1798,5
Totale	1269,4	1926,1	3195,5

Tabella 22 - Distribuzione geografica della rete ferroviaria regionale, anno 2012. Fonte: Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, 2013

	Elettrificata a binario doppio	Elettrificata a binario semplice	Non elettrificata a binario doppio	Non elettrificata a binario semplice	Totale
Italia settentrionale	3878,4	2618,3	0	2061,8	8558,5
Italia centrale	2051,4	910,4	27	751	3739,8
Italia meridionale e insulare	1866,8	171,4	58,9	3786,7	5883,8
Totale	7796,6	3700,1	85,9	6599,5	18182,1

Tabella 23 - Distribuzione geografica della rete ferroviaria nazionale e locale, anno 2012.

3.3.2.2 Dati di traffico

Passeggeri

Il 2012 ha visto un consistente aumento della domanda di trasporto passeggeri (quasi +8%), trainato principalmente dal settore tradizionale, che nel 2012 ha fatto registrare un +9,5%, giungendo nel 2012 a una domanda di 34 miliardi di passeggeri-km. Il settore Alta Velocità ha invece fatto registrare un traffico di 12,79 miliardi di passeggeri-km, in lieve aumento rispetto al 2011 (+4,1%).

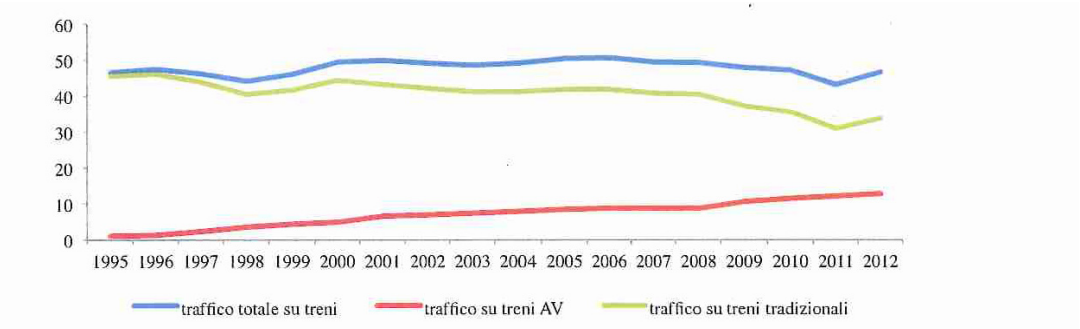


Figura 45 - Domanda di trasporto passeggeri (miliardi di passeggeri-km). Fonte: elaborazione dati Commissione Europea, *Statistical Pocketbook* 2013

In Italia si è avuto un importante sviluppo del comparto alta velocità degli ultimi anni, con una crescita del 44% dal 2008 anche in esito all'apertura del mercato. A tal proposito risulta significativo il trend relativo alla quota modale del trasporto sulla tratta Roma-Milano.

TRATTA ROMA-MILANO	2008	2012	2014
Aereo	50%	32%	24%
Treno	6%	58%	65%
Gomma	14%	10%	11%

Tabella 24 - Analisi variazione quota modale tratta Roma-Milano. Fonte: Propria rielaborazione *http://www.ntvspa.it/ntvupload/utils/10052013_052610Estratto%20libro.pdf*; *http://www.ilgiornale.it/news/economia/italo-frecciarossa-guerra-arriva-sul-tavolo-antitrust-921899.html* (Stime Italo e Trenitalia).

Ne emerge che il comparto AV ha progressivamente eroso importanti quote di mercato nelle altre modalità di trasporto. L'ingresso sul mercato della Nuovo Trasporto Viaggiatori Spa ha giovato nel complesso al settore ferroviario atteso che Trenitalia ha avuto un importante crescita (6%) nei servizi offerti dalle Frecce. La crescita di Italo in termini di quota di mercato è stata, per via della crescita modale, tale da far avere alla nuova compagnia nel 2013 una quota di mercato pari al 12,6 % in termini di passeggeri[16], 16,6%in termini di Treni-km[17] e di almeno il 13,9% in termini di fatturato[18]). La competizione ha causato inoltre una diminuzione dei prezzi pari al 9%[19] con concomitante aumento della qualità del servizio offerto.

16 Fonte: Propria rielaborazione Bilancio Trenitalia e http://telenord.it/news-programmi/ntv-chiude-il-2013-con-6-milioni-di-passeggeri-sul-treno-italo-sono-triplicati-dal-2012/

17 Fonte: Propria rielaborazione Bilancio FS 2013.

18 Tale dato è una stima desunta dal Bilancio Trenitalia 2013, che non rende esplicito il ricavo del servizio Frecce, ma lo accorpa a quello di voci meno importanti economicamente quali Servizi a bassa frequentazione e marginalità negativa e servizi specifici alla clientela.

19 Fonte: http://www.ilgiornale.it/news/economia/italo-frecciarossa-guerra-arriva-sul-tavolo-antitrust-921899.html

Merci

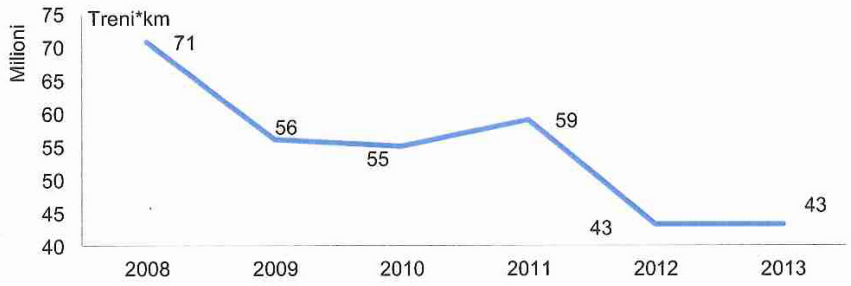


Figura 46 - Treni-km cargo ferroviario Italia. Fonte: elaborazione propria

La quota di traffico merci in Italia effettuato tramite ferrovia è di circa 6% nel 2013, ed ha generato 43.279 mila treni*km, in sostanziale stabilità rispetto al 2012 (43.206 mila treni*km), con un valore ancora molto lontano dai livelli del 2011 (59.012). Pesa anche la riduzione degli incentivi statali (per il 2013 sono stati stanziati circa 400 milioni di euro per l'autotrasporto merci a fronte di 106 milioni di euro per il trasporto ferroviario merci). La maggiore azienda è Trenitalia Cargo con una quota di mercato nel 2013 del 64,6% in termini di treni-km, mentre gli associati in FerCargo complessivamente detengono il 30,7%.

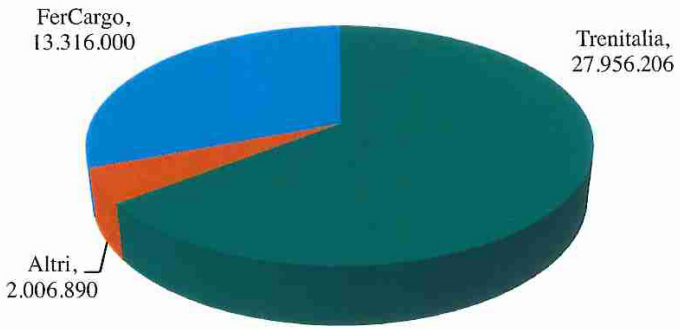


Figura 47 - Quota treni-km cargo ferroviario Italia, 2013. Fonte: elaborazione propria

Va tuttavia sottolineato come la quota di mercato di Trenitalia Cargo si stia progressivamente riducendo, soprattutto a causa dell'espansione delle compagnie di trasporti riunite in FerCargo. La quota detenuta dall'insieme delle società presenti in Fercargo passata dal 4,8% del 2008 al 30,8% del 2013.

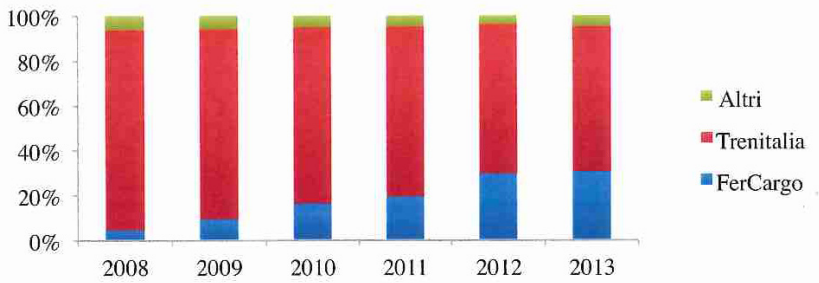


Figura 48 - Quote di mercato in relazione ai treni-km settore cargo ferroviario. Fonte: elaborazione propria

3.3.2.3 Ricavi e costi operativi

Nel 2013, il settore italiano ha ottenuto ricavi operativi pari a 6.089 Mln€, in crescita dell'8,6% rispetto al 2012, parzialmente dovuto a un incremento dell'1,3% dei prezzi. In relazione ai passeggeri-km, nel 2013 i ricavi in Italia sono stati pari a 0,127€/pkm (+4,1% rispetto al 2012), un valore inferiore a quello di Svizzera, Francia, Germania e Gran Bretagna.

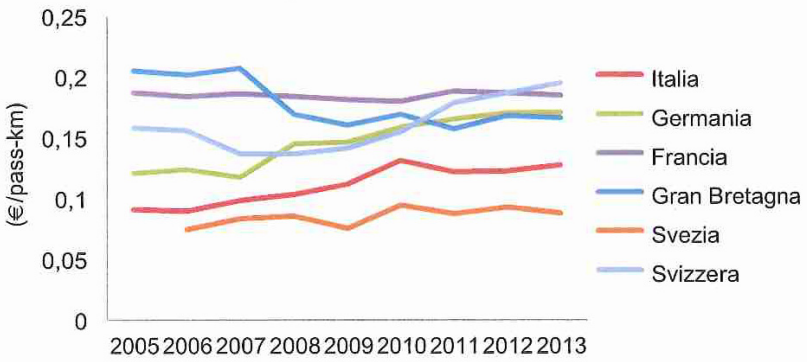


Figura 49 - Ricavi settore passeggeri (€ al passeggero-km). Fonte: elaborazione propria sulla base degli annual reports principali aziende operatrici negli Stati considerati e dati Eurostat

In relazione ai ricavi al treno-km, la Francia mostra valori molto elevati a causa dell'elevato numero di passeggeri-km (di cui gran parte alta velocità) e dell'elevato *load-factor*, che alzano il valore dell'indicatore oggetto di analisi. Per gli altri paesi ad eccezione della Svezia si rilevano valori molto simili (si passa dal 17,85% della Germania al 21,83% della Gran Bretagna).

Specificatamente per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana, RFI Spa, i valori di costi e ricavi operativi sono riportati in tabella.

RFI	2009	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	2555	2581	2538	2663	2676
Costi operativi	2397	2291	2298	2287	2159

Tabella 25 - Ricavi e costi operativi di RFI (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio RFI S.p.A.

I ricavi rimangono stabili fra il 2009 ed il 2011, mentre aumentano del 5% nel 2012, grazie anche all'aumento dei ricavi da pedaggio, determinato dai ricavi AV a più alto valore economico.

I costi operativi si riducono del 4% nel 2010, mentre rimangono pressoché costanti fino al 2012, per poi registrare una diminuzione del 5,6% nel 2013, grazie ad una riduzione apprezzabile degli "altri costi netti" tra i quali quelli per servizi.

Per quanto riguarda i fornitori di servizio, si riportano i valori di costi e ricavi operativi di Trenitalia S.p.A.

Trenitalia	2009	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	5780	5708	5708	5498	5498
Costi operativi	4642	4437	4317	4148	4113

Tabella 26 - Ricavi e costi operativi di Trenitalia (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia S.p.A

I ricavi operativi di Trenitalia rimangono piuttosto stabili dal 2009 al 2011 (in particolare tra il 2010 ed il 2011 i ricavi operativi non subiscono variazioni, in quanto si verifica un incremento del 2,7% nella Divisione Passeggeri Nazionali ed Internazionali, una riduzione dell'1,5% nella Divisione Passeggeri Regionale ed un incremento del 2,7% nella Divisione Cargo), mentre nel 2012 subiscono una riduzione del 3,7% a causa di una riduzione del 4,7% nella Divisione Pas-

seggeri Nazionali ed Internazionali e del 5,9% della Divisione Cargo e di un aumento del 2,2% della Divisione Passeggeri Regionale. Nel 2013, invece, i ricavi operativi rimangono costanti in quanto, mentre per la Divisione Cargo si registra una riduzione del 4,3%, per la Divisione Passeggeri Nazionali ed Internazionali si registra un incremento dello 0,5% e dello 0,8% per la Divisione Passeggeri Regionale. Infine, si riportano i risultati ottenuti nel corso degli ultimi 4 anni da NTV.

NTV	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	4,5	24,7	102,9	249,6
Costi operativi	25,1	51,8	214,2	284,1

Tabella 27 - Ricavi e costi operativi di NTV (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio NTV

Nuovo Trasporto Viaggiatori ha iniziato a erogare servizi per i passeggeri soltanto il 28 aprile 2012. Per quanto riguarda le performance del 2013, i ricavi operativi hanno subito un incremento del 143% raggiungendo il valore di 249,6 milioni di euro. Sotto il profilo dei costi, si è attuata una politica di contenimento e pertanto i costi operativi si attestano sul valore di 284,1 milioni di euro. Più in particolare, per quanto riguarda i costi da pedaggio, questi sono pari a 112,3 milioni di euro, circa il 40% dei costi totali.

3.3.2.4 Principali risultati economici del settore

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

	2009	2010	2011	2012	2013
ROE	0,02%	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%
ROI	0,19%	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%
EBITDA	6,21%	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%
EBIT	2,53%	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	159	291	240	377	517
Risultato operativo (Mil €)	65	135	113	246	387
Risultato d'esercizio (Mil €)	8,9	92	98	160	270

Tabella 28 - Indicatori economico-finanziari e di redditività di RFI. Fonte: Bilanci di esercizio RFI S.p.A.

Il risultato d'esercizio dal 2009 appare in continua crescita, raggiungendo i 270 milioni di euro nel 2013, con un aumento di 110 milioni di euro rispetto al 2012 e quindi del 69%.

Si può osservare un consistente incremento del ROE dal 2009 al 2013, infatti si passa dallo 0,02% del 2009 allo 0,82% del 2013, in particolare grazie ad un aumento del risultato d'esercizio.

Anche il ROI registra un rilevante aumento: infatti si passa dallo 0,19% del 2009 all'1,10% del 2013. Per quanto riguarda invece gli indicatori di redditività, l'EBIT è aumentato notevolmente dal 2009 al 2013, infatti si è passati dal 2,53% del 2009 al 14,47% del 2013, grazie in particolar modo all'aumento del risultato operativo che dai 65 milioni di euro del 2009 ha raggiunto i 387 milioni di euro del 2013. Anche l'EBITDA è aumentato notevolmente dal 2009 al 2013, passando dal 6,21% del 2009 al 19,30% del 2013, grazie in particolare ad un aumento sostanziale del margine operativo lordo che dai 159 milioni di euro del 2009 ha raggiunto i 517 milioni di euro nel 2013.

	2009	2010	2011	2012	2013
ROS	5,5%	6,0%	8,7%	7,6%	7,9%
ROI	4,0%	4,3%	6,5%	5,1%	5,2%
EBITDA margin	19,7%	21,9%	24,4%	24,6%	25,2%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	1138	1249	1391	1350	1385
Risultato operativo (Mil €)	317	342	496	418	432
Risultato d'esercizio (Mil €)	17	73	156	207	182

Tabella 29 - Risultati economico-finanziari e di redditività di Trenitalia. Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia S.p.A

Il ROS aumenta dal 2009 al 2011 (anno in cui raggiunge l'8,7%) grazie ad un incremento del risultato operativo, che dal 2009 al 2011 è pari al 56,5%, mentre i ricavi operativi rimangono perlopiù costanti. Nel 2012, invece, il ROS diminuisce a causa di una riduzione del 16% del risultato operativo e del 4% dei ricavi operativi. Infine, nel 2013 torna ad aumentare grazie all'aumento del risultato operativo, mentre i ricavi operativi rimangono costanti.

Anche il ROI ha perlopiù lo stesso andamento del ROS, infatti nel 2011 raggiunge il 6,5% in quanto, mentre il risultato operativo aumenta del 45% rispetto al 2010, il capitale investito netto diminuisce del 4%. Nel 2013 si attesta al 5,2% in quanto il risultato operativo diminuisce rispetto al 2011, mentre il capitale investito aumenta da 7673 milioni di euro a 8332 milioni di euro.

Per quanto riguarda, invece, gli indicatori di redditività, l'EBITDA presenta un andamento crescente dal 2009 al 2013, anche se negli ultimi tre anni l'aumento avviene a tassi più contenuti.

Infine, il risultato d'esercizio presenta un andamento crescente fino al 2012, anno in cui raggiunge i 207 milioni di euro, mentre nel 2013 diminuisce del 12% arrivando a 182 milioni di euro.

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

Tabella 30 - Risultati economico-finanziari di NTV. Fonte: Bilanci di esercizio NTV

Il margine operativo lordo registrato nel 2013 è pari a -34,5 milioni di euro, il risultato operativo è pari a -77,5 milioni di euro ed il risultato netto a -77,6 milioni di euro. Tutti gli indicatori, pur rimanendo negativi, si presentano in crescita rispetto al 2012.

Relativamente agli indicatori di redditività nel 2013, l'EBIT è pari a -31% (in crescita da -133% nel 2012), grazie al notevole aumento del risultato operativo, mentre l'EBITDA è pari a -14% (-108% nel 2012), dal momento che sia il margine operativo lordo che i ricavi operativi presentano valori molto migliori rispetto a quelli dell'anno precedente.

Infine, per quanto riguarda la situazione debitoria della società, i debiti ammontano a 104,3 milioni di euro nel 2010, a 196,1 milioni di euro nel 2011, a 754,5 milioni di euro nel 2012 ed a 781,5 milioni di euro nel 2013. L'ingente incremento del 2012 rispetto al 2011 è dovuto in particolare alla voce "debiti verso altri finanziatori", che ammonta a 422,8 milioni di euro, nella quale figura il debito verso la società di leasing per l'acquisizione dei convogli, pari al valore finanziato dei treni ed iscritto progressivamente all'atto della consegna di ciascun materiale rotabile (pari a 420,6 milioni di euro per 22 treni) ed il debito, sempre verso la società di leasing, per gli oneri finanziari maturati alla data di chiusura dell'esercizio (2,2 milioni di euro).

I dati sopra presentati per il 2013 subiranno variazioni nel 2014 anche in esito alla riduzione del pedaggio per l'accesso alla rete AV in conseguenza della decisione adottata dall'Autorità il 31 ottobre 2014.

3.3.2.5 Contributi pubblici

A livello europeo, le sovvenzioni pubbliche complessive nel periodo 1992-2013 (sia pure al netto dei *crisis aid)* sono diminuite sia in termini assoluti sia in termini percentuali rispetto al PIL. Al contrario, l'andamento degli aiuti a favore del settore ferroviario non manifesta lo stesso trend decrescente: si passa infatti dai circa 39 miliardi di Euro del 1992 ai 42,3[20] miliardi del 2013 (43% del totale degli aiuti), con un dato che quindi risulta praticamente stazionario nel tempo.

20 Questo dato è il risultato di proprie rielaborazioni da stime eseguite dalla Commissione UE. Non risulta in esse tuttavia computato il dato relativo al Regno Unito, per il quale si rileva un ammontare di sussidi poco inferiore ai 5,7 mld di Sterline, pari a circa 6,7 miliardi di euro, dato che farebbe aumentare il totale a circa 48 miliardi ed il rapporto Sussidi Generali/PIL a più dello 0,37%.

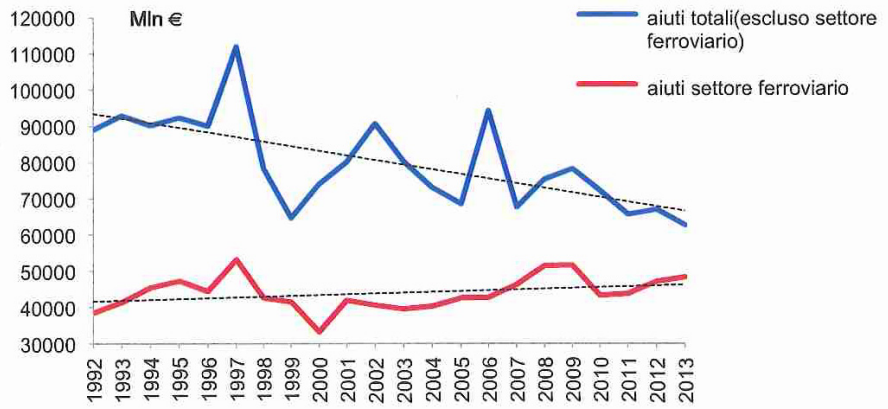


Figura 50 - Andamento del rapporto contributi pubblici/PIL in EU-28 (in % del PIL). Fonte: Propria rielaborazione dati Eurostat e *http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html*; GB Rail industry financial information 2013-14

In Italia si possono in linea di massima ritrovare gli stessi andamenti dell'Unione Europea.

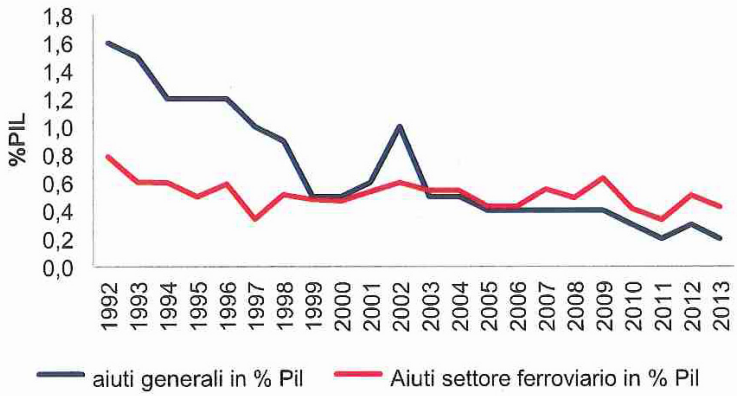


Figura 51 - Confronto del rapporto contributi pubblici/PIL in Italia (in % del PIL). Fonte: Propria rielaborazione da dati *http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html*, Report di Bilancio Gruppo FS e Relazioni Corte dei Conti

Sebbene il trend Italiano del rapporto degli aiuti generali su PIL risulti al ribasso, analogamente a quanto visto per il complessivo UE, in Italia si è verificato un più rapido percorso di riduzione degli aiuti generali rispetto all'UE: nei primi anni '90 il loro peso sul PIL era quasi doppio rispetto a quello dell'Unione Europea, ma nel corso del decennio, a causa di un costante processo di privatizzazione dei governi a fine anni '90, di una prima spinta alla liberalizzazione dei mercati e della presenza di vincoli stringenti alla finanza pubblica del nostro paese, si è ridotto del 75% arrivando nel 2013 a meno della metà di quello attuale Comunitario (0,2% del PIL contro lo 0,49% comunitario).Per quanto riguarda il peso dei sussidi al settore ferroviario, in Italia il suo peso percentuale (68%) appare decisamente più elevato di quello medio ponderato comunitario (43%) e corrisponde ad un ammontare cospicuo, se si considera che il totale dei sussidi al settore risulta pari a 7.674 milioni[21] per l'anno 2013.

21 Fonte: Propria rielaborazione da Relazione finanziaria annuale 2013 Gruppo FS.

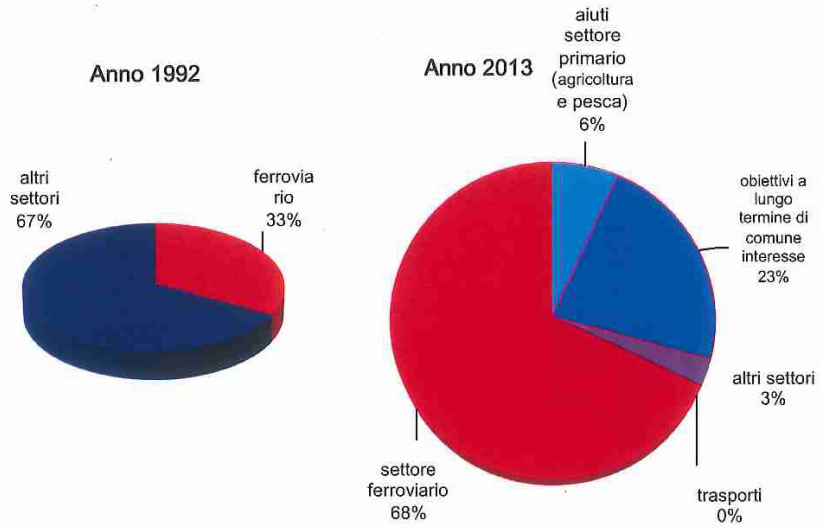


Figura 52 - Confronto per tipologia e anno degli Aiuti di Stato in Italia.
Fonte: Propria rielaborazione dati *http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html*;, Report di Bilancio Gruppo FS e Relazioni annuali Corte dei Conti.

Vengono di seguito riportati anno per anno in tabella i vari tipi di sussidi in conto esercizio ed in conto capitale per il nostro paese. Le principali voci in conto corrente sono rappresentate dai contributi all'esercizio della rete ferroviaria e dagli obblighi di servizio pubblico: sino all'anno 2000 entrambe queste tipologie di sussidio erano erogate dallo Stato, mentre da dopo il 2000 buona parte di essi è garantita dalle regioni, restando di competenza dello stato solamente le tratte sussidiate a lunga percorrenza.

Si rileva come il livello totale dei contributi in conto esercizio negli anni '90 oscilli tra i 4 e i 4,5 miliardi di € l'anno, con la sola eccezione dell'anno 1996 in cui il contributo risulta quasi dimezzato a causa dei tagli richiesti dal parametro di Maastricht, condizione necessaria da rispettare per l'ammissione all'Euro; negli ultimi 4 anni i trasferimenti totali in conto esercizio sembrano essere stabili attorno ai 3.500 milioni annui, abbassando la media complessiva fino a 4.025 milioni di € annui.

ANNO	Contributi statali esercizio rete ferroviaria	Utilizzo fondi ex l. 538/93 e 448/98	Contributi da enti territoriali ai servizi di trasporto	Contributi statali ai servizi di trasporto	Altri contributi in conto esercizio	TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO
1992	1808			2221		4029
1993	1935	583		1218	1054	4790
1994	2020	616		1323	89	4048
1995	1904	640		1432	472	4448
1996	1762	762	4	1452	89	4069
1997	1821		5	398	105	2329
1998	1692	900	7	1510	16	4125
1999	1431	974	7	1512	100	4024
2000	1450	999	22	1613	124	4208
2001	1478	1036	1273	527	66	4380
2002	1453	1823	1274	481	29	5060
2003	382	1926	1298	481	20	4107
2004	1304	1831	1311	481	21	4948
2005	1289	959	1331	481	57	4117
2006	902	464	1348	367	71	3152
2007	1154	464	1636	568	422	4244
2008	1041	448	1712	599	566	4366
2009	849	439	1884	533	441	4146
2010	975		1947	546	44	3512
2011	975		1803	537	14	3329
2012	1110		1928	514	46	3598
2013	1050		1950	491	32	3523
Totale						88552
Media annua						4025

Tabella 31 - Trasferimenti in conto esercizio per le principali imprese ferroviarie in Italia (Mln €). Fonte: Propria rielaborazione Bilanci FS; Relazione corte dei Conti sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato FS (anno 1999 pag 47;anno 2006;71; 2008 pag 65;anno 2000 pag 48); Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra regione Lombardia direzione generale infrastrutture e mobilità e Trenord s.r.l., anni 2012-2014.

Importanti risultano le sovvenzioni agli investimenti.

Negli anni seguenti al 1992, anno in cui l'ente pubblico Ferrovie dello Stato fu trasformato in S.p.a. con partecipazione statale totale attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze, si nota un massiccio ricorso alla contribuzione pubblica attuato attraverso rimborso pubblico di interessi pagati sul debito e relative quote di ammortamento. Il fenomeno si arresta nell'anno 1997, quando vengono trasferiti in un'unica soluzione allo Stato 31,2 miliardi di Euro di debito.

Tra il 1997 e il 2005 la forma di contributo prevalente è stata quella dell'aumento di capitale, sottoscritto dal Ministero dell'Economia e della Finanze.

L'assunzione statale di debito del 1996 riguarda i programmi di investimento relativi alla rete ad alta Velocità. Dal 2006 in poi si rilevano unicamente contributi diretti in conto capitale; il valore medio complessivo si attesta a 5.772 milioni di Euro, mentre il valore dei finanziamenti in conto capitale degli ultimi anni non diminuisce di molto nonostante il completamento della tratta ad alta velocità Torino-Milano-Salerno.

anno	Contributi diversi in conto capitale	Sussidi statali agli investimenti	Assunzione statale di debito	Aumenti di capitale FS	TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	TOTALE CONTRIBUTI A CARICO DELLA FINANZA PUBBLICA
1992	38	5000			5038	9067
1993	270	2500			2770	7560
1994	56	3174		852	4082	8130
1995	112	2697		767	3576	8024
1996		2098		2541	4639	8708
1997			31193	2633	33826	36155
1998				3371	3371	7496
1999				3822	3822	7846
2000				3176	3176	7384
2001				3615	3615	7995
2002				4078	4078	9138
2003	103	14		3934	4051	8158
2004	68	257		2665	2990	7938
2005	360	174		3006	3540	7657
2006	416	4477	13058		17951	21103
2007	382	3895			4277	8521
2008	317	3015			3332	7698
2009	315	4773			5088	9234
2010	93	2201			2294	5806
2011	75	3080			3155	6484
2012	117	4047			4164	7762
2013	209	3942			4151	7674
Totale					126986	215538
Media annua					5772	9797

Tabella 32 - Trasferimenti in conto capitale per le principali imprese ferroviarie italiane (Mln €). Fonti: Propria rielaborazione Bilanci FS e RFI; Relazioni Corte dei Conti sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato FS.

3.3.2.6 Indicatori di qualità

In relazione alla percentuale di incidenti per treno-km, l'Italia, con un risultato del 0,043%, mostra valori complessivamente in linea negli anni con quelli di Germania, Francia, Svezia e Svizzera, sebbene si rilevi per l'ultimo anno un innalzamento del livello di incidenti, pari a 155 nel 2013. Il numero più basso di incidenti per treno-km merci e passeggeri sia a favore della Gran Bretagna, con 0,00017 incidenti per treno-km.

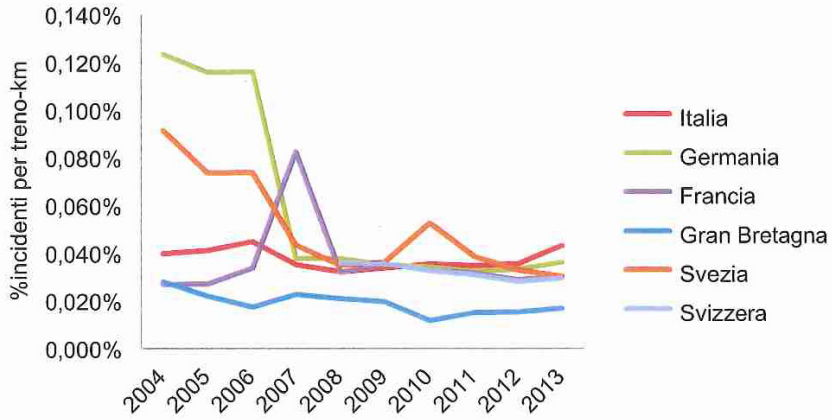


Figura 53 - Numero di incidenti per treno-km. Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

Rispetto alla soddisfazione dei fruitori del servizio sulla frequenza dei treni, in Italia meno della metà degli intervistati si dichiara abbastanza o molto soddisfatto, in forte divario rispetto agli altri paesi europei: a fronte di un 47% italiano, si ha il 76% per la Gran Bretagna, paese leader in questo aspetto, e a seguire Francia (67%), Svezia (65%) e Germania (64%).

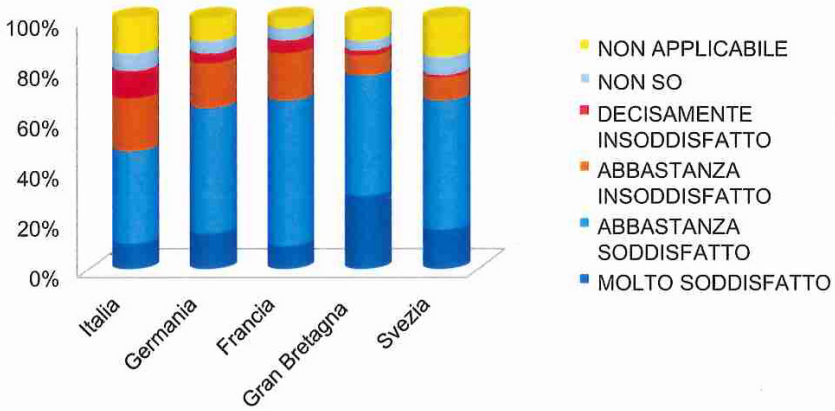


Figura 54 - Soddisfazione sulla frequenza dei treni. Fonte: elaborazione propria su dati Flash Eurobarometer 382a Europeans' Satisfaction With Rail Services Report 2013

Risultati marginalmente peggiori si hanno riguardo all'aspetto affidabilità e puntualità: in Italia il 42% degli intervistati si dichiara abbastanza o molto soddisfatto, a fronte del 73% in Gran Bretagna, 57% in Francia, 50% in Svezia, 48% in Germania.

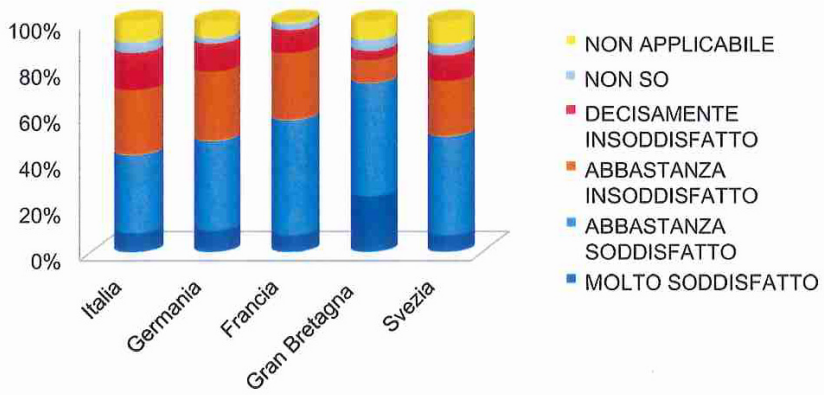


Figura 55 - Soddisfazione sull'affidabilità e puntualità dei treni. Fonte: elaborazione propria su dati Flash Eurobarometer 382a Europeans' Satisfaction With Rail Services Report 2013

Tali valori non sono del tutto allineati con quanto dichiarato dagli Stati stessi, in un questionario somministrato dalla Commissione UE riguardo all'affidabilità (misurata come percentuale di treni cancellati) e puntualità (misurata come percentuale di treni giunti a destinazione con meno di 5 min di ritardo) del servizio. L'affidabilità italiana del comparto regionale sembra addirittura migliore di quella britannica, così come accade nella lunga distanza, mentre il livello di puntualità nel 2013 è risultato pari al 93%.

ANNO 2012	Regionale e suburbano		Lunga distanza	
	Affidabilità	Puntualità	Affidabilità	Puntualità
Italia	1,30%	88,70%	0,10%	93,10%
Germania	N.A.	94,40%	N.A.	78,30%
Francia	2,04%	91,60%	0,30%	91,00%
Gran Bretagna	2,20%	91,50%	2,80%	91,70%
Svezia	N.A.	89,60%	N.A.	92,30%

Tabella 33 - European Commission, Report from the commission to the council and the European Parliament, 2014

3.4 Il settore interportuale

Gli interporti sono strutture logistiche localizzate in posizione nodale nell'ambito delle reti di trasporto e provviste di collegamenti funzionali stradali e ferroviari destinati a favorire l'intermodalità. Rientrano tra le infrastrutture rispetto alle quali rileva l'esercizio di funzioni regolatorie da parte delle Autorità in relazione all'accesso equo e non discriminatorio.

3.4.1 Quadro europeo

Sulla base dei dati raccolti da UIRR nel 2014, il trasporto combinato strada-ferrovia in Europa ha conosciuto nel 2013 un'espansione sia in termini di tonnellate-km, sia in termini di numero di spedizioni, rappresentando così un'importante segno di ripresa nel settore, anche se i livelli di crescita media annua sono ancora lontani da quelli pre-crisi. .

In termini di spedizioni non accompagnate, la crescita rispetto al 2012 è stata del 3,7%, passan-

do da 2,4 a 2,49 milioni di spedizioni, un valore comunque inferiore ai livelli raggiunti nel 2011.

Il trasporto combinato accompagnato invece ha ottenuto nel 2013 una crescita del 6,5% in termini di spedizioni e 7% in termini di tonnellate-km.

I terminal di transhipment che collegano le varie modalità di trasporto appartenenti alla rete UIRR nel 2013 sono 30. Nella seguente tabella sono riportati i tassi di crescita di alcuni membri UIRR nel 2013.

Membri UIRR	Variazione '13-'12 numero di ton-km	Variazione '13-'12 numero di spedizioni
Crokombi, HR	100%	16%
Polzug, PL	53%	37%
Bohemia Kombi, CZ	18%	11%
Combiberia, ES	16%	38%
Naviland Cargo, FR	14%	17%
RAlpin, CH	13%	13%
Hupac, CH	10%	6,5%
Cemat, IT	5%	23%
Adria Kombi, SI	2%	1%
Rocombi, RO	0%	0%
Kombiverkehr, DE	0%	0%
Novatrans, FR	0%	0%
IFB, BE	-4%	-20%
Alpe Adria, IT	-25%	-13%

Tabella 34 - Crescita traffici membri UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

Nel complesso, nel 2013 sono state trasportate 40,74 tonnellate-km, una crescita del 4,25% rispetto alle 39,08 del 2012. Il numero di spedizioni è passato da 2.529.264 milioni a 2.626.293 milioni, con una crescita del 3,8%.



Figura 56 - Tasso di crescita del numero di consegne nel trasporto combinato UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

I principali terminal appartenenti al circuito UIRR sono descritti in tabella. In Italia sono presenti il terminal di Busto Arsizio, di notevoli dimensioni che connette le modalità stradali e ferroviaria, ed il terminal di Novara, specializzato nel trasporto combinato accompagnato (RoLa).

Nome del terminal	Città	Modalità connesse				Superficie	Numero binari
		ferrovia	strada	vie d'acqua interne	RoLa		
Hub Termianl Poznan	Gadki	x	x			320.000	5
Busto Arsizio Gallarate	Milano	x	x			242.800	11
Dabrowa Gornicza	Dabrowa Gornicza	x	x			225.000	5
Main HUB	Anversa	x	x			202.497	8
ATO	Anversa	x	x	x		93.598	2
Euroterminal	Genk	x	x			80.000	4
Zomerweg	Anversa	x	x			77.000	4
Noisy-Le-Sec	Parigi	x	x	x		72.500	10
Anversa HTA Quai 468	Anversa	x	x			53.000	5
Cirkeldijk	Anversa	x	x			52.000	4
Singen	Singen	x	x			50.000	5
Kontenerowy Wroclaw	Wroclaw	x	x			45.000	4
Avignone	Avignone	x	x	x		38.000	6
Valenton	Parigi	x	x	x		34.700	3
Kontenerowy Pruszkow	Pruszkow	x	x			33.000	3
Vénissieux	Lione	x	x			32.300	5
Tolosa	Tolosa	x	x			32.000	6
Aarau	Aarau	x	x			20.000	5
Basel Wolf	Basel	x	x			17.000	2
Marsiglia	Marsiglia	x	x			15.000	6
Bucuresti Sud Titan	Bucarest	x	x			10.000	4
Chiasso	Chiasso	x	x			7.000	2
Lugano Vedeggio	Lugano		x		x	2.000	2

Tabella 35 - Caratteristiche dei terminal nel circuito UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

3.4.2 La situazione italiana

3.4.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Nel 2012 gli interporti italiani operavano utilizzando complessivamente circa 22 mln di mq di aree infrastrutturate, una capacità produttiva che potrebbe essere aumentata di ulteriori 10 mln di mq nel medio-breve periodo (+47,5%). Infatti nel 2012 gli interporti avevano più di 32 mln di aree disponibili" (sulla base di diversi titoli giuridici), in buona parte ancora da infrastrutturare. Inoltre, gli strumenti urbanistici vigenti assegnano alle attività interportuali un'area pari a circa 38 milioni di mq, consentendo quindi un'espansione di circa il 17,7% delle aree attualmente disponibili (+6 mln di mq).

Strutture e capacità produttiva degli interporti italiani		
Aree destinate all'attività		37.905.092
Aree disponibili alle attività		32.186.151
Aree infrastrutturate per l'attività		21.810.499
Aree verdi		3.558.656
Aree terminalistiche[2]		3.209.249
Aree logistiche[3]		5.915.457
Potenza degli impianti fotovoltaici (kWp)		75.435
Traffico ferroviario		
	2011[4]	**2012**
TEU movimentati	1.739.625	1.834.397
Carri ferroviari	105.847	136.648
Coppie di treni intermodali	27.550	23.032

Tabella 36 - Il sistema degli interporti italiani (2012). Fonte: Rapporto UIR, "Il sistema degli interporti italiani nel 2012"

Nel 2012, i terminal interportuali hanno movimentato oltre 1,8 mln di TEU. Relativamente al traffico convenzionale, i terminal hanno movimentato 136.648 carri ferroviari (+29% sul 2011).

Riguardo alla localizzazione delle strutture, si può notare come la maggioranza delle strutture sia concentrata nel nord Italia (13 sulle 21 operative nel 2012) e sulle principali direttrici stradali e ferroviarie, e che vi sia una ridotta presenza in Lombardia e Lazio (una sola struttura per regione), nonostante esse rappresentino un'elevata domanda potenziale di servizi logistici.

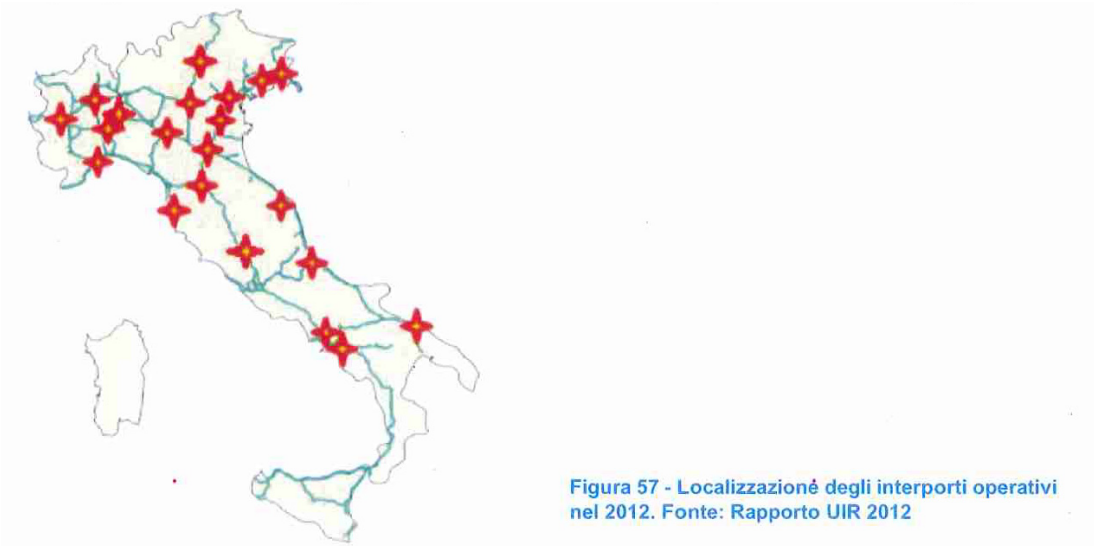


Figura 57 - Localizzazione degli interporti operativi nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012

L'insieme degli interporti in Italia presenta una notevole eterogeneità in termini di dimensioni e ripartizione delle aree al loro interno. Le strutture di maggiori dimensioni si trovano nel Nord Italia (S.I.TO., Interporto di Rivalta Scrivia, CePIM – Interporto di Parma, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa e Interporto Padova), con eccezione di tre strutture nel Sud (Interporto D'Abruzzo, Interporto Sud Europa e Interporto Campano). Nel complesso, gli interporti localizzati al Nord rappresentano il 71% delle aree infrastrutturate totali, mentre le strutture del Centro il 9% e quelle del Sud il 20%.

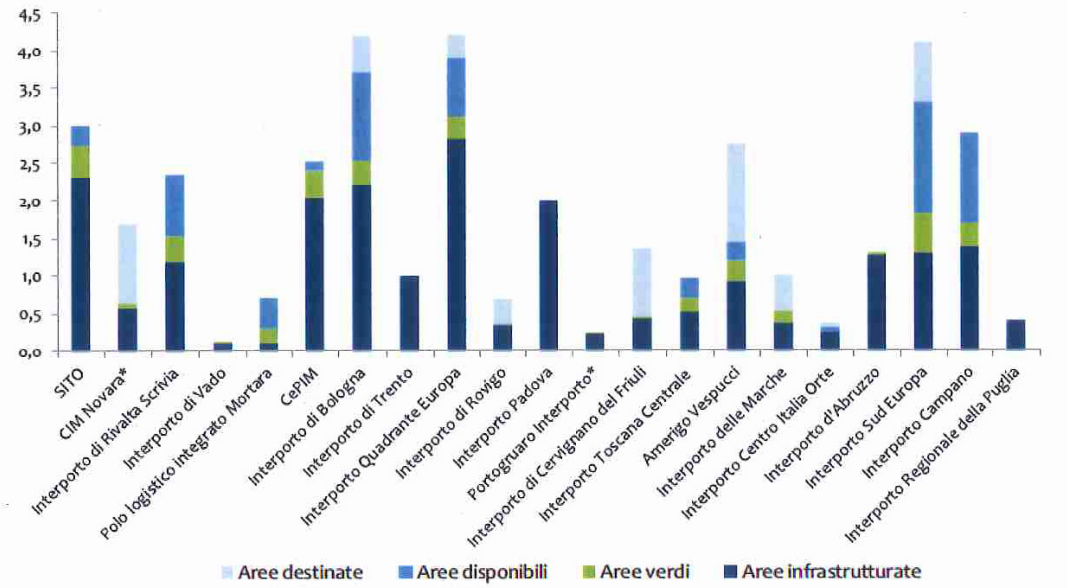


Figura 58 - Suddivisione delle aree all'interno degli interporti (mln di mq). Fonte: Rapporto UIR 2012

Osservando il rapporto tra aree infrastrutturate e aree disponibili, tra le strutture di maggiori dimensioni, gli interporti con la maggiore capacità di espansione nel breve periodo sono Interporto Campano (1.384.000 mq di espansione nel breve-medio periodo), Interporto Sud Europa (1.380.000 mq), Interporto di Bologna (1.183.000 mq), Interporto di Rivalta Scrivia (1.180.000 mq), Interporto Quadrante Europa (780.000 mq). Inoltre ci sono alcune strutture di piccole e medie dimensioni con un'ampia area di espansione come il Polo Logistico di Mortara (403.000 mq), Interporto della Toscana Centrale (252.000 mq) e Interporto Amerigo Vespucci (243.000 mq).

Confrontando invece il rapporto tra aree infrastrutturate e aree destinate dalla pianificazione urbanistica, gli interporti con maggiore capacità di espansione nel lungo periodo sono CIM Novara (con 1.060.000 mq di aree di potenziale espansione nel lungo periodo), Interporto di Cervignano del Friuli (900.000 mq), Interporto delle Marche (470.000 mq) e Interporto di Rovigo (335.000 mq). Inoltre molte strutture con vaste aree di espansione nel breve-medio periodo hanno ulteriori aree di espansione nel lungo periodo: Interporto Amerigo Vespucci (1.312.000 mq), Interporto Sud Europa (800.000 mq), Interporto di Bologna (481.000 mq), Interporto Quadrante Europa (300.000 mq) e Interporto Centro Italia Orte (60.000 mq).

In relazione al rapporto tra aree logistiche (occupate da magazzini, piazzali e parcheggi) e aree terminalistiche, in media (rappresentata dalla linea tratteggiata in figura) il 60% è occupato da aree logistiche, e il 40% da aree terminalistiche. In 11 interporti su 21 la percentuale di aree logistiche è compresa tra 50 e 70%. Va sottolineato come nel caso del Polo Logistico Integrato di Mortara non era presente, al momento della rilevazione, alcuna area logistica, mentre nel Centro Italia Orte non erano presenti terminal operativi. Tra gli altri interporti ci sono strutture

(SITO e CEPIM) che mostrano risultati particolarmente lontani dalla media, mostrando una percentuale della logistica superiore al 90% (91,3% e 92,4% rispettivamente). Al contrario, CIM Novara e Interporto Cervignano del Friuli mostrano valori inferiori al 40% (rispettivamente 30,9% e 13%).

Le principali caratteristiche infrastrutturali degli interporti finanziati dallo Stato al 31 dicembre 2013 sono riportate nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 pubblicato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

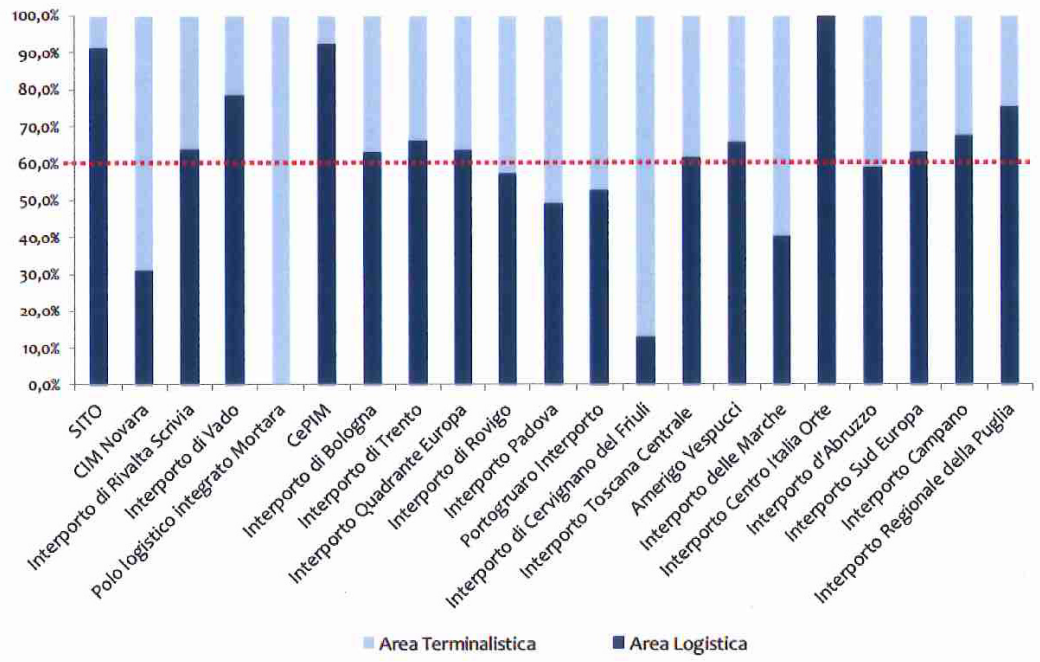
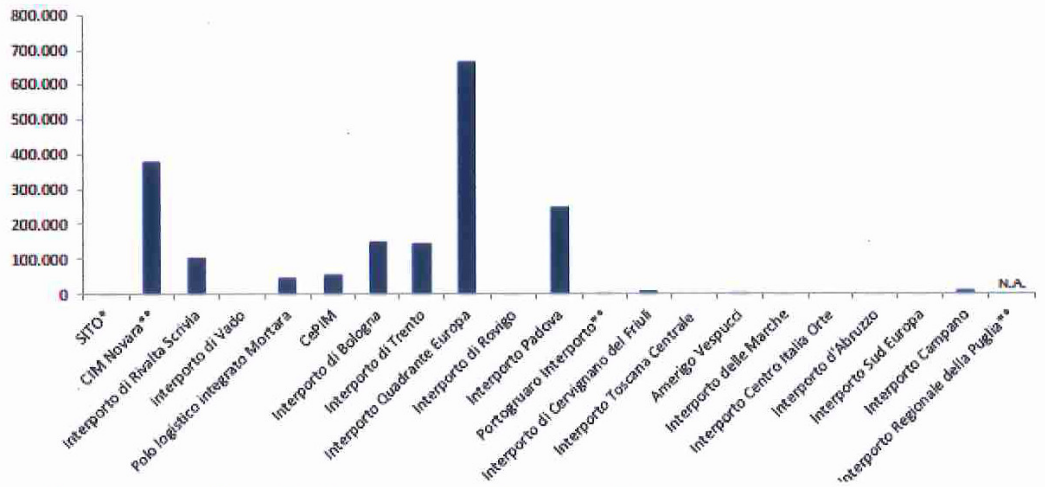


Figura 59 - Relazione esistente tra aree logistiche e aree terminalistiche. Fonte: Rapporto UIR 2012

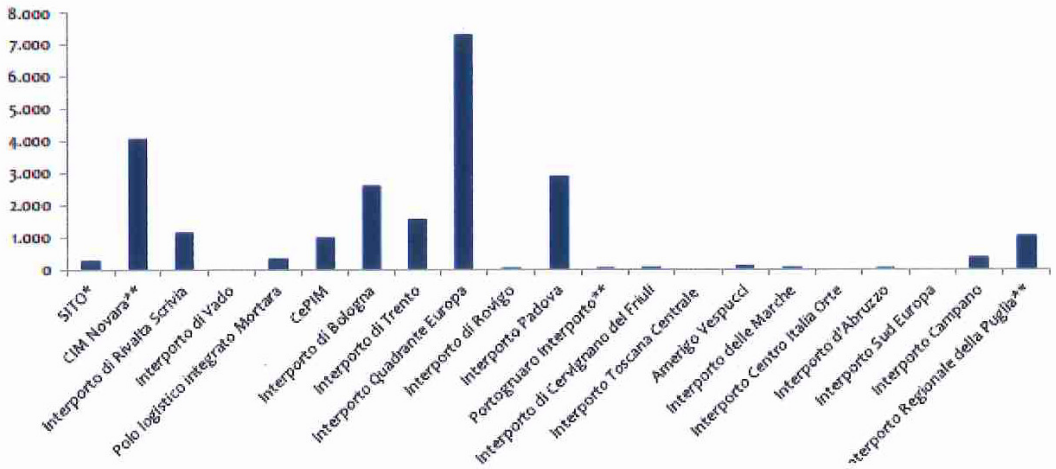
3.4.2.2 Dati di traffico

Il numero totale di TEU movimentato dai terminal ferroviari nel 2012 è stato superiore a 1,8 mln, la maggior parte dei quali movimentata all'interno di Interporto Quadrante Europa (36%, 667000 TEU), CIM Novara (21%, 380000 TEU) e Interporto Padova (14%, 250000 TEU). Inoltre, quantità elevate di TEU sono state registrate per Interporto di Bologna (151000 TEU), Interporto di Trento (!44000 TEU), Interporto di Rivalta Scrivia (105333 TEU), CePIM (55000 TEU) e Polo Logistico Integrato di Mortara (48000 TEU). Tre interporti non hanno invece presentato alcuna movimentazione nel 2012: Interporto di Vado, Interporto della Toscana Centrale e Interporto Centro Italia Orte (il cui terminal era in fase di completamento). Il numero di coppie di treni intermodali conferma quanto detto per i TEU.



*Le coppie di treni indicati nella Figura sono sia intermodali che convenzionali
**Includono i terminal esterni

Figura 60 - Numero TEU movimentati nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012



*Le coppie di treni indicati nella Figura sono sia intermodali che convenzionali
**Includono i terminal esterni

Figura 61 - Numero di coppie di treni intermodali nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012

In quanto a numero di operatori (operatori logistici, spedizionieri e spedizionieri doganali, imprese di autotrasporto e corrieri), si confermano gli ordini di grandezza rilevati per i volumi di traffico: le strutture con il maggior numero di operatori insediati sono SITO (203), Interporto Campano (138), Interporto di Trento (134), Interporto Quadrante Europa (130), CePIM (120), Interporto di Bologna (115) e Interporto Padova (90), che sono anche strutture con grandi volumi di traffico. Le eccezioni sono rappresentate da CIM Novara e Rivalta Scrivia, che hanno solo 23 e 8 operatori nonostante i grandi volumi, e SITO, che presenta un elevato numero di operatori nonostante ridotti traffici ferroviari.

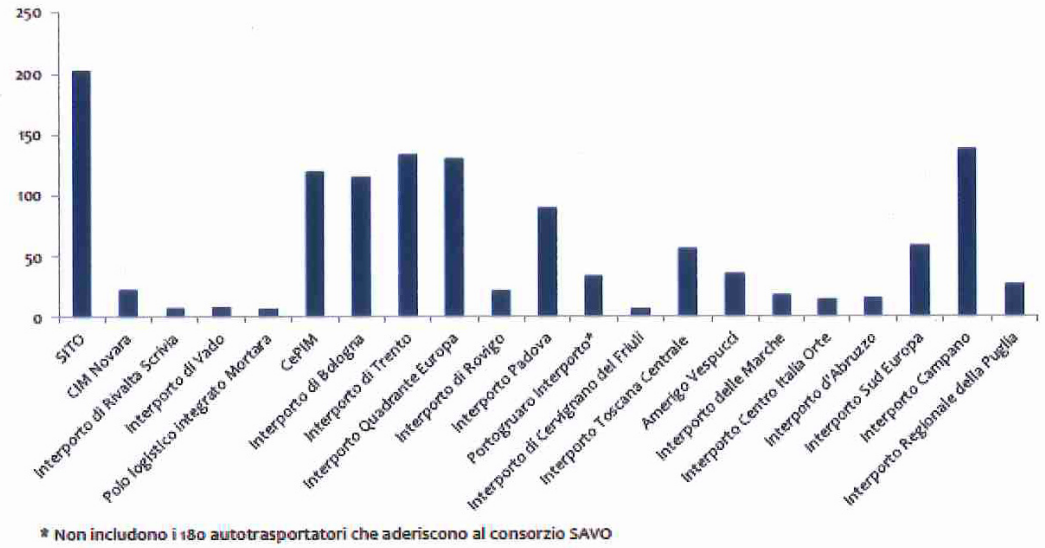


Figura 62 - Numero di operatori insediati all'interno degli interporti. Fonte: Rapporto UIR 2012

3.4.2.3 Contributi pubblici

Gli interventi finanziari dello Stato, ed in particolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono finalizzati alla realizzazione di un sistema di interporti razionalmente distribuito sul territorio, a servizio dei distretti industriali e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo, anche nell'ottica di una dinamica dei mercati fortemente orientati alla globalizzazione. I relativi importi, atti normativi di riferimento, i principali interventi convenzionati, nonché lo stato di attuazione dei medesimi sono da ultimo riportati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 pubblicato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3.5 Il settore portuale

I porti rientrano tra le infrastrutture oggetto di regolazione economica da parte dell'Autorità, in particolare in relazione all'esercizio delle competenze in materia di accesso equo e non discriminatorio da parte degli operatori.

Nel 2013 la crescita dell'attività economica mondiale e degli scambi internazionali è proseguita a ritmi moderati. Valutando il complesso di merci, container e passeggeri, il sistema italiano nell'insieme si attesta su livelli dell'anno precedente. In particolare, presenta una crescita dell'1,53% nel settore passeggeri, e di oltre il 5% per i TEU[22], trainati dalla crescita del 13% di Gioia Tauro, ma una contrazione dello 0,53% delle merci. Inoltre, l'eccezionale performance di Trieste nel settore merci ha mutato la classifica europei dei maggiori porti, portando Trieste in decima posizione e sorpassando Genova.

3.5.1 Quadro europeo

In Figura 63 sono rappresentate le classifiche dei maggiori porti europei per quantità di merci e numero di container movimentati nel 2013. Nella movimentazione di TEU, Gioia Tauro è il

22 Twenty-foot equivalent unit, misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, corrisponde a circa 40 metri cubi.

settimo porto europeo con oltre 3 milioni di TEU, mentre Genova si posiziona in nona posizione (1,99 milioni di TEU). Peggiore è invece la collocazione dei porti italiani per merci: Trieste e Genova si trovano rispettivamente decime (con 56 milioni di tonnellate) e undicesime (48 milioni di tonnellate) nella classifica europea. Rispetto al 2012, si è avuto un superamento di Trieste su Genova sulle merci, mentre per TEU il posizionamento italiano è immutato, nonostante un incremento dei volumi movimentati da Gioia Tauro da 2,7 a 3,09 milioni di TEU.

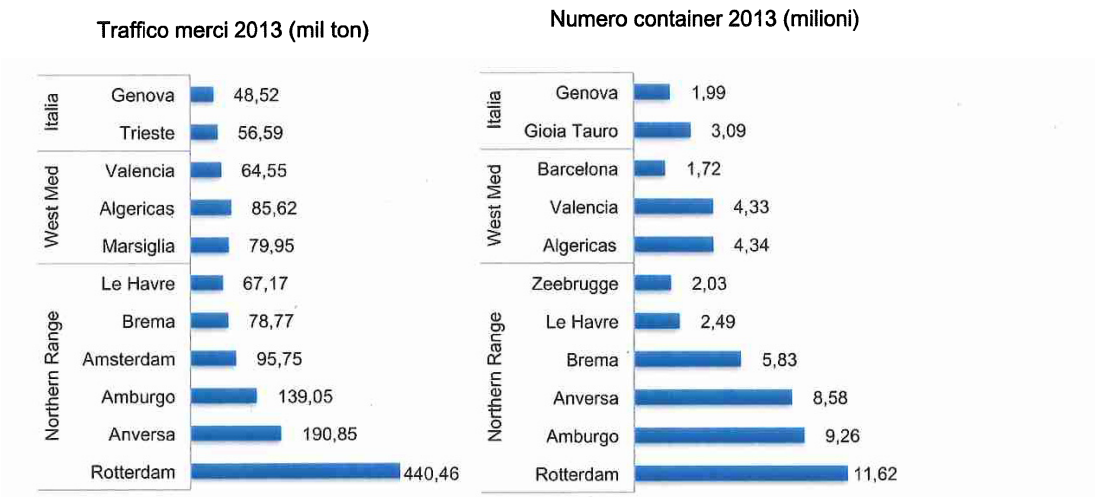


Figura 63 - Principali porti europei per traffico merci e container (2013). Fonte: elaborazione propria su dati Assoporti 2013

Continua a rimaner schiacciante il confronto con il nord Europa, e in particolar modo con il porto di Rotterdam, che con 11,6 milioni di TEU da solo ne movimenta più che l'intero sistema italiano nel 2013 (10,08 milioni). Anche rispetto ai più vicini concorrenti, i porti del West Med, l'Italia presenta una certa disparità.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, il complesso dei porti italiani ha trasportato nel 2013 quasi 41,5 milioni di passeggeri. Quattro porti italiani (Messina, Napoli, Civitavecchia, Olbia) si classificano nelle prime dieci posizioni in Europa per trasporto passeggeri.

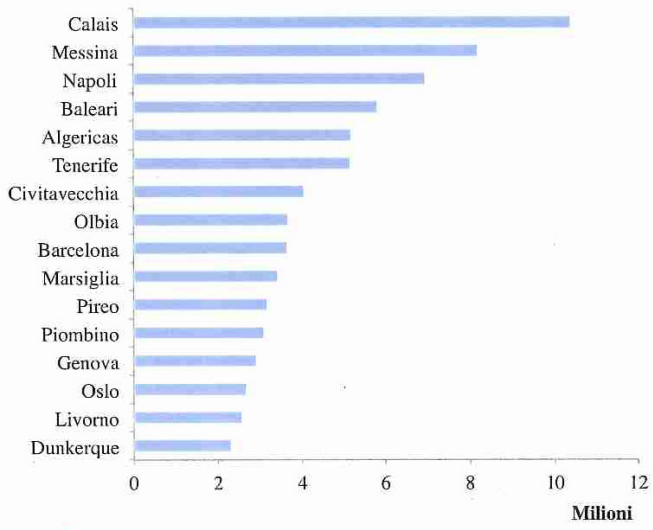


Figura 64 - Classifica porti europei per trasporto passeggeri. Fonte: Elaborazione propria su dati Assoporti 2013

3.5.2 Situazione italiana

3.5.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Il settore italiano nel 2013 si compone di 260 porti e circa 1900 accosti, la maggior parte concentrati nell'Italia meridionale e insulare.

	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e insulare
Numero di porti	263	-	-	56	35	172
Numero di accosti	1.899	-	7,22	545	415	939
Lunghezza complessiva accosti (metri)	460.394	242,44	1.750,55	150.399	103.122	206.873

Tabella 37 - Dati riepilogativi settore portuale marittimo nazionale (2013). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012-2013

Nel Settore Portuale Nazionale, costituito dall'insieme dei porti sedi di Autorità portuali, il complesso del traffico si attesta sostanzialmente sui livelli registrati nel 2012. Non si sono dunque recuperate le perdite, in termini di traffico merci, subite nell'anno precedente, in cui erano state movimentate circa 17 milioni di tonnellate in meno rispetto al 2011, ma la decrescita mostra segni di rallentamento, con alcune note positive provenienti dal settore dei contenitori.

3.5.2.2. Dati di traffico

Passeggeri

Il settore aveva subito una perdita di circa 7 milioni di unità nel biennio 2011-2012. Nel 2013 si osserva finalmente una inversione di tendenza con un dato, sia pur moderato, di crescita: +1,53% rispetto all'anno precedente, con un numero complessivo di passeggeri di 41.843.136. Di seguito una illustrazione dei dati relativi al transito nei porti italiani in cui esso è superiore ad un milione di passeggeri l'anno.

Autorità Portuali	passeggeri	%	Variazione sul 2012
Messina	8.175.725	19,54	13,58
Napoli	6.931.856	16,57	-6,83
Civitavecchia	4.035.446	9,64	-0,13
Olbia	3.660.136	8,75	-7,48
Piombino	3.062.652	7,32	1,90
Genova	2.899.193	6,93	4,59
Livorno	2.557.826	6,11	-8,85
Venezia	2.072.642	4,95	3,63
Palermo	2.000.450	4,78	16,05
Bari	1.700.756	4,06	-8,29
Savona	1.282.255	3,06	6,10
Ancona	1.174.054	2,81	0,13

Tabella 38 - Principali porti italiani per trasporto passeggeri (2013). Fonte: Assoporti 2013

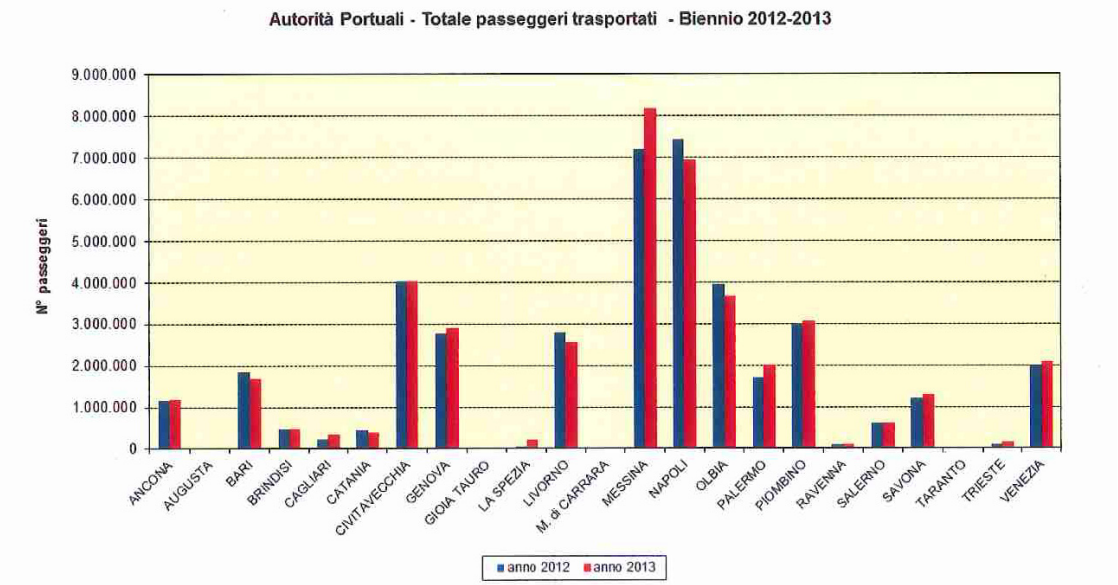


Figura 65 - Passeggeri trasportati, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Merci

Nel 2013, con riferimento alle mercii movimentate, si nota una certa stabilità rispetto a quanto registrato nel 2012. Il volume delle movimentazioni (453,614 milioni di tonnellate) registra una flessione molto lieve (-0,53%), che si traduce in una riduzione di circa 3,4 milioni di tonnellate rispetto all'anno precedente, quando il decremento era stato ben più consistente.

Gioia Tauro	33.753	7,44	19,65
Taranto	28.485	6,28	-18,48
Livorno	27.953	6,16	1,95
Augusta	26.946	5,94	-9,99
Venezia	24.412	5,38	-3,80
Messina	23.238	5,12	3,77
Ravenna	22.486	4,96	4,78
Napoli	20.391	4,50	1,76
Civitavecchia	15.790	3,48	-13,77
La Spezia	15.546	3,43	0,70
Savona	13.221	2,91	-0,68
Salerno	10.968	2,42	7,81
Brindisi	10.408	2,29	2,97
Olbia	7.300	1,61	-16,17
Ancona	6.974	1,54	-12,30
Palermo	6.507	1,43	-15,39
Catania	5.848	1,29	20,83
Bari	5.600	1,23	-0,55
Piombino	5.246	1,16	-12,67
Marina di Carrara	1.799	0,40	-45,04
TOTALE	453.614	100	-0,53

Tabella 39 - Principali porti italiani per merci trasportate (2013). Fonte: Assoporti 2013

Per quanto riguarda il volume totale di merci movimentate, Trieste, con 56,58 milioni di tonnellate movimentate (+15% rispetto al 2012), conquista il primato nazionale, mentre Genova, in flessione per il terzo anno consecutivo, passa in seconda posizione con 48,524 milioni di tonnellate (-3,35% sul 2012). Al terzo posto si conferma il porto di Cagliari che mantiene i livelli di traffico del 2012 (+0,72%) con movimentazioni per complessivi 35,633 milioni di tonnellate. Significativa la crescita del +19,65% del porto di Gioia Tauro, che sale quindi dal sesto posto del 2012 al quarto posto, movimentando un totale di 33,75 milioni di tonnellate. Scende invece dal quarto al quinto posto Taranto, che nel 2013 riduce i propri traffici del 18,48% (dopo il -14% del 2012), per un complesso di movimentazioni pari a 28,485 milioni di tonnellate.

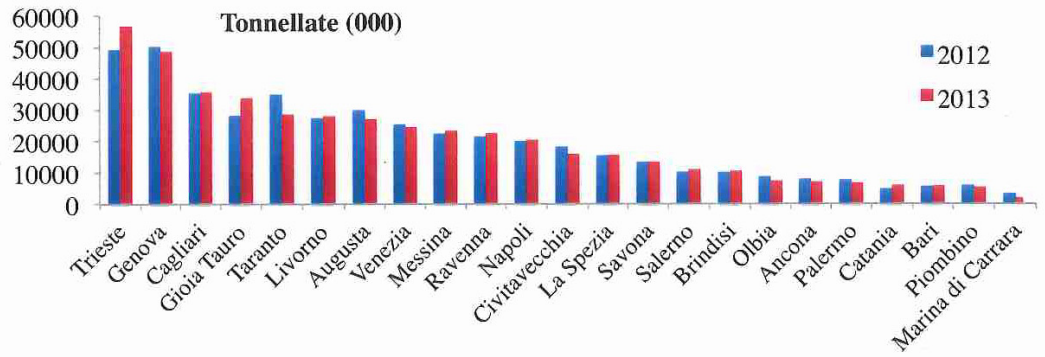


Figura 66 - Merci movimentate, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Il perdurare della crisi economica si riflette principalmente sui prodotti petroliferi, le cui movimentazioni (178,503 milioni di tonnellate nel 2013) calano complessivamente dell'1,8%.

Per contro, le merci solide (60% del totale delle merci movimentate), che nell'anno precedente erano diminuite di oltre quattro punti percentuali, mostrano segni di maggiore stabilità (-0,33%), totalizzando un traffico di 272,953 milioni di tonnellate.

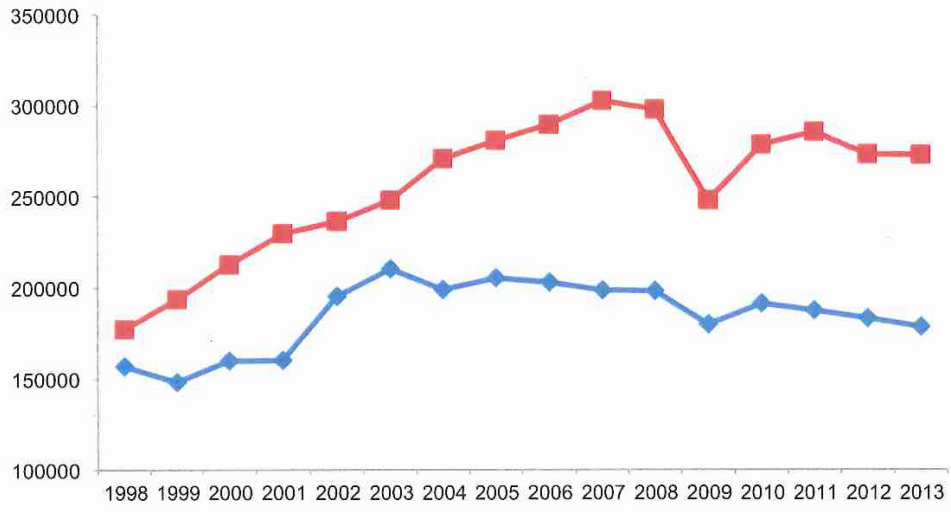


Figura 67 - Andamento settore portuale italiano per merci solide e liquide movimentate (tonn./1000). Fonte: Assoporti 2013

Segnali positivi dal settore dei contenitori, che, dopo il +1,12% nel 2012, fa registrare nel 2013 un +5,07%, per un totale di movimentazioni di 10.077.574 TEU. Ne consegue un aumento del peso dei contenitori sul complesso del traffico, che passa dal 21% del 2012 al 24% del 2013.

Nel contempo, diminuisce di un punto percentuale il peso delle rinfuse solide e delle Ro-Ro[23] (dal 17% al 16%) e della categoria "altro" (dal 5% al 4%).

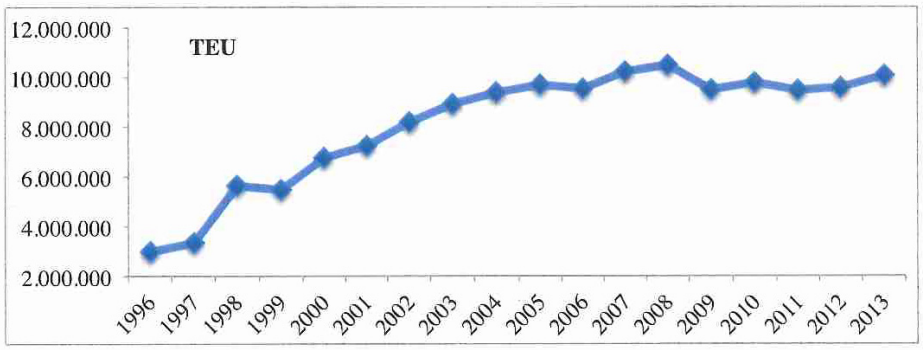


Figura 68 - Andamento settore portuale italiano per TEU movimentati. Fonte: Assoporti 2013

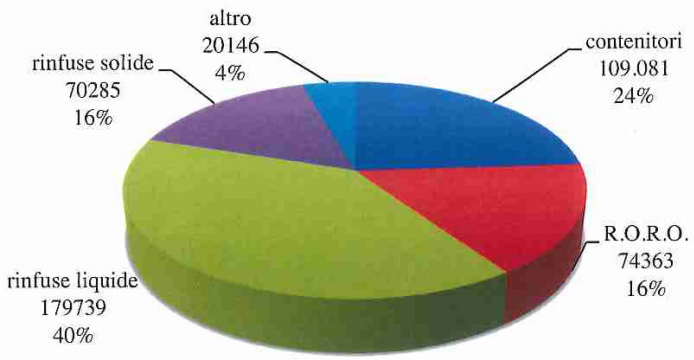


Figura 69 - Merci movimentate nel settore portuale italiano distinte per tipologia (2013) (tonn./1000). Fonte: Assoporti 2013

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

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

	Merci solide			Merci liquide			Container		
	ton/1000	%	Var % su 2012	ton/1000	%	Var % su 2012	TEU	%	Var % su 2012
Gioia Tauro	33126	12,10	20,18	627	0,35	-2,94	3.094.254	30,70	13,71
Genova	31663	11,56	-4,07	16861	9,38	-1,97	1.988.013	19,73	-3,72
Taranto	24322	8,88	-18,08	4163	2,32	-20,75			
Livorno	19585	7,15	2,51	8368	4,66	0,66	559.180	5,55	7,01
Ravenna	18068	6,60	7,06	4418	2,46	-3,62	226.879	2,25	9,00
La Spezia	14738	5,38	5,58	808	0,45	-45,37	1.300.432	12,90	4,27
Trieste	14594	5,33	10,23	41992	23,36	16,75	458.597	4,55	12,39
Venezia	14466	5,28	1,42	9946	5,53	-10,50	446.591	4,43	3,91
Napoli	14452	5,28	-2,77	5939	3,30	14,79	477.020	4,73	-12,76
Cagliari	11332	4,14	11,80	24301	13,52	-3,73	702.143	6,97	11,88
Salerno	10968	4,00	7,81	0	0	-	263.405	2,61	26,28
Civitavecchia	10316	3,77	-7,05	5474	3,05	-24,12	54.019	0,54	5,99
Brindisi	7759	2,83	2,62	2649	1,47	4,00	566	0,01	483,51
Olbia	6735	2,46	-15,99	565	0,31	-18,23	0	-	-
Savona	6636	2,42	-0,52	6585	3,66	-0,83	74.080	0,74	-1,60
Messina	6002	2,19	13,83	17236	9,59	0,67	0	-	-
Catania	5827	2,13	20,82	21	0,01	-	30.255	0,30	36,98
Palermo	5796	2,12	-16,84	711	0,40	-1,39	20.647	0,20	-9,38
Piombino	5228	1,91	-12,19	18	0,01	-66,04	0	-	-
Bari	5160	1,88	-2,38	440	0,24	27,54	31.426	0,31	6,90
Ancona	3692	1,35	-6,70	3282	1,83	-17,85	152.394	1,51	7,16
Marina di Carrara	1799	0,66	-45,04	0	0	-	356	0	259,60
Augusta	1611	0,59	32,70	25335	14,10	-11,80	0	-	-
TOTALE	273875	100	0,33	179739	100	-1,80	10.077.574	100	5,07

Tabella 40 - Volumi di traffico per singoli porti e categoria merceologica. Fonte: Assoporti 2013

Nel 2013 il primo porto per volume di merci solide movimentate è Gioia Tauro (terzo nel 2012), che registra una eccellente crescita rispetto all'anno precedente, pari al 20,18%, con un traffico di 33,1 milioni di tonnellate (poco più del 12% del traffico nazionale), mentre retrocede al secondo posto, perdendo quindi, anche in questo settore, il primato italiano, il porto di Genova, le cui movimentazioni calano del 4,07% ed ammontano a 31,6 milioni di tonnellate (11,56% del totale nazionale). Come nel 2012 (-12,53%), anche nel 2013 subisce una considerevole flessione (-18,08%) il porto di Taranto.

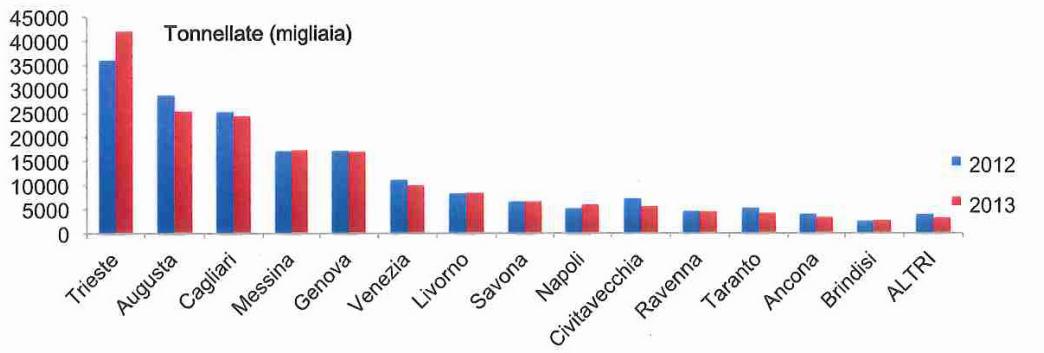


Figura 70 - Settore portuale italiano, merci solide. Confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Per volume di traffico di merci liquide, il porto di Trieste consolida il proprio primato in ambito nazionale. Lo scalo registra un eccellente dato di crescita pari al 16,75% rispetto al 2012, infatti nel 2013 vengono movimentate 41,9 milioni di tonnellate (23,36% del totale nazionale). Alle spalle di Trieste si conferma il porto di Augusta, pur perdendo l'11,8% rispetto al 2012. Nel porto siciliano le movimentazioni ammontano a 25,3 milioni di tonnellate. Al terzo posto, come nel 2012, il porto di Cagliari in cui si assiste ad una flessione del 3,73% con un totale di 24,3 milioni di rinfuse liquide movimentate.

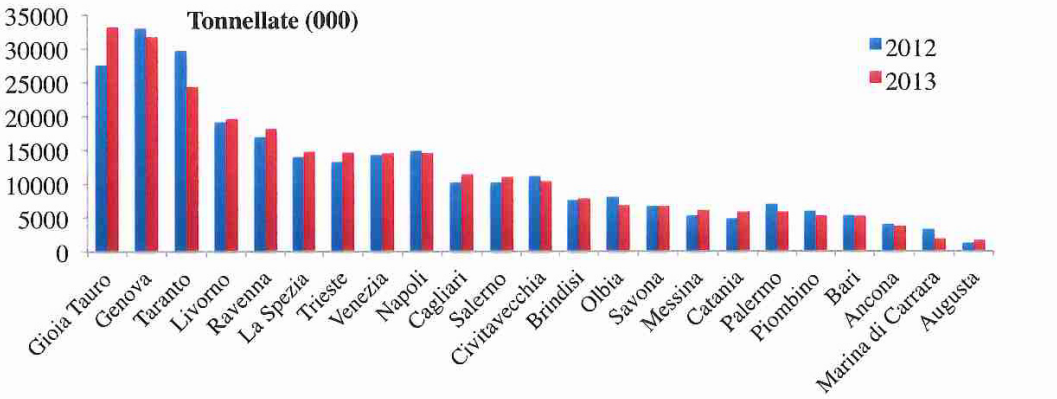


Figura 71 - Settore portuale italiano e merci liquide. Confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Se nel 2012 i contenitori erano stati l'unica a tipologia di traffico a mostrare un segno positivo registrando un moderato incremento di poco più di un punto percentuale, nel 2013 questo settore mostra ulteriori ancor più decisi segni di crescita con un buon +5,07% rispetto all'anno precedente.

Analizzando la graduatoria dei porti nazionali, si confermano, come sempre, nelle prime tre posizioni i porti di Gioia Tauro, Genova e La Spezia in cui viene movimentato oltre il 63% del traffico italiano. Il porto calabrese, che è interessato dal 30,7% del complesso nazionale (28,37% nel 2012), dopo l'exploit dell'anno precedente, riporta un ulteriore considerevole incremento, pari al 13,71%, totalizzando 3.094.254 TEU movimentati. Lo scalo genovese, invece, pur mantenendo la seconda posizione, perde il 3,72%, con un totale di 1.988.013 TEU movimentati. Diminuisce, infatti, l'incidenza dei contenitori di Genova sul complesso nazionale, passando dal 21,53% del 2012 al 19,73% del 2013. Da parte sua, il porto della Spezia recupera la flessione subita nel 2012, riportando un aumento del 4,27% con 1300432 TEU (12,9% del complesso nazionale).

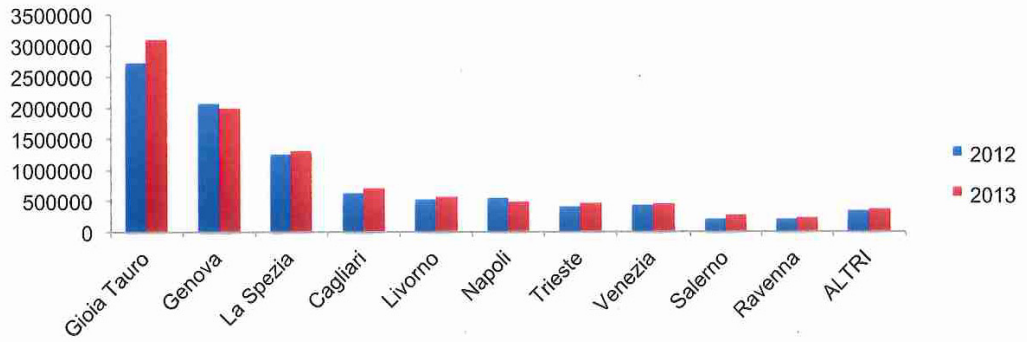


Figura 72 - TEU movimentati nei porti italiani, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

3.5.2.3 Principali risultati economici del settore

I dati relativi al rendiconto 2013 del Settore Portuale Nazionale (Assoporti, 2013), ottenuto mediante aggregazioni delle singole corrispondenti poste rilevate dai rendiconti finanziari di ciascuna Autorità Portuale, mostrano che il complesso delle entrate del Settore Portuale Nazionale è pari a circa 862 milioni di euro, in diminuzione del 13% rispetto al 2012, mentre il totale delle uscite è pari a 730 milioni di euro, con una diminuzione del 25%.

Nel 2013 il "Settore Portuale Nazionale" fa registrare complessivamente un avanzo di amministrazione di 1156,5 milioni di euro (+11,6% rispetto al 2012), un avanzo finanziario di competenza di 131,9 milioni di euro (+376,8%), un risultato d'esercizio di 191,1 milioni di euro (+88,9%) e un patrimonio netto pari a 1.895,4 milioni di euro (+11,2%).

3.5.2.4 Ricavi e costi operativi

Le entrate correnti del "Settore Portuale Nazionale" ammontano complessivamente a circa 512 milioni di euro, costituite per il 53% da tasse (272,1 mln €), per il 29,5% da canoni demaniali (151,2 mln €), per il 7% da entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi (38 mln €), per il 3,9% da altri redditi patrimoniali (19,8 mln €), per il 3,3% da "altre entrate correnti" (17 mln €), e per il 2,7% da contributi pubblici (13,9 mln €). Le entrate per tasse, le quali nel 2013 hanno avuto un aumento del 17%, incidono in maniera rilevante sul totale delle entrate correnti (53%). Sono leggermente diminuite le entrate per canoni demaniali (-3%). Negative rispetto all'anno precedente le entrate correnti derivanti dalla vendita di beni e servizi, -10%. I contributi pubblici di parte corrente registrano una diminuzione del 33%, in considerazione della circostanza che 16 Autorità portuali su 24 non hanno avuto contributi pubblici di parte corrente. Diminuiscono anche le entrate correnti derivanti da altri redditi e proventi, -28%. Circa il 61% del complesso delle entrate correnti è concentrato in otto porti: il 15% nel porto di Genova, il 9% a Civitavecchia e Venezia, l'8% a Trieste, il 6% a Cagliari, il 5% a Napoli, Taranto e Livorno.

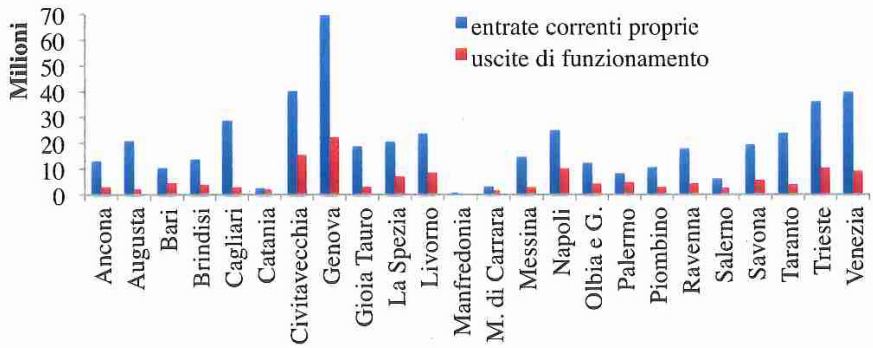


Figura 73 - Entrate proprie correnti e uscite di funzionamento (2013). Fonte: Assoporti 2013

Tra le singole Autorità portuali la composizione delle entrate correnti risulta alquanto variabile: i canoni demaniali incidono del 9% a Taranto, il 13% a La Spezia, il 14% a Cagliari fino al 43% a Manfredonia, il 49% a Napoli e il 50% a Venezia; il gettito delle tasse incide dal 10% di Palermo e Catania, il 14% di Olbia fino al 75% di Cagliari e Ravenna, il 76% di Gioia Tauro, l'80% di Augusta e l'86% di Taranto; l'incidenza delle entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi varia dallo 0% di Augusta, Genova, Marina di Carrara, Ravenna, Taranto e Venezia al 42% di Palermo, il 45% di Bari ed il 46% di Olbia.

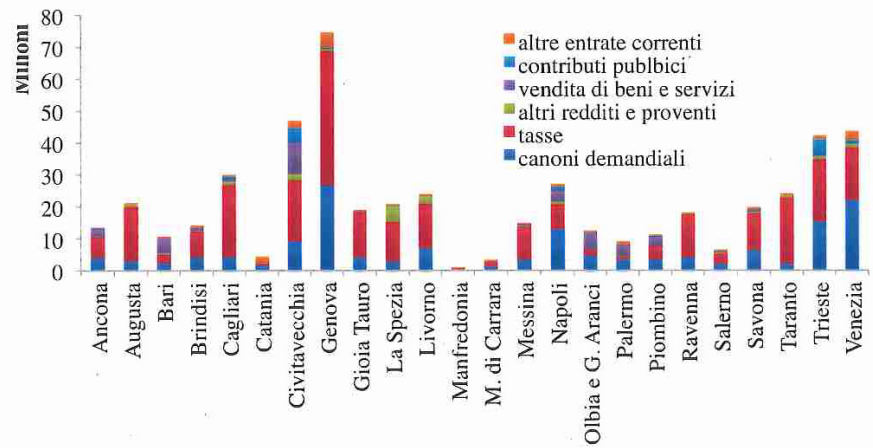


Figura 74 - Ammontare e composizione delle entrate correnti (2013). Fonte: Assoporti 2013

Il complesso delle uscite correnti nel 2013 ammonta a circa 276 milioni di euro, costituite per il 37% da uscite per il personale (101 mln €), per il 25% per prestazioni istituzionali (68 mln €), per il 21% da "altre uscite correnti" (58 mln €), per il 10% da uscite per l'acquisto di beni e servizi (27 mln €), per il 5% da uscite per gli oneri finanziari e tributari (14 mln €), ed infine per il 3% da uscite per gli organi dell'ente (7 mln €). L'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi risulta pressoché costante negli ultimi anni (2011, 2012, 2013). Aumenta dal 19% del 2012 al 21% del 2013 l'incidenza delle "altre uscite correnti".

Circa il 58% del complesso delle uscite correnti è concentrato in sette porti: il 13% nei porti di Civitavecchia e Genova, il 9% a Venezia, l'8% a Trieste, il 6% a Napoli, il 5% a Livorno e La Spezia.

Tra le singole Autorità portuali l'incidenza delle uscite per il personale varia tra il 21% di Cagliari e il 57% di Ravenna, mentre l'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi varia tra il 4% di Cagliari e Olbia ed il 25% di Catania.

Analizzando le singole voci delle uscite correnti notiamo che le uscite per il personale e per gli organi dell'Ente diminuiscono del 5%, le uscite per l'acquisto di beni e servizi del 2%, gli oneri finanziari del 4%. Aumentano, invece, le uscite per prestazioni istituzionali (+1%) e le "Altre uscite correnti" (+7%).

L'aumento delle entrate correnti (+4%) si è aggiunto alla diminuzione delle uscite correnti dell'1%, determinando così un miglioramento del saldo positivo di parte corrente (236 milioni di euro, +9,3% rispetto al 2012)

Migliora, ma in misura minore (+8,8%), il saldo tra le entrate proprie e le spese di funzionamento pari a 345 milioni di euro nel 2013 (317 milioni di euro nel 2012). A fronte di uscite di funzionamento per 136 milioni di euro, si sono prodotte entrate proprie derivanti dall'attività istituzionale delle Autorità portuali pari a 481 milioni di euro. Di conseguenza migliora leggermente l'indice di efficienza della gestione, ottenuto rapportando l'ammontare delle entrate proprie all'ammontare delle spese di funzionamento, che nel 2013 risulta pari a 3,54 (nel 2012 era pari a 3,23).

3.5.2.5 Investimenti e contributi pubblici

Per quanto concerne le entrate e le uscite di parte capitale, ad una diminuzione del 2011 era seguito un aumento nel 2012 sia delle entrate in conto capitale (+84%) che delle uscite (+35%). Nel 2013 si registra nuovamente una diminuzione che per entrambe le voci risulta essere del 43%.

In particolare, per quanto riguarda i contributi pubblici in conto capitale, sono passati da 361 milioni di euro nel 2012 a 197,8 milioni di euro nel 2013 (-45%); le entrate da prestiti da un importo di 71 milioni di euro nel 2012 sono passate a 46 milioni di euro nel 2013 (-35%). Per quanto invece riguarda le uscite per investimenti infrastrutturali, nel 2013 sono pari a 304,6 milioni di euro (-49% rispetto al 2012), e la maggior componente (con un peso del 63%) è quella relativa a uscite per opere, fabbricati e progettazioni (che da 539 milioni di euro nel 2012 sono passate a 223 milioni di euro nel 2013, ovvero -59%).

I 197,8 milioni di euro di contributi pubblici per la realizzazione di opere nel 2013 sono stati destinati principalmente a Genova (38%), Bari (12%), Venezia (10%), Livorno e Piombino (6%), Civitavecchia e Palermo (5%), Napoli, Olbia e Salerno (4%).

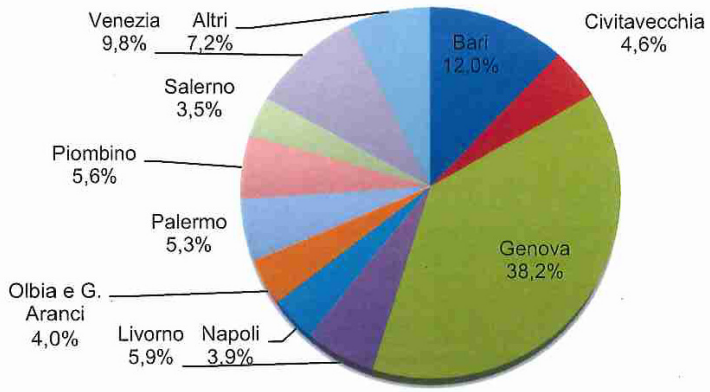


Figura 75 - (2013): Ripartizione contributi pubblici nel settore italiano (2013). Fonte: Assoporti 2013

Per investimenti effettuati; pari complessivamente a 304,6 milioni di euro sull'intero settore nazionale, spiccano Livorno (11% degli investimenti del settore), Civitavecchia e Venezia (10%

ciascuna), Messina e Piombino (9%), ad Augusta e Genova (8%), Trieste (7%), e La Spezia (5%).

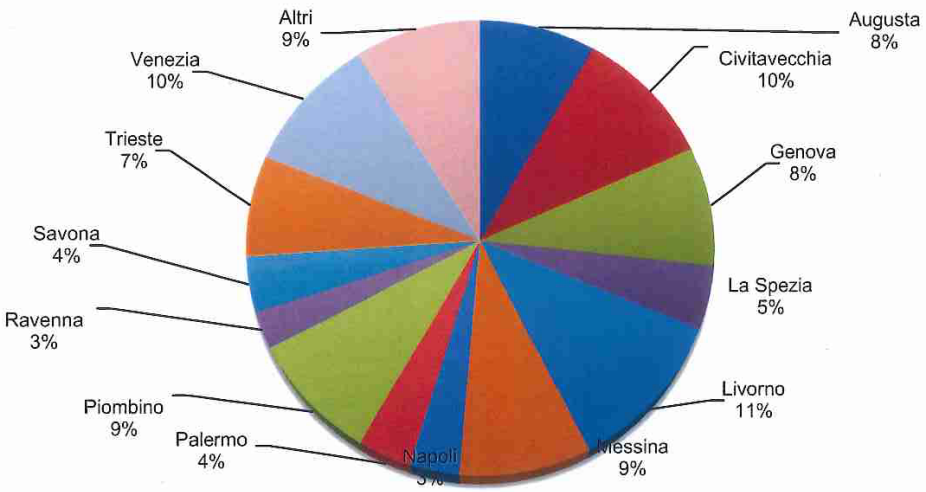


Figura 76 - Ripartizione investimenti nel settore portuale italiano (2013). Fonte: Assoporti 2013

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

Si illustrano di seguito alcuni dati inerenti la domanda e l'offerta di mobilità di linea e non di linea. Essi descrivono il contesto nel quale si inseriscono sia le misure di regolazione in materia di gare per l'assegnazione di servizi di trasporto in esclusiva a livello locale che l'atto di regolazione in materia di taxi, ncc e piattaforme di servizi recentemente adottati dall'Autorità compiutamente ripercorsi nella seconda parte del presente Rapporto Annuale.

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste una fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del Paese. La riduzione della congestione urbana provocata dal traffico automobilistico, la garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini, la riduzione dei sinistri automobilistici e i conseguenti effetti positivi per l'economia, l'ambiente e, più in generale, lo sviluppo del paese, non possono prescindere da un buon livello di mobilità in ambito locale che può essere garantito potenziando e rendendo efficiente ed efficace il servizio di trasporto pubblico.

In Italia, il comparto del TPL conta approssimativamente circa un migliaio di aziende pubbliche e private (delle quali circa il 25% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 20% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi.

Il settore dà occupazione a circa 96000 addetti, trasporta oltre 36 miliardi di passeggeri-km/anno e utilizza 2 miliardi i vetture-km/anno[24]. In base ai dati acquisiti in occasione delle istruttorie compiute per il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, il settore ha un "costo" annuale per la finanza pubblica di circa 7,2 miliardi di euro di cui circa 6,4 miliardi relativi ai servizi di TPL e ferroviari eserciti nelle Regioni a Statuto ordinario.

24 Fonte: Studio Bain e Company 05/07/2014: "L'efficienza nel Trasporto Pubblico Locale in Italia".

3.6.1 Quadro europeo

La domanda di trasporto pubblico nelle principali città europee è in crescita. Nel 2011 ammontava a 244 viaggi per abitante, mentre nel 2013 a 262. Il mezzo di trasporto più usato è l'autobus (120 viaggi per abitante), seguito da metropolitana (83 viaggi per abitante)[25].

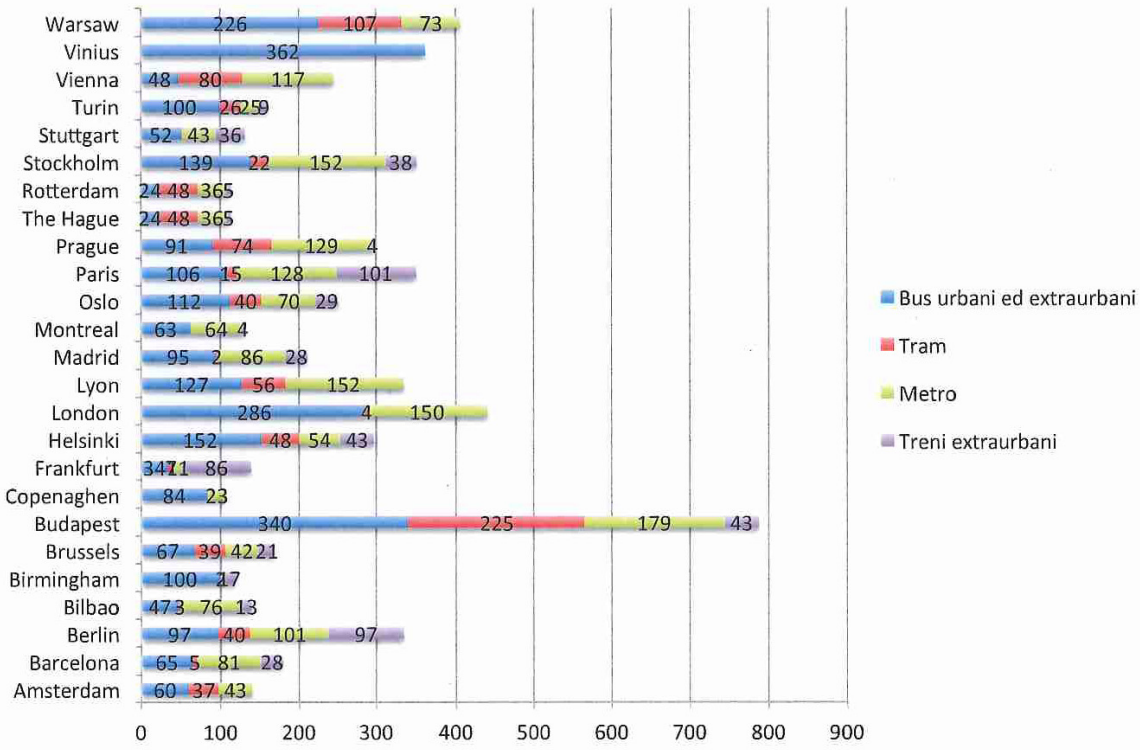
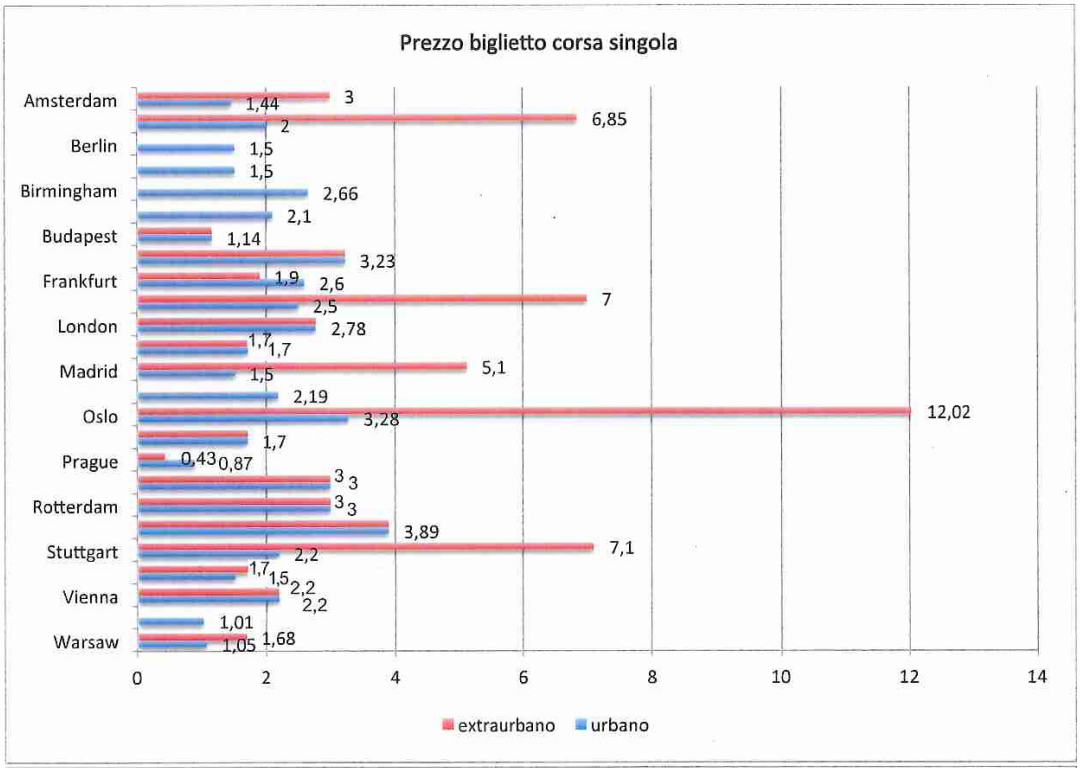


Figura 77 - Domanda di trasporto pubblico per abitante (2013). Fonte: EMTA Barometer 2013

Il prezzo medio per un biglietto singolo urbano è 2,1 €, 2,8 extraurbano. Gli abbonamenti mensili costano rispettivamente 69 e 85 €. Tuttavia, ben sette città però presentino un prezzo dell'abbonamento mensile extraurbano superiore a 150 €.

25 Dati non disponibili per Roma.



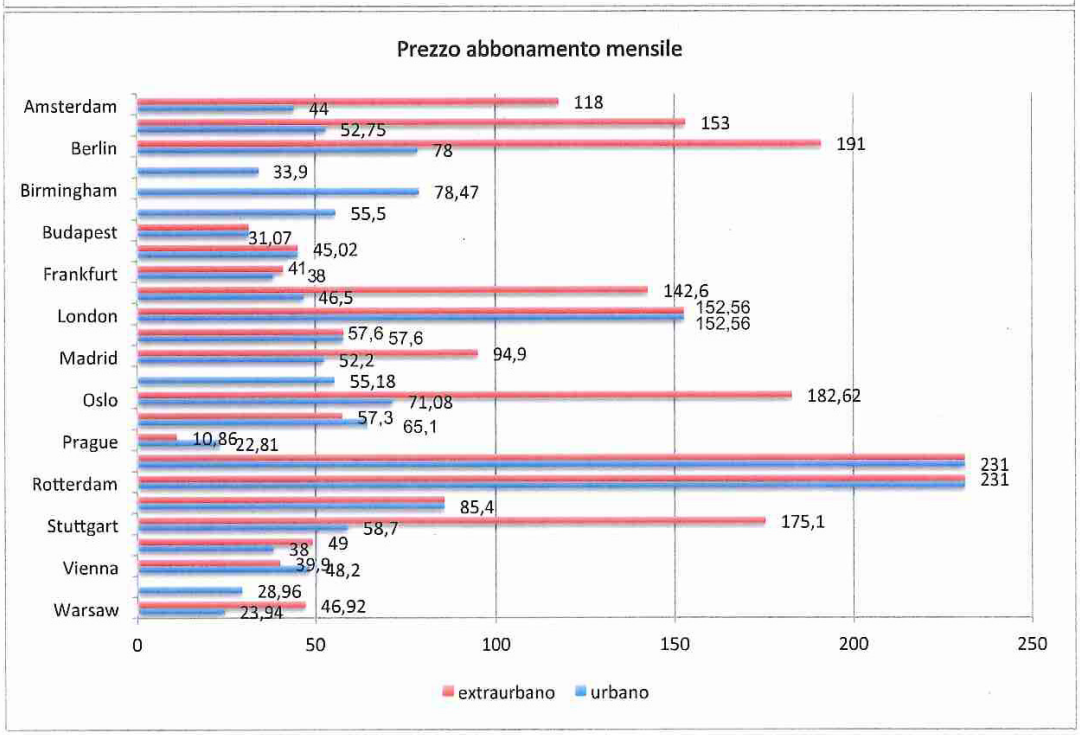


Figura 78 - Prezzi del trasporto pubblico nelle principali città europee (2013). Fonte: EMTA Barometer 2013

Per quanto riguarda la dotazione di mezzi, il numero medio di bus-km per abitante è 35,6, sette volte superiore al numero di tram-km per abitante (4,5). La metropolitana presenta una media di 6,8 veicoli-km per abitante.

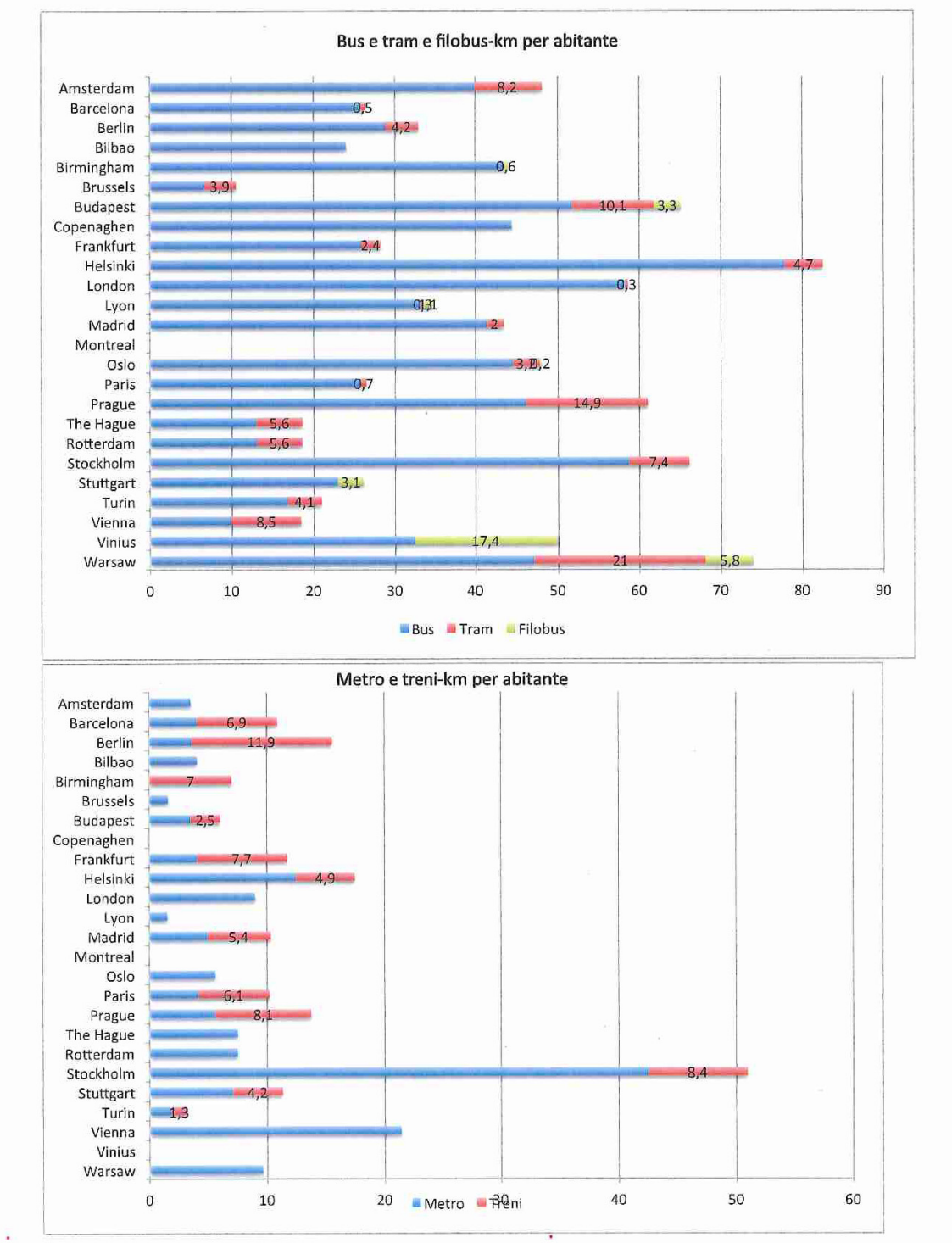


Figura 79 - Dotazione di mezzi per abitante nelle principali città europee. Fonte: EMTA Barometer 2013

I costi medi operativi del trasporto pubblico per abitante ammontano in media 380 €/abitante. Tale valore è più elevato per Parigi, Londra e Stoccolma (superiore a 700 €/abitante). Per la maggior parte delle città, i sussidi pubblici coprono circa il 40-50% del costo.

3.6.2 Situazione italiana

3.6.2.1 Dati di traffico

Secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort[26], nel 2013 la domanda complessiva di mobilità in Italia ha invertito il trend negativo dei precedenti quattro anni: +2,8% di spostamenti, +9,6% di passeggeri*km. In questo contesto, la quota del trasporto pubblico locale sulla domanda di mobilità complessiva si è ridotta nel 2013 del 4,9%. Peraltro, dal 2000 al 2013, solo nel biennio 2007-2008 il ha visto crescere la propria quota modale in una fase di espansione della domanda di mobilità. Negli altri anni, la quota di mercato del mezzo pubblico si espande quando il mercato della mobilità si restringe per effetto di minori consumi generali e minore disponibilità di reddito per le famiglie. Quando la domanda risale, i cittadini tornano a viaggiare in automobile, non essendo il TPL percepito come alternativa strutturale per soddisfare i bisogni di mobilità.

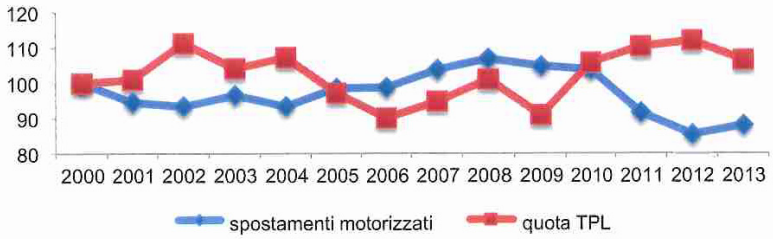


Figura 80 - Andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico. Fonte: EMTA Barometer 2013

Nel 2013, le scelte modali dei cittadini stanno dunque riallineandosi alla cifra stilistica pre-crisi, con un orientamento strutturale di preferenza per il mezzo individuale (auto). Nello specifico ambito urbano, il 2013 è stato un anno particolarmente negativo, con una diminuzione dello share modale del TPL di oltre due punti percentuali sul totale degli spostamenti motorizzati (dal 15,1% del 2012 al 12,8% del 2013). Il 2013 va così a interrompere un trend positivo che per la mobilità collettiva proseguiva quasi senza interruzione dal 2006 e riporta quindi la quota modale al livello del 2008.

La mobilità collettiva ha sofferto in particolar modo nei centri medi. Lo split modale nei comuni con oltre 250mila abitanti evidenzia nel 2013 una quota dei mezzi di trasporto pubblico al 31,2% (mezzo punto in meno rispetto al 2012),. Nel trasporto extra urbano, la quota modale del trasporto collettivo rispetto agli spostamenti motorizzati è salita nel 2013 di quasi un punto percentuale raggiungendo la soglia del 13,9%. È stata quindi in parte recuperata la caduta piuttosto significativa registrata nel 2012, riportando la quota di mercato dei mezzi pubblici extra-urbani al livello del 2010. L'analisi per ampiezza del contesto urbano mostra una certa omogeneità del peso del trasporto pubblico extra-urbano tra piccole, medie e grandi città.

La crescita della quota di utilizzo di un mezzo pubblico per gli spostamenti extra-urbani è più pronunciata tra chi si muove dalle città medie (dal 10,3% degli spostamenti nel 2008, all'11,3% nel 2012 e al 14,3% nel 2013), mentre appare altalenante la scelta del mezzo pubblico tra i residenti nelle grandi città. Per ciò che riguarda la ripartizione tra "gomma" e "ferro" (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) nel trasporto pubblico urbano, nel 2013 aumenta l'incidenza del "ferro", sia nelle grandi città, sia in quelle con oltre 100mila abitanti.

26 11esimo Rapporto Isfort sulla mobilità in Italia, 2014.

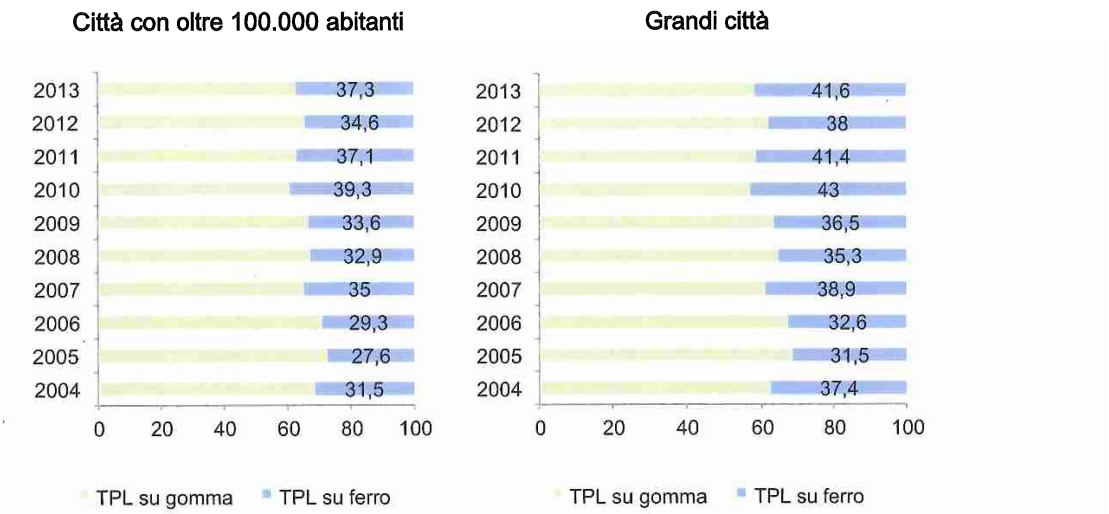


Figura 81 - Ripartizione del TPL urbano tra gomma e ferro. Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Anche in ambito extraurbano, la domanda di trasporto pubblico su "ferro" è cresciuta rispetto alla modalità "gomma", passando a una quota del 44,4% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi collettivi (41,8% nel 2012). Il peso del trasporto su rotaia è di conseguenza molto rilevante nelle direttrici extra-urbane. Dal lato dell'offerta (i dati si fermano al 2012) continua la progressiva erosione della quantità di servizi di trasporto pubblico erogati in ambito urbano in termini di vetture*km (-2,2% nel 2012, -4,4% nel triennio 2010-2012) e, contestualmente, continua la riduzione dei passeggeri trasportati (-3,2% nel 2012, -4,5% nel triennio 2010-2012). Un trend in riduzione è peraltro ravvisabile anche in ambito extraurbano. Per contro, nel 2013, dopo sette anni, si riduce leggermente l'età media degli autobus, passando a livello nazionale da 11,57 a 11,15 anni di età, anche se l'anzianità media del parco autobus registra dal 2006 (9,29 anni) al 2012 (11,57 anni) un trend in costante crescita con un enorme "gap" rispetto alla media Europea che si attesta intorno ai 7 anni. La leggera flessione nell'età media dei mezzi nel 2013 in Italia è confermata sia per i veicoli impiegati su tratte urbane (10,47 anni con un calo del -6%), sia in quelli destinati al trasporto extraurbano (11,82 anni con un calo del -1% circa).

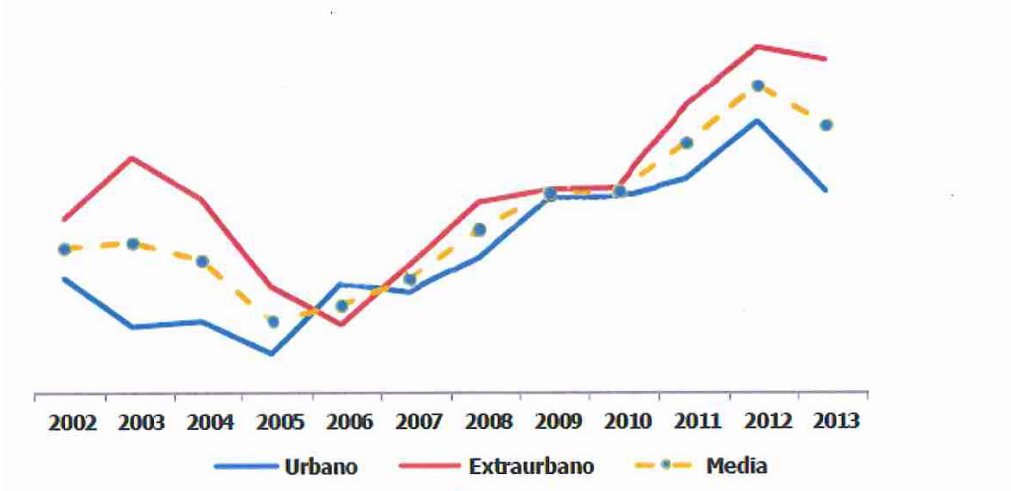


Figura 82 - Evoluzione età media autobus. Fonte: ASSTRA, Autobus e Investimenti 2013

Nelle autolinee, nel 2012, risultano attivi 985 operatori (1069 nel 2011) dei quali 247 svolgono esclusivamente servizio di trasporto passeggeri urbano (25,1%) e 521 esclusivamente servizio extraurbano (52,9%). 217 (22,0%) le aziende che svolgono entrambe le modalità di servizio.

	Totale aziende	Solo servizio urbano	Solo servizio extraurbano	Servizio misto
Italia Settentrionale	290	41	169	80
Italia Centrale	161	102	14	45
Italia Meridionale e Insulare	534	104	338	92
TOTALE	985	247	521	217

Tabella 41 - TPL, settore autolinee, aziende distinte per ripartizione geografica e tipo di servizio svolto (2012). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

Le società censite hanno dimensioni molto differenziate: il 60,3% appartengono alla fascia da 1 a 10 addetti (il 56,4% operative nel Sud ed isole); il 17,4% sono aziende con oltre 50 dipendenti; il 12,4% è di grandi dimensioni (oltre 100 addetti), prevalentemente dislocate nell'Italia Settentrionale. In quanto a distribuzione territoriale, il 29,4% delle aziende opera al Nord, il 16,3% al Centro ed il restante 54,2% al Sud e nelle Isole. A livello nazionale il 12,4% delle imprese ha oltre 100 addetti, mentre analizzando il Sud e le Isole si rileva che il 46,1% delle aziende è formata da non più di 5 addetti ed appena l'8,6% dispone di oltre 100 dipendenti.

	Totale aziende	Numero di addetti (classi)					
		1-5	6-10	11-20	21-50	51-100	oltre 100
Italia Settentrionale	290	116	56	18	25	18	57
Italia Centrale	161	62	25	23	23	8	20
Italia Meridionale e Insulare	534	246	89	76	55	22	46
	985	424	170	117	103	48	123

Tabella 42 - Distribuzione geografica del settore autolinee (2012). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

Gli indicatori esaminati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti evidenziano, tra l'altro, che nel 2012 l'ammontare degli autobus-km (ovvero dell'insieme delle percorrenze effettuate nell'anno da tutti i veicoli utilizzati) fa registrare una diminuzione del 1,2% per il servizio urbano e del 1,1% per quello extraurbano. In diminuzione (complessivamente del 1,1%) risulta anche il numero totale di posti-km che, derivato dalla sommatoria delle capienze di ciascun mezzo (posti omologati a sedere e in piedi) per la percorrenza annuale effettuata dagli stessi mezzi, esprime l'offerta effettiva di trasporto.

Nel 2012, per il totale dei Comuni analizzati, la disponibilità di autobus è 8,3 vetture per 10 mila abitanti, in diminuzione del 4,3% rispetto al 2011. La maggiore dotazione in rapporto alla popolazione si registra a Cagliari (17,5 per 10 mila abitanti), Bergamo (16,1), Siena (15,4), mentre valori più bassi si riscontrano in molte città del meridione (come ad esempio, Andria, Messina, Trani, Vibo Valentia, Carbonia e Siracusa), tutte con valori inferiori alle 2 vetture ogni 10 mila abitanti.

Guardando alle altre modalità di trasporto pubblico, per completare il quadro dei fattori che contribuiscono a formare l'offerta complessiva di attrezzature mobili nei Comuni Capoluogo di Provincia, emerge come Milano e Torino abbiano la maggior disponibilità di tram (rispettivamente 3,7 e 2,3 vetture ogni 10 mila abitanti), mentre Cagliari (2,5 per 10 mila abitanti), La Spezia, Parma e Bologna (con 1,5 vetture per 10 mila abitanti ciascuna) e Modena (1,4) sono le città con la maggiore dotazione di filobus. Milano, infine, è di gran lunga la città italiana col maggior numero di vetture della metropolitana in rapporto alla popolazione (7 per 10 mila abitanti), seguita a distanza da Roma (2 per 10 mila abitanti).

	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale (vetture ogni 10.000 abitanti)
Milano	10	3,7	1,1	7,0	21,8
Cagliari	17,5	0,6	2,5	-	20,6
Bergamo	16,1	1,2	-	-	17,3
La Spezia	15,4	-	1,5	-	16,9
Torino	12,9	2,3	-	0,6	15,8
Firenze	13,4	0,5	-	-	13,9
Trieste	13,3	0,3	-	-	13,6
Parma	11,5	-	1,5	-	13
Genova	11,7	-	0,5	0,3	12,5
Bologna	11	-	1,5	-	12,5
Roma	9,8	0,6	0,1	2,0	12,5
Catania	11,5	-	-	0,3	11,8
Ancona	11,2	-	0,4	-	11,6
Venezia	11,2	0,2	-	-	11,4
Napoli	8,5	0,5	0,9	0,6	10,5
Padova	9,7	0,7	-	-	10,4
Rimini	9,6	-	0,3	-	9,9
Sassari	8,2	0,3	-	-	8,5
Palermo	8	-	-	-	8
Bari	7,3	-	-	-	7,3
Verona	7	-	-	-	7
Modena	4,2	-	1,4	-	5,6
Messina	2	0,3	-	-	2,3

Tabella 43 - Consistenza del parco veicolare adibito a trasporto pubblico nei grandi comuni (vetture per 10.000 abitanti), 2012. Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 da Istat, "Dati ambientali nelle città"

Per quanto riguarda i posti-km, nel 2012 gli autobus, che coprono la quota più consistente dell'offerta di trasporto pubblico urbano, fanno registrare in termini assoluti i valori più elevati: Roma (12.812 milioni di posti-km), Torino (3.971 milioni), Milano (3.593 milioni), Genova (2.578 milioni) e Napoli (1.853 milioni). I livelli di offerta più bassi (inferiori ai 5 milioni) si rilevano, invece, a Tempio Pausania (4,4 milioni), Carbonia (3,9 milioni), Lanusei (1,7 milioni) e Fermo (0,3 milioni).

Milano eroga la maggior offerta per tram, filobus e metropolitana in termini di posti-km (rispettivamente 3.184, 615 e 10.567 milioni). Elevati valori di posti-km sono offerti anche dalle tramvie di Torino (1.012 milioni) e Roma (990 milioni); sempre nella Capitale e a Bologna si rileva in valore assoluto elevata offerta di posti-km delle filovie: rispettivamente 135 e 108 milioni.

Il servizio offerto dalla metropolitana, oltre che a Milano, fa registrare buona dotazione assoluta anche a Roma (7.967 milioni di posti-km), Torino (1.238 milioni) e Napoli (1.206 milioni). Considerando il complesso delle modalità di trasporto pubblico sono Biella e Parma le città dove l'offerta di posti-km è cresciuta di più: nell'intervallo 2011-2012: rispettivamente +26,3 e +19,7%, mentre rapportando l'offerta complessiva alla popolazione è ancora Milano in testa alla graduatoria (con oltre 13.200 posti-km per abitante), seguita da Cagliari (oltre 8.300).

	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale (milioni di posti-km)
Roma	12.812,00	989,6	135,4	7.966,70	21.903,70
Milano	3.592,80	3.183,80	615	10.567,30	17.958,90
Torino	3.971,00	1.012,00	-	1.238,00	6.221,00
Napoli	1.852,50	80,4	38,5	1.206,40	3.177,80
Genova	2.577,90	-	79,4	179	2.836,30
Firenze	1.848,90	300,1	-	-	2.149,00
Venezia	1.644,20	75,7	-	-	1.719,90
Bologna	1.406,50	-	108	-	1.514,50
Messina	1.464,00	-	-	-	1.464,00
Trieste	1.236,60	9,4	-	-	1.246,00
Bari	1.019,10	-	-	-	1.019,10
Sassari	903,4	-	-	54,2	957,6
Bergamo	692,8	132,1	-	-	824,9
Parma	701,1	-	78,8	-	779,9

Tabella 44 - Milioni di posti-km offerti per modalità di trasporto pubblico nei grandi comuni, 2012. Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

Il trasporto non di linea - Taxi e NCC

Nel territorio di Roma la densità di taxi è di 2.9 vetture ogni mille abitanti, un valore che la pone al secondo posto tra le grandi città dopo Milano. Seguono Napoli (2,5), Firenze (1,8), Torino e Bologna (1,7) e Genova (1,5), mentre rimangono molto indietro Palermo e Bari (0,5). Tuttavia, tenendo conto dell'estensione delle aree metropolitane su cui si svolge il servizio, i taxi sono maggiormente concentrati a Milano (26,7 vetture per kmq) e Napoli (20,3), e in misura minore a Torino (11,6), dove i taxi sono quindi più facilmente reperibili rispetto a Roma (5.9 vetture per kmq, ma se si considera solo la superficie interna al GRA si arriva a 20,8) e alle altre città. Anche in rapporto con la rete stradale, i due comuni con il più alto numero di taxi per km sono ancora Milano e Napoli.

Città	Licenze	Densità (taxi per 1000 ab.)	Densità (taxi per kmq)	Densità (taxi per km strada)
Roma	7661	2,9	5,9	0,9
Milano	4855	3,8	26,7	2,9
Napoli	2376	2,5	20,3	2,2
Torino	1505	1,7	11,6	0,9
Palermo	321	0,5	2,0	0,2
Genova	869	1,5	3,6	1,0
Bologna	640	1,7	4,5	0,8
Firenze	654	1,8	6,4	0,7
Bari	153	0,5	1,3	0,1

Tabella 45 - Densità dei taxi nelle grandi città italiane (2014) Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni, Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

È utile altresì riportare un confronto tra la densità dei taxi in alcune città europee e a New York.

Città	Numero di taxi	Stima popolazione area metropolitana (migliaia)	Densità (taxi ogni 1000 pers.)	Densità (taxi per kmq area urbana)
Roma	7661	3798	2,02	6,90
Amsterdam	2400	1600	1,50	4,75
Barcellona	10482	4656	2,25	9,75
Berlino	6936	4006	1,73	5,15
Bruxelles	1248	2072	0,60	1,55
Copenaghen	2016	1231	1,64	4,45
Dublino	11299	1158	9,76	24,94
Helsinki	1500	1203	1,25	2,34
Londra	22174	10149	2,18	12,76
Madrid	15646	6183	2,53	11,84
New York	13437	20661	0,65	1,15

Tabella 46 - Densità dei taxi nelle principali città europee e New York (2014). Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni (aggiornamento 2014). Demographia, Demographia World Urban Areas, 10 edizione annuale (2014)

L'accesso al mercato dei servizi taxi e noleggio con conducente (NCC) presenta in Italia barriere legate alla programmazione quantitativa di regioni e comuni (che stabiliscono il numero e tipo di veicoli), alla disciplina delle modalità di svolgimento del servizio, e infine all'ottenimento delle licenze e autorizzazioni. Nonostante i titoli autorizzatori siano rilasciati gratuitamente tramite bando di concorso pubblico, per i taxi non sono stati effettuati nuovi rilasci negli ultimi anni, e i trasferimenti delle licenze esistenti hanno avuto carattere privato, generalmente a prezzi elevati. Inoltre, come più ampiamente illustrato nell'Atto di segnalazione adottato dall'Autorità in materia, negli ultimi anni, il settore è stato interessato da un profondo processo di innovazione e dalla diffusione di nuove piattaforme tecnologiche, che hanno semplificato la ricerca dei una vettura da parte dei clienti permettendo di localizzare la vettura disponibile più vicina.

3.6.2.2. Contratti di servizio

Dal censimento effettuato dall'Osservatorio emerge un quadro frammentato dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale, differente da regione a regione; secondo i dati trasmessi dalle regioni, il numero totale di contratti nelle regioni a statuto ordinario è pari a circa 880, che diventano oltre 1000 considerando anche le regioni a statuto speciale ed alcuni servizi ancora a carico dello Stato centrale.

In alcune realtà territoriali, titolare del contratto di servizio è un raggruppamento d'imprese, come ad esempio nel caso della regione Calabria, dove affidatarie dei contratti regionali per TPL su gomma sono 6 società consortili che raggruppano 28 aziende. Per contro, in altri casi si verifica che alcune imprese sono titolari di più contratti di servizio, anche in regioni differenti; si cita al riguardo il caso di Trenitalia (16 contratti di servizio con altrettante regioni, oltre Stato).

Sicilia e Campania fanno registrare il più alto numero di contratti di servizio con oltre 100 imprese, seguite da Lazio a quota 97 e Lombardia a 77. Generalmente il numero dei contratti è sempre più alto del numero delle imprese (eccetto per il Piemonte) poiché un' impresa può avere stipulato più contratti con enti territoriali diversi nell'ambito della stessa regione. Si evidenzia, peraltro, anche la possibilità che un'impresa possa avere contratti differenti per tipologia di servizio (es. urbano-extraurbano; ferrogomma ecc.). In alcuni casi i comuni realizzano direttamente il servizio (13 su tutto il territorio nazionale). Si tratta dei comuni laziali di Fara in Sabina, Graffignano, Ladispoli, Moricone, Santa Marinella, quelli lombardi di Gaggiano, Gorgonzola, Monte Isola, Pigra, Vendrogno, quelli toscani di Badia Tedalda e Talia, e il comune abruzzese di Sulmona.

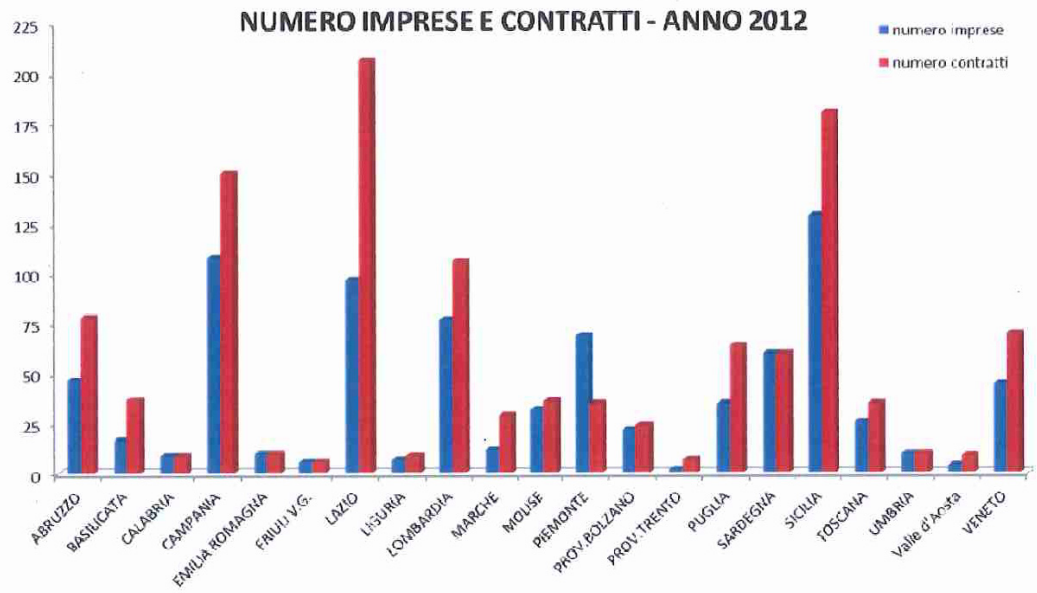


Figura 83 - Numero imprese e contratti per regione (2012). Fonte: Osservatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale. Relazione annuale al Parlamento 2014.

3.6.2.3 Contributi pubblici

L'ammontare totale del costo del servizio a carico dell'ente pubblico di riferimento, desunto dai prospetti inviati dalle Regioni a statuto ordinario, è pari a circa 6.400.000.000,00 euro, a cui vanno aggiunti i costi sostenuti dalle Regioni a statuto speciale ed i costi a carico dello Stato per un totale complessivo di circa 7.3 miliardi di Euro come evidenziato in tabella.

		Trasporto pubblico ferroviario				
	totale TPL (€)	Trenitalia	Altro gestore ferroviario	Totale ferro	% ferro su TPL	% Trenitalia su TPL
Abruzzo	156.361.459	44.421.640	30.534.996	74.956.636	47,94	28,41
Basilicata	104.477.983	50.053.656	23.267.782	53.321.438	51,04	28,77
Calabria	251.936.131	95.521.395	28.864.865	124.386.261	49,37	37,91
Campania	674.681.822	152.215.274	150.056.298	302.269.572	44,80	22,56
Emilia Romagna	360.774.591		143.106.712	143.106.712	39,67	39,67
Lazio	1.152.956.428	219.000.000	94.000.000	313.000.000	27,15	18,99
Liguria	220.888.650	78.731.466	2.456.251	81.187.717	36,76	35,64
Lombardia	1.374.189.685		509.136.291	509.136.291	37,05	0,00
Marche	104.429.414	38.730.368		38.730.368	37,09	37,09
Molise	51.912.835	22.404.079		22.404.079	43,16	43,16
Piemonte	572.080.238	236.000.810	18.369.338	254.370.148	44,46	41,25
Puglia	411.981.528	60.008.000	193.335.855	253.341.855	61,49	14,57
Toscana	500.065.247	226.017.292	11.680.385	237.697.677	47,53	45,20
Umbria	98.806.805	36.496.638	7.016.042	43.512.680	44,04	36,94
Friuli Venezia Giulia	153.754.141	35.315.345	1.909.090	37.224.436	24,21	22,97
P.A di Bolzano	108.851.210	34.915.344	21.441.683	56.357.027	51,77	32,08
P.A. Trento	101.326.000	27.620.000	51.756.000	79.376.000	78,34	27,26
Veneto	388.122.263	127.548.376	7.723.887	134.822.263	34,74	32,86
Sardegna	193.522.716	40.467.450	27.688.260	68.155.710	35,22	20,91
Sicilia	357.598.732	111.535.920	25.500.000	137.035.920	38,32	31,19
Valle d'Aosta	41.955.000	23.000.000		23.000.000	54,82	54,82
TOTALE	7.380.672.887	1.464.997.685	1.294.203.480	2.827.356.876	38,31	19,85

Tabella 47 - Corrispettivi TPL contratti di servizio (2012). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

Nel grafico che segue sono riportati i valori totali dei corrispettivi dei contratti stipulati nell'ambito di ciascuna regione a statuto ordinario, posti a confronto con i dati di riparto del fondo TPL dell'anno 2013.

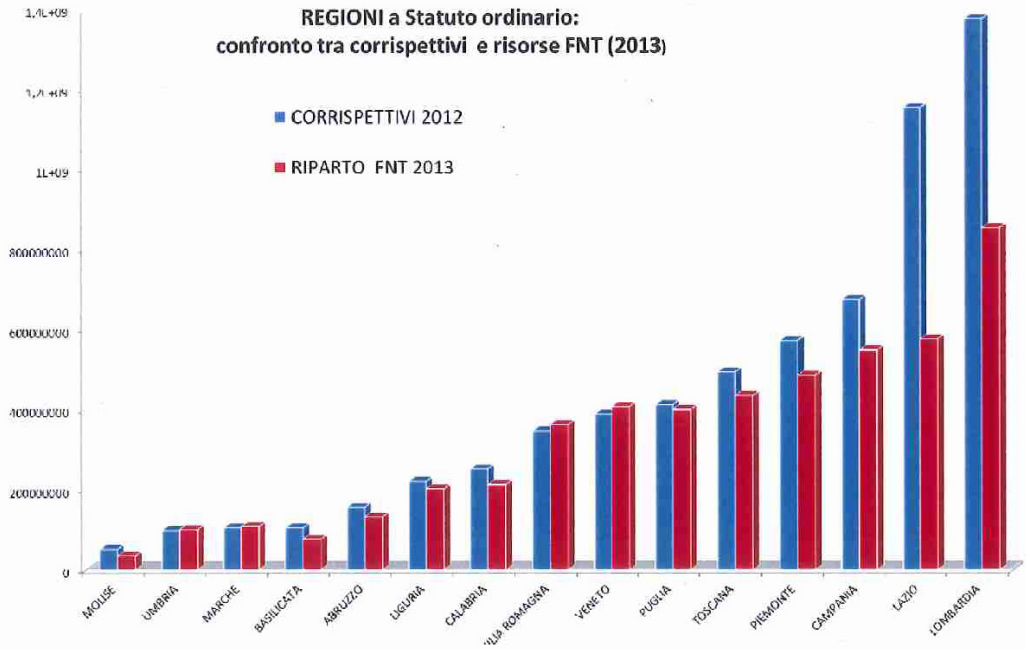


Figura 84 - Ammontare costo servizi TPL, regioni a statuto ordinario (2012). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

ANNO 2012	AMMONTARE CORRISPETTIVI	%	DM 382- RIPARTO ANNO 2013	%
ABRUZZO	156.361.459,00	2,43	132.577.053,68	2,69
BASILICATA	104.477.983,93	1,63	76.391.982,61	1,55
CALABRIA	251.936.131,58	3,92	212.418.996,80	4,31
CAMPANIA	674.681.822,63	10,50	547.558.017,26	11,11
EMILIA ROMAGNA	360.774.591,47	5,62	362.245.853,01	7,35
LAZIO	1.152.956.428,31	17,95	575.650.552,81	11,68
LIGURIA	220.888.650,81	3,44	201.576.263,78	4,09
LOMBARDIA	1.374.189.685,12	21,39	852.633.096,19	17,30
MARCHE	104.429.414,96	1,63	107.441.627,14	2,18
MOLISE	51.912.835,34	0,81	34.992.456,55	0,71
PIEMONTE	572.080.238,10	8,91	484.965.876,68	9,84
PUGLIA	411.981.528,19	6,41	399.209.715,56	8,10
TOSCANA	500.065.247,92	7,78	434.202.172,11	8,81
UMBRIA	98.806.805,61	1,54	100.048.854,63	2,03
VENETO	388.122.263,53	6,04	406.109.636,57	8,24
TOTALE	**6.423.665.086,50**	100	**4.928.022.155,38**	100

Tabella 48 - Ammontare importi TPL regioni a statuto ordinario (2012, confronto con riparto 2013). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

La Lombardia e il Lazio sono le Regioni con la spesa più alta; sono anche le Regioni che hanno al loro interno i contratti con gli importi singolarmente più elevati. Deve essere osservato, per quanto attiene la regione Lombardia, che il servizio svolto dalla ATM di Milano ha una peculiarità rispetto alla gran parte degli altri contratti, in quanto prevede un affidamento del servizio gross cost. Il Comune di Milano introita direttamente il costo dei biglietti ed eroga un contributo commisurato all'intero costo del servizio sostenuto dall'azienda per l'espletamento del servizio. Tale impostazione raffrontata a quelle seguite in altre regioni (contratti net-cost) comporta una ripartizione del fondo nazionale più o meno coerente in base al grado di copertura del fabbisogno (costi + ricavi).

La situazione complessiva dei contratti di servizio ferroviario è dettagliatamente riportata nella Relazione Annuale al Parlamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto pubblico locale (Relazione del 2014 per dati del 2012).

3.6.2.4 Ricavi e costi operativi

Costi di produzione

Nel 2012 rispetto al 2011 i costi totali sostenuti dagli operatori per la produzione fanno segnare un aumento del 3%. Tale trend è per lo più riconducibile un incremento del costo dei carburanti +7% e degli ammortamento +10%. Il costo del personale, invece, si riduce del 2% a causa della riduzione della forza lavoro impiegata.

	2009	2010	2011	2012	Var.% 2011-12
Materie prime	100	108	114	123	7
Servizi	100	95	93	93	0
Ammortamenti	100	128	102	111	10
Costi operativi	100	101	100	102	2
Costo del personale	100	101	100	98	-2
Totale Costi della Produzione	100	101	100	103	3

Tabella 49 - Evoluzione costi della produzione. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

Ricavi da traffico

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale fa segnare a livello medio nazionale un miglioramento. Tale risultato va ricondotto ad un incremento delle tariffe (per compensare i tagli di trasferimenti pubblici) più sostenuto rispetto alla crescita fisiologica dei costi operativi di produzione.

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

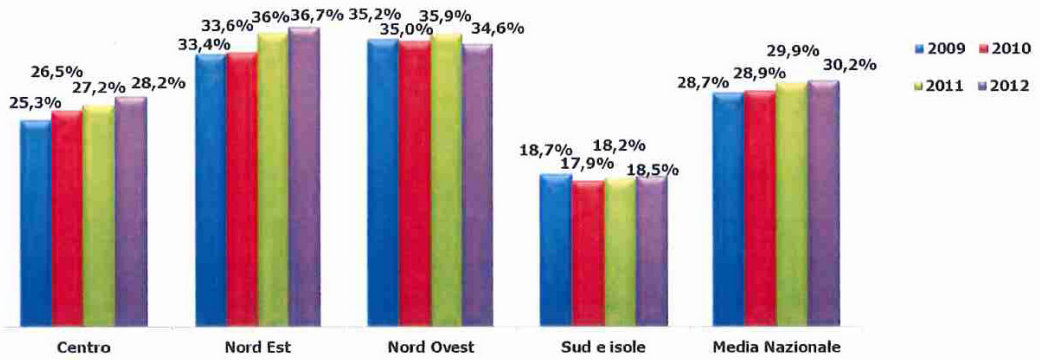


Figura 85 - Rapporto ricavi da traffico su costi operativi urbano + extraurbano. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

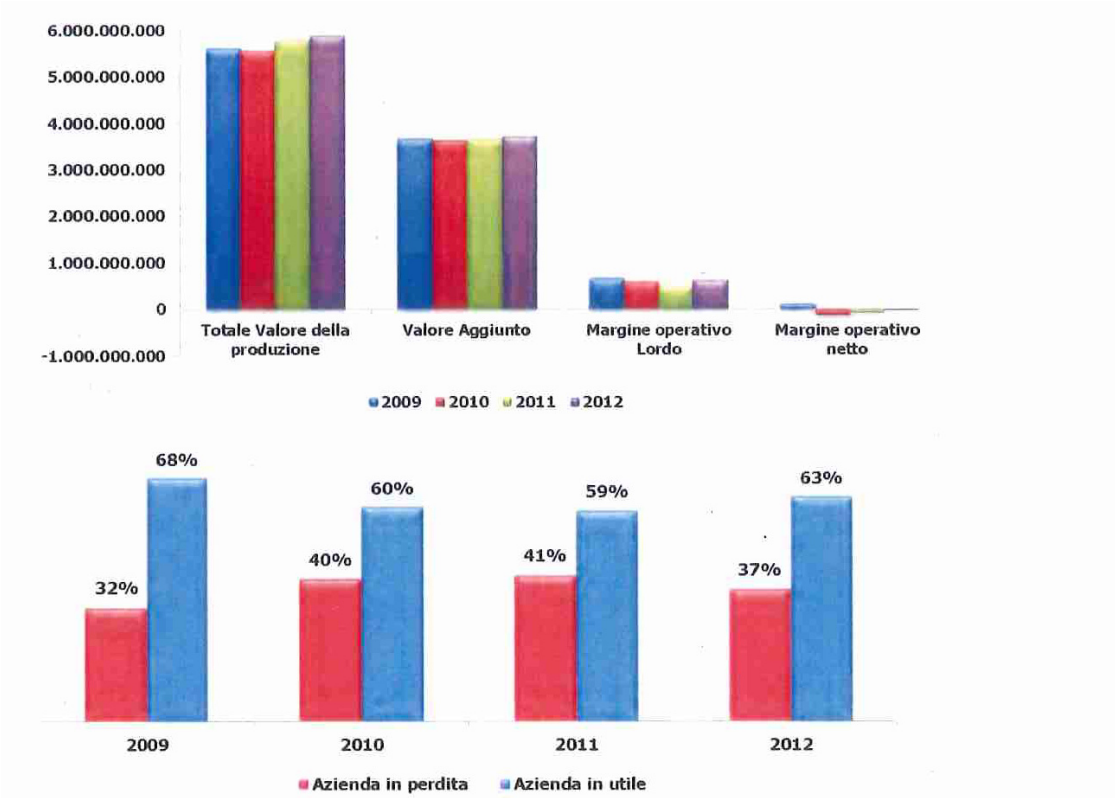


Figura 86 - Evoluzione indicatori gestionali e risultati d'esercizio. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

Nel 2012, rispetto ai tre anni precedenti, si registra un lieve miglioramento del valore aggiunto indicatore che esprime la capacità delle aziende di creare ricchezza ed è pari alla differenza tra ricavi totali (Totale valore della produzione) e costi sostenuti per l'acquisizione di risorse esterne (materie prime, semilavorati, servizi).

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

Si inverte, infine, il trend negativo relativo alla percentuale di aziende che chiudono i conti in rosso le quale passano, per la prima volta dopo vari anni dal 41 del 2011 al 37 del 2012.

3.6.2.5 Aspetti tariffari

Il tema delle tariffe, in un periodo di riduzione di trasferimenti pubblici e conseguentemente di servizio, ha perso il ruolo da protagonista assunto negli anni precedenti. L'aumento dei prezzi è stato spesso la risposta più immediata utilizzata da molte amministrazioni pubbliche che si sono trovate costrette a chiedere all'utenza un maggiore contributo per la copertura dei costi del servizio. Ciò ha avuto come effetto immediato un miglioramento sui flussi reddituali delle aziende anche se non interamente compensativo dei tagli subiti ma che è destinato a congelarsi se non alimentato da adeguate risorse. Nonostante il livello delle tariffe infatti sia comunque ben al di sotto dei livelli europei, i margini per ulteriori aumenti si sono drasticamente ridotti soprattutto perché non affiancati da miglioramenti nella qualità del servizio.

Nonostante le pubbliche amministrazioni tendano a privilegiare i viaggiatori abituali a dispetto di quelli occasionali applicando maggiori aumenti a quest'ultimi rispetto ai primi, per il primo anno l'aumento dell'abbonamento mensile risulta maggiore (2,6%) rispetto a quello del biglietto a tempo (1,9%). A livello territoriale si evidenzia che il Centro dopo un'impennata di aumento registrata lo scorso anno, dovuta principalmente all'aumento di Roma, ha registrato tra il 2013 e il 2014 una completa stabilità sia per quanto riguarda il biglietto a tempo che l'abbonamento mensile. Il Nord Ovest registra invece un aumento del biglietto a tempo sostenuto (0,7%) e un aumento significativo dell'abbonamento mensile dovuto principalmente all'aumento registrato a Milano. Il Nord Est e Sud e Isole tra il 2013-2014 registrano un andamento simile di aumento. Nel Nord Est il biglietto a tempo è aumentato del 4,1% mentre nel Sud e Isole del 3,6%, l'abbonamento mensile nel primo è aumentato dell'1,2% e nel secondo 1,8%.

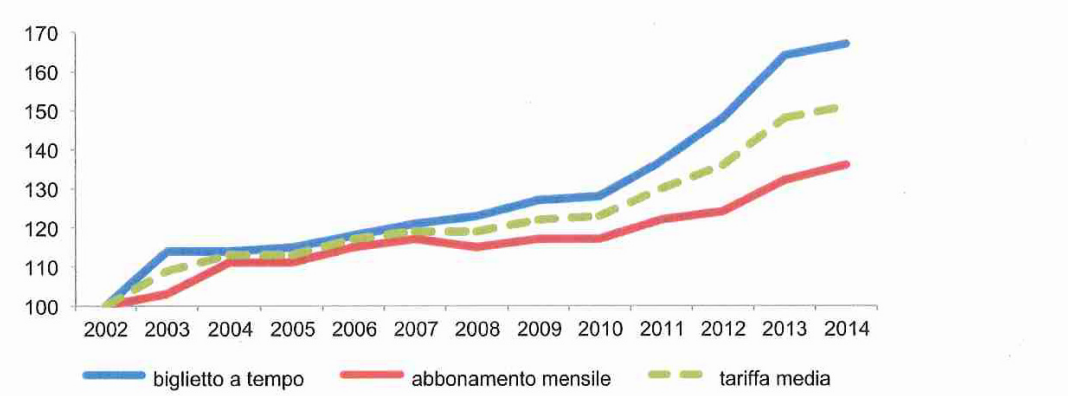


Figura 87 - Evoluzione tariffaria in ambito urbano. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su siti web aziendali

La tabella seguente mostra la media del biglietto per le diverse fasce chilometriche considerate. A livello nazionale la tariffa media risulta, per la fascia 1-6 km, pari a 1,30 euro registrando un aumento rispetto al 2013 pari al 4,8%. Per la fascia 20-30 km invece la tariffa media risulta pari a 2,77 euro mentre per la fascia 50-60 km pari a 4,43 euro. La variazione rispetto al 2013 è stata simile per le due fasce, il 5,3% per la prima e il 5,5% per la seconda. A livello territoriale non si riscontrano sostanziali differenze all'interno delle diverse fasce chilometriche.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2013	media 2014	media 2013	media 2014	media 2013	media 2014
Nord Ovest	9	1,34	1,38	2,61	2,72	4,36	4,52
Nord Est	16	1,19	1,28	2,89	2,97	4,18	4,54
Centro	8	1,19	1,29	2,66	3,00	4,42	4,77
Sud e Isole	11	1,27	1,27	2,25	2,35	3,96	4,00
Media Nazionale	44	1,24	1,30	2,63	2,77	4,20	4,43

Tabella 50 - Prezzo medio del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Per la fascia 1-6 km, il prezzo dell'abbonamento mensile è addirittura inferiore a quello del servizio urbano e pari a 31,97 euro superiore al valore del 2013 del 4,4%. Per la fascia 20-30 km invece l'abbonamento medio mensile risulta pari a 55,03 euro mentre per la fascia 50-60 km a 76,83 euro. La variazione rispetto al 2013 è stata rispettivamente del 2,8% per la fascia 20-30 km e 4,5% per quella 50-60 km.

Ripartizione territoriale	var % 2013-2014 Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	3,0	4,2	3,7
Nord Est	7,6	2,8	8,6
Centro	8,4	12,8	7,9
Sud e Isole	0,0	4,4	1,0
Media Nazionale	4,8	5,3	5,5

Tabella 51 - Variazione del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA

La sostanziale omogeneità dei prezzi a livello territoriale che si è riscontrata all'interno delle tariffe del biglietto non si verifica nell'abbonamento mensile. Soprattutto per la fascia più alta si osserva un abbonamento medio del Nord Ovest che raggiunge quasi i 100 euro (95,21 euro) contro un abbonamento del Nord Est pari a solo 63,63 euro.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2013	media 2014	media 2013	media 2014	media 2013	media 2014
Nord Ovest	9	31,94	32,75	61,50	61,63	84,25	95,21
Nord Est	16	29,99	31,11	51,16	52,46	61,42	63,63
Centro	8	31,16	34,88	50,30	54,44	71,18	76,43
Sud e Isole	11	30,21	30,46	59,41	59,98	85,86	86,76
Media Nazionale	44	30,62	31,97	55,03	56,55	73,52	76,83

Tabella 52 - Prezzo medio dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Ripartizione territoriale	var % 2013-2014 Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	2,5	0,2	13,0
Nord Est	3,7	2,5	3,6
Centro	11,9	8,2	7,4
Sud e Isole	0,8	1,0	1,0
Media Nazionale	4,4	2,8	4,5

Tabella 53 -Variazione dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Taxi

Il confronto delle componenti tariffarie del servizio taxi dovrebbe tenere presente le differenze strutturali tra le città (estensione territoriale, caratteristiche urbanistiche e di viabilità, livello di congestione ed offerta di Tpl. A fronte delle specificità di ogni città, si osserva che nelle città del sud le tariffe (sia chilometrica sia oraria) si attestano su valori mediamente inferiori; a Palermo si rileva il minor costo orario (16,90 euro) e il minor importo fisso alla partenza (2,54 euro), mentre il minor costo chilometrico iniziale è applicato a Napoli (0,77 euro/km). Roma si pone in linea con Milano (ove si registra il costo massimo orario 27,76 euro) e Torino. Il costo di una corsa standard (5 km di percorso con 5 minuti di sosta o di traffico) a Roma appare in linea con le città di Bologna e Milano, mentre risulta avere un costo lievemente inferiore alle città del nord-est e superiore alle città del sud considerate, con uno scarto superiore all'euro. Il confronto tariffario con le grandi città europee e New York permette di rilevare come il prezzo medio della corsa tipo ipotizzata presenti per Roma valori simili a Parigi e Dublino. I più alti prezzi si rilevano a Londra (14,34), Helsinki (16,45) e Copenaghen (16,68).

Città	Importo fisso alla partenza (€)	Tariffa a tempo iniziale (€/h)	Tariffa chilometrica iniziale (€/km)	Tariffa chilometrica extraurbana (€/km)	Supplementi (€) Festivo	Supplementi (€) Notturno	Prezzo di una corsa standard (€) (5 km, 5 min) (a)
Roma	3,00	27,00	1,10	-	1,50	3,50	10,70
Milano (b)	3,20	27,76	1,06	1,80	2,00	3,00	10,60
Napoli	3,50	18,00	0,77	1,54	2,50	2,50	8,65
Torino (b)	3,50	25,50	1,05	1,43	1,50	2,50	12,00
Palermo	2,54	16,90	0,84	1,49	1,58	1,91	8,00
Genova	5,00	24,00	0,90	1,50	2,00	2,50	11,50
Bologna (c)	3,00	24,00	1,13-1,15	1,40	1,70	2,60	10,61
Firenze (b)	3,30	24,00	0,91	1,64	2,00	3,30	11,20
Bari (b)	3,00	20,00	0,80	1,40	2,00	2,00	9,14

Tabella 54 - Confronto componenti tariffarie servizio taxi in diverse città. Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni (agosto 2013)

(a) Le corse standard sono simulate calcolando gli scatti in 5 km di viaggio e 5 minuti di sosta nel traffico o in attesa, con un taxi su piazza e tariffa diurna feriale urbana, tenendo conto delle tariffe progressive e ipotizzando che i minuti di sosta siano metà nella parte iniziale e metà nella parte finale del tragitto.

(b) Tariffa progressiva secondo i km percorsi; il costo extraurbano corrisponde (eccetto Firenze) alla tariffa praticata quando la vettura viaggia a oltre 50 km/h per più di 1 minuto.

(c) Tariffa progressiva secondo l'importo segnato dal tassametro; la tariffa chilometrica è 1,15 € nei primi 2 km e 1,13 nei successivi 2.

3.6.2.6 Indicatori di qualità

L'Osservatorio Audimob dell'Isfort rileva i livelli di soddisfazione nell'uso dei mezzi pubblici distinguendo utenti di autobus e treno, locali e regionali. Al riguardo, gli utenti abituali, ovvero che fanno ricorso al mezzo almeno 3 o 4 volte a settimana, sono di norma un po' meno soddisfatti rispetto agli utenti saltuari e nel 2013. La forbice si è leggermente allargata per la metropolitana, il treno locale e il pullman. Nel caso dell'autobus/tram i punteggi di soddisfazione restano invece allineati tra utenti saltuari e utenti sistematici.

Punteggi 1-10	2013	2012	2011
Autobus/Tram			
Utenti abituali	6,2	6,1	6,2
Utenti saltuari	6,2	6,1	6,1
Metropolitana			
Utenti abituali	7,3	7,4	7,4
Utenti saltuari	7,6	7,6	7,6
Treno locale/regionale			
Utenti abituali	5,5	5,4	5,6
Utenti saltuari	6,1	6,2	6,2
Pullman/Autobus extraurbano			
Utenti abituali	6,4	6,5	6,5
Utenti saltuari	6,7	6,6	6,6

Tabella 55 - Soddisfazione in base alla frequenza d'uso degli intervistati. Punteggi 1-10. Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

Per segmentazione è quello territoriale, guardando all'autobus, le differenze tra le aree del Paese sono piuttosto marcate, tuttavia nel 2013 i divari si sono un po' ridotti (a differenza di quanto era avvenuto nel 2012). Il Nord-Est resta l'area territoriale dove la qualità percepita del

trasporto urbano di superficie è più alta, con un punteggio medio pari a 7 (conferma il dato del 2012 e migliora quello del 2008). Sufficienza piena per l'autobus/tram nel Nord-Ovest (anche in questo caso una conferma sul 2012 e un significativo miglioramento rispetto al 2008). Le note dolenti riguardano il Centro Italia e soprattutto il Mezzogiorno, dove i valori medi scendono sotto la sufficienza, fermandosi rispettivamente a 5,9 e a 5,6 (valori comunque in leggera crescita rispetto sia al 2012 che al 2008).

Punteggi 1-10	Autobus e tram			Metropolitana		
	2013	2012	2008	2013	2012	2008
Nord-Ovest	6,6	6,6	6,3	8,2	8,0	7,6
Nord-Est	7,0	7,0	6,8	-	-	-
Centro	5,9	5,7	5,5	6,9	7,1	7,0
Sud e Isole	5,6	5,5	5,5	7,3	7,3	7,1
Totale	6,2	6,1	6,0	7,6	7,6	7,3

Tabella 56 - Soddisfazione di alcuni mezzi di trasporto pubblico urbano per circoscrizione territoriale. Punteggi 1-10. Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

Per la metropolitana, una riconosciuta eccellenza si registra nelle città del Nord- Ovest, dove il punteggio medio supera l'8 ed espone una significativa crescita rispetto al 2008 (da 7,6 a 8,2). Meno brillante la percezione di qualità della metropolitana nel Centro Italia (Roma) con uno scivolamento al voto medio di 6,9 (dal 7,1 del 2012) e anche al Sud (Napoli) dove tuttavia la valutazione media resta ben superiore al 7.

Per quanto riguarda la velocità media percepita dei diversi mezzi di trasporto, il tendenziale allungamento medio degli spostamenti, a fronte di un consumo di tempo di fatto stabilizzato, sta determinando un progressivo, seppure molto graduale, incremento delle velocità medie delle percorrenze. In particolare nel 2013 i dati relativi al trasporto urbano evidenziano un leggero aumento della velocità media dell'auto (29km/h) che si attesta al doppio di quella dei mezzi pubblici (15km/h, stabile rispetto al 2012), mentre un sorprendente decremento della velocità media in ambito urbano ha riguardato la moto (30km/h, riallineandosi ai livelli del 2011 dopo l'exploit del 2012). Per gli spostamenti extra-urbani la crescita della velocità media è più pronunciata per i mezzi di trasporto collettivo (da 39km/h del 2012 a 42km/h del 2013), con una distanza molto più ridotta rispetto all'auto (48km/h) e alla moto (43km/h). Si conferma quindi che la criticità competitiva sui tempi di percorrenza per i mezzi collettivi di trasporto si concentra nei perimetri urbani, mentre le relazioni extraurbane, sia per la componente ferroviaria che per quella su gomma, assicura tempi di spostamento assolutamente ragionevoli e competitivi rispetto a quelli dei mezzi privati.

Parte seconda - Attività dell'Autorità

1. Introduzione

Questa sezione del Rapporto presenta le principali attività svolte dalla Autorità di regolazione dei trasporti nel periodo di riferimento (1 luglio 2014 – 30 giugno 2015) in esecuzione di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni ed integrazioni (di seguito anche "legge istitutiva" o art. 37 dl 301/2011).

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

2. Organizzazione, funzionamento, finanza e personale

2.1 Organizzazione e funzionamento

Nel periodo di riferimento sono proseguite le azioni necessarie ad integrare l'assetto organizzativo e ad assicurare il pieno funzionamento dell'Autorità. Tutti gli Uffici previsti dal Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento della Autorità sono stati costituiti e se ne è assicurata la continuità della gestione e del coordinamento mediante la preposizione agli stessi di un Segretario Generale, come previsto dalle norme istitutive.

Sul piano delle procedure a rilevanza esterna ed interna, l'Autorità ha adottato modifiche dei Regolamenti inerenti il trattamento giuridico ed economico del personale e la disciplina contabile. In quest'ultimo caso, in particolare, l'Autorità ha adeguato il testo al mutato quadro normativo in materia di acquisto di beni e servizi, precisato la disciplina in materia di procedimenti di spesa e di impegno ed integrato il regolamento con disposizioni in materia di trasferte e missioni del personale e del Consiglio. L'Autorità ha altresì adottato la disciplina dell'orario di lavoro e di servizio e del servizio sostitutivo di mensa e rideterminato la propria pianta organica per tener conto di quanto previsto dal decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 (v. infra).

In esecuzione dell'art. 27 del Regolamento di organizzazione e funzionamento, con Delibera n. 15/2015 del 19 febbraio 2015, l'Autorità ha nominato il Nucleo di valutazione incaricato di svolgere attività di "valutazione e controllo strategico finalizzata alla verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio". Conseguentemente ha approvato il sistema di misurazione e valutazione della performance – *Performance Management* – destinato a tutto il personale dipendente ed ispirato a principi di meritocrazia e di miglioramento continuo della *performance*. Il sistema è finalizzato non soltanto all'erogazione del premio annuale di risultato ed agli eventuali avanzamenti di carriera del personale, ma anche e soprattutto a migliorare gli *skills* di tutte le persone coinvolte. Gli elementi caratterizzanti del sistema sono la addizionalità degli obiettivi rispetto ai compiti degli uffici e la misurabilità dei risultati attesi. Al momento della redazione del presente Rapporto si è conclusa la fase di assegnazione, per tutto il personale dell'Autorità, degli obiettivi relativi all'anno 2015.

Il 25 marzo 2015 il Consiglio dell'Autorità ha approvato, in via preliminare, il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015 – 2017 per la successiva acquisizione dell'avviso

delle Associazioni rappresentate nel Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti, così come previsto dall'art. 10 del Decreto legislativo 14 marzo 2013 n. 33, recante il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni". Conseguentemente, l'Autorità ha aggiornato ed implementato la sezione "Autorità trasparente" del proprio sito web istituzionale.

Il 7 maggio 2015, il Consiglio ha approvato in via preliminare il Codice Etico applicabile a tutti i soggetti che, a qualsiasi titolo, intrattengano rapporti con l'Autorità. Alla finalizzazione del Codice seguirà la designazione del Garante Etico, come previsto dal Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità.

Non ultimo, hanno preso pienamente avvio le attività dell'Advisory Board il cui primi elaborati saranno discussi in occasione di un convegno che si terrà in occasione del secondo anniversario dell'Autorità.

2.1.1 L'esecuzione delle misure di razionalizzazione delle Autorità indipendenti

Come noto, il decreto legge 26 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, ha dettato, tra l'altro, all'art. 22, una serie di obblighi finalizzati alla razionalizzazione delle autorità indipendenti. Dell'adempimento di tali obblighi da parte dell'Autorità si rende di seguito conto partitamente.

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

Per quanto riguarda il comma 5 dell'art. 22, che impone alle Autorità indipendenti di ridurre in misura non inferiore al 20% il trattamento accessorio del personale anche con qualifica dirigenziale, l'unico istituto al quale tale provvedimento risulta applicabile nel 2014, è il premio di risultato. A tale proposito, con decisione del 24 ottobre 2014, l'Autorità ha fissato al 15% dello stipendio lordo il valore massimo del premio di risultato riducendo, così, del 25% il valore massimo precedentemente previsto dall'art. 38 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale (20%), che è stato successivamente modificato a regime. Tale valore era originariamente previsto al 20%, inferiore del 25% al massimo previsto per l'annualità 2014. In fase di applicazione degli istituti ulteriori del lavoro straordinario e, ove disposta, dell'indennità di funzione si terrà conto delle prescrizioni di cui all'art.22, comma 5, del Decreto.

I commi 6 e 9, lettera f), dell'art. 22 impongono inoltre, di ridurre a decorrere dal 1 ottobre 2014 ed in misura non inferiore al 50% rispetto a quella complessivamente sostenuta nel 2013, la spesa per incarichi di consulenza, studio e ricerca e quella per gli organi collegiali non previsti dalla legge. Tale spesa non deve comunque eccedere il 2% di quella complessiva. In proposito, le spese dell'Autorità sono state pari al 1,92% del totale di quella complessiva e tutte impegnate entro il 30 settembre 2014. Rileva al riguardo la circostanza che l'Autorità è stata costituita il 17 settembre 2013 e che, pertanto, il 2013 non può essere considerato come base di riferimento per il contenimento della spesa. D'altra parte l'esercizio 2014 è stato anch'esso caratterizzato

da una struttura delle spese non ancora a pieno regime in quanto, sebbene questo abbia costituito il primo esercizio completo di gestione, l'operatività è stata limitata dalle tempistiche di completamento delle procedure di selezione del personale proveniente da pubbliche amministrazioni nonché dagli interventi normativi che hanno rallentato l'evolversi previsto delle attività. Tale effetto traslativo della spesa si riscontra dunque anche nel valore dell'indice sopra calcolato, in quanto la registrazione di un minor volume di spesa complessiva al termine dell'esercizio ha comportato la rilevazione di un maggior valore relativo dell'indice stesso.

Il comma 7 dell'art. 22 impone alle Autorità indipendenti di gestire in forma unitaria i propri servizi strumentali mediante la stipula di convenzioni o la costituzione di uffici comuni ad almeno due organismi indicando il termine del 31 dicembre 2014 per il relativo adempimento in relazione ad almeno tre dei seguenti servizi: affari generali, servizi finanziari e contabili, acquisti e appalti, amministrazione del personale, gestione del patrimonio, servizi tecnici e logistici, sistemi informativi ed informatici. Al riguardo, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato il proprio insediamento nei termini e con le modalità di cui al DPCM del 3 dicembre 2013 che ha fissato la sede presso gli uffici situati nel palazzo Lingotto di Torino e ritenuto congruo il termine di nove anni per la durata del contratto di comodato gratuito stipulato con il Politecnico di Torino nel maggio 2014 per il rimborso dei costi di gestione calcolati sulla base della superficie occupata e quelli delle utenze attive. Liberando gli spazi temporaneamente messi a disposizione dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato, in virtù di un analogo contratto di comodato gratuito e sulla base del medesimo DPCM, l'Autorità ha, altresì, completato l'insediamento di alcuni suoi uffici operativi nei locali di proprietà della attuale Agenzia delle dogane e dei monopoli a Roma, presso l'immobile sito in Piazza Mastai.

Sia nel caso della sede di Torino che in quello degli uffici di Roma, gli accordi intercorrenti, rispettivamente, con il Politecnico e l'Agenzia delle dogane e dei Monopoli contemplano, oltre all'uso dei locali a titolo gratuito, l'adesione dell'Autorità ad una serie di servizi in comune attinenti alla logistica ed alla gestione del patrimonio, alle reti ed ai servizi tecnici ed ai sistemi informativi ed informatici. Invero, tali accordi, conformi al sopracitato DPCM, precedono ed anticipano le prescrizioni derivanti dall'art. 22 del dl n. 90/2014 nella versione risultante dalla legge di conversione. Pur avendo, quindi, di fatto dato corso anticipatamente agli adempimenti previsti con finalità di contenimento della spesa e razionalizzazione, l'Autorità si propone di esplorare ulteriori forme di collaborazione per le medesime finalità anche con altre Autorità indipendenti ed, in particolare, per quanto concerne i servizi relativi agli appalti, alle assicurazioni, alle missioni e trasferte ed alla finanza.

In relazione ai vincoli previsti dal comma 8 dell'art. 22, che impone alle Autorità indipendenti l'uso delle convenzioni quadro (CONSIP) in materia di acquisto di beni e servizi, previsti dagli artt. 26 della legge 488/1999 e art. 58 della legge 388/2008, nel periodo di riferimento l'Autorità ha fatto uso della convenzione telefonia mobile e della convenzione SCR Piemonte per la telefonia fissa, la connettività e gli approvvigionamenti di carta e cancelleria. Inoltre è stata ampliamente utilizzata la piattaforma MEPA di CONSIP per l'acquisto di beni e servizi di valore inferiore alla soglia comunitaria, ai sensi dell'art. 1, comma 450 della legge 27.12.2006, n. 296.

Quanto poi ai vincoli previsti dal comma 9 dell'art. 22, lettere da a) a e), che impongono alle Autorità indipendenti di contenere le spese di funzionamento, premesso quanto sopra illustrato in ordine all'uso gratuito degli immobili di Torino e Roma, in conseguenza della sopravvenuta impossibilità di indire autonomamente procedure concorsuali, con le assunzioni avvenute nel corso del primo semestre del 2015 la percentuale di personale a tempo indeterminato impiegata presso la sede principale di Torino è stata del 70%, nel rispetto del limite minimo fissato dalla legge. Peraltro, la spesa sostenuta nell'anno 2014 per la gestione degli uffici di Roma è stata di € 1.697.854,57, pari a circa il 14% della spesa complessiva, inferiore al limite massimo del 20% di cui al citato D.L. 90/2014.

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 13 del D.L. 24 aprile 2014 n. 66, recante "Misure urgenti

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

2.2 Personale e Reclutamento

Al 30 giugno 2015, il personale a tempo indeterminato inserito nei ruoli dell'Autorità è di 46 unità (delle quali 5 di qualifica dirigenziale, 32 funzionari e 9 operativi), pari a poco più della metà di quello totale (90 unità) previsto nella pianta organica. Tale contingente è determinato sulla base della legge istitutiva, che prevede un organico a tempo indeterminato pari ad 80 unità, alle quali si aggiungono 10 ulteriori unità da destinare alle funzioni di cui al decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2014". Come più dettagliatamente illustrato in prosieguo, il d. lgs. 169/2014, come già avvenuto sulla base del decreto legislativo n. 70/2014 in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, attribuisce all'Autorità funzioni ulteriori rispetto a quelle previste dalla legge istitutiva in materia di tutela dei diritti dei passeggeri via autobus.

Al reclutamento del personale si è proceduto con apposite procedure di selezione pubblica ai sensi dell'art. 37, comma 6 b-bis del dl. n. 201/2011 e, per quanto possibile, attingendo alle graduatorie degli idonei già formate in occasione di precedenti analoghe procedure. Con riferimento al contenzioso relativo alle predette procedure di selezione, di interesse le ordinanze del TAR Lazio, Roma, n. 11437/2014; n. 12958/2014 e n. 2897/2015, con le quali è stata affermata in materia la competenza del Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte. Di interesse, altresì, il primo pronunciamento di merito in primo grado sinora intervenuto al riguardo con il quale è stato dichiarata la inammissibilità del relativo ricorso.

L'Autorità ha, altresì, dato corso alle procedure per il reclutamento del personale ai sensi della legge 12 marzo 1999, n. 68 recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" mediante la sottoscrizione di una apposita Convenzione con la Provincia di Torino in esecuzione della quale una unità di personale sarà reclutata nel mese di luglio 2015 ed una all'inizio del 2016. Gli inserimenti saranno effettuati tramite assunzioni nominative ai sensi dell'art. 11, comma 4, della l. n. 68/99.

Da ultimo (giugno 2015), l'Autorità ha adottato gli atti prodromici all'avvio delle procedure di reclutamento mediante concorso pubblico delle restanti unità di personale a tempo indeterminato come previsto dalla pianta organica. Al riguardo, atteso quanto disposto dall'art. 22 del citato dl n. 90/2014, l'avvio della procedura di concorso è preceduta da una fase di consultazione delle autorità indipendenti, che è in corso al momento della redazione del presente rapporto.

Al personale a tempo indeterminato in servizio si aggiungono, sempre alla data del 30 giugno, 3 unità di personale assegnato alla diretta collaborazione con il Presidente ed i Componenti, il responsabile della Comunicazione e Stampa e 5 esperti. È, altresì, in corso la formalizzazione dell'incarico al Chief Economist designato dal Consiglio.

Infine, il 12 marzo 2015 l'Autorità ha deliberato di attivare, presso la propria sede di Torino, tirocini formativi e di orientamento. I tirocini saranno di tipo curriculare (per studenti iscritti all'ultimo anno di un Master universitario di I o II livello avente ad oggetto tematiche attinenti all'attività istituzionale della Autorità) o extracurriculari (per tirocinanti che abbiano conseguito il diploma di laurea, o il dottorato di ricerca, o un Master universitario di I o II livello in discipline

inerenti materie di interesse dell'Autorità da non oltre un anno). Al momento della redazione del presente Rapporto nove Università e Istituti universitari hanno manifestato il proprio interesse a stipulare una convenzione con l'Autorità avente ad oggetto l'attivazione di entrambe o di una delle due tipologie di tirocinio sopra citate.

2.3 Autofinanziamento

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

Nel 2015, con la Delibera n. 78/2014, si è provveduto alla individuazione dei soggetti sottoposti all'obbligo contributivo di cui all'art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011, convertito con legge n. 214/2011. Al riguardo, oltre alla classificazione ATECO, si è tenuto conto delle attività effettivamente svolta dalle imprese, verificata tramite l'utilizzo di visure camerali e banche dati e di approfondimenti specifici avvenuti durante incontri con le associazioni di categoria. Ciò al fine anche di escludere le imprese che, pur avendo un codice ATECO concernente i settori dei trasporti, non svolgono attività ricomprese tra quelle oggetto di regolazione dell'Autorità. Inoltre il versamento del contributo attualmente previsto consente alle stesse imprese, salvo verifica dell'Autorità, di escludere dal fatturato "rilevante" ai fini contributivi i ricavi eventualmente realizzati nell'esercizio di attività non pertinenti.

Riguardo alle aliquote, per il 2015 è stata mantenuta l'aliquota ordinaria dello 0,4 per mille già stabilita nel 2014 ed è stata introdotta l'aliquota ridotta dello 0,2 per mille per il settore della logistica e autotrasporto, sia in considerazione del rilevante numero di operatori presenti in tale mercato, che comporta un elevato numero di soggetti tenuti al contributo, sia a causa della diversità di esigenza regolatoria in questi due settori. Inoltre è stata eliminata la soglia di Euro 80 milioni - stabilita nel 2014 - al fine di evitare che la contribuzione al finanziamento gravi su un ridotto numero di soggetti ed è stato previsto che il versamento non sia dovuto per importi contributivi pari od inferiori ad Euro 6.000. In considerazione dell'aliquota del contributo sopra esposto pari allo 0,2 e 0,4 per mille del fatturato, il versamento del contributo non sarà quindi dovuto per quelle imprese con un fatturato pari o inferiore rispettivamente ad Euro 30 milioni (per le imprese nel settore della logistica ed autotrasporto con aliquota 0,2 per mille) ed Euro 15 milioni (per le imprese degli altri settori con aliquota 0,4 per mille).

La materia dell'autofinanziamento è oggetto di ricorsi, in particolare in merito al perimetro dei soggetti tenuti al versamento del contributo all'autofinanziamento dell'Autorità. La situazione richiede interventi legislativi urgenti al fine di assicurare la certezza delle fonti di finanziamento delle attività.

2.4 ICT

L'Autorità utilizza una propria rete per i servizi di accesso ad Internet e la fonia in modalità VoIP. Tuttavia, il sistema è stato progettato e realizzato in stretta collaborazione e grazie al supporto assicurato in fase progettuale dal Politecnico di Torino, che ha consentito di produrre in tempi brevi l'intero progetto di revisione dei sistemi di rete, sicurezza, connettività e cablag-

gio dell'Autorità. Sede di Torino e uffici di Roma sono connessi da una rete fisica a 100 MBit in grado di ospitare traffico dati e voce. Il traffico Internet e la sicurezza sono gestite centralmente da Torino con una protezione ulteriore in termini di rete e sicurezza anche su Roma. Gli utenti dell'Autorità possono operare indipendentemente dalla dislocazione geografica avendo a disposizione sempre tutti i servizi aziendali. In termini di allestimento dei servizi informatici si è optato per un piano a più fasi mirato a garantire la disponibilità dei servizi infrastrutturali e delle postazioni di lavoro in tempo utile al progressivo ingresso del personale.

Nell'ambito delle attività di progettazione, grande rilievo è stato dato alle componenti di sicurezza. Al riguardo, la sicurezza perimetrale consente di ridurre in misura significativa il livello dei rischi ai quali è esposto il sistema informativo. In tal senso, oltre a garantire delle regole di comunicazione tra aree di servizio omogenee per tipologie di utenza, esso deve essere in grado di rispondere in maniera adeguata al mutare dei tentativi di attacco e di intrusione, garantire riservatezza, integrità e disponibilità delle informazioni; garantire continuità dei servizi e impedire la fruizione non autorizzata. Per poter rispondere a questa esigenza sono state adottate una serie di misure tra le quali Firewall e VPN , sistemi di rilevazione e prevenzione delle intrusioni IPS e sistemi di analisi dei contenuti (Web Filtering; Antispam; Antivirus; Antispyware). Potranno nel prossimo futuro essere previsti sistemi di autenticazione forte (One-Time Password; Smart Card & PKI).

Riguardo ai servizi IP-based, l'Autorità ha provveduto alla acquisizione di un unico sistema di FONIA IP a servizio sia della sede principale di Torino che degli uffici di Roma. Gli uffici di Roma costituisco di fatto un branch office della sede di Torino e l'uscita telefonica è unica ed attestata su Torino (numerazione 011) a conferma della centralità della sede torinese. Il passaggio alla numerazione unica basata su IP ha, tra l'altro, consentito all'Autorità di procedere sulla strada dell'efficientamento dei costi di gestione, attraverso l'abbattimento dei costi di chiamata interni, indipendentemente dalla disposizione fisica dei dipendenti ed attraverso i profili di servizio, assegnando a ogni dipendente il profilo necessario ma non eccedente il corretto uso lavorativo. Tra i servizi VoIP rientra quello di instant messaging che consente comunicazioni brevi e asincrone tra uno più colleghi. Il servizio IP based, non ha costi di comunicazione e sostituisce i tipici sms o email, talvolta troppo formali per comunicazioni estemporanee ma utili per una maggiore efficienza lavorativa.

È stato altresì attivato un sistema di videoconferenza che, tra l'altro, consente di realizzare connessioni multi-punto in audio o videoconferenza con soggetti esterni, ottimizzando ulteriormente tempi e capacità di comunicazione e riducendo considerevolmente i costi.

3. Attività e procedimenti

3.1 Provvedimenti di regolazione e misure di esecuzione

3.1.1 I modelli tariffari aeroportuali

Come riferito nel primo Rapporto sulla attività dell'Autorità del 2014, con la Delibera n. 31/2014 del 7 maggio 2014 il Consiglio ha disposto l'avvio di una consultazione sui modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. La consultazione ha riflesso l'orientamento teso a modulare l'intensità della regolazione in funzione della dimensione degli aeroporti, riducendone progressivamente l'impatto al diminuire dei volumi di traffico (superiore ai 5 milioni, tra i tre ed i cinque e sotto i tre milioni di passeggeri). I modelli sono stati quindi elaborati con l'obiettivo di fornire ai gestori adeguati margini di flessibilità e, allo stesso tempo, garantire la trasparenza sui costi e sul processo di determinazione dei diritti aeroportuali. Tutto ciò, in linea con il quadro normativo delineato dalla Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, come recepita in Italia dagli articoli da 71 a 81 del decreto legge 27 gennaio 2012, n. 1 convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012 n. 27, nonché dall'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successivamente ulteriormente modificato, istitutivo della Autorità di Regolazione dei Trasporti.

In tutti i tre modelli sottoposti a consultazione è stato introdotto il metodo di determinazione dei diritti sancito dalla Direttiva 2009/12/CE, la quale prevede che tale fissazione avvenga nel contesto e all'esito di una consultazione obbligatoria nel cui ambito gestore aeroportuale e utenti sono soggetti attivi, con possibilità per ciascuna parte di ricorrere all'Autorità di vigilanza indipendente in caso di mancato accordo. L'Autorità ha infatti ritenuto appropriato applicare questi principi, che la Direttiva rende obbligatori per gli aeroporti con volumi di traffico superiori a cinque milioni di passeggeri per anno, anche per la determinazione dei diritti in aeroporti con volumi di traffico inferiori a tale soglia. I modelli sono stati predisposti tenendo altresì presenti gli orientamenti del Governo presentati in vista della adozione del Piano nazionale degli aeroporti. Nel redigerne i testi si è inoltre tenuto conto della necessità di mantenere la continuità operativa con la situazione esistente e con la consultazione svolta dall'ENAC sulla materia. L'Autorità ha prefigurato l'applicazione dei modelli per un periodo transitorio di quattro anni riservandosi di rivalutarne l'impianto alla luce di apposite analisi del mercato degli aeroporti alle quali intende dare corso.

Nell'ambito della consultazione, il 19 giugno 2014 si è svolta a Torino una audizione dell'Autorità con i gestori aeroportuali ed i vettori aerei. Nel corso dell'audizione, cui hanno preso parte circa 50 fra rappresentanti di compagnie aeree (italiane ed estere, compresi i vettori *low cost*) e società di gestione aeroportuale, gli intervenuti hanno rappresentato le proprie osservazioni sui documenti posti in consultazione dall'Autorità. I temi di maggior interesse per compagnie aeree e gestori sono risultati l'ambito di applicazione dei nuovi modelli tariffari, il regime di *dual till* o *single till* relativo al margine commerciale, l'incentivazione per una maggior efficienza nella gestione degli scali, i criteri e le formule per la fissazione delle tariffe. La consultazione si è chiusa con l'invio all'Autorità da parte di imprese ed associazioni di una serie di osservazioni scritte, che sono state approfonditamente analizzate da parte degli Uffici con lo scopo di redigere il testo finale dei modelli. A seguito della chiusura della consultazione, e sulla base dell'analisi dei contributi offerti dai soggetti partecipanti, con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014, l'Autorità ha definitivamente approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Sulla base dei modelli adottati, l'iter procedimentale per la definizione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali si articola per fasi e prevede:

- l'avvio della consultazione da parte del Gestore, con un anticipo di almeno quattro mesi rispetto alla data di effettiva entrata in vigore del nuovo sistema tariffario; l'avvio della consultazione deve essere preceduto (di almeno 7 giorni) dalla notifica all'Autorità, che provvede a darne avviso sul proprio sito web. Con l'avvio della consultazione il gestore è tenuto a mettere a disposizione dell'utenza aeroportuale una serie di documenti ed informazioni, illustrativi della proposta;
- almeno una pubblica audizione dell'utenza aeroportuale, da tenersi dopo 30 giorni dall'avvio della consultazione, in cui trattare tutte le tematiche correlate alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali. Se necessario, possono essere accordate dal Gestore ulteriori audizioni, entro i successivi 30 giorni;
- la ricerca, fra il Gestore e gli Utenti, attraverso il confronto durante la fase di consultazione, "per quanto possibile di un accordo a fronte della proposta di aggiornamento dei Diritti e dei correlati livelli di qualità, in relazione agli impegni proposti dal Gestore nel documento di Consultazione";
- ove sia raggiunta l'intesa sostanziale, o in assenza di ricorso di una delle parti, "l'entrata in vigore del livello dei diritti pubblicato dal Gestore, e degli accordi correlati, alla data prevista quale dichiarata in sede di apertura della consultazione, e comunque non prima di 60gg dalla pubblicazione della intesa sul sito web del Gestore, assolti gli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA";
- in caso di mancato accordo, ciascuna delle parti in Consultazione può rivolgersi all'Autorità, secondo tempi e modalità definiti. L'Autorità esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali.

L'Autorità dunque, nella fase di revisione dei diritti aeroportuali:

- dà pubblicità sul proprio sito della notifica, inviatale dal gestore, di avvio della procedura di consultazione degli utenti;
- vigila sul corretto svolgimento della procedura di consultazione e sul rispetto della tempistica prevista;
- può partecipare direttamente alla consultazione o promuovere la discussione su specifiche tematiche;
- può invalidare la consultazione nel caso emergano significative irregolarità procedurali o grave non veridicità delle informazioni rese dal gestore nel corso della consultazione;
- esamina la proposta definitiva elaborata dal gestore al termine della consultazione e, in caso di intesa espressa o tacita, pubblica entro 40 giorni sul proprio sito web gli esiti della verifica effettuata con possibilità di imporre eventuali correttivi "*a protezione dell'intesa raggiunta tra le parti*";
- adotta azioni ritenute adeguate al ripristino delle relazioni che devono intercorrere tra gestore ed utenti;
- in caso di controversia, adotta una decisione provvisoria entro quattro settimane circa l'entrata in vigore dei diritti, e una decisione definitiva entro il termine di quattro mesi, prorogabile di due mesi per motivate esigenze istruttorie, dalla data di ricevimento dell'istanza di definizione della controversia.

3.1.1.1 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Pisa

La Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. (SAT), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Galileo Galilei" di Pisa è stato il primo gestore ad applicare il modello. Il 21 Novembre 2014 ha notificato all'Autorità l'avvenuto avvio della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2015-2018. Contestualmente, la Società SAT ha messo a disposizione degli utenti aeroportuali il relativo documento di consultazione in

lingua italiana e, successivamente, in inglese. In data 13 gennaio 2015 si è tenuta, presso l'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa, l'audizione da parte del gestore degli utenti dell'aeroporto, alla presenza degli uffici dell'Autorità. Nel corso dell'audizione SAT ha presentato la proposta di revisione dei diritti, che prevede per il 2015 un complessivo aumento medio dell'1.1%, e dopo avere risposto alle osservazioni ed alle richieste di approfondimento dei presenti, ne ha raccolto il consenso. Occorre tuttavia considerare che la partecipazione all'assemblea non è stata particolarmente numerosa, risultando rappresentato con diritto di voto soltanto il 10% circa del traffico aereo dell'aeroporto.

La documentazione prodotta da SAT ai fini della consultazione è stata oggetto di approfondita valutazione da parte degli Uffici dell'Autorità, per verificarne la coerenza con il modello tariffario adottato, tenuto conto anche delle osservazioni e delle richieste di approfondimento avanzate nel corso dell'audizione dagli Utenti aeroportuali. Nel merito, si è ritenuto di segnalare al gestore alcune tematiche emerse nel corso dell'istruttoria e meritevoli di ulteriore approfondimento. Successivamente, con nota del 12 febbraio 2015, SAT ha dichiarato la chiusura delle consultazioni sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali e pubblicato le tariffe per l'anno 2015, dichiarando altresì la loro entrata in vigore, salvo diverso avviso dell'Autorità, a partire da giovedì 16 aprile 2015. Le tariffe che sono state pubblicate con quest'ultimo atto, per il 2015, sono quelle emerse dalla consultazione con gli utenti dell'aeroporto e sulle quali si è acquisito il consenso degli utenti stessi nel corso dell'audizione del 13 gennaio.

Preso atto che non sono pervenute da parte dei soggetti interessati istanze di revisione della proposta definitiva entro i termini a tal fine previsti, l'Autorità, con Delibera n. 22/2015 del 12 marzo 2015, ha dichiarato la conformità al pertinente Modello tariffario di riferimento della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali, presentata da SAT a seguito della consultazione, salvo che per alcuni aspetti di dettaglio e integrazioni richieste dall'Autorità, a cui SAT ha replicato entro i termini dei 90 giorni previsti. È stato prescritto, quindi, a SAT: di applicare, con entrata in vigore a partire dal 16 aprile 2015, ed in via temporanea fino al 31 dicembre 2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione; di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata da SAT, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 1 gennaio 2016 e per il resto del periodo tariffario; di effettuare entro il 31 dicembre 2016 - così come previsto dal Modello - l'eventuale recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo), conseguente all'applicazione dei correttivi imposti dall'Autorità al calcolo del livello dei diritti, per il periodo intercorrente fra la loro entrata in vigore ed il 31 dicembre 2015.

Con la stessa delibera è stato inoltre prescritto a SAT, in occasione della prima consultazione annuale utile successiva all'atto della pubblicazione da parte dell'Autorità degli Indici di Rivalutazione (Investimenti Fissi Lordi) previsto dal Modello, l'adeguamento del modello di calcolo del proprio sistema tariffario a tale nuovo indice, modificando di conseguenza la struttura tariffaria, con decorrenza a partire dal primo gennaio dell'anno successivo a detta consultazione annuale.

3.1.1.2 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Firenze

Lo scorso 30 dicembre 2014 la Società Aeroporto di Firenze S.p.A. (AdF), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Firenze, ha notificato all'Autorità l'apertura della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2015-2018, indicando di aver programmato l'avvio della procedura medesima per il giorno 7 gennaio 2015. Di tale notifica l'Autorità, dopo avere verificato la completezza della documentazione a supporto della proposta, ha dato notizia sul proprio portale web in data 5 gennaio 2015. Al fine di consentire all'Autorità l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del modello tariffario adottato, gli

Uffici hanno richiesto ad AdF una integrazione documentale, che AdF ha reso immediatamente disponibile insieme ad una nota di spiegazione e presentazione.

In data 13 febbraio 2015, presso l'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze, si è tenuta la prima audizione degli utenti aeroportuali, con esposizione da parte del Gestore della proposta di revisione dei diritti in consultazione. L'Autorità, presente con un proprio rappresentante, ha potuto testimoniare una presenza massiccia dell'utenza aeroportuale, in quanto risultavano rappresentate, direttamente o con delega, più del 75% delle WLU (*work load unit*) 2013. Dopo una approfondita presentazione della proposta, in cui si sono affrontati i temi dell'evoluzione del traffico, degli investimenti, sia pregressi che previsti nel periodo tariffario, del Piano della qualità e della tutela ambientale, dell'applicazione della metodologia del modello per la determinazione dei diritti, AdF ha annunciato il livello dei diritti previsto per il periodo tariffario, che prevede, rispetto al periodo precedente, un incremento medio annuo del 4% circa. A ciò ha fatto seguito una richiesta da parte degli utenti di rivedere il piano della qualità e dei *Service Level Agreements*, tanto da richiedere la convocazione di una seconda audizione.

Nella successiva audizione del 3 marzo 2015, gli utenti hanno richiesto che venisse accolta la possibilità di presentare una ulteriore proposta avente ad oggetto una modifica degli indicatori analitici di qualità contenuti nel Piano approvato da ENAC nonché un elenco sintetico di parametri da inserire nell'ambito di uno SLA (*Service Level Agreement*). Dopo un lungo dibattimento tra le parti, però, la consultazione si è conclusa con un mancato accordo. In data 26 marzo 2015 AdF ha pubblicato la proposta di revisione dei diritti aeroportuali, che salvo diverso avviso dell'Autorità, ha manifestato l'intenzione di applicare a partire dal 26 maggio 2015. La documentazione prodotta da AdF è stata oggetto di approfondita valutazione da parte degli Uffici di dell'Autorità, al fine di verificarne la coerenza con i modelli tariffari in vigore, tenuto conto anche delle osservazioni e delle richieste di approfondimento avanzate nel corso dell'audizione dagli Utenti aeroportuali.

Si osserva che, entro i 20 giorni dalla data di pubblicazione della revisione delle tariffe aeroportuali sono pervenute tre distinte istanze di ricorso, da parte di soggetti partecipanti alla consultazione: Assaereo (Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo), IATA (*International Air Transport Association*), e IBAR (*Italian Board Airline Representatives*).

I tre ricorsi, sostanzialmente analoghi nei contenuti evidenziavano il mancato accordo sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Firenze "*per presa d'atto dell'indisponibilità della società AdF di ricercare un accordo, prima dell'entrata in vigore dei nuovi livelli tariffari, sulla base della proposta di SLA riformulata dagli Utenti*".Tutti i ricorsi rivolgevano istanza all'Autorità al fine di *"di rendere esigibili i nuovi livelli tariffari proposti dalla Società di gestione solo dopo il raggiungimento di un accordo con gli Utenti sui livelli di servizio (Service Level Agreement)".*

Con la Delibera n. 31/2015 del 23 aprile 2015, l'Autorità, ritenuta la necessità di esperire un tentativo per il raggiungimento di una intesa sulla materia oggetto di istanza di ricorso ha avviato il procedimento per la risoluzione della controversia, come previsto dal Modello, relativamente alle istanze di ricorso pervenute all'Autorità da parte di Assaereo, IATA e IBAR.

Contestualmente, al fine di esperire un tentativo per il raggiungimento di una intesa sulla materia oggetto di istanza di ricorso, ha invitato il gestore a predisporre, partendo dalle considerazioni emerse nel corso delle audizioni del 13 febbraio e del 3 marzo 2015, una proposta di accordo sul livello dei servizi (SLA), ed inviarla agli Utenti aeroportuali, alle Associazioni ricorrenti ed all'Autorità entro il 30 aprile 2015. Tale proposta avrebbe dovuto conformarsi ai seguenti principi: *"per ciascuno dei servizi contemplati nella proposta, il valore obiettivo dell'indicatore di qualità prescelto per l'applicazione di penali dovrà prevedere un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario, improntato a criteri di competitività e sostenibilità, rispetto alle*

attuali prestazioni del Gestore aeroportuale. Tale valore obiettivo dovrà essere espresso in termini percentuali e non potrà, di norma, essere pari al 100%; l'eventuale liquidazione degli importi delle penali dovute dal Gestore ai singoli Utenti aeroportuali in dipendenza dell'accordo sul livello dei servizi, dovrà essere svincolato e indipendente dalla liquidazione dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore per la fruizione dei servizi stessi; l'accordo dovrà definire le modalità di monitoraggio degli indicatori di qualità contenuti nell'accordo secondo criteri di trasparenza ed oggettività, con avvio immediato; l'accordo dovrà prevedere la possibilità di revisione dei contenuti entro un anno dalla loro entrata in vigore, alla luce delle migliori pratiche emergenti".

Al fine di esperire il tentativo di raggiungimento dell'intesa di cui al punto precedente, l'Autorità ha così convocato gestore e gli utenti aeroportuali, nonché le Associazioni ricorrenti, in uno specifico incontro presso la sede dell'Autorità a Torino, il giorno 5 maggio 2015, per discutere ed eventualmente emendare la proposta di cui al punto precedente, al fine di sottoscrivere l'accordo, da recepire in apposito verbale. Nel corso dell'incontro, alla presenza di gestore, utenti (rappresentanti complessivamente oltre il 70% del traffico dell'aeroporto) ed Associazioni ricorrenti, è stata discussa la proposta di accordo sul livello dei servizi aeroportuali, presentata da AdF in data 30 aprile 2015. A conclusione della discussione , gli Uffici dell'Autorità hanno preso atto dell'accordo fra il gestore e gli utenti dell'aeroporto di Firenze, nonché le Associazioni ricorrenti, sulla proposta di SLA presentata da AdF, così come finalizzata in alcuni termini applicativi nel corso dell'audizione stessa. Le Associazioni ricorrenti hanno contestualmente dichiarato, con il raggiungimento dell'accordo, il venir meno dell'interesse alla prosecuzione del procedimento di cui alle istanze di ricorso, riguardo il tema del livello dei servizi (SLA) dell'Aeroporto di Firenze.

In data 7 maggio 2015, con la Delibera n. 35/2015, l'Autorità ha quindi dichiarato la conformità al pertinente Modello tariffario di riferimento della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali pervenuta da AdF, salvo richiedere comunque specifiche integrazioni e revisioni accolte dal gestore entro i 90 giorni previsti. È stato prescritto, quindi, ad AdF:

- di applicare, con entrata in vigore in data 26 maggio 2015, ed in via temporanea fino al 31/12/2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione;
- di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata da AdF, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 01/01/2016 e per il resto del periodo tariffario;
- di effettuare entro il 31/12/2016 - così come previsto dal Modello - l'eventuale recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo), conseguente all'applicazione dei correttivi imposti dall'Autorità al calcolo del livello dei diritti per il periodo intercorrente fra la loro entrata in vigore ed il 31/12/2015;
- di fornire all'utenza dell'aeroporto, in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi del Modello, e nell'ambito del Documento informativo annuale, un'ampia e documentata informazione riguardo all'aggiornamento della proposta, alle modalità di recupero tariffario ed alle fonti di finanziamento per gli investimenti programmati;
- in occasione della prima consultazione annuale utile successiva all'atto della pubblicazione da parte dell'Autorità degli indici di rivalutazione (Investimenti Fissi Lordi) previsto al paragrafo 8.5 del Modello, l'adeguamento del modello di calcolo del proprio sistema tariffario a tale nuovo indice, modificando di conseguenza la struttura tariffaria, con decorrenza a partire dal primo gennaio dell'anno successivo a detta consultazione annuale;
- di dare attuazione all'accordo con gli Utenti aeroportuali sui livelli di servizio conseguito in data 5 maggio 2015 presso la sede dell'Autorità, con decorrenza a partire dalla data di entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali.

Con la stessa delibera, l'Autorità ha dichiarato concluso il procedimento di risoluzione delle controversie avviato con la Delibera n.31/2015, relativamente alle istanze di ricorso pervenute da Assaereo, IATA, IBAR.

3.1.1.1 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Bologna

In data 8 maggio 2015, la Società Aeroporto di Bologna S.p.A. (SAB), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Bologna, ha notificato all'Autorità la volontà di avviare in data 15 maggio 2015 la consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali relativi all'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, fissando al 17 giugno 2015 la data dell'audizione degli utenti dell'aeroporto. Verificata la completezza della documentazione allegata alla proposta, i primi adempimenti dell'Autorità relativamente alla notifica pervenuta hanno riguardato: l'avvio del procedimento di valutazione della proposta, in funzione della sua entrata in vigore; la pubblicazione sul proprio sito web delle informazioni sull'avvio della consultazione.

3.1.1.2 La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Olbia

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

3.1.2 L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali

Nell'ambito della disciplina di valutazione del Capitale Investito Netto e della sua remunerazione, nonché della valutazione dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, in analogia a quanto già previsto nelle Linee Guida ENAC di applicazione della Direttiva CIPE n. 38/2007, i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati dall'Autorità prevedono per i Gestori Aeroportuali la possibilità di optare per una valutazione "a valori correnti", con la conseguente necessità di rivalutare il valore delle immobilizzazioni entrate in esercizio nel corso del tempo. I modelli prevedono a tale scopo la pubblicazione annuale, da parte dell'Autorità, di un indice di rivalutazione delle immobilizzazioni autofinanziate, basato sull'Indice ISTAT relativo agli Investimenti Fissi Lordi.

L'Autorità ha dunque approntato le procedure ed i flussi informativi necessari al fine di tale pubblicazione, acquisendo tutte le informazioni necessarie per la pubblicazione di un dato caratterizzato da adeguata robustezza giuridica e di conseguenza elaborato sulla base di informazioni ufficiali e certificate, trattate con metodologie condivise. A tal fine gli Uffici hanno avviato una attività di verifica delle fonti disponibili, attraverso il confronto con le istituzioni che, nei precedenti sopra descritti, sono state oggetto di citazione e fonte di informazioni (in particolare AEEGSI ed ISTAT) al fine di verificare i meccanismi di stima ed elaborazione degli indici a partire dai dati pubblicati.

Dal lavoro istruttorio svolto è emersa una proposta di metodologia per la costruzione e la pubblicazione annuale di un indice di rivalutazione, basato sull'edizione relativa ai dati annuali pubblicata da ISTAT sul proprio portale web, nella sezione Conti nazionali, Conti e aggregati economici nazionali annuali, alla voce Investimenti Fissi Lordi. Facendo seguito ai colloqui intercorsi con ENAC, considerata l'esigenza di individuare un unico deflatore da applicare all'in-

tero settore aeroportuale per la rivalutazione a fini tariffari del capitale immobilizzato in opere ed impianti, gli Uffici dell'Autorità hanno avviato un canale comunicativo con i corrispondenti uffici ENAC, al fine di condividere i dati raccolti e le possibili ipotesi di lavoro elaborate

3.1.3 Il settore ferroviario

3.1.3.1 Misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie: la delibera 70/2014

Come riferito nel primo Rapporto dell'Autorità, con la Delibera n. 16 del 6 marzo 2014 è stato avviato il procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie. Nell'ambito di tale procedimento, con Delibera n. 24/2014 l'Autorità, a seguito di un primo periodo di osservazione del settore, ha individuato le questioni e le specifiche problematiche da affrontare con maggiore urgenza con la finalità di incentivare la concorrenza, l'efficienza ed il contenimento dei costi a beneficio di utenti, imprese e consumatori e dare certezze agli investitori. Con la stessa Delibera inoltre l'Autorità ha invitato tutti i soggetti interessati (imprese ferroviarie, associazioni di settore, Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, Regioni etc.) a presentare le proprie osservazioni ed eventuali proposte su tali questioni. Sono pervenute osservazioni da parte di 15 soggetti interessati (Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, 7 Imprese ferroviarie, 4 Regioni e 2 associazioni rappresentative di settore). Le osservazioni pervenute sono state oggetto di analisi dettagliata; esse hanno fornito un contributo fondamentale, per il loro contenuto sia informativo che argomentativo, alla elaborazione da parte dell'Autorità delle misure di regolazione. Ciò emerge anche dalla lettura della delibera adottata al termine della consultazione, ove per ciascuna area tematica, dopo il richiamo ai principali riferimenti normativi ed alle problematiche poste in consultazione, è fornita evidenza dell'analisi delle risposte pervenute.

Con delibera n. 70 del 31 ottobre 2014, dunque, l'Autorità ha adottato una serie di misure di regolazione, comprendenti: accesso alla rete ferroviaria nazionale e programmazione dell'esercizio del trasporto; accordi quadro; assegnazione di capacità; penalità in caso di violazione degli obblighi contrattuali; criteri e modalità per la gestione della capacità della rete: gestione delle interruzioni del servizio e delle perturbazioni della circolazione; accesso ai servizi ed agli impianti accessori, ed in particolare: ai servizi di biglietteria, informazione ed assistenza passeggeri; ai servizi di manovra per il trasporto merci; ripartizione dei costi tra gestore e imprese ferroviarie per l'assistenza delle persone a mobilità ridotta; criteri per la determinazione dei pedaggi sulle tratte della Alta Velocità. In esecuzione di questo dispositivo, il gestore ha fissato il pedaggio per l'AV a 8,2 Euro per treno*km.

Contestualmente, l'Autorità ha disposto la rivisitazione complessiva dei criteri di determinazione dei pedaggi per l'uso delle infrastrutture ferroviarie, sia sulla rete tradizionale che su quella ad alta velocità. Principali destinatari delle misure adottate sono il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie. A favore di queste ultime, e di un utilizzo più ampio e concorrenziale dell'infrastruttura ferroviaria, la delibera prevede, fra l'altro, la riduzione degli oneri per i servizi alle persone a mobilità ridotta (misure 9.6.1 e 9.6.2), la riduzione dei costi per lo sgombero della rete (misura 4.6.1) e dei servizi di manovra nel settore merci (misure 11.6.1 e 11.6.2). Le misure di regolazione mirano, in particolare, a stimolare la concorrenza nei settori già liberalizzati – trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza e trasporto di merci via ferrovia – incentivando il permanere sul mercato delle imprese efficienti, con il fine ultimo di contribuire a mantenere livelli di prezzi all'utenza finale commisurati alla qualità dei servizi offerti ed ai costi effettivamente sostenuti dalle imprese per la gestione e gli investimenti, al netto dei contributi pubblici.

Rimandando alla lettura della delibera per una descrizione analitica delle 28 misure di regolazione ivi contenute è, tuttavia, possibile individuare alcuni temi ricorrenti. Diverse misure han-

no in comune l'obiettivo di rafforzare i meccanismi di mercato e gli incentivi a comportamenti efficienti nel rapporto tra imprese ferroviarie e Gestore dell'infrastruttura. Un esempio di questo tipo è rappresentato dalla misura 7.6.1, che intende rendere più incisivo il sistema di sanzioni (c.d. *performance regime*) nei confronti di coloro (imprese ferroviarie o gestore dell'infrastruttura) che provocano perturbazione del traffico e quindi ritardi rispetto agli orari programmati di partenza e arrivo dei treni, sia in aspetti qualitativi del servizio come il rispetto dell'orario di partenza e arrivo dei treni. Possono rientrare in questa prospettiva anche le misure che mirano a introdurre dimensione qualitative del servizio nei contratti pluriennali per l'acquisto di capacità di infrastruttura (misura 1.6.4), nei contratti che regolano i servizi di stazione (misura 10.6.3) e i servizi di manovra per il trasporto merci (misura 11.6.1).

Altro tema ricorrente in diverse misure è quello della trasparenza nei rapporti tra Gestore dell'infrastruttura e soggetti che possono richiedere capacità di infrastruttura, siano essi imprese ferroviarie oppure committenti di servizi di trasporto (Regioni, Province autonome etc.). In quest'ottica possono essere letti i molteplici obblighi imposti al Gestore di pubblicare informazioni riguardanti la capacità di infrastruttura disponibile e quella già assegnata (misura 1.6.1), di comunicare specifiche informazioni alle imprese ferroviarie le cui richieste di tracce confliggono con quelle presentate da altre imprese (misura 2.6.5), di pubblicare il cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi cinque anni volti alleviare "colli di bottiglia" infrastrutturali (3.6.1), di pubblicare in un unico documento tutte le informazioni circa l'offerta di tutti gli impianti e servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria (misura 8.6.1).

Altre misure appaiono intese a ridurre le barriere all'ingresso nel settore del trasporto ferroviario al fine di favorire l'ingresso di nuove imprese (misura 10.6.1 di in tema di accesso agli spazi pubblicitari, desk informativi e biglietterie) operando un delicato contemperamento con l'obiettivo di favorire una cornice stabile di regole e di incoraggiare in questo modo gli investimenti da parte degli operatori già presenti sul mercato (1.6.2 lettera d)). Infine la delibera n. 70 rivolge un'attenzione particolare all'esigenza di potenziare il trasporto merci su ferrovia (misure 11.6.1, 11.6.2 e 11.6.3) e di agevolare la programmazione da parte delle Regioni dei servizi di trasporto pubblico locale, prevedendo un percorso dedicato per acquisire la capacità di rete necessaria (misura 1.6.4).

3.1.3.2 Prescrizioni e indicazioni relative al Prospetto Informativo della Rete: la delibera 76/2014

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è il documento, predisposto dal gestore dell'infrastruttura secondo quanto previsto dall'art. 27, paragrafo 2, della Direttiva 2012/34/UE, che *"(...) descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi (...)". Al riguardo, l'art. 13 del D.Lgs. 188/2003 – in vigore al momento dell'avvio delle attività in questo ambito – prevede che "Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37".*

Sulla base di tali disposizioni, le misure di regolazione introdotte dalla delibera n. 70/2014 sopra descritte prevedono una serie di obblighi per il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che si riflettono in modifiche al testo del PIR. Con delibera n. 76 del 27 novembre 2014, l'Autorità ha prescritto a Rete Ferroviaria Italiana di modificare o integrare il PIR per recepire le misure di regolazione descritte nel paragrafo precedente. Essa inoltre ha formulato alcune ulteriori indicazioni e prescrizioni volte a rendere più chiare e coerenti le disposizioni contenute nel

Prospetto informativo della rete e ad arricchirne i contenuti con ulteriori informazioni utili per le imprese ferroviarie e per le pubbliche amministrazioni cui è affidata la programmazione del trasporto pubblico locale.

3.1.3.3 Procedimenti sanzionatori

Le misure di regolazione contenute nelle delibere n. 70 e n. 76 del 2014 impongono degli obblighi principalmente al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Avendo riscontrato la mancata esecuzione di alcune di tali misure, con le delibere n. 24 e n. 25 del 2015, l'Autorità ha ritenuto di avviare al riguardo due distinti procedimenti sanzionatori.

Più specificamente, con la delibera n. 24/2015 sono state contestate violazioni di misure concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, per ciascuna delle quali potrà essere irrogata, in esito al procedimento, una sanzione amministrativa pecuniaria il cui ammontare massimo è pari ad euro 154.937.069,73. Le violazioni più significative riguardano le seguenti materie:

- condizioni di accesso agli impianti e ai relativi servizi;
- determinazione delle tariffe per servizi relativi alle persone a mobilità ridotta;
- assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per servizi automatizzati alla clientela;
- criteri per i contratti tra imprese ferroviarie e gestore della stazione, concernenti l'individuazione di individuazione di *Service Level Agreements* (SLA), canoni orientati ai costi, durata pluriennale.

Con la Delibera n. 25/2015 è stata contestata la violazione di prescrizioni e indicazioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2015 (PIR), predisposto dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI. Per ciascuna violazione potrà essere irrogata, in esito al procedimento avviato con la Delibera in questione, una sanzione amministrativa pecuniaria il cui ammontare massimo è pari ad euro 500.000,00. In questo caso, le violazioni più significative riguardano l'omesso adempimento delle prescrizioni e indicazioni concernenti i seguenti aspetti:

- inserimento nel PIR del riferimento all'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti;
- inserimento nel PIR dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni;
- trasmissione all'Autorità entro il 31/12/2014 della documentazione riguardante accordi e convenzioni relativi all'interconnessione delle reti tra RFI ed i gestori regionali;
- obbligo per il gestore dell'infrastruttura di fornire informazioni tramite tabelloni arrivi e partenze e, in luoghi prossimi alle biglietterie, nonché quadri orario:
- comunicazione all'Autorità della simulazione di calcolo che evidenzi l'impatto sulle imprese ferroviarie del meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato *performance regime*, basato sui ritardi registrati da parte dei treni;
- orientamento a criteri di equità delle tariffe relative ai servizi non rientranti nel perimetro delineato dal regolamento (CE) n. 1371/2007, quali i servizi forniti presso stazioni prive di personale del gestore delle stesse.

Nell'ambito della fase istruttoria disciplinata dall'articolo 5 del *Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità,* approvato con Delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014, in data 26 marzo 2015, presso gli Uffici dell'Autorità si è svolta l'audizione di RFI, richiesta dalla stessa al fine di rappresentare la propria posizione relativamente alle violazioni contestate con le delibere di avvio dei procedimenti sanzionatori. Successivamente, avvalendosi dell'istituto previsto dall'art. 37, comma 3, lett. f), del decreto-legge n. 201/2011,

RFI ha proposto impegni diretti a rimuovere le contestazioni mosse dall'Autorità. Quattro di essi sono relativi alla Delibera n. 24/2014, sette attengono alla Delibera n. 25/2015.

A norma dell'art. 8, comma 2, del predetto regolamento, la proposta di impegni deve contenere, a pena di irricevibilità: la descrizione in dettaglio degli obblighi che l'operatore si dichiara disposto ad assumere, i costi previsti ed i tempi di attuazione. Ad ulteriore garanzia della serietà della proposta, l'art. 9, comma 2, del regolamento sanzionatorio prescrive che la stessa non possa essere dichiarata ammissibile dall'Autorità qualora risulti priva di particolari caratteristiche di adeguatezza, tra le quali rileva, in particolare, l'utilità al più efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle disposizioni che si assumono violate.

In esito alle verifiche richieste dalla suddetta norma, l'Autorità ha dichiarato ammissibili le proposte di impegno di RFI. Con provvedimenti del 7 maggio 2015, l'Autorità ha pertanto disposto la pubblicazione degli impegni ammissibili sul sito internet dell'Autorità ai fini dello svolgimento del c.d. *market test* e delle successive fasi previste dagli artt. 8 e 9 del regolamento medesimo, con particolare riguardo alla possibilità per i terzi interessati di presentare osservazioni in merito agli impegni proposti da RFI e alla facoltà di quest'ultima di rappresentare le proprie controdeduzioni al riguardo ed eventualmente introdurre modifiche accessorie agli impegni. Conclusa l'istruttoria sugli impegni, l'Autorità provvederà in ordine all'approvazione o meno degli stessi, nella loro formulazione definitiva. In caso positivo, li renderà obbligatori per il proponente RFI, chiudendo il procedimento senza accertare infrazioni né irrogare sanzioni ma vigilando sul rispetto degli impegni assunti; diversamente, l'iter già avviato avrà ulteriore corso, potendo sfociare nell'adozione di provvediment sanzionatori ovvero di archiviazione.

3.1.3.4 Contenzioso

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

3.1.3.5 Avvio del procedimento per la definizione dei criteri di determinazione del pedaggio

La Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 ha previsto altresì all'art. 2 comma 1 di avviare uno specifico procedimento, da concludersi entro il 30 settembre 2015, finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio (canone) per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici, orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione e separazione contabile, e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione.

Il procedimento riguarda non soltanto i criteri per la determinazione del canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie, su rete convenzionale e su rete Alta Velocità/Alta Capacità (servizi del c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso"), ma anche i criteri per la determinazione delle tariffe per l'accesso, da parte delle imprese ferroviarie, ad ulteriori impianti e servizi quali quelli delle stazioni passeggeri e dei terminali per il trasporto delle merci. Dunque esso coinvolge, oltre alle imprese ferroviarie e al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, anche i c.d. "operatori di impianto" definiti dalla Direttiva 2012/34 UE come qualsiasi entità pubblica o privata responsabile della gestione di impianti di servizio o della prestazione di servizi ritenuti necessari o comunque strettamente connessi all'esercizio del trasporto ferroviario.

Con la successiva Delibera n. 86 del 23 dicembre 2014 l'Autorità ha stabilito che, stante la complessità della tematica, le misure di regolazione vengano emanate all'esito delle seguenti fasi istruttorie:

- indizione di una "Call for Inputs", al fine di acquisire preliminarmente utili informazioni, osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati in particolare sulla valutazione dei costi e gli aspetti di contabilità regolatoria; la possibile differenziazione del canone di accesso per tipologie di infrastruttura di rete e/o per "segmenti di trasporto" ed in merito all'articolazione del canone in specifiche componenti; il livello di concorrenza nei servizi funzionali o correlati all'accesso all'infrastruttura ferroviaria; i criteri di tariffazione da applicare ai suddetti servizi, qualora non offerti in regime di concorrenza;
- analisi delle risposte fornite dai diversi stakeholders alla "Call for Inputs";
- possibili ulteriori consultazioni con i soggetti interessati;
- raccolta di dati economici/quantitativi, al fine di effettuare simulazioni degli impatti derivanti da possibili alternative di regolamentazione sugli operatori del settore;
- elaborazione di uno Schema di provvedimento da sottoporre a consultazione pubblica.

Al momento della redazione del presente Rapporto, lo Schema di provvedimento da sottoporre a consultazione pubblica è all'esame del Consiglio.

3.1.3.6 Autorizzazione di SNCF allo svolgimento di servizi di 'cabotaggio' nell'ambito del servizio internazionale di trasporto passeggeri Milano-Parigi

L'operatore francese SNCF (Société Nationale de Chemin de Fer) esercita, attraverso una propria controllata, il collegamento Parigi-Lione-Torino-Milano (TGV), assicurato da 3 coppie di treni diurni e quotidiani. Già autorizzata ad effettuare servizi di "cabotaggio" (cioè a consentire la salita e discesa di passeggeri all'interno del territorio nazionale) da Milano, Novara, Vercelli verso Oulx, Bardonecchia e viceversa, SNCF ha richiesto l'autorizzazione ad estendere tale facoltà al cabotaggio tra le fermate di Torino, Vercelli, Novara, Milano.

Come previsto dall'art. 59 della legge n. 99 del 23 luglio 2009, l'Autorità ha informato tutti i soggetti potenzialmente interessati (Trenitalia, Regioni Piemonte e Lombardia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, RFI) della richiesta di autorizzazione presentata da SNCF, e ha chiesto di fornire le informazioni necessarie a motivare l'avvio della verifica del rispetto delle condizioni normative, ovvero: che *"la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi"* (L. 99/2009 art. 59 comma 1), e che il servizio non comprometta *"l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico"* eventualmente esistente (comma 2).

Uno dei soggetti interessati ha successivamente chiesto all'Autorità di verificare il rispetto della prima condizione (ovvero che *"la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi"*), mentre nessuno degli interessati ha sottoposto all'Autorità richiesta formale di verifica che il servizio non comprometta *"l'equilibrio economico di un*

contratto di servizio pubblico" eventualmente esistente (L. 99/2009 art. 59 comma 2). Conseguentemente l'Autorità si è limitata a verificare la finalità principale del servizio, in linea con quanto previsto dalla Comunicazione interpretativa della Commissione Europea n. 353/2010 sopra citata, la quale in più punti ribadisce che gli Organismi di regolazione non dovrebbero effettuare le valutazioni in questione di propria iniziativa, ma solo su richiesta di una delle parti interessate indicate dalla direttiva.

Con Delibera n. 19 del 5 marzo 2015, l'Autorità ha valutato che la finalità principale del servizio ferroviario in questione è il trasporto internazionale, ed ha conseguentemente autorizzato SNCF a svolgere il servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto, sulla tratta Parigi – Milano, con il diritto di far salire e scendere i passeggeri alle fermate di Milano – Novara – Vercelli e Torino.

3.1.4 Il settore autostradale

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

A seguito della sentenza del Consiglio di Stato, sez. IV^ del 13 marzo 2014, n.1243, con la quale è stato annullato il bando di gara emanato da ANAS S.p.A. relativo all'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'Autostrada del Brennero A22, dovendosi riavviare il procedimento per il riaffidamento della concessione, scaduta in data 30 aprile 2014, con la Delibera n. 23 dell'11 aprile 2014, è stata avviata dall'Autorità una consultazione su quesiti di natura regolatoria, in vista della predisposizione dello schema di bando di gara per l'affidamento della suddetta concessione.

La Delibera ha prescritto un termine di trenta giorni, decorrenti dalla data di pubblicazione sul sito web, entro il quale i soggetti interessati hanno potuto presentare le proprie osservazioni. Entro il termine suddetto sono pervenuti, da parte di soggetti interessati a vario titolo (Regioni, Enti locali, Imprese di costruzione, concessionari autostradali, soggetti privati), 62 documenti contenenti osservazioni sui singoli quesiti regolatori della consultazione. In data 4 giugno 2014 si è svolta presso la sede dell'Autorità un'audizione pubblica, nel corso della quale è stato consentito ai soggetti che hanno formulato osservazioni di fornire ulteriori elementi in ordine ai singoli quesiti.

L'entrata in vigore dell'art. 5 del decreto legge 12 settembre 2014, n.133, ha introdotto nuove disposizioni in materia di concessioni autostradali, aventi diretta incidenza sul procedimento in questione. La disposizione normativa prevede che i concessionari possano proporre la modifica di elementi essenziali delle convenzioni in essere quali i soggetti, l'oggetto, la durata, ed il valore economico delle stesse. In sede di conversione del citato decreto legge, è stato inserito nell'art. 5 il comma 4-bis, in base al quale l'attuazione delle disposizioni è subordinata al preventivo assenso dei competenti organi della Commissione europea.

Nelle more della attuazione di quanto previsto dalle disposizioni sopra citate, l'Autorità ha ritenuto di concludere il proprio procedimento, adottando un atto contenente "*Prescrizioni ed indirizzi per la predisposizione dello schema di concessione da inserire nel bando di gara per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada A22*".

3.1.4.2 Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali

L'art. 37, comma 2, del d.l. 201/2011 e s.m.i., alla lettera g), individua le funzioni attribuite all'Autorità nel settore delle concessioni autostradali. In particolare, il penultimo periodo della citata lettera g), attribuisce all'Autorità il compito di *"(...) definire gli ambiti ottimali di gestione*

delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto; (...)". La disposizione in esame è funzionale, nel quadro dei più ampi poteri di regolazione attribuiti all'Autorità, alla definizione ex ante di nuovi assetti gestionali nell'attuale configurazione delle concessioni autostradali.

Al fine di ottemperare al dettato normativo, l'Autorità, nel marzo 2014, ha avviato un primo confronto con i vertici dell'associazione rappresentativa dei concessionari autostradali AISCAT. Nel corso dell'incontro è stata illustrata la necessità di costruire una base dati relativa a ciascuna società concessionaria. È stata pertanto avviata una ricognizione dei principali dati tecnico–economici dell'ultimo decennio (recentemente aggiornata con dati di preconsuntivo relativi al 2014).

Obiettivo della raccolta dei dati è stato di costruire un sistema di *benchmarking* di tipo parametrico per verificare l'efficienza delle singole imprese a confronto con gli altri operatori del mercato e definire interventi regolatori sui prezzi e – appunto – sugli ambiti ottimali di gestione. Nell'analisi dei dati è stato applicato il metodo delle frontiere stocastiche di analisi, sinora non utilizzato nella regolazione delle autostrade.

Il procedimento avviato al riguardo dall'Autorità si concluderà nel corso del 2015. Le prime evidenze sembrerebbero suggerire l'esistenza di economie di scala, sia pur non molto marcate, talché il sistema potrebbe – in talune condizioni – beneficiare di aggregazioni tra concessionari.

3.1.5 Il settore portuale

I porti rientrano tra le infrastrutture per le quali l'art. 37 comma 2 lett a) dispone che l'Autorità garantisca condizioni di accesso eque e non discriminatorie anche in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci. Manca, tuttavia, una espressa armonizzazione di queste disposizioni con quelle contenute nel Codice della navigazione e nella legge n. 84 del 1994 di riordino del sistema portuale, con conseguenti rischi di sovrapposizione di compiti con altri soggetti pubblici, quali in particolare le Autorità portuali.

In materia di concessioni portuali, regolate dall'art. 18 della legge n. 84/1994, l'Autorità ha espresso la propria contrarietà a provvedimenti di rinnovo o proroga senza gara che alterano la concorrenza nel mercato, secondo i principi già affermati nella giurisprudenza comunitaria e nella Comunicazione sui porti del 2007 della Commissione Europea. Altra area in cui l'Autorità può svolgere un ruolo importante è quello dei servizi di interesse generale (illuminazione, pulizia, raccolta rifiuti, manutenzione e riparazione, servizi informatici e telematici, servizi di manovra ferroviari, etc.) di cui alla legge 84/1994 art. 6 comma 1 lett. b). Con riferimento ad alcuni di tali servizi, quale quelli di manovra ferroviaria e di traghettamento, può configurarsi (nel caso siano assegnati in esclusiva) una competenza dell'Autorità in ordine alla definizione degli schemi dei bandi di gara, ai sensi del D.L. 201/2011 art. 37, comma 2, lett. f). Anche nel settore dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio), che costituiscono servizi spesso indispensabili per l'accesso alle infrastrutture portuali, l'Autorità potrebbe svolgere un ruolo importante attraverso la definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe, sulla base del decreto legge 201/2011 art. 37 comma 2 lett. b). Occorre tuttavia raccordare tale previsione normativa, riferita a tutte le modalità di trasporto, con la precedente disposizione (legge 84/1994 art. 14 comma 1-bis) che assegna al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la specifica competenza in materia di definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici.

In conclusione le prerogative dell'Autorità in ambito portuale sono molteplici, seppur non tutte espresse in modo esplicito dal legislatore eppure ricavabili da un raccordo sistematico del quadro legislativo. Risulta comunque indispensabile, al fine di evitare sovrapposizioni funzionali

con gli altri soggetti operanti nel settore, raccordare in modo sistematico il riparto delle competenze dell'Autorità. È auspicabile che ciò avvenga nell'ambito della riforma del settore portuale preannunciata dal Governo per i prossimi mesi.

L'Autorità segue, inoltre, con attenzione la proposta di un Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti. A quest'ultimo proposito, auspica che le tariffe per l'accesso ai servizi portuali rispondano a criteri di efficienza economica e che sia mantenuta la proposta della Commissione in ordine alla istituzione da parte degli Stati membri di organismi nazionali indipendenti di vigilanza.

3.1.6 I diritti degli utenti e dei passeggeri

3.1.6.1 Le competenze previste dalla legge istitutiva e le norme europee

L'efficacia della tutela dei diritti degli utenti e dei passeggeri costituisce una delle priorità dell'Autorità, che si è data l'obiettivo di riscontrare ciascuna delle istanze nelle quali è invocato il suo intervento da parte di coloro che fruiscono di servizi di trasporto. Come più diffusamente illustrato in prosieguo, nel periodo di riferimento sono pervenuti circa 180 tra reclami e segnalazioni inerenti il trasporto ferroviario e circa 40 inerenti il trasporto via autobus. 14 sono le preistruttorie avviate d'ufficio in relazione a fatti venuti in evidenza dalla cronaca e 74 le segnalazioni pervenute in relazione a settori di trasporto che ad oggi non rientrano nelle competenze attribuite all'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri (in particolare, trasporto aereo e marittimo). Peraltro, le competenze dell'Autorità in questo ambito hanno subito una evoluzione nel pur breve arco temporale intercorso dalla sua entrata in operatività.

Come noto, rientra tra le funzioni ad essa attribuite dall'art. 37 della legge istitutiva quella di definire, in relazione ai diversi tipo di servizio ed alle diverse infrastrutture, i contenuti minimi degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto. Sono fatte salve, al riguardo, le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi (comma 2, lett. e). Inoltre, l'Autorità valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze (comma 3, lett. g) e favorisce l'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti (comma, 3 lett. h).

A queste competenze si aggiungono quelle in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto previste in esecuzione della relativa disciplina di derivazione europea. In particolare, al momento della redazione del presente Rapporto, sono attribuite alla competenza dell'Autorità le funzioni di "organismo di controllo" ai sensi del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, di attuazione del Regolamento (UE) n. 1371/2007 in materia di tutela dei passeggeri nel trasporto su ferrovia e del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, di esecuzione del Regolamento (UE) n. 181/2011 in materia di tutela dei diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus. Tali disposizioni prevedono specifici poteri di accertamento delle violazioni e di irrogazione di sanzioni a carico degli operatori dei servizi in relazione ai quali il legislatore europeo ha individuato specifici diritti. Significativamente, il perimetro di esercizio dei poteri dell'Autorità in esecuzione di tali disposizioni è, in alcuni casi, più ampio di quello previsto dall'art. 37 della legge istitutiva estendendosi, in casi determinati, al trasporto di passeggeri indipendentemente dalla sussistenza di obblighi di servizio pubblico.

Con riferimento alle altre modalità di trasporto oggetto di disciplina europea, con la attesa prossima adozione delle disposizioni nazionali di esecuzione del Regolamento (UE) n. 1177/2010, verrà attribuita all'Autorità anche la competenza in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per vie navigabili interne. La tutela dei passeggeri e della qualità dei

servizi del trasporto aereo risulta invece, allo stato, assegnata all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), al quale l'Autorità rimette per competenza le segnalazioni da essa ricevute al riguardo.

Con l'entrata in vigore dei decreti legislativi n. 70 e n. 169, si è avuto un innalzamento del livello di tutela offerto agli utenti dei servizi di trasporto su ferrovia e su autobus. In forza dei decreti n. 70 e n. 169 del 2014 l'Autorità dispone, infatti, del potere di monitorare, vigilare ed eventualmente sanzionare la violazione dei diritti dei passeggeri ricondotti ai livelli essenziali delle prestazioni di cui all'articolo 117, comma 2, lett. m) della Costituzione. Entrambi gli interventi normativi di recepimento si pongono, difatti, come obiettivo primario il potenziamento dei diritti dei passeggeri, in quanto parte "debole" del rapporto di trasporto, ed il miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi. Specifiche misure sono, in particolare, previste da entrambi i decreti per garantire il diritto alla mobilità e l'accessibilità ai servizi di trasporto anche alle persone con disabilità e con mobilità ridotta affinché esse non subiscano discriminazioni in conseguenza della loro condizione.

Nell'esercizio dei suoi poteri l'Autorità, da un lato, garantisce livelli uniformi di tutela dei diritti dei passeggeri su tutto il territorio nazionale, indipendentemente dalla tipologia e dall'ambito territoriale in cui è effettuato il servizio di trasporto e, dall'altro, per quanto attiene ai servizi di competenza regionale e locale, raccorda il suo intervento con quello delle apposite strutture regionali che, mensilmente, in veste ausiliaria, ricevono e trasmettono all'Autorità i reclami dei passeggeri. A quest'ultimo riguardo, per quanto riguarda il settore ferroviario, un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato il 29 maggio 2015 individua le strutture regionali deputate a ricevere i reclami a seguito di presunte infrazioni accertate in relazione ai servizi ferroviari di competenza regionale e locale. Con riferimento al trasporto via autobus, d'altra parte, è attesa l'adozione del decreto ministeriale con il quale saranno individuati, sentite la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, i criteri e le modalità per la designazione delle stazioni che forniscono assistenza alle persone disabili e a mobilità ridotta. In proposito, il Ministero ha trasmesso all'Autorità lo schema definitivo di decreto ministeriale per l'individuazione di dette strutture.

Ai sensi di quanto previsto dai Regolamenti n. 1371 e n. 181 i passeggeri su ferrovia e su autobus hanno diritto, nel complesso, ad ottenere informazioni complete e tempestive - prima e durante il viaggio - su tutte le possibili evenienze (es. ritardi, soppressioni), ad acquistare agevolmente i biglietti di trasporto, ad ottenere un adeguato ristoro ed assistenza sia in caso di cancellazione del viaggio che di ritardo, a condizioni contrattuali o tariffarie non discriminatorie, ad un trattamento non discriminatorio dei disabili e delle persone a mobilità ridotta, ad informazioni di carattere generale sui loro diritti. Seguono una serie di obblighi puntuali a carico delle imprese, quali quello di dotarsi di una copertura assicurativa minima in relazione ai passeggeri ferroviari ed ai loro bagagli, di riconoscere una compensazione per i ritardi, le coincidenze perse e ed i servizi soppressi, di garantire la sicurezza personale dei passeggeri, di implementare un sistema di trattamento dei reclami e di norme per la qualità dei servizi.

A tal fine, gli strumenti di intervento di cui dispone l'Autorità ai sensi dei decreti legislativi n. 70 e n. 169 del 2014 comprendono poteri di svolgere monitoraggi e indagini conoscitive, adottare provvedimenti inibitori, misure cautelari nei casi di necessità ed urgenza e di irrogare sanzioni nei confronti delle imprese che violano i diritti dei passeggeri. A tal fine, l'Autorità valuta ed istruisce i reclami presentati dai passeggeri, anche mediante associazioni rappresentative dei loro interessi, fermo restando il potere dell'Autorità di attivarsi d'ufficio. L'Autorità può inoltre accogliere e rendere obbligatori gli impegni presentati dalle imprese nei confronti delle quali è stata contestata la violazione dei diritti degli utenti, concludendo il procedimento sanzionatorio senza accertare alcuna infrazione. Nell'esercizio delle proprie competenze l'Autorità può, inoltre, acquisire dalle imprese ferroviarie, dal gestore dell'infrastruttura, nonché dai vettori, dagli enti di gestione delle stazioni o da qualsiasi altro soggetto interessato o coinvolto, informazioni e documentazione. Presso i medesimi soggetti l'Autorità può, inoltre, effettuare verifiche e ispezioni.

Quanto allo specifico impianto sanzionatorio previsto dai due decreti (impostato sul regime della legge n. 689/81), lo stesso prevede l'irrogazione da parte dell'Autorità di ammende tra un minimo ed un massimo edittale, prestabiliti in funzione dell'infrazione accertata, e commisurati non solo alla gravità e alla durata della violazione e alla presenza di circostanze aggravanti e attenuanti (quali la reiterazione della condotta e le azioni intraprese per attenuare o eliminarne gli effetti), ma anche del rapporto percentuale tra passeggeri coinvolti dalla violazione e percentuali trasportati. Per il settore ferroviario l'importo delle sanzioni irrogabili va da un minimo di 200 euro ad un massimo edittale di 20.000 euro. Per il trasporto passeggeri su autobus, la forcella è invece compresa tra 150 euro e 40.000 euro.

Con riguardo alla destinazione delle sanzioni pecuniarie irrogate dall'Autorità, tanto il d.lgs. n. 70 quanto il d.lgs. n. 169 del 2014 prevedono, ciascuno per il proprio settore di riferimento, l'istituzione di uno specifico fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti. Allo stato, detti fondi non sono ancora stati istituiti. Tuttavia, tenuto conto degli importi massimi previsti per la violazione dei diritti dei passeggeri e nell'ottica di individuare progetti più significativi parrebbe peraltro ragionevole prevedere l'unificazione dei due fondi.

In materia di trasporto su autobus, l'Autorità è stata, infine, designata dal decreto legislativo n. 169/2014 quale organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (CE) 2006/2004 sulla cooperazione tra autorità nazionali per la tutela dei consumatori, relativamente alla materia disciplinata dal Regolamento n. 181/2011.

Nei paragrafi che seguono si forniscono, ai sensi dell'art. 4, comma 3, del d.lgs. n. 74/2014 e dell'art. 3, comma, 4 del d.lgs. n. 169/2014, alcuni dati di sintesi sull'attività concretamente svolta dall'Autorità in materia di tutela dei passeggeri nel trasporto su ferrovia e su autobus nel corso di questo primo anno di applicazione.

3.1.6.2 L'esecuzione delle norme nazionali di attuazione dei Regolamenti UE

In esecuzione dei d. lgs. n. 70 e 169, l'Autorità ha adottato – previo esperimento di apposite consultazioni dei portatori di interessi – i previsti Regolamenti di attuazione ed avviato le prime istruttorie d'ufficio o su istanza dei passeggeri, rispettivamente, in data 4 luglio 2014 e 20 gennaio 2015. I due regolamenti disciplinano nel dettaglio lo svolgimento delle singole fasi del procedimento sanzionatorio e le modalità di presentazione dei reclamo. Dal punto di vista testuale, i due regolamenti presentano alcuni elementi di disomogeneità su cui l'Autorità si propone di intervenire in occasione della prossima entrata in vigore del decreto legislativo di recepimento del Regolamento n. 1177/2010 sul trasporto marittimo.

È importante sottolineare, al riguardo che, sulla base di tali disposizioni, i passeggeri sono tenuti a rivolgersi all'Autorità in seconda istanza, ossia, dopo aver esperito l'azione di reclamo diretto nei confronti dell'operatore e decorso un determinato periodo di tempo (pari a trenta giorni dalla presentazione del reclamo nel trasporto ferroviario; a novanta giorni per il trasporto su autobus). Questa modalità di rappresentazione delle doglianze dei passeggeri, prevista dalle disposizioni europee, consente, fra l'altro, di mettere in condizione l'operatore di porre rimedio all'eventuale disservizio o disagio subito dal passeggero prima che venga dato corso ad eventuali azioni sanzionatorie.

La struttura procedimentale scandita da ciascuno dei due Regolamenti nei relativi ambiti è ispirata al principio della piena conoscenza degli atti istruttori da parte dei soggetti interessati, al principio del contraddittorio scritto e orale e al principio della separazione tra funzioni istruttorie (svolte dagli Uffici dell'Autorità) e funzioni decisorie attribuite, invece, al Consiglio. Contestualmente all'adozione dei due Regolamenti procedurali l'Autorità ha inoltre predisposto, per ognuno dei due settori, un apposito "Modulo" (disponibile sul sito internet istituzionale http://www.autorita-trasporti.it/) per la presentazione dei reclami. Nella predisposizione dei moduli, si è tenuto conto dei suggerimenti rappresentati dalla Commissione europea e da altri Stati

membri nel corso delle riunioni periodiche dei competenti gruppi di lavoro in sede UE. Al fine di semplificare la comunicazione tra Istituzione e cittadini, inoltre, con riguardo al trasporto su autobus è stata attivata una casella di posta elettronica dedicata per l'invio dei reclami. Analoga previsione di semplificazione sarà introdotta, in sede di revisione del regolamento procedurale, per il trasporto ferroviario.

3.1.6.3 Il trasporto via ferrovia

Ad un anno dall'avvio della applicazione del d. lgs. n. 70/2014 e del relativo Regolamento dell'Autorità sulle procedure sanzionatorie del 4 luglio 2014, sono pervenuti all'Autorità 22 reclami in seconda istanza e circa altre 150 ulteriori segnalazioni di disservizi. Sei casi hanno trovato soluzione ed in numerosi altri si è ritenuto che la rilevanza dei fatti portati all'attenzione dell'Autorità giustificasse un chiarimento da parte degli operatori del settore, anche nell'ottica di un eventuale futuro intervento regolatorio. Inoltre, in 13 casi si è ritenuto di agire d'ufficio sulla scorta di informazioni segnalate dalla stampa nazionale e dai mezzi di informazione inviando puntuali richieste di chiarimenti alle imprese ferroviarie ed ai gestori delle infrastrutture.

Informazioni pre-istruttorie sono stati richieste, ad esempio, in merito alla soppressione senza preavviso di una fermata presso la stazione di Orvieto, alle condizioni disagevoli nelle quali viaggiano i pendolari sulle linee Torino–Milano, Mariano Comense-Milano Rogoredo, Napoli-Foggia, Poggio Mirteto–Fiumicino a causa del sovraffollamento, della vetustà dei convogli e dell'assenza di un coordinamento tra viaggiatori dotati di una prenotazione e abbonati, ai frequenti ritardi nell'arrivo dei treni alla stazione di Frattamaggiore-Grumo Nevano ed alla diffusione di informazioni errate a bordo dei treni lungo la tratta Malpensa–Milano. Inoltre, anche a seguito delle numerose richieste di intervento pervenute dai cittadini e da comitati di pendolari, l'Autorità ha "acceso il suo faro" sulle ricadute, nel settore dell'alta velocità (AV), dell'obbligo di prenotazione anche per i possessori di abbonamento.

I diritti rispetto ai quali si sono riscontrate le maggiori criticità riguardano la soppressione dei servizi e la mancanza di informazioni tempestive da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori di stazione, la perdita di coincidenze tra treni dovuta all'assenza di un coordinamento degli orari programmati dalle diverse imprese ferroviarie ed ai ritardi, la mancata predisposizioni di sistemi di assistenza ai viaggiatori adeguati a fronte di disservizi lungo il tragitto, il mancato adeguamento dei convogli e delle stazioni alle esigenze delle persone con disabilità o con ridotta mobilità, la difficoltà incontrata dai passeggeri ad ottenere rimborsi dalle imprese ferroviarie in ragione delle modalità con cui le stesse calcolano i ritardi maturati e nei casi in cui la soppressione dei treni sia dovuta a scioperi. In molti casi la difficoltà ad ottenere il rimborso del biglietto è stata ricollegata alle stesse procedure di reclamo previste dalle imprese, di cui si lamenta l'eccesiva complessità ed onerosità per gli utenti. Tuttora problematico risulta, inoltre, il mancato riconoscimento, da parte delle imprese ferroviarie, di una compensazione pecuniaria da ritardo nel caso in cui il tragitto richieda l'utilizzazione di servizi ferroviari successivi (ad esempio un treno regionale ed un treno ad alta velocità) operati da imprese ferroviarie diverse.

Alla data di redazione del presente Rapporto, a fronte delle segnalazioni e delle iniziative d'ufficio, tenuto conto anche dell'atteggiamento collaborativo manifestato dalle imprese ferroviarie nel fornire riscontro a richieste di chiarimenti dell'Autorità, non sono stati avviati procedimenti sanzionatori per violazione dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario.

Con riguardo al settore del trasporto ferroviario l'Autorità sta, inoltre, tuttora verificando l'effettivo adempimento da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori di stazione e del gestore dell'infrastruttura degli obblighi (di carattere informativo e/o comportamentale) previsti dal d.lgs. n. 70/2014. All'art. 16, comma 1, del decreto è previsto, infatti, che le imprese ferroviarie ed i gestori di stazione comunichino all'Autorità le disposizioni adottate per garantire il diritto di trasporto alle persone con disabilità ed alle persone a ridotta mobilità. Analogo obbligo informativo è previsto dall'art. 19, comma 1, in relazione alle norme adottate dalle imprese

ferroviarie in materia di qualità del servizio. L'art. 18 del decreto prevede, poi, al comma 1 - pur senza introdurre un corrispondente onere informativo nei confronti dell'Autorità - l'obbligo delle imprese ferroviarie di regolare e di implementare sistemi di raccolta e di trattamento dei reclami dei passeggeri. Un preciso obbligo di *disclosure*, mediante apposita informativa pubblica, è inoltre previsto a carico delle imprese ferroviarie al comma 3 del medesimo articolo 18 e dal comma 2 dell'art. 19 del decreto con riguardo, rispettivamente, alle procedure adottate e alla tempistica di gestione dei reclami ed alle prestazioni rese sulla qualità del servizio. Il mancato adempimento di detti obblighi comporta l'irrogazione da parte dell'Autorità di sanzioni pecuniarie di importo compreso tra 200 e 20.000 euro. L'art. 18, comma 3, del d.lgs. n. 70/2014 prevede, altresì, l'obbligo per le imprese di dar conto, nella propria relazione annuale sulla qualità del servizio, di informazioni sui reclami ricevuti e trattati, ai tempi di risposta e sulle misure adottate per migliorare eventualmente le procedure. L'art. 19, comma 2, del medesimo decreto obbliga invece le stesse imprese a pubblicare sul proprio sito internet (e a mettere a disposizione sul sito internet dell'Agenzia ferroviaria europea) una relazione annuale sulle prestazioni in materia di qualità del servizio. Ad un primo esame della documentazione trasmessa all'Autorità, sembra, invero, che ad oggi - e nonostante l'avvenuta scadenza dei termini di legge - solo alcuni degli operatori interessati abbiano effettivamente adempiuto agli obblighi appena descritti.

3.1.6.4 Il trasporto con autobus

Il Regolamento n. 181/2011, nel codificare i diritti dei passeggeri che viaggiano su autobus, opera una distinzione tra servizi a lunga percorrenza (tratte pari o superiori a 250 km) e servizi a breve percorrenza (inferiori a 250 km). Analoga distinzione caratterizza i poteri di vigilanza e sanzionatori attribuiti all'Autorità dal d.lgs. n. 169/2014.

Con riferimento ai servizi di lunga percorrenza, l'Autorità è competente a sanzionare la violazione del diritto ad un'adeguata assistenza in caso di cancellazione o di ritardo superiore a 90 minuti per viaggi di durata superiore alle tre ore, al rimborso o alla riprotezione in caso di overbooking, cancellazione o di ritardo alla partenza superiore ai 120 minuti, ad un indennizzo pari al 50% del prezzo del biglietto in caso di ritardo alla partenza superiore ai 120 minuti, di cancellazione del viaggio e di mancata riprotezione o rimborso, ad un'adeguata e tempestiva informativa in caso di cancellazioni o di partenze ritardate, ad un'adeguata tutela in caso di incidente.

Si estendono ai viaggi su autobus per distanze inferiori ai 250 km il diritto a condizioni contrattuali o tariffarie non discriminatorie, al trattamento non discriminatorio dei disabili e delle persone a mobilità ridotta e risarcimento in caso di perdita o danneggiamento dei dispositivi che ne agevolano la mobilità in caso di incidente, ad informazioni tempestive e complete prima e durante il viaggio, ad informazioni facilmente accessibili sui loro diritti e sulle modalità di gestione e di risoluzione dei reclami.

Nel tempo intercorso dalla entrata in vigore del d. lgs. 169/04 al momento della redazione del presente Rapporto, sono pervenuti all'Autorità 10 reclami presentati ai sensi del Regolamento che ne prevede l'inoltro all'Autorità in seconda istanza e 28 segnalazioni. Uno dei casi sollevati ha trovato soluzione. In un ulteriore caso, l'Autorità ha ritenuto opportuno aprire un fascicolo d'ufficio in relazione alla partenza anticipata rispetto agli orari programmati degli autobus di una nota azienda di trasporto, venuta in evidenza dalla stampa.

Sul piano sostanziale le fattispecie portate all'attenzione dell'Autorità riguardano principalmente la soppressione di corse, l'interruzione senza preavviso del servizio di trasporto, i ritardi (o le partenze in anticipo) rispetto agli orari programmati, l'assenza di informazioni e la mancata predisposizione da parte delle aziende di trasporto di sistemi di trattamento dei reclami e di servizi sostitutivi in caso di rottura dei mezzi di trasporto.

Ad oggi non sono stati avviati procedimenti sanzionatori per violazione dei diritti dei passeg-

geri del trasporto tramite autobus. L'Autorità sta comunque valutando se alcune aziende di trasporto su autobus non abbiano conformato le proprie condizioni generali di trasporto a quanto previsto dal Regolamento n. 181/2011, in particolare per quanto attiene alla diffusione di informazioni complete e tempestive sul viaggio, alla predisposizione di un adeguato e trasparente sistema di gestione dei reclami e all'osservanza dei diritti dei disabili e delle persone a mobilità ridotta.

3.1.6.5 Il trasporto via mare e vie navigabili interne

In continuità con i precedenti Regolamenti in materia dei tutela dei diritti dei passeggeri, anche il Regolamento Regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per le vie navigabili interne si pone come obiettivo di tutelare la parte più debole del rapporto di trasporto, di garantire a tutti, senza discriminazioni, l'accessibilità dei terminali portuali e delle navi, di migliorare sul piano informativo e qualitativo l'offerta dei servizi anche ove questi non siano connotati da obblighi di servizio pubblico e di assicurare ai passeggeri una tutela effettiva a fronte di disservizi, in tempi adeguati e con procedure certe. Con l'attuazione a livello nazionale del Regolamento n. 1177/2010, pertanto, anche nel trasporto marittimo verrà rinforzato il livello di protezione dei passeggeri, similmente a quanto accade per il trasporto ferroviario e a quello su autobus.

Al momento della redazione del presente Rapporto l'*iter* per la adozione delle misure di esecuzione del Regolamento è ancora in corso ed il provvedimento, approvato dal Consiglio dei Ministri il 26 giugno 2015, non è ancora pubblicato. In assenza di modifiche, il relativo schema di decreto legislativo individua l'Autorità di regolazione dei trasporti quale organismo di controllo competente per la tutela dei diritti degli utenti del trasporto marittimo. Il provvedimento consente, fra l'altro, al legislatore di porre rimedio alla procedura di infrazione n. 2013/2258 avviata dalla Commissione nei confronti del nostro Paese per il mancato rispetto dell'obbligo di notificare alla Commissione europea le misure nazionali di attuazione richieste dal citato Regolamento.

3.1.7 Il trasporto pubblico locale di linea

3.1.7.1 Misure relative alla redazione dei bandi e delle convenzioni e ai criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici nel settore del trasporto pubblico locale

Con Delibera n. 6 del 16 gennaio 2014 l'Autorità ha avviato una indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale, per l'identificazione delle aree prioritarie per l'introduzione di misure regolatorie di esecuzione dell'articolo 37 del decreto legge 6 giugno 2011, n. 201. Nell'ambito della predetta indagine conoscitiva, con Delibera n. 46 del 19 giugno 2014 è stato avviato un procedimento per l'adozione, ai sensi del citato articolo 37, comma 2, lettera f), di misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri nonché dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici. Con la medesima Delibera è stato pubblicato altresì un documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale. Alla Consultazione hanno partecipato numerosi portatori di interessi ivi comprese istituzioni pubbliche, imprese e loro associazioni rappresentative, e Associazioni di Consumatori e Organizzazioni sindacali.

Anche sulla base di quanto emerso dall'analisi dei contributi pervenuti in occasione della consultazione sul menzionato documento, l'Autorità ha predisposto lo schema di atto di regolazione approvato con la Delibera n. 26 del 12 marzo 2015. Tale schema reca un primo set di misure per la disciplina uniforme di aspetti regolatori delle procedure di gara bandite dai competenti Enti territoriali (o dagli enti delegati) per l'affidamento in esclusiva dei contratti di

servizio di trasporto pubblico di passeggeri di cui al decreto legislativo n. 422/1997 e al Regolamento (CE) n. 1370/2007, che trovano il loro fondamento nella norma istitutiva dell'Autorità.

Al fine di rendere possibile la massima partecipazione dei portatori di interesse, anche in relazione alla complessità e rilevanza degli aspetti regolatori affrontati, l'Autorità ha inteso acquisire puntuali osservazioni sullo schema di provvedimento nella sua ulteriore redazione e prima della sua definitiva adozione. Quindi, con Delibera n. 49 del 17 giugno 2015, a conclusione del procedimento, l'Autorità ha adottato l'atto di regolazione che si compone di ventuno disposizioni in materia di: beni strumentali per l'effettuazione del servizio e personale, propedeutiche alla redazione dei bandi; equa e non discriminatoria partecipazione alle gare; presentazione delle offerte, piano economico-finanziario e incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive; criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale; trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse, attraverso la disciplina della nomina delle commissioni aggiudicatrici.

Alcune misure riguardano anche i contratti di servizio aggiudicati con modalità differenti dalla gara (*in house providing*, affidamento a società a partecipazione mista pubblica e privata con selezione del socio privato mediante procedure competitive ad evidenza pubblica e affidamento diretto nei casi ammessi dall'ordinamento). Le misure costituiscono la prima parte della "cornice di regolazione" all'interno della quale, per le nuove procedure di affidamento ad evidenza pubblica, le Regioni e gli Enti locali esercitano le competenze a loro attribuite dalla Costituzione in materia di trasporto pubblico, così come sancito dalla Corte costituzionale con sentenza dell'11 marzo 2013, n. 41.

3.1.7.2 Monitoraggio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale

Nel corso dell'anno, l'Autorità ha svolto una proficua attività di ricognizione con alcuni Enti affidanti in relazione a singole procedure di gara già bandite, o in fase di predisposizione per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale. L'intervento dell'Autorità è stato richiesto dagli stessi Enti affidanti oppure, in alcuni casi, da qualche operatore che, a vario titolo, ha ritenuto la documentazione di gara non pienamente in linea con i principi europei e nazionali in materia.

3.1.7.3 Partecipazione alle attività dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Nel corso del periodo di riferimento, l'Autorità ha partecipato, tra l'altro, alle attività del Gruppo di Lavoro operante presso l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale e istituito al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali nonché di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. La partecipazione ha riguardato, tra l'altro, le seguenti tematiche: impostazione della ricognizione della normativa vigente ai diversi livelli comunitario, nazionale, regionale e locale nei diversi ambiti del trasporto pubblico; strutturazione di schemi per facilitare il confronto nell'applicazione della disciplina declinata nelle diverse normative, relativa alla indizione ed effettuazione delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale; individuazione ed evidenziazione dei rilevanti aspetti contenuti nelle singole normative a livello regionale e locale, al fine di un successivo confronto nelle diverse realtà.

3.1.7.4 Partecipazione all'attività di market monitoring del settore ferroviario

L'articolo 15 della Direttiva 2012/34/UE (c.d. Direttiva *Recast*) prevede che la Commissione europea svolga compiti di monitoraggio sulle condizioni tecniche ed economiche e gli sviluppi

di mercato del trasporto ferroviario dell'Unione (attività di *market monitoring)*. Specificamente, ai sensi del paragrafo 5 del citato articolo, gli Stati membri trasmettono annualmente alla Commissione le informazioni necessarie sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario. Per l'Italia, l'assolvimento dell'attività è assegnata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che opera attraverso la Direzione generale per i sistemi informativi e statistici. Quest'ultima ha istituito un apposito Gruppo di lavoro sulle statistiche ferroviarie, al quale partecipa anche l'Autorità, per l'analisi e la raccolta dei dati richiesti.

Nell'anno di riferimento, l'attività svolta dal Gruppo di lavoro si è focalizzata sulla definizione della nuova struttura del questionario *Railways Market Monitoring Statistics (*RMMS), che sarà utilizzato per la rilevazione dei dati sul mercato del trasporto ferroviario dell'Unione dal 1 gennaio 2016. Specificatamente, l'attività ha consentito la modifica dell'originario questionario proposto dalla Commissione con l'inserimento, tra l'altro, di nuovi indicatori o nuovi algoritmi di calcolo. L'attività svolta assume rilevanza anche per le funzioni di monitoraggio dei mercati regolati, proprie dell'Autorità in ambito nazionale, per le quali è essenziale disporre di statistiche aggiornate, raccolte sulla base di metodologie condivise e rigorose. L'attività in oggetto è peraltro di interesse anche dei gruppi di lavoro nell'ambito dell'*Independent Regulators Group* (IRG) e del *Network dei regolatori ferroviari* (ENRRB), cui l'Autorità aderisce.

3.1.8. Il trasporto pubblico locale non di linea e le piattaforme di servizi

3.1.8.1 Il servizio di taxi

Nell'anno di riferimento, l'Autorità ha avviato le attività relative al servizio di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, con particolare riferimento al servizio taxi e al servizio di noleggio auto con conducente ("Ncc"). Al riguardo, il comma 2, lettera m), della norma istitutiva attribuisce all'Autorità il compito di monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. I Comuni e le Regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei principi stabiliti dalla menzionata disposizione. In caso di inadeguata implementazione di siffatti principi da parte degli Enti territoriali, il comma n) della norma istituiva attribuisce all'Autorità il potere di proporre ricorso presso il TAR del Lazio avverso gli atti adottati dai medesimi.

Nello svolgimento dell'attività in parola, l'Autorità è stata destinataria di numerose richieste di intervento provenienti da parte degli enti locali in ordine alle condizioni di organizzazione e svolgimento del servizio. Sono altresì pervenute da parte di singoli soggetti esercenti il servizio taxi segnalazioni di contestazioni in corso con gli enti locali, in relazione ai rapporti con le cooperative radio taxi e con altri soggetti esercenti il servizio ma in ambiti territoriali diversi. L'Autorità, riscontrando dette richieste di intervento, ha avuto modo di sollecitare le amministrazioni competenti ad adottare iniziative funzionali ad assicurare che il servizio taxi potesse essere svolto in linea con i principi della concorrenza e al rafforzamento del diritto alla mobilità dei cittadini-utenti, coerentemente a quanto indicato dai principi presenti nel citato articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge n. 201/2011.

3.1.8.2 Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo sugli autoservizi di trasporto di persone non di linea (taxi, NCC, piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità)

L'Autorità ha adottato una segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità con l'obiettivo di fare emergere nuovi e distinti mercati, promuovere la concorrenza e garantire adeguati livelli di qualità ed efficienza dei servizi di autotrasporto di persone non di linea. Nell'atto di segnalazione vengono esaminate le differenze tra i servizi taxi e noleggio con conducente soffermandosi in particolare sul diverso regime di accesso al mercato, sulla connotazione territoriale dell'organizzazione dei servizi, sulla presenza di obblighi di servizio pubblico e sul modo in cui le nuove piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità incidono sui mercati più tradizionali.

Il recente diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo alla mobilità delle persone, infatti, incide sia sulla domanda e sui comportamenti degli utenti, che sull'offerta dei servizi di trasporto locale non di linea. In questo contesto l'Autorità ha avviato nei primi mesi del 2015 una indagine finalizzata ad approfondire la conoscenza e la comprensione dei fenomeni sopra richiamati, delle loro tendenze evolutive e delle implicazioni sotto il profilo della regolazione economica. Nella indagine sono stati coinvolti tutti i principali portatori di interesse: le associazioni rappresentative degli operatori dei servizi di taxi e NCC, le nuove piattaforme tecnologiche che in vario modo operano nel settore, le associazioni dei consumatori, l'ANCI e la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome.

I fenomeni esaminati nell'ambito dell'indagine hanno posto in evidenza l'opportunità di proporre modifiche alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante "*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*". La disciplina quadro dei servizi taxi e NCC sopra citata, unitamente alle discipline regionali e degli enti locali, infatti, non sembrano più adeguate al perseguimento dei principi di concorrenza e di tutela dell'utenza del settore. Ove le proposte dell'Autorità – che sono allegate all'atto di segnalazione – venissero accolte, occorrerebbe assicurarne il raccordo con altri complessi normativi collegati.

3.1.8.3 Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del Codice del consumo

L'articolo 27, comma 1-bis, del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante il Codice del consumo, prevede che "Anche nei settori regolati, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, la competenza ad intervenire nei confronti delle condotte dei professionisti che integrano una pratica commerciale scorretta, fermo restando il rispetto della regolazione vigente, spetta, in via esclusiva, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che la esercita in base ai poteri di cui al presente articolo, acquisito il parere dell'Autorità di regolazione competente (...)". In tale contesto l'Autorità, anche in attuazione del Protocollo di intesa siglato in data 27 agosto 2014, ha formulato all'Autorità garante della concorrenza e del mercato il proprio parere nell'ambito del procedimento AS4848, avviato in data 5 marzo 2014, in materia di pratiche commerciali scorrette nel settore del trasporto ferroviario di persone, avviato nei confronti di Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A. Il parere dell'Autorità ha avuto ad oggetto la proposta di impegni presentata da Trenitalia ai fini della rimozione dei profili di scorrettezza contestati dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nella comunicazione di avvio del procedimento in vista della chiusura definitiva dello stesso senza accertamento dell'infrazione. Il procedimento si è concluso con l'accettazione degli impegni determinando una variazione della policy di Trenitalia, a partire da marzo del corrente anno, riguardo all'effettuazione dei rimborsi ai passeggeri.

4. Rapporti istituzionali ed internazionali

4.1 Livello nazionale

4.1.1 Le audizioni dell'Autorità dinanzi alle Commissioni parlamentari

L'Autorità trova nelle Commissioni parlamentari un punto di riferimento e partecipa attivamente ai processi di formazione delle leggi intervenendo con audizioni sulle materie di interesse e competenza.

Nel periodo di riferimento, l'Autorità è stata audita nell'ambito dei procedimenti per la adozione degli schemi di decreto legislativo in materia di tutela dei diritti dei passeggeri (v. supra), di recepimento della direttiva Recast nel settore ferroviario (v. infra), del d.l. n. 133/2014 c.d. Sbloccaitalia, nonché nell'ambito della indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali e della conversione in legge del d.l. n. 90/2014 relativo alla semplificazione ed alla trasparenza amministrativa.

Le audizioni hanno costituito la sede in cui l'Autorità ha rappresentato, motivandole, le proprie osservazioni, anche critiche, sui provvedimenti in esame.

4.1.2 Le amministrazioni centrali

L'Autorità ha instaurato rapporti di collaborazione con diverse amministrazioni centrali.

Tra i profili di collaborazione con la Presidenza del Consiglio si richiama il supporto ricevuto in occasione del convegno organizzato – anche in collaborazione con la Città di Torino – in occasione del primo anniversario dalla costituzione della Autorità su alcune tematiche del quarto pacchetto ferroviario, che è stato inserito nel calendario del programma della Presidenza italiana dell'Unione Europea del secondo semestre 2014. Si richiama, altresì, il coinvolgimento dell'Autorità nei lavori del Gruppo di esperti in materia di appalti pubblici, nel cui ambito l'Autorità è stata richiesta di partecipare con particolare riferimento al tema delle concessioni.

Con riferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come accennato (v. supra) l'Autorità è stata invitata a partecipare al gruppo di lavoro che si occupa della raccolta dei dati in materia di monitoraggio del mercato ai sensi dell'articolo 15 della Direttiva 2012/34/UE cosiddetta *Recast,* e all'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale. Inoltre, il Ministero ha consultato l'Autorità in merito agli atti di esecuzione della Direttiva *Recast* (in particolare in materia di costi diretti e *services facilities*) posti in essere dalla Commissione europea veicolandone le osservazioni.

Quanto al Ministero dell'economia e delle finanze, ed in particolare, alla Direzione analisi economico-finanziaria del Dipartimento del tesoro, l'Autorità ha contribuito alla predisposizione degli elementi di risposta alla Raccomandazioni della Commissione europea sul Programma Nazionale di Riforme per il 2014. L'Autorità è stata inoltre coinvolta nelle elaborazione delle risposte al questionario dell'OCSE in vista dell'Economy Survey - Italia del 2015.

Quanto al Ministero degli affari esteri, l'Ufficio del Contenzioso Diplomatico coinvolge sistematicamente l'Autorità nell'esame dei casi di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia europea nelle materie di sua competenza.

L'Autorità ha inoltre contatti con la Rappresentanza italiana presso l'Unione europea e quella presso l'OCSE.

Dal canto suo, la Conferenza Stato Regioni ha coinvolto l'Autorità nelle riunioni concernenti gli schemi di decreti legislativi in materia di tutela dei passeggeri nel trasporto via autobus e nel trasporto marittimo e vie navigabili interne. In tale contesto l'Autorità ha avuto modo di confrontarsi con i rappresentanti delle regioni e di apprezzarne le osservazioni.

4.2 Livello europeo ed internazionale

4.2.1 Le attività nelle sedi europee

4.2.1.1 I Network dei regolatori indipendenti nei settori ferroviario ed aeroportuale e dei diritti dei passeggeri

Data la dimensione transnazionale dei trasporti l'efficacia degli interventi presume un'intensa cooperazione tra i Paesi dell'UE. A tal fine, la Commissione europea ha istituito reti di organismi che si riuniscono periodicamente per scambiarsi informazioni e migliori prassi. In particolare, la Commissione europea ha ritenuto di creare il Network degli organismi di regolazione nel settore ferroviario (ENRRB) e, più di recente, il Forum degli organismi di regolazione nel settore aeroportuale (c.d. Forum di Salonicco). Una volta l'anno si riuniscono anche i Network degli organismi di regolazione competenti in materia di diritti dei passeggeri nei diversi modi di trasporto. L'Autorità è presente in modo assiduo su tutti i tavoli europei ed ha avviato attività di collaborazione con gli altri organismi di regolazione anche sul piano bilaterale, in particolare con ARAF e con l'ORR, rispettivamente organismi di regolazione ferroviaria della Francia e del Regno Unito.

4.2.1.2 I corridoi ferroviari

I corridoi ferroviari costituiscono parte della rete TEN-T. l'Italia è interessata da quattro dei 9 corridoi e l'Autorità assolve alle funzioni di coordinamento per il corridoio n. 6 "Mediterraneo" che congiunge la Spagna con l'Ucraina attraversando anche l'Italia del Nord. In questa veste partecipa alle riunioni convocate dall'Executive board e dalla Commissione europea ed è incaricata della risoluzione di eventuali controversie. Nell'anno 2014 non si sono ricevuti reclami in merito all'accesso al corridoio e alle procedure di attribuzione della capacità.

4.2.2 Il gruppo IRG-Rail

Come riferito nel primo Rapporto, l'Italia è divenuta membro del Network dei regolatori indipendenti IRG-rail nel marzo 2014. IRG-Rail contribuisce alla definizione delle policies europee in materia ferroviaria attraverso un dialogo trasparente e aperto con la Commissione europea e il Parlamento europeo e le principali parti interessate. In particolare, nel periodo di riferimento, oltre a partecipare ai diversi sottogruppi nei quali si svolge l'attività del network, l'Autorità ha aderito ai *papers* approvati dall'assemblea plenaria aventi ad oggetto il quarto pacchetto ferroviario e le procedure di affidamento diverse dalle gare.

4.2.3 I lavori in sede OCSE

Nel corso del 2015 l'Autorità ha partecipato per la prima volta ai lavori del Network dei regolatori economici - NER presieduto da un componente del Consiglio dell'Autorità italiana per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico, al quale partecipano anche rappresentanti dell'AGCOM. Attualmente i lavori del gruppo si concentrano sul grado di indipendenza effettivo dei diversi organismi di regolazione.

5. Attività di comunicazione

Le attività di comunicazione si sono progressivamente sviluppate a partire dal processo di costituzione ed entrata in operatività dell'Autorità, sostenendone l'azione e rafforzandone la conoscenza delle funzioni da parte degli interlocutori istituzionali, delle imprese regolate, degli altri *stakeholders* ed dell'opinione pubblica.

L'attività di comunicazione è stata rivolta soprattutto verso i media nazionali ed esteri, offrendo ai giornalisti un costante supporto informativo, in grado di migliorare la conoscenza e la comprensione delle decisioni assunte dall'Autorità, di aumentare il livello di trasparenza dei suoi atti e di diffondere una maggiore consapevolezza dei propri diritti tra gli utenti dei trasporti. Tale azione si è articolata nella diffusione di comunicati stampa, nella organizzazione del rilascio di interviste da parte del Presidente dell'Autorità, nella organizzazione di conferenze stampa, e nella pubblicazione di documenti informativi.

Alla comunicazione verso i media l'Autorità ha costantemente affiancato lo strumento del sito web, che costituisce mezzo di relazione con soggetti regolati ed utenti dei servizi grazie alle sue essenziali caratteristiche di velocità, connettività universale ed interattività. Affiancandosi alle modalità più tradizionali di informazione e comunicazione, il sito costituisce altresì lo strumento informativo *on-line* in grado di dare pubblicità ai documenti ed assicurare trasparenza ai processi, come previsto dalla disciplina vigente. Nel realizzare il sito, l'Autorità ha inteso rafforzare la conoscenza della sua azione amministrativa attraverso la pubblicazione di notizie aggiornate in tempo reale sulle principali iniziative intraprese.

Sono stati, altresì, attivati i primi servizi nell'area dei diritti degli utenti, creando una specifica area dedicata dalla quale è possibile accedere alla normativa europea, agli atti regolatori dell'Autorità nei vari settori del trasporto ed alla modulistica per l'inoltro di segnalazioni e reclami.

È stata, inoltre, attivata un'area delle Consultazioni on-line contenente le osservazioni dei soggetti interessati ai provvedimenti dell'Autorità.

In prospettiva, l'Autorità intende valorizzare le tecnologie disponibili facendo evolvere il proprio sito da mezzo di comunicazione e di informazione in sportello virtuale, incrementando la componente di servizi interattivi per favorire il dialogo con i cittadini e con i soggetti regolati.

Parte terza - Atti e provvedimenti

Nel periodo di riferimento (1 luglio 2014 – 30 giugno 2015), l'Autorità ha adottato circa cento delibere ed assai più numerose sono state le decisioni.

Considerando la corrispondenza di tale periodo con una fase di avvio delle proprie attività, le delibere attinenti alla organizzazione e funzionamento dell'Autorità sono state ampiamente prevalenti (circa il 70%) rispetto a quelle di contenuto regolatorio (circa il 30%).

Di seguito si fornisce un elenco dei principali atti e provvedimenti adottati articolato per tipologia ed anno, il cui contenuto integrale è pubblicato sul sito internet dell'Autorità alla pagina www.autorita-trasporti.it.

1. Attività regolatoria dell'Autorità

1.1 Anno 2014

Delibera n. 52 – Adozione del regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Delibera n. 64 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Delibera n. 65 – Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in merito al procedimento avviato nei confronti della Società Trenitalia S.p.A. e Rete Ferroviaria S.p.A. (PS 4848).

Delibera n. 70 – Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Delibera n. 76 – Indicazioni e prescrizioni relative al prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.

Delibera n. 79 – Consultazione concernente l'esecuzione delle sanzioni per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) 2006/2004.

Delibera n. 86 – Definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014) – "Call for Inputs".

1.2 Anno 2015

Delibera n. 4 – Adozione del Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) 2006/2004.

Delibera n. 19 – Richiesta di autorizzazione avanzata dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l. allo svolgimento del servizio di cabotaggio nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla tratta Parigi – Milano.

Delibera n. 22 – Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffari 2015-2018. Conformità ai modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64 2014.

Delibera n. 24 – Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014.

Delibera n. 25 – Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.a.

Delibera n. 26 – Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.

Delibera n. 32 – Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Delibera n. 35 – Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze per il periodo tariffario 2015 – 2018: conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con il Delibera ART n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con Delibera n. 31 del 2015.

Delibera n. 36 – Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015 – 2017 dell'Autorità di Regolazione e dei Trasporti. Approvazione preliminare.

Delibera n. 37 – Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativa al procedimento avviato con delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015.

Delibera n. 38 – Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativa al procedimento avviato con delibera n. 25/2015 del 12 marzo 2015.

Delibera n. 39 – Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna per il periodo tariffario 2016 – 2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con il Delibera n. 64/2014.

Delibera n. 40 – Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014.

Delibera n. 49 – Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento.

2. Organizzazione e funzionamento dell'Autorità

2.1 Anno 2014

Delibera n. 66 – Bilancio di previsione 2014 Pluriennale 2014 – 2016. Quinta variazione.

Delibera n. 74 – Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa.

Delibera n. 77 – Bilancio di previsione 2015 Pluriennale 2015-2017 – Approvazione.

Delibera n. 78 – Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2015._

Delibera n. 82 – Pianta organica dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Rideterminazione.

2.2 Anno 2015

Delibera n. 13 – Assegnazione delle funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Delibera n. 14 – Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica.

Delibera n. 15 – Nomina del Nucleo di valutazione

Delibera n. 21 – Adempimento da parte dell'Autorità degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999 n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili". Convenzione con la città metropolitana di Torino

Delibera n. 27 – Pubblicazione sul sito internet dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'avviso di attivazione di tirocini formativi e di orientamento curriculari ed extracurriculari

Delibera n. 30 – Performance Management

Autorità di Regolazione dei Trasporti

DELIBERA n. 52/2014

ADOZIONE DEL REGOLAMENTO SUL PROCEDIMENTO SANZIONATORIO PER LE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1371/2007, RELATIVO AI DIRITTI E AGLI OBBLIGHI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO FERROVIARIO

L'AUTORITÀ nella sua riunione del 4 luglio 2014;

VISTO l'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

VISTA la legge del 14 novembre 1995, n. 481 recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità";

VISTO il regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (di seguito "Reg. 1371/2007");

VISTO il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario", che all'articolo 4, comma 4 e all'articolo 5, comma 1, pone in capo all'Autorità l'obbligo di adottare, entro 60 giorni dalla pubblicazione, misure concernenti modalità operative e procedurali per l'attuazione del Reg. 1371/2007;

VISTO il "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" approvato con delibera del 16 gennaio 2014 n. 5;

VISTO il "Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori" approvato con delibera del 27 febbraio 2014 n. 15;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689 recante "Modifiche al sistema penale";

VISTA la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

di approvare il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Reg. n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel testo qui accluso e con l'Allegato A che ne forma parte integrante e sostanziale.

Roma, 4 luglio 2014

Il Presidente
Andrea Camanzi

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Delibera n. 64/2014

Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

L'Autorità, nella sua riunione del 17 settembre 2014

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) come successivamente integrato e modificato;

VISTI gli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 27 gennaio 2012, n. 1 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, con i quali è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, ed in particolare:

- l'art. 71, comma 3 del decreto-legge 1/2012 secondo cui:" *I modelli di tariffazione ..sono orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza nonché, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, all'incentivazione degli investimenti correlati anche all'innovazione tecnologica, alla sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi*";

- l'art. 76, comma 1, del predetto decreto-legge il quale dispone che: "*Al fine dell'applicazione del sistema dei diritti aeroportuali, l'Autorità di vigilanza ... predispone specifici modelli tariffari, calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti passeggeri registrato, al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti rispondano ai principi di cui all'art. 80, comma 1*";

VISTO in particolare l'art. 37, comma 2, del decreto-legge 201/2011:

- la lett. a), che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali* (...)»;

- la lett. b), che assegna all'Autorità il compito di «*definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi di trasporto, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*»;

Autorità di Regolazione dei Trasporti

- la lett. h), che, con particolare riferimento al settore aeroportuale, prevede l'attribuzione all'Autorità delle funzioni di Autorità di vigilanza di cui ai citati articoli da 71 a 81 del decreto-legge 1/2012;

VISTA la delibera n. 13/2013 del 19 dicembre 2013 di entrata in operatività dell'Autorità;

VISTA la delibera n. 5/2014 del 16 gennaio 2014 recante il "*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*";

VISTA la delibera n. 31/2014, del 7 maggio 2014, recante "*Avvio della consultazione sui Modelli tariffari aeroportuali*", ed i relativi documenti allegati sottoposti alla consultazione dei soggetti interessati;

VISTA la nota di prot. n. 431/2014 del 14 maggio 2014 con la quale detti Modelli e documenti sono stati trasmessi al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministro dell'Economia e delle Finanze al fine di acquisirne il parere di competenza;

CONSIDERATO che entro il termine per l'invio delle osservazioni stabilito dalla indicata delibera n. 31/2014 sono pervenuti contributi da parte dei seguenti soggetti: Aeroporti di Puglia, AICAI, Assaereo, IBAR, Comitato utenti di Fiumicino, Comitato utenti di Malpensa, Comitato utenti di Linate, Assaeroporti, Avv. Tenerani, EasyJet, IATA, Save, Soager;

CONISIDERATO che tali contributi e le osservazioni formulate nel corso dell'audizione dei soggetti interessati hanno evidenziato la condivisione, nella sostanza, dell'impostazione complessiva dei documenti sottoposti a consultazione e fornito spunti di approfondimento in relazione all'ambito applicativo, alle definizioni, alla procedura di consultazione, alla proposta di revisione dei diritti, all'informativa da parte del gestore e dei vettori, alla negoziazione ed alla chiusura della consultazione, ai prodotti soggetti a regolazione tariffaria, nonché alla metodologia di calcolo del livello dei diritti e della loro dinamica nel periodo tariffario;

RITENUTO alla luce degli atti del procedimento, ed in particolare delle risultanze dell'istruttoria, di modificare ed integrare il testo dei Modelli posto in consultazione secondo quanto rappresentato nel documento di cui all'allegato 1 alla presente delibera, che ne forma parte integrante e sostanziale;

RITENUTO in particolare di disciplinare la procedura di definizione, da parte della Autorità, delle ipotesi di mancato accordo di cui all'art. 6, comma 1 del Direttiva 2009/12/CE citata con la finalità di assicurare il perseguimento dei principi di partecipazione, pubblicità, buon andamento dell'azione amministrativa e

Autorità di Regolazione dei Trasporti

certezza sul livello applicabile dei diritti nell'ambito del rispetto delle tempistiche dettate dalla medesima Dir. 2009/12/CE;

sentito il Responsabile dell'Ufficio Accesso alle Infrastrutture

delibera

1. di approvare, per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, i seguenti Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali ed i relativi annessi, allegati alla presente delibera per costituirne parte integrante e sostanziale (Allegato 2):
   a) **Modello 1** – Aeroporti con traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri/anno;
   b) **Modello 2** – Aeroporti con traffico compreso tra i tre e i cinque milioni di passeggeri/anno;
   c) **Modello 3** – Aeroporti con traffico inferiore a tre milioni di passeggeri/anno;

2. di pubblicare la presente delibera sul sito dell'Autorità.

Torino, 17 settembre 2014

Il Presidente

Andrea Camanzi

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Delibera n. 65/14

Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in merito al procedimento avviato nei confronti delle Società Trenitalia S.p.A. e Rete Ferroviaria S.p.A. (PS/4848)

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella riunione del 17 settembre 2014

Visto il decreto legge 6 dicembre 2011 n. 201 - Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici. Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i, istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti (nel seguito, "decreto legge n. 201/2011");

Visto l'art. 37, comma 2, lett. *d)* e *f)* del decreto legge n. 201/2011, secondo cui "*L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede (...)*" "*a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta; a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi*";

Visto il Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;

Visto il decreto legislativo 17 aprile n. 70/2014 - Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, ed, in particolare, gli articoli 3, 4 e 14. Il suddetto D.lgs. n. 70/2014 ha provveduto ad individuare nell'Autorità di regolazione dei trasporti l'Organismo di controllo sulla effettiva tutela ed esecuzione dei diritti ed obblighi dei passeggeri previsti dal citato regolamento comunitario (art. 3). In tal senso, è stato previsto che l'Organismo di controllo vigili sulla corretta applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007, possa effettuare monitoraggi e indagini conoscitive sui servizi di cui al regolamento stesso, per quanto ivi previsto. L'Organismo risulta, altresì, responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento e dell'irrogazione delle sanzioni previste dal presente decreto (art. 4,

comma 1)[1]. L'art. 14, comma 1 del citato D.lgs. n. 70/2014 ha previsto, tra l'altro, stabilendone le relative sanzioni in caso di inottemperanza, che *"L'impresa ferroviaria rende conoscibili ai passeggeri, secondo forme e con mezzi idonei, ed anche mediante l'istituzione di servizi su portali internet, le disposizioni concernenti le modalità di indennizzo e di risarcimento in caso di responsabilità per ritardi, perdite di coincidenze o soppressione di treni, come previsti dagli articoli 15, 16 e 17 del regolamento (...)"*;

Vista la 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;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante "Codice del consumo, a norma dell'articolo 7 della legge 29 luglio 2003, n. 229" (di seguito, "Codice del consumo");

Vista la delibera n. 6/2014 dell'Autorità di regolazione dei trasporti (nel seguito, "l'Autorità") del 16 gennaio 2014 relativa all'Indagine conoscitiva sul servizio trasporto passeggeri;

Vista la delibera n. 16/2014 dell'Autorità del 6 marzo 2014 recante "Avvio del procedimento regolatorio sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie";

Visto il 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 del 16 gennaio 2014;

Vista la delibera dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 5 giugno 2014, recante "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, clausole vessatorie";

Visto il protocollo di intesa tra l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato siglato in data 27 agosto 2014;

---

[1] E' stato previsto a tal riguardo che ogni passeggero, dopo aver presentato un reclamo all'impresa ferroviaria, trascorsi trenta giorni dalla presentazione, possa presentare un reclamo all'Autorità di regolazione dei trasporti in qualità di Organismo di controllo. A tal fine e ottemperando al disposto normativo (art. 4, comma 4), l'Autorità ha provveduto a definire, entro il termine prescritto dal citato D.lgs n. 70/2014, le disposizioni operative e procedurali attraverso cui i passeggeri, una volta presentato il reclamo all'impresa ferroviaria, possono presentare quello dinanzi all'Organismo di controllo. In data 4 luglio 2014, il Consiglio dell'Autorità ha approvato il *"Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"*, entrato in vigore il 7 luglio u.s., nonché il relativo Modulo di reclamo da parte degli utenti dei servizi ferroviari.

Vista la nota prot. n. 0037059 del 25 luglio 2014, pervenuta in data 30 luglio u.s. (prot. ART n. 2014/1234), con la quale l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha richiesto, ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis, del Codice del Consumo e degli articoli 9, comma 2, lett. *a)* e 16, comma 5 del "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, clausole vessatorie" del 5 giugno 2014, il parere di questa Autorità nell'ambito del procedimento PS/4848 avviato, in data 5 marzo 2014, nei confronti di Trenitalia S.p.A. (di seguito, "Trenitalia" o "il professionista") e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, "RFI" o "il professionista");

Vista la comunicazione di avvio del procedimento in data 5 marzo 2014, prot. n. 0017943 – PS/4848, con la quale l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha contestato l'eventuale violazione a) degli artt. 21, comma 1, lettere b) e g), 22 comma 2, e 24 e 25 del Codice del Consumo, da parte di Trenitalia e RFI con riferimento alla inesatta gestione delle richieste di bonus/indennizzi; b) degli artt. 20, 21, co. 1, lett. a), b) e g), 22, commi 1 e 4 e 24 e 25 del Codice del Consumo, da parte di Trenitalia per la condotta consistente nella possibile incorretta qualificazione dei biglietti quali "globali" o separati;

Vista la documentazione trasmessa dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato in allegato alla suddetta richiesta di parere, e comprensiva di note difensive di Trenitalia e RFI, nonché dei verbali di audizione svoltesi presso la medesima Autorità;

Vista la versione destinata alla pubblicazione degli impegni presentati da Trenitalia in data 23 luglio 2014 (prot. 0036718);

Ritenuta la propria competenza ad esprimere il parere richiesto in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 27, comma 1-bis del Codice del Consumo, secondo cui *"Anche nei settori regolati, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, la competenza ad intervenire nei confronti delle condotte dei professionisti che integrano una pratica commerciale scorretta, fermo restando il rispetto della regolazione vigente, spetta, in via esclusiva, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che la esercita in base ai poteri di cui al presente articolo, acquisito il parere dell'Autorità di regolazione competente. Resta ferma la competenza delle Autorità di regolazione ad esercitare i propri poteri nelle ipotesi di violazione della regolazione che non integrino gli estremi di una pratica commerciale scorretta. Le Autorità possono disciplinare con protocolli di intesa gli aspetti applicativi e procedimentali della reciproca collaborazione, nel quadro delle rispettive competenze"*.

Preso atto che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha ritenuto, con la nota di trasmissione degli atti del presente procedimento, che gli impegni presentati dal professionista, in relazione alla procedimento PS/4848, risultano *"non*

manifestatamene inidonei a rimuovere i profili di scorrettezza contestati nella comunicazione di avvio dell'istruttoria" del 5 marzo 2014;

Visti i verbali delle audizioni dei rappresentanti del professionista presso gli uffici dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato in data 30 maggio 2014 e 26 giugno 2014, ove si è discusso dell'idoneità degli impegni proposti a rimuovere i profili di scorrettezza contestati e la disponibilità del professionista ad un'ulteriore riflessione al fine di integrare le misure già proposte all'Autorità in merito al procedimento *de quo* con la predisposizione di un nuovo documento che possa tener conto delle osservazioni ricevute dai funzionari dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato;

delibera

di esprimere il richiesto parere conformemente a quanto previsto nell'allegato A) alla presente delibera, che ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Torino, 17 settembre 2014

Il Presidente
Andrea Camanzi

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Allegato (A) alla delibera n. 65/2014

Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato in merito al procedimento avviato nei confronti delle Società Trenitalia S.p.A. e Rete Ferroviaria S.p.A. (PS/4848)

Premessa

Con nota di prot. n. 0037059 del 25 luglio 2014, pervenuta in data 30 luglio u.s. (prot. ART n. 2014/1234), l'Autorità garante della concorrenza (nel seguito, "Agcm") ha chiesto a questa Autorità di pronunciarsi ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis del Codice del Consumo sulle questioni di sua competenza emerse nel contesto del procedimento PS/4848, avviato da Agcm in data 5 marzo 2014 e riguardante le seguenti possibili pratiche commerciali scorrette:

a) violazione da parte di Trenitalia S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. degli artt. 21, comma 1, lettere b) e *g)*, 22 comma 2, e 24 e 25 del Codice del Consumo per inesatta gestione delle richieste di bonus/indennizzi;

b) violazione da parte di Trenitalia S.p.A. degli artt. 20, 21, co. 1, lett. *a)*, *b)* e *g)*, 22, commi 1 e 4 e 24 e 25 del Codice del Consumo per la possibile incorretta qualificazione dei biglietti quali "globali" o separati.

Le evidenze che hanno dato origine al procedimento PS/4848 e le informazioni ritenute valide ai fini dell'applicazione del Codice del consumo acquisite dalla Agcm agli atti derivano da una serie di segnalazioni provenienti dalle associazioni di consumatori Federconsumatori Abruzzo, Confconsumatori e Codacons. Le condotte si sarebbero verificate nel periodo luglio 2009-febbraio 2014, evidenziando una serie di criticità nella prestazione del servizio di trasporto da parte di Trenitalia. In particolare, tali criticità avrebbero riguardato come detto *a)* La gestione delle richieste di rimborso/indennizzo e *b)* La vendita dei biglietti relativi a più tratte.

Al riguardo seguono una sintetica ricostruzione dei comportamenti ritenuti rilevanti e degli impegni sottoposti alla Agcm da Trenitalia S.p.A. e da quest'ultima ritenuti non manifestamente inidonei alla rimozione delle potenziali violazioni di cui trattasi. Seguono ulteriormente le osservazioni di questa Autorità.

1. Le contestazioni dell'Autorità garante della concorrenza ed il mercato di cui alla comunicazione di avvio del procedimento del 5 marzo 2014, prot. n. 0017943 – PS/4848

Secondo quanto affermato dall'Agcm nella comunicazione di avvio del procedimento del 5 marzo 2014, le pratiche oggetto di contestazione potrebbero risultare contrarie alla diligenza professionale e idonee a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico del

consumatore, costituendo, come segnalato in premessa, ognuna possibile autonoma violazione del Codice del consumo. In particolare, Agcm contesta ai soggetti interessati 1) *"la predisposizione ed implementazione di un sistema di gestione delle richieste di bonus per ritardo dei treni che appare farraginoso nelle procedure imposte al consumatore, non sufficientemente dettagliato riguardo alle cause di esclusione di responsabilità del vettore, eccessivamente discrezionale nelle modalità di accertamento del ritardo nonché opaco e scarsamente motivato nelle comunicazioni rese, sul punto, all'utenza"* e 2) *"la non corretta qualificazione di una soluzione di viaggio composta di più tratte (...) come biglietto globale relativo ad un unico contratto di trasporto"*.

2. Gli impegni presentati da Trenitalia ai fini della rimozione dei profili di scorrettezza contestati

In data 23 luglio 2014, Trenitalia ha presentato una proposta di impegni per la rimozione dei profili di scorrettezza contestati da Agcm nella comunicazione di avvio del procedimento in vista della chiusura definitiva del suddetto procedimento senza accertamento dell'infrazione. Gli impegni presentati da Trenitalia con riferimento ai profili oggetto di contestazione da parte di Agcm riguardano, in particolare:

- l'impegno *a)* "la gestione delle richieste di indennizzo da ritardo". Esso è declinato: nell'impegno *a.1)* relativo alla messa in campo di una più efficace e capillare diffusione delle informazioni relative alle modalità di richiesta dell'indennizzo da ritardo; nell'impegno *a.2)* relativo alla riduzione del tempo per formulare la richiesta di indennizzo dagli attuali 20 giorni a 3 giorni; nell'impegno *a.3)* relativo al riconoscimento, al fine del solo indennizzo per ritardo, di 3 minuti aggiuntivi al ritardo effettivamente rilevato dal gestore d'infrastruttura per treni in arrivo in alcune stazioni dei grandi nodi; nell'impegno *a.4)* relativo al riconoscimento di un bonus (non in denaro) per ritardi compresi tra i 30 ed i 59 minuti per i soli servizi nazionali di media e lunga percorrenza a mercato.

- l'impegno *b)* "la vendita dei biglietti relativa a più tratte", c.d. biglietto "globale" (unico contratto di trasporto), relativo all'estensione dell'indennizzo da ritardo all'intero prezzo del c.d. biglietto globale, proposto dal vettore attraverso i propri sistemi di vendita è declinato: nell'impegno *b.1)*, per l'utilizzo di due o più treni di media-lunga percorrenza (ad eccezione dei servizi internazionali); nell'impegno *b.2)* per l'utilizzo di un servizio di trasporto regionale ed un servizio di media-lunga percorrenza (ad eccezione dei servizi internazionali). L'impegno proposto da Trenitalia supera quanto oggi previsto per il riconoscimento dell'indennità per arrivo in ritardo superiore a 60 minuti, che fa riferimento non all'arrivo nella destinazione finale del viaggio ma al biglietto relativo al singolo treno arrivato in ritardo, con calcolo del relativo indennizzo (bonus o in contanti) sull'importo del singolo biglietto. Tuttavia, si ritiene opportuno in proposito acquisire da Trenitalia la conferma che il riconoscimento di un unico contratto di trasporto (c.d. biglietto globale) nei casi proposti nel suddetto impegno comporti anche l'accumulo dei tempi di anormalità di circolazione per i diversi servizi nazionali e regionali.

3. Osservazioni dell'Autorità

La scrivente Autorità ha esaminato la documentazione allegata alla richiesta di parere da parte di Agcm, comprendente gli atti principali del procedimento. In merito agli impegni presentati da Trenitalia nell'ambito nel procedimento PS/4848 si rappresenta quanto segue.

***a)* "La gestione delle richieste di indennizzo da ritardo"**

L'impegno *a)* sulla "gestione delle richieste di indennizzo da ritardo" è declinato:

- nell'impegno *a.1)* relativo alla messa in campo di una più efficace e capillare diffusione delle informazioni relative alle modalità di richiesta dell'indennizzo da ritardo. Al riguardo, nel riconoscere l'insieme dei canali messi a disposizione da Trenitalia a tutta la propria clientela per esercitare i propri diritti in caso di ritardo del treno, si sottolinea l'opportunità, se già non prevista, che l'informativa in proposito sul sito internet (www.trenitalia.com) sia oltre che di tipo generale, relativa alle modalità/tempistiche di richiesta indennizzo da ritardo, anche di tipo specifico relativa alla possibilità di verifica della sussistenza al diritto dell'indennizzo nei singoli casi di ritardo del treno (con indicazione della % di indennizzo o, in caso di diniego all'indennizzo, indicazione dei motivi e degli ulteriori canali per avere maggiori informazioni o presentare reclami), come oggi peraltro già previsto sul sito internet di Trenitalia per gli utenti registrati che abbiano acquistato il biglietto on-line, presso le biglietterie e le macchine self-service, le agenzie di viaggio e i Call Center a pagamento.

- nell'impegno *a.2)* relativo alla riduzione del tempo per formulare la richiesta di indennizzo dagli attuali 20 giorni a 3 giorni. Con riferimento a tale impegno, consistente nella riduzione del tempo di richiesta dell'indennizzo da ritardo da 20 a 3 giorni, come proposto da Trenitalia, questa Autorità è dell'avviso che tale tempo potrebbe essere ulteriormente ridotto in modo da consentire all'utente di inoltrare la richiesta di indennizzo lo stesso giorno del verificarsi del ritardo. Si evidenzia poi che, al di là della nuova tempistica individuata per presentare il reclamo per i servizi nazionali, l'impegno proposto appare non incidere sulle modalità di richiesta dell'indennizzo da parte dell'utente nel caso di ritardo in relazione al servizio di trasporto regionale. Infatti, si rileva il persistere della differenziazione delle procedure di richiesta di indennizzo tra utenti del servizio di trasporto regionale, la cui modalità di richiesta di indennizzo per ritardo si rivela comunque complessa e farraginosa, e utenti del servizio di trasporto nazionale, ai quali invece è assicurata una modalità più semplice. Sul punto, questa Autorità è dell'avviso che occorra acquisire le evidenze da parte di Trenitalia che giustifichino le differenti modalità di richiesta di indennizzo per ritardo per servizi di trasporto nazionali e regionali. La differenziazione appena prospettata potrebbe determinare, infatti, una disparità di trattamento tra passeggeri del servizio ferroviario nazionale e passeggeri del servizio ferroviario regionale.

- nell'impegno *a.3)* relativo al riconoscimento, al fine del solo indennizzo per ritardo, di 3 minuti aggiuntivi al ritardo effettivamente rilevato dal gestore d'infrastruttura per treni in arrivo in alcune stazioni dei grandi nodi. Tale impegno è proposto, secondo quanto indicato dalla stessa Trenitalia, con effetto ripristinatorio e compensativo (*"così da consentire, ad esempio, il superamento della soglia dei 60 minuti di ritardo anche qualora il consumatore non ne abbia diritto"*). In proposito, considerando la definizione di ritardo offerta dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 (art. 3. 12)[1] unitamente alle possibile difficoltà tecniche di rilevazione dell'ora di arrivo dei treni da parte di Rete Ferroviaria S.p.A. ("RFI") nei grandi nodi, l'Autorità ritiene di condividere quanto proposto da Trenitalia. Resta ferma tuttavia l'opportunità per l'Autorità di valutare, nell'ambito delle proprie competenze regolatorie, un più compiuto approfondimento in merito sia alle modalità di calcolo

1 Nel Regolamento (CE) n. 1371/2007, il ritardo è definito come "la differenza di tempo tra l'ora d'arrivo prevista del passeggero secondo l'orario pubblicato e l'ora del suo arrivo effettivo o previsto".

del ritardo da parte di RFI sia dei rapporti contrattuali, relativamente ai ritardi, tra RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria e imprese ferroviarie.

- nell'impegno *a.4)* relativo al riconoscimento di un bonus (non in denaro) per ritardi compresi tra i 30 ed i 59 minuti per i soli servizi nazionali di media e lunga percorrenza a mercato.
Al riguardo, l'impegno è limitato, nella proposta di Trenitalia, ai soli di servizi nazionali di mercato in virtù del fatto che tali servizi, secondo quanto riferito dal professionista, sono gli unici per i quali la Società ha piena libertà nell'impiego delle leve commerciali nei confronti del consumatore. L'impegno, così come proposto, sebbene presentato da Trenitalia nell'obbiettivo di rimuovere i profili di scorrettezza contestati da Agcm ai sensi del Codice del Consumo, potrebbe avere, tuttavia, un impatto sulla prossima attività di regolazione di questa Autorità proprio con specifico riguardo al mercato di riferimento indicato dal professionista. In particolare, questa Autorità si riserva l'opportunità di valutare se i comportamenti oggetto di impegno da parte di Trenitalia possano essere idonei a favorire l'emergere di fenomeni di *retention* nei riguardi della propria clientela, a maggior ragione se si considera che Trenitalia assicura al proprio cliente un riconoscimento del bonus per ritardo non in denaro. Trenitalia, inoltre, esclude i servizi ferroviari oggetto di contratto di servizio pubblico dal perimetro della misura proposta. Si ritiene, a tale ultimo riguardo, che la mancata estensione del bonus per ritardi agli utenti del servizio pubblico potrebbe essere idonea a determinare una disparità di trattamento tra questi ultimi e gli utenti dei servizi ferroviari liberalizzati, che di contro fruiranno di tale modalità di ristoro.

Sempre con riferimento all'impegno *a)* relativo alla gestione delle richieste di indennizzo da ritardo, occorre inoltre rilevare che nessun impegno è stato proposto da Trenitalia rispetto a quanto contestato dall'Agcm in merito "*al non sufficientemente dettagliato riguardo alle cause di esclusione di responsabilità del vettore, eccessivamente discrezionale nelle modalità di accertamento del ritardo nonché opaco e scarsamente motivato nelle comunicazioni rese, sul punto, alle utenze*". In proposito, si può ritenere, come riferito da Trenitalia, che, a risoluzione della problematica, sia intervenuta la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea C509/11 del 26 settembre 2013. Tale pronuncia, tuttavia, non esonera gli operatori dall'obbligo di indennizzare i viaggiatori qualora il ritardo sia imputabile a cause di forza maggiore (cause esterne), a differenza di quanto adottato in fase di prima applicazione del Regolamento (CE) 1371/2007 da parte di tutte le imprese ferroviarie europee. Trenitalia ha adeguato le proprie Condizioni generali di trasporto dei passeggeri al nuovo corso interpretativo, modificando le cause di esonero della responsabilità del vettore per il ritardo del treno (ordine di servizio n. 152/2013 del 18 novembre 2013 modificativo delle "Condizioni Generali", come oggi in vigore), in relazione ai viaggi effettuati a partire dal 26 settembre 2013 (data della sentenza della Corte di giustizia), prevedendo, quindi, le seguenti cause come uniche di esclusione del riconoscimento dell'indennizzo per ritardo: il viaggiatore al momento dell'acquisto del biglietto è informato del ritardo superiore a 60 minuti; il ritardo nell'ora di arrivo prevista proseguendo il viaggio con un servizio diverso o in base ad un itinerario alternativo rimane inferiore a 60 minuti; in caso di biglietti gratuiti e qualora l'importo dell'indennizzo risulti inferiore ad euro 4,00 a viaggiatore.

***b)* "la vendita dei biglietti relativa a più tratte", c.d. biglietto "globale"**

L'impegno *b)* "la vendita dei biglietti relativa a più tratte" , c.d. biglietto "globale" (unico contratto di trasporto), relativo all'estensione dell'indennizzo da ritardo all'intero prezzo del c.d. biglietto globale, proposto dal vettore attraverso i propri sistemi di vendita è declinato:

- nell'impegno *b.1)*, per l'utilizzo di due o più treni di media-lunga percorrenza (ad eccezione dei servizi internazionali);

- nell'impegno *b.2)* per l'utilizzo di un servizio di trasporto regionale ed un servizio di media-lunga percorrenza (ad eccezione dei servizi internazionali).

In proposito, appare alla scrivente che la messa a disposizione da parte di Trenitalia di biglietti globali che riguardano soluzioni di viaggio miste che combinano servizi della media-lunga percorrenza e servizi regionali (impegno b.2)), potrebbe anch'essa essere idonea ad incidere sulla prossima attività di regolazione di questa Autorità sui suddetti servizi ferroviari indicati dal professionista. Anche su tali comportamenti oggetto di impegni di Trenitalia, l'Autorità si riserva di valutare, nell'ambito delle proprie competenze, la loro idoneità a agevolare fenomeni di *retention* nei confronti della propria clientela, consistenti nella messa in atto di *bundling* tra servizi di trasporto ferroviario svolti in regime di obbligo di servizio pubblico e servizi di trasporto ferroviario forniti in ambito concorrenziale. Analoghe considerazioni possono riferirsi anche all'impegno b.1), dal momento che, nell'impegno proposto, Trenitalia non ha provveduto a specificare se i servizi a media-lunga percorrenza, che potrebbero essere oggetto di biglietto globale, riguardino unicamente tratte liberalizzate o tratte coperte da obbligo di servizio pubblico oppure combinazioni miste.

4. Il ruolo di RFI quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria

Da ultimo, l'Autorità ha rilevato che la comunicazione di avvio del presente procedimento è rivolta altresì a RFI S.p.A. in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Tuttavia, RFI non ha presentato proposte di impegni relativamente a quanto contestato da Agcm nella suddetta comunicazione di avvio, affermando la sua estraneità al procedimento perché non direttamente coinvolta nel rapporto tra impresa ferroviaria e viaggiatore/cliente e configurando il suo ruolo nell'espletamento delle attività di rilevamento e attribuzione delle cause di ritardo, per le quali "*si è scrupolosamente e diligentemente attenuta alle procedure che regolano la materia*"[2].

In proposito, si rappresenta tuttavia che, in presenza di cause perturbative della regolare circolazione dei treni, RFI è tenuta ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria la normativa tecnica e di esercizio prevista, assumendo tutte le iniziative utili per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione a condizioni di normalità e regolarità. Più in particolare, nella gestione di possibili conflitti di circolazione RFI deve adottare provvedimenti atti a garantire complessivamente il maggior contenimento possibile dei ritardi per i treni interessati, come previsto nel Prospetto informativo di rete ("PIR").

Su tali problematiche l'Autorità informa di aver recentemente avviato, con delibera n. 16/2014 del 6 marzo 2014, un procedimento regolatorio, nell'obbiettivo di verificare l'adeguatezza delle clausole del PIR con riferimento, tra l'altro, alla disciplina della gestione della circolazione perturbata e alle regole del c.d. "*performance regime*" a beneficio degli utenti finali e nell'ottica dell'ottimizzazione del servizio[3].

[2] Vedi memoria difensiva RFI del 4 luglio 2014 nel procedimento PS/4848.

[3] Vedi al riguardo la delibera n. 16/2014 del 6 marzo 2014 recante "Avvio del procedimento regolatorio sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie".

5. Conclusioni

Alla luce delle considerazioni che precedono, si evidenzia che alcuni impegni presentati da Trenitalia nell'ambito del procedimento PS/4848 al fine di rimuovere i profili di illegittimità contestati da codesta Autorità ai sensi del Codice del Consumo, potrebbero assumere rilievo nell'ambito delle attività di regolazione di questa Autorità, con particolare riguardo ai mercati del trasporto ferroviario indicati dal professionista.

Si rimette, inoltre, a codesta Autorità la valutazione in ordine all'opportunità di procedere ad ulteriori approfondimenti istruttori in merito ai profili precedentemente evidenziati e per i quali questa Autorità, sin da ora, si rende disponibile ad ogni collaborazione ritenuta utile.

Torino, 17 settembre 2014

Il Presidente
Andrea Camanzi

Autorità di Regolazione dei Trasporti

DELIBERA n. 70/2014

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

L'AUTORITÀ nella sua riunione del 31 ottobre 2014;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTO in particolare, l'art. 37, commi 2 e 3, del citato decreto-legge n. 201/2011 e, più specificamente:

- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali* (...)»;

- la lett. b) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*»;

- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «a *svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura*»;

VISTI i Regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 e n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, al quale è conseguito nell'ordinamento

Autorità di Regolazione dei Trasporti

interno il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante "*Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*";

VISTE le Direttive del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001: 2001/12/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; 2001/13/CE, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie; 2001/14/CE, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza; 2012/34/UE, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;

VISTO il decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, recante "*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*";

VISTI i decreti ministeriali, emanati dal Ministero dei trasporti, 21 marzo 2000, n. 43/T, 11 aprile 2003, n. 12T e 18 agosto 2006 e le fonti ivi citate;

VISTI i provvedimenti dell'URSF: n. 348/3 dell'11 maggio 2011; n. 885/5/URSF e n. 890/5/URSF del 5 novembre 2013; n. 1076/3 del 10 dicembre 2013;

VISTO il Prospetto Informativo della Rete - edizione dicembre 2013 ("PIR 2014"), pubblicato sul sito web della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) all'indirizzo internet www.rfi.it;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 13/2013, del 19 dicembre 2013, di entrata in operatività della stessa;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, recante il "*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*";

VISTA la delibera dell'Autorità n. 16/2014, del 6 marzo 2014, recante "*Avvio del procedimento regolatorio sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie*", il cui termine di conclusione è stato prorogato con delibera n. 63/2014, dell'11 settembre 2014;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 24/2014, del 17 aprile 2014, recante "*Avvio della consultazione sulle tematiche di cui alla delibera n. 16/2014*" ed il relativo documento allegato, sottoposto alla consultazione dei soggetti interessati;

CONSIDERATI i contributi pervenuti nell'ambito della consultazione pubblica, di cui alla delibera dell'Autorità n. 24/2014, da parte dei seguenti soggetti: Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., Rail Traction Company S.p.A., Rete Ferroviaria

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Italiana S.p.A., Serfer S.r.l., Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SNCF), Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.A., Trenitalia S.p.A., Trenord S.r.l., Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali-ASSOFERR, Associazione Trasporti-ASSTRA, Associazione Fercargo, Regione Emilia Romagna, Regione Friuli Venezia Giulia, Regione Lombardia e Regione Toscana;

RITENUTO di introdurre misure di regolazione immediatamente esecutive in materia di:

1) accordi quadro;
2) assegnazione della capacità;
3) gestione della circolazione perturbata;
4) sgombero delle infrastrutture;
5) effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce;
6) pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
7) *performance regime*;
8) condizioni di accesso ai servizi;
9) persone a mobilità ridotta;
10) assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela;
11) servizi di manovra;

RILEVATO con particolare riferimento al punto 6) sopra richiamato, che la definizione dei criteri concernenti i costi di gestione delle infrastrutture ferroviarie richiede una istruttoria dedicata in considerazione: della complessità tecnica e regolamentare della materia; della evoluzione del quadro normativo in atto; della necessità di dare piena esecuzione alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, sez. I, del 3 ottobre 2013, causa 369/11; di quanto rappresentato nell'esposto della società Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., pervenuto il 22 maggio 2014, e ricondotto al procedimento di cui alla delibera n. 16/2014 con nota del 27 giugno 2014, prot. 2014/808; nonché della necessità di applicare strumenti e modelli di simulazione appositamente approntati;

RITENUTO pertanto - impregiudicata la immediata efficacia delle misure di cui al presente provvedimento, ivi incluse quelle concernenti il pedaggio relativo alla rete Alta Velocità di cui al punto 6 sopra richiamato - di avviare uno specifico e nuovo procedimento con consultazione pubblica finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, *inter alia*, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione;

VISTA la proposta del Segretario Generale, sulla base degli atti del procedimento;

Autorità di Regolazione dei Trasporti

DELIBERA

Articolo 1

Approvazione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie

1. Sono approvate le misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie di cui all'Allegato alla presente delibera, che ne forma parte integrante e sostanziale.
2. L'Autorità si riserva di verificare la corretta attuazione delle misure di regolazione prescritte e dei loro effetti sui mercati a valle.

Articolo 2
Avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

1. Per le motivazioni in premessa, è avviato il procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie.
2. Il responsabile del procedimento è il Segretario Generale dell'Autorità.
3. Il termine di conclusione del procedimento è fissato al 30 settembre 2015.

Torino, 31 ottobre 2014

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Il Presidente

Andrea Camanzi

PAGINA BIANCA

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Allegato alla Delibera n° 70 del 31 ottobre 2014

Accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie: misure di regolazione

PAGINA BIANCA

Autorità di Regolazione dei Trasporti

INDICE

Nota di lettura.....

1. Accordo quadro: ambito, limiti e oggetto.....
- 1.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
- 1.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
- 1.3 Quesiti posti in consultazione.....
- 1.4 Sintesi delle osservazioni.....
- 1.5 Valutazioni dell'Autorità.....
- 1.6 Misure di regolazione.....

2. Assegnazione della capacità.....
- 2.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
- 2.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
- 2.3 Quesiti posti in consultazione.....
- 2.4 Sintesi delle osservazioni.....
- 2.5 Valutazioni dell'Autorità.....
- 2.6 Misure di regolazione.....

3. Gestione della circolazione perturbata.....
- 3.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
- 3.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
- 3.3 Quesiti posti in consultazione.....
- 3.4 Sintesi delle osservazioni.....
- 3.5 Valutazioni dell'Autorità.....
- 3.6 Misure di regolazione.....

4. Sgombero delle infrastrutture.....
- 4.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
- 4.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
- 4.3 Quesiti posti in consultazione.....
- 4.4 Sintesi delle osservazioni.....
- 4.5 Valutazioni dell'Autorità.....
- 4.6 Misure di regolazione.....

5. Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce.....
- 5.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
- 5.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
- 5.3 Quesiti posti in consultazione.....
- 5.4 Sintesi delle osservazioni.....
- 5.5 Valutazioni dell'Autorità.....
- 5.6 Misure di regolazione.....

6. Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.....
- 6.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
- 6.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
- 6.3 Quesiti posti in consultazione.....
- 6.4 Sintesi delle osservazioni.....

Autorità di Regolazione dei Trasporti

6.5 Valutazioni dell'Autorità.....
6.5.1 Valutazioni in merito alle modalità applicative dell'attuale modello di pedaggio.....
6.5.2 Valutazioni in merito all'impostazione ed evoluzione complessiva del modello di pedaggio
6.5.3 Valutazioni specifiche in merito al pedaggio AV.....
6.6 Misure di regolazione.....
7. *Performance Regime*.....
7.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
7.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
7.3 Quesiti posti in consultazione.....
7.4 Sintesi delle osservazioni.....
7.5 Valutazioni dell'Autorità.....
7.6 Misure di regolazione.....
8. Condizioni di accesso ai servizi.....
8.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
8.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
8.3 Quesiti posti in consultazione.....
8.4 Sintesi delle osservazioni.....
8.5 Valutazioni dell'Autorità.....
8.6 Misure di regolazione.....
9. Persone a mobilità ridotta (PRM).....
9.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
9.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
9.3 Quesiti posti in consultazione.....
9.4 Sintesi delle osservazioni.....
9.5 Valutazioni dell'Autorità.....
9.6 Misure di regolazione.....
10. Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi,
aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela.....
10.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
10.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
10.3 Quesiti posti in consultazione.....
10.4 Sintesi delle osservazioni.....
10.5 Valutazioni dell'Autorità.....
10.6 Misure di regolazione.....
11. Servizi di manovra.....
11.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi.....
11.2 Oggetto della consultazione – problematiche.....
11.3 Quesiti posti in consultazione.....
11.4 Sintesi delle osservazioni.....
11.5 Valutazioni dell'Autorità.....
11.6 Misure di regolazione.....
Annesso: Lista dei rispondenti .....

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Nota di lettura

Con la Delibera n. 16/2014 è stato avviato il procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie.

Con Delibera n. 24/2014 è stata avviata la consultazione relativa al predetto procedimento (di seguito "Consultazione"), sulla base del documento allegato alla stessa Delibera (Allegato A), allo scopo di acquisire elementi di valutazione ai fini dell'adozione, ove necessario, di misure di regolazione.

Sono pervenute Osservazioni da parte dei soggetti interessati (Imprese ferroviarie, Regioni e Gestore della infrastruttura ferroviaria) e da parte delle Associazioni rappresentative di settore (in Annesso, la lista dei rispondenti).

Il presente documento è articolato in capitoli sulla base delle questioni oggetto di consultazione. Per ogni questione, dopo un inquadramento normativo e di contesto, vengono richiamate le specifiche problematiche oggetto di consultazione e in forma sintetica le osservazioni presentate dai partecipanti alla stessa. Seguono le valutazioni effettuate dall'Autorità e, nel paragrafo 6 di ogni capitolo, le misure di regolazione adottate.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

ANSF:	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
AQ:	Accordo quadro;
Autorità:	Autorità di Regolazione dei Trasporti
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
DD:	Linea direttissima;
Delibera:	Delibera n. 70 del 31 ottobre 2014;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
GU:	Gestore unico;
IF:	Impresa ferroviaria;
IPO:	Interruzione programmata in orario;
MLP:	Media e lunga percorrenza;
PIC:	Piattaforma integrata di circolazione;
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI; (ove non diversamente specificato, ci si riferisce al PIR 2014, pubblicato a dicembre 2013)
PMR:	Persone a mobilità ridotta;
OSP:	Obblighi di servizio pubblico;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana Spa;
SLA:	Service Level Agreement (Accordo sui livelli di qualità del servizio);
STI:	Standard tecnici di interoperabilità;
URSF:	Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari, art. 4, comma 1, lett. c) del d.P.R. 3/12/2008, n.211.;
TPL:	Trasporto pubblico locale.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

1. ACCORDO QUADRO: AMBITO, LIMITI E OGGETTO

1.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE	art. 17
	Direttiva 2012/34/UE	art. 42
Ambito Nazionale:	D.Lgs. n. 188/2003	artt. 3, co. 1, 13, 22, co. 5, e 23
	Provvedimento URSF n. 1076/3 del 10/12/2013	
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	paragrafo 4.4.1

1.2 Oggetto della consultazione - problematiche

La fattispecie dell'Accordo quadro (AQ) nella normativa nazionale è prevista dal D.Lgs. n. 188/2003, di recepimento della Direttiva 2001/14/CE, agli articoli sopra citati. In particolare, l'art. 3, co. 1, specifica trattarsi di "*un accordo di carattere generale [...] che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo di vigenza superiore alla vigenza di un orario di servizio.*".

Sia la Direttiva 2001/14/CE che il D.Lgs. n. 188/2003, di recepimento, affermano che "*Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi*". Il D.Lgs. n. 188/2003, all'art. 17, co. 11, prevede l'emanazione di uno o più decreti attuativi per fissare i criteri da adottare per la ripartizione della capacità assegnabile, tra cui rientra quella allocata con AQ. Tale/i decreto/i non risultano adottati.

Nel corso della sua attività, RFI in qualità di GI, ha provveduto a determinare tali limiti e ad inserirli all'interno del Prospetto informativo della rete (PIR), anche su indicazione dell'URSF in sede di approvazione annuale[1].

Il PIR specifica che con l'AQ il richiedente si assicura la disponibilità di un numero complessivo di tracce, distintamente per fascia oraria e per tratta, per un certo numero di anni, di norma 5, e si impegna ad utilizzare la capacità concordata con il GI, compresi gli eventuali servizi connessi. Nel PIR è ribadito che l'AQ "*non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie costituirà oggetto del contratto di utilizzo*".

Nel processo di aggiornamento annuale del PIR per il 2014, l'URSF ha richiesto che le soglie di capacità massima contrattualizzata con AQ indicata nel PIR fossero riferite alle singole fasce orarie, segnalando l'opportunità di prevedere la possibilità di allocazione ad una sola impresa di tutta la capacità disponibile (in mancanza di altre richieste), fatta salva l'introduzione di clausole di salvaguardia a favore di eventuali successivi richiedenti[2].

A seguito dell'intervento dell'URSF, le soglie adottate nel PIR 2014 risultano le seguenti:

- Per l'insieme degli AQ, 70% della capacità complessiva della intera rete gestita;
- Per ciascun AQ, 85% della capacità disponibile per ciascuna tratta e fascia oraria, con alcune eccezioni a cui è possibile allocare il 100% (il trasporto pubblico locale, TPL, e linee a scarso traffico).

La problematica sollevata nella Consultazione attiene proprio al tema delle soglie di capacità dell'infrastruttura che può essere allocata attraverso gli AQ, al singolo richiedente ed eventualmente nel complesso, per singola tratta e fascia oraria o per l'intera rete.

A questo proposito, si riscontrano due esigenze contrapposte. Da un lato, occorre salvaguardare l'esigenza delle imprese di programmare la fornitura dei servizi su orizzonti pluriennali e l'obiettivo di ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte del GI, dall'altro, è necessario garantire la possibilità di accesso per tutti i richiedenti (attuali e potenziali).

[1] Si veda il provvedimento URSF del 10 dicembre 2013, n. 1076/3.

[2] Provvedimento URSF n. 1076/3, *cit.*.

Si è posto inoltre il tema come favorire l'uso dell'AQ, specie da parte delle Regioni/Province Autonome ed altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale che se ne potrebbero avvalere come cornice utile per un più efficiente e consapevole processo di programmazione dei servizi ferroviari del TPL.

1.3 Quesiti posti in consultazione

Q.1.1 Si chiedono osservazioni motivate relativamente all'attuale formulazione del par. 4.4.1 del PIR in merito alla capacità oggetto dell'insieme degli accordi-quadro ed alla capacità assegnata a ciascun richiedente con accordo quadro.

Q.1.2 Si chiedono osservazioni motivate sulla possibilità per il GI di allocare, nell'ambito di un determinato accordo quadro, tutta la capacità disponibile.

Q.1.3 Quali eventuali altri criteri (contrattuali e/o tecnico/economici) potrebbero contribuire, nel contesto dell'accordo quadro:

a) a rafforzarne il ruolo come strumento per ottimizzare il processo di pianificazione ed adeguamento della infrastruttura alle esigenze dei richiedenti? Per quali motivazioni?

b) a migliorare il grado di utilizzo dell'infrastruttura? Per quali motivazioni?

1.4 Sintesi delle osservazioni

Gli intervenuti nella Consultazione manifestano in generale l'esigenza di una maggiore trasparenza da parte del GI nel fornire ai potenziali richiedenti le informazioni necessarie all'elaborazione delle loro strategie di programmazione. In particolare, è richiesto di poter conoscere annualmente, per tratta e fascia oraria, il dato sulla capacità impegnata dagli AQ vigenti.

Con riferimento ai limiti di soglia della capacità assegnabile con AQ, le osservazioni concordano sull'eliminazione della soglia massima del 70% di capacità assegnabile sull'intera rete, dal momento che si tratta di una soglia poco significativa e che non salvaguarda una effettiva disponibilità di capacità e di conseguenza non tutela efficacemente le esigenze di programmazione delle stesse IF e delle Amministrazioni locali impegnate nella programmazione del TPL.

Dalle risposte acquisite, si rileva una preoccupazione che l'attuale criterio contenuto nel PIR 2014, che definisce una soglia per traccia e per fascia oraria in relazione alla capacità assegnata ad un singolo richiedente nella misura massima dell'85%, sia pregiudizievole alla creazione di un *level playing field* (un corretto confronto concorrenziale) ed alla tutela del diritto ad un accesso equo e non discriminatorio alla rete infrastrutturale. Secondo alcuni dei rispondenti alla Consultazione, l'attuale soglia appare inadeguata a scongiurare il rischio di creare un significativo potere di mercato in capo all'IF dotata di un AQ con l'85% della capacità garantita, risultando invece idonea ad escludere dall'accesso alla rete le IF concorrenti. Ugualmente, tale soglia faciliterebbe la costituzione di situazioni di duopolio su singole tracce che potrebbero portare a comportamenti collusivi. In altre parole, la soglia dell'85% sarebbe di per sé inidonea a prevenire tali rischi. Da parte dei rispondenti vengono proposte soglie alternative, più contenute.

Le Regioni intervenute propendono univocamente per l'assegnazione con AQ fino al 100% della capacità ai servizi di Trasporto Pubblico Locale, almeno nelle fasce orarie di picco o nel caso di specializzazione delle reti (AV, convenzionale), in ragione del preminente interesse pubblico riservato al soddisfacimento della domanda dei pendolari. Le stesse Regioni manifestano due ulteriori esigenze, correlate alla possibilità di rafforzare il ruolo dello strumento AQ per ottimizzare la pianificazione e la gestione dei servizi passeggeri caratterizzati da Obblighi di Servizio Pubblico (OSP): la prima risiede nell'opportunità di poter estendere la durata dell'AQ, allineandola alla scadenza dei Contratti di Servizio stipulati fra pubbliche amministrazioni e IF; la seconda consiste nella possibilità di inserire nell'AQ il riferimento ad un sistema strutturato di servizi, caratterizzato da eventuali cadenzamenti e coincidenze ai nodi della rete, in una logica di integrazione con le altre modalità di trasporto pubblico.

Il GI, nelle sue argomentazioni, sostiene che una soglia di capacità totale assegnabile attraverso lo strumento dell'AQ (ossia all'insieme degli AQ), fissata ad un valore dell'85% della capacità per singola tratta e singola fascia oraria, possa soddisfare correttamente la duplice esigenza di assicurare un adeguato sfruttamento dell'infrastruttura e

di garantire un margine di tutela all'accesso per le IF che non ricorrono allo strumento dell'AQ, nell'ottica di incentivare, sia lato GI che lato IF, logiche di pianificazione di lungo periodo.

1.5 Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento alla richiesta di maggiore trasparenza in relazione alle informazioni necessarie a verificare l'attuale livello di utilizzo della rete, al fine di favorire l'attività di programmazione delle IF e delle Amministrazioni pubbliche locali, si reputa opportuno prevedere la pubblicazione, da parte del GI, di informazioni dettagliate sul livello attuale e programmato di impegno dell'infrastruttura. A tal fine, l'Autorità considera appropriato imporre al GI la pubblicazione di un documento contenente l'indicazione del valore di riferimento, per tratta e fascia oraria, della capacità complessiva teorica, specificando la relativa metodologia di calcolo, della capacità assegnabile con AQ, della capacità già impegnata con gli AQ sottoscritti, nonché dell'informazione relativa alla capacità dell'infrastruttura contrattualizzata dall'insieme delle IF nell'orario di servizio in corso.

Con riferimento al tema delle soglie stabilite per i limiti di capacità allocabili con AQ, si ritiene appropriato definire la soglia massima di capacità allocabile con AQ per singola tratta della rete e per singola fascia oraria e non rispetto alla capacità complessiva della rete. Pertanto è opportuno procedere all'eliminazione, nel contesto del processo di allocazione della soglia del 70% della suddetta capacità complessiva. Infatti, anche ammesso che tale soglia abbia valore orientativo, la domanda delle IF e delle Amministrazioni pubbliche locali si esprime sempre per singola tratta e fascia oraria. Pertanto tale soglia è priva di un reale contenuto informativo utile ai richiedenti.

Si ritiene altresì che l'attuale soglia dell'85% della capacità allocabile con un singolo AQ sia troppo alta e che possa costituire, dal momento che l'AQ ha durata pluriennale, un fattore escludente per l'accesso all'infrastruttura di nuovi entranti, compromettendo di fatto la contendibilità del mercato. Al fine di contemperare le esigenze di sfruttamento della capacità e mitigare gli effetti escludenti associati all'attuale soglia per il singolo AQ, si ritiene opportuno prevedere la fissazione di una soglia unica, per l'insieme degli AQ, non superiore a quella attualmente prevista per il singolo AQ e cioè pari all'85% della capacità per singola tratta della rete e per singola fascia oraria. Si consideri che, allo stato, non si registrano fenomeni di saturazione della capacità con gli AQ in essere, e che la quota dell'85%, secondo quanto riferito dal GI, è superata solo in un numero limitato di tratte e fasce orarie[3]. Al fine di tutelare i nuovi entranti, che potrebbero affacciarsi richiedendo capacità indisponibile perché contrattualizzata con AQ, si dovrebbe introdurre nei nuovi accordi quadro una clausola di salvaguardia, che faccia salvo il diritto all'accesso di IF nuove entranti.

In caso di assenza di altre richieste confliggenti, si ritiene opportuno prevedere la possibilità di assegnazione anche ad un solo richiedente del 100% della capacità disponibile, in sede di richiesta annuale delle tracce, al fine di consentire la massimizzazione dell'utilizzazione dell'infrastruttura.

In termini generali, nell'ambito del TPL, al fine di incentivare il ricorso alla stipula diretta di AQ tra Regioni/Province Autonome e altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale e GI, si ritiene di dover prevedere un rafforzamento ed una specificazione dello strumento attraverso la definizione di un modello particolare di AQ per tali soggetti, caratterizzato da una adeguata estensione dell'oggetto contrattuale e dalla inclusione di specifiche clausole di vantaggio. Si ritiene che tale possibilità collimi con l'obiettivo di consentire anche al GI di pianificare i propri investimenti per il miglioramento dell'infrastruttura.

Al fine di determinare condizioni di maggiore trasparenza rispetto agli standard di qualità della capacità prenotata con AQ, si ritiene opportuno prevedere che, su richiesta dell'IF contraente, il GI debba includere anche eventuali indicazioni di carattere operativo sul servizio oggetto di accordo, come ad esempio l'indicazione dei binari di stazione che saranno associati alle tracce assegnate nell'ambito della definizione dell'orario annuale. Ciò pare possibile fin da ora almeno per le linee AV.

1.6 Misure di regolazione

1.6.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di rendere pubbliche annualmente, nel Prospetto Informativo della Rete, le seguenti informazioni, distinte per tratta e fascia oraria:

a) valore di riferimento della capacità dell'infrastruttura (con esplicazione in nota della relativa modalità di calcolo) e della soglia di capacità assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro;

b) quota di capacità già assegnata con gli Accordi quadro in essere;

[3] Dati inviati da RFI in data 22 ottobre 2014.

c) quantitativo di capacità dell'infrastruttura impegnato dall'insieme delle Imprese ferroviarie nell'orario di servizio in corso.

1.6.2 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, modificando opportunamente il Prospetto informativo della rete, di provvedere alla:

a) eliminazione del riferimento alla soglia del 70% della capacità complessiva dell'intera rete nel contesto del processo di allocazione e con riguardo alla definizione delle soglie di capacità allocabili con Accordi quadro;

b) individuazione, come nuova soglia di capacità complessiva assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro, l'85% di quella complessivamente disponibile per ciascuna tratta e ciascuna fascia oraria;

c) introduzione della possibilità per il singolo titolare di Accordo quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;

d) introduzione nello schema-tipo di Accordo quadro di clausole di salvaguardia che facciano salvo il diritto di accesso, in termini di capacità, all'infrastruttura ferroviaria da parte di soggetti nuovi entranti.

1.6.3 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire, all'interno degli Accordi quadro, su richiesta esplicita dell'Impresa ferroviaria esercente servizi di AV, anche l'individuazione dei binari di ricevimento dedicati per ogni stazione ove sono offerti i servizi ferroviari passeggeri oggetto di accordo.

1.6.4 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di adottare, sentite Regioni, Province Autonome e altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale, uno schema-tipo di Accordo quadro per la prenotazione, da parte di tali Enti, della capacità funzionale all'esercizio dei servizi di Trasporto pubblico locale, che soddisfi i seguenti principi:

a) durata commisurata a quella del contratto di servizio stipulato con le Imprese ferroviarie affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale, già consentita in base a quanto previsto all'art. 23 co. 5 del D.Lgs. n. 188/2003;

b) definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamenti e coincidenze ai nodi della rete, in una logica di integrazione con le altre modalità di trasporto;

c) possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi regionali, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi quadro, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti;

d) priorità nell'allocazione annuale della capacità;

e) localizzazione di impianti e servizi, con informazioni precise circa la loro disponibilità per eventuali soggetti nuovi entranti a seguito delle procedure di affidamento;

f) condizioni di contenimento delle penali per mancata contrattualizzazione o utilizzo di tracce;

g) indici di qualità del servizio reso dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria (es. velocità commerciale garantita per traccia/tratta).

Il nuovo schema di Accordo quadro, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

2. ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ

2.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE	artt. 13 e 28
	Direttiva 2012/34/UE	artt. 38-53
Ambito Nazionale:	D.Lgs. n. 188/2003	artt. 22 ss.
	D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146/99	art. 8, co. 3
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	paragrafo 4.4

2.2 Oggetto della consultazione - problematiche

L'assegnazione della capacità è il processo con cui, ad ogni variazione dell'orario di servizio (di norma annualmente), ricevute le richieste di tracce dalle IF, il GI procede alla loro armonizzazione (vedi *infra*), eventualmente passa al coordinamento, in un confronto con le IF, per rendere compatibili richieste confliggenti, giungendo infine alla pubblicazione dell'orario. In tale cornice, l'eventuale esito negativo del coordinamento prevede progressivi impegni da parte del GI, fino alla dichiarazione di saturazione di tratte della rete.

La problematica emergente attiene alla efficienza e efficacia dei criteri adottati dal GI nelle singole fasi della programmazione dell'orario di servizio, compresi quelli seguiti per risolvere richieste confliggenti, in un'ottica di ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura e di garanzia di un accesso equo e non discriminatorio a tutti i richiedenti.

A questo riguardo, si deve meglio garantire il bilanciamento tra un adeguato livello di contendibilità per le singole tracce e la discrezionalità da riconoscersi (anche ai sensi degli art. 13 e 14 della Direttiva 2001/14/CE) in capo al GI nell'assemblare le richieste e redigere il progetto di orario.

Particolare rilevanza assume l'assegnazione della capacità relativa ai servizi a libero mercato, in funzione del diverso valore commerciale di ciascuna traccia giornaliera (soprattutto in relazione alla fascia oraria) e, di conseguenza, per la strategia complessiva dell'offerta commerciale della singola IF.

Per quanto attiene ai criteri di priorità nell'assegnazione, l'attuale quadro normativo è stato disciplinato dal DPR n. 146/1999, art. 8, co. 3 [4], mentre nel PIR il GI si limita a contemplare alcune fattispecie, peraltro applicabili solo nel caso di linea saturata.

2.3 Quesiti posti in consultazione

2.1 Procedure di coordinamento e dichiarazione di saturazione

Q.2.1.1 Relativamente alla redazione del progetto orario si chiedono osservazioni motivate in merito al mantenimento del margine di flessibilità previsto dal par. 4.4.2 del PIR che stabilisce che il " ... GI elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario, ai margini di flessibilità nella misura massima di 15 minuti, tenendo, comunque conto delle funzioni commerciali dei servizi...".

Q.2.1.2 Relativamente alla procedura di coordinamento si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibilità di una concertazione estesa a tutte le imprese ferroviarie, anche allo scopo di massimizzare le possibilità di negoziazione delle esigenze delle parti e velocizzare i tempi per la risoluzione dei problemi.

[4] *"3. Nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria il gestore dà priorità:*
a) ai servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare tra le imprese ferroviarie e lo Stato, o le regioni. Tali servizi, in presenza di richiesta di capacità per altri servizi, non possono comunque assorbire l'intera capacità delle tratte e delle fasce orarie interessate;
b) ai servizi di trasporto ad alta velocità effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate e ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 85, 86 e 90 del Trattato CEE.".
In aggiunta vanno considerati prioritari i servizi di trasporto internazionale ai sensi della Direttiva 2001/14/CE.

Q.2.1.3 Con riferimento alla procedura di coordinamento quali criteri si ritiene eventualmente utile proporre per ridurre il ricorso alla medesima ed ottimizzare l'uso della capacità salvaguardando le esigenze della domanda?

2.2 Priorità in fase di assegnazione delle tracce

Q.2.2.1 Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai criteri di prioritarizzazione nella assegnazione delle tracce definiti dall'art. 8 comma 3 del DPR 146/99.

2.4 Sintesi delle osservazioni

La maggioranza delle risposte pervenute nella Consultazione evidenzia l'esigenza di una maggiore trasparenza e cooperazione tra IF e GI nella fase di allocazione della capacità; ciò, sia nella fase precedente la richiesta di tracce da parte delle IF, che nelle fasi di armonizzazione e di coordinamento, quest'ultima svolta dal GI, in un confronto con le IF, in caso di richieste confliggenti. Alcune imprese ferroviarie fanno rilevare che l'attuale tendenza di altri GI in Europa è di anticipare la fase di coordinamento, attivandola all'occorrenza già dall'inizio della fase di costruzione del progetto orario.

Le IF impegnate nel trasporto merci richiedono una programmazione delle IPO[5] coordinata con le richieste di tracce. Sarebbe apprezzata dalle stesse inoltre una maggiore informazione sulle tracce assegnate nell'anno in corso e sulle loro caratteristiche (tipologia di traffico, presenza di OSP).

In merito all'autonomia attualmente concessa al GI per l'armonizzazione delle tracce, che consente lo spostamento unilaterale di ± 15' dell'orario di partenza al fine di dirimere la sovrapposizione fra richieste confliggenti, non sembrano esserci particolari preoccupazioni in capo alle IF che operano nell'ambito del trasporto passeggeri a libero mercato[6]. Alcune delle Regioni che hanno risposto alla Consultazione, invece, lamentano la difficoltà che tale regime comporta nella gestione di sistemi integrati di servizi cadenzati e, pertanto, richiedono il riferimento a margini più stringenti.

Circa l'eventualità di allargare la partecipazione al processo di coordinamento a tutte le IF, ad una visione tendenzialmente favorevole da parte delle IF e delle Regioni, si contrappone la posizione del GI, che paventa il rischio di un aggravio della sua attività di programmazione, in quanto non solo non risponderebbe alla precipua finalità dello strumento in questione (che è volto a dirimere conflitti in relazione alle parti interessate), ma diverrebbe, sotto il profilo temporale, pratico e operativo, di difficile attuazione atteso il notevole numero di soggetti che sarebbero, peraltro in carenza di interesse, chiamati a partecipare alla procedura in parola.

Una Regione suggerisce di estendere fino alle 20:00 la fascia oraria serale assegnata al traffico pendolare. Una Associazione di IF attive nel trasporto merci richiede che venga data priorità nell'assegnazione di capacità a quelle imprese titolari di accordi commerciali all'origine della domanda di capacità.

Il GI, nella propria risposta alla Consultazione, dichiara di essere orientato ad adottare in prospettiva un'offerta "*a catalogo*", consistente nella predisposizione di tracce predefinite rispetto alle quali le IF possano avanzare le proprie richieste di capacità. Secondo il Gestore, le tracce inserite a catalogo, attraverso una preliminare analisi del mercato e con il coinvolgimento degli operatori ferroviari, si caratterizzerebbero per essere di fatto già armonizzate, con una conseguente sensibile attenuazione di conflittualità, che permarrebbe solo in casi marginali e, segnatamente, allorquando vi fossero identiche richieste da parte di più operatori rispetto a tracce oggetto dell'offerta "pre-confezionata".

2.5 Valutazioni dell'Autorità

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla trasparenza ed alla possibile eliminazione di asimmetrie informative fra gli attori del mercato, le proposte di pubblicazione delle informazioni relative alla capacità allocata nell'orario di servizio in corso paiono meritevoli della massima attenzione. Si ritiene che tali informazioni debbano essere fornite

[5] IPO: Interruzioni programmate in orario, generalmente per interventi di manutenzione, definite precedentemente alla predisposizione dell'orario di servizio, e che di conseguenza ne costituiscono un vincolo.

[6] Occorre tuttavia rilevare che la fase di armonizzazione è una procedura introdotta con il PIR 2014, e pertanto ancora non sufficientemente sperimentata al momento della chiusura della Consultazione.

dal GI contestualmente a quelle relative all'impegno della capacità associato alla stipula della totalità degli Accordi quadro. Si veda a questo proposito la misura 1.6.1 (c).

Sulla questione della soluzione al problema di eventuali richieste confliggenti, la normativa comunitaria e quella nazionale prevedono che il GI debba assicurare che la capacità dell'infrastruttura sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio; devono essere soddisfatte tutte le richieste, *"anche tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività"*[7]. Per questa ragione, in caso di richieste confliggenti, è prevista una specifica procedura di coordinamento (che deve essere esposta nel PIR) con la quale *"In caso di richieste confliggenti, il GI si adopera al fine di coordinarle nell'ottica di conciliare per quanto possibile tutte le richieste anche, se del caso, proponendo capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste"*[8].

Nel PIR 2012 la compatibilizzazione delle richieste era disciplinata al paragrafo 4.4.2, secondo cui nel caso di richieste confliggenti, il GI avrebbe dovuto proporre alle IF interessate delle ipotesi alternative, sulle quali le stesse IF avrebbero dovuto esprimersi entro 5 giorni[9]. Per il trattamento delle richieste confliggenti, il PIR 2014 ha introdotto il processo di armonizzazione. Si tratta di una fase in cui il GI, ricevute tutte le richieste di tracce, verifica la reciproca compatibilità e tenta di conciliare le posizioni confliggenti modificando le tracce richieste nell'ambito di una fascia di tolleranza (± 15'). Tale conciliazione è successivamente comunicata formalmente alle IF in maniera contestuale al progetto di orario: solo in quel momento le IF possono proporre osservazioni. Se l'armonizzazione non porta ad un risultato positivo, si passa al coordinamento.

Ora, benché nella fase di allocazione delle tracce il numero di conflitti sia molto limitato e le disposizioni che consentono di snellire la procedura siano meritevoli di apprezzamento, l'introduzione di una fase in cui il GI, con un processo non trasparente, modifica le tracce richieste in una fascia di tolleranza significativa (± 15') senza contraddittorio con i richiedenti può facilitare forme di discriminazione[10]. Occorre infatti ricordare che, specie nelle fasce di picco, anche pochi minuti di spostamento possono cambiare radicalmente la qualità di una traccia oraria, sia in termini di redditività che di efficacia (nel catturare, ad esempio, traffico in provenienza dalle linee su cui transita il servizio regionale), stante l'integrazione fra le diverse tipologie di servizi. Al fine di monitorare il processo di armonizzazione e di coordinamento, pare opportuno procedere all'acquisizione di informazioni annuali dal GI sulle modalità con cui si è pervenuti alla composizione delle richieste dei vari operatori nella programmazione dell'orario di servizio, con riferimento alle tracce richieste e a quelle concesse. Nelle fasce orarie di punta, poi, l'Autorità ritiene necessaria l'introduzione di una più contenuta soglia di flessibilità, pari a ±10 minuti, in maniera da salvaguardare, per la porzione più critica e remunerativa del mercato, sia le esigenze rappresentate dagli Enti di programmazione del TPL che gli interessi commerciali di tutte le IF coinvolte. L'Autorità rileva infine che la procedura di armonizzazione beneficerebbe di maggiore trasparenza se fosse previsto un formale e tempestivo coinvolgimento delle IF richiedenti, qualora interessate da modifiche delle tracce, coinvolgimento che dovrebbe trovare espressa formulazione in tal senso all'interno del Prospetto informativo della rete.

Si condivide l'orientamento del GI, già manifestato nella bozza del PIR 2015, favorevole al ricorso a trasparenti criteri di priorità da seguire durante l'intero processo di assegnazione delle tracce orarie e non esclusivamente all'atto della dichiarazione di saturazione, oppure limitatamente alle infrastrutture specializzate, come è il caso attualmente. Nell'applicazione alle fasi progettuali dell'orario, i criteri non dovranno però avere finalità escludenti, ma costituire l'elemento su cui basare eventuali proposte alle IF di tracce diverse da quelle richieste, ferma restando l'osservanza del principio del soddisfacimento di tutte le richieste, tenendo conto *"dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività"* [11].

A questo proposito, si deve convenire con quanto osservato da più parti che le disposizioni del DPR n. 146/1999 (che sono assunte nel PIR per il caso di conflitto di capacità su linee saturate) non siano sufficienti a delineare un sistema di priorità, tant'è vero che lo stesso Gestore le integra con ulteriori specifiche per il caso di linee

---

7 D.Lgs.n. 188/2003, art. 29, c.1.

8 D.Lgs. n. 188/2003, art. 29, c.4.

9 Nel PIR 2013 lo stesso paragrafo 4.4.2 risulta modificato, introducendo per le ipotesi alternative un limite di flessibilità: ± 15' con rispetto delle funzioni commerciali (se le tracce confliggono per più di 50 gg/anno).

10 Il GI ha osservato che il ricorso a margini di flessibilità ampi risponde invece all'esigenza di compatibilizzare richieste afferenti ad una serie di servizi promiscui (passeggeri AV/MLP/TPL, merci) che si svolgono spesso sugli stessi tratti di linea; caratteristica questa del sistema ferroviario nazionale che prevede ampie sovrapposizioni tra diverse tipologie di linee (tipicamente, AV e linee convenzionali).

11 D.Lgs. n. 188/2003, art. 29 c.1.

sature; tali specifiche potrebbero essere ulteriormente declinate, dando seguito alle osservazioni pervenute dagli intervenuti alla Consultazione, introducendo o esplicitando i seguenti principi:

- estensione della fascia oraria caratterizzata da priorità per i servizi quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio, al fine di renderla più coerente con la reale distribuzione del traffico dei passeggeri pendolari;
- assegnazione di priorità, nell'allocazione annuale della capacità, ai titolari di Accordi quadro;
- incentivazione del trasporto merci, anche di natura nazionale e su linea non specializzata, nella fascia oraria notturna, con assegnazione di priorità alle Imprese Ferroviarie titolari di contratti commerciali sottoscritti, sottesi alla richiesta di tracce, per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato.

Come detto, il processo di coordinamento si colloca a valle di quello di armonizzazione, dove già si sono eventualmente composte talune richieste di accesso confliggenti; sulla base delle segnalazioni pervenute, il ricorso a tale procedura avviene peraltro in pochissimi casi. Unitamente a quello di armonizzazione, tale processo rappresenta un momento cruciale nella disciplina dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria e deve essere pertanto improntato a criteri di trasparenza, equità e non discriminazione. A questo proposito, l'Autorità ritiene opportuno, al fine di eliminare le asimmetrie informative tra le IF partecipanti alla procedura di coordinamento, che il GI adotti fin da subito gli obblighi informativi inseriti nella Direttiva 2012/34/UE all'art.46(3)[12].

In merito alla questione del coinvolgimento di tutte le imprese ferroviarie nel processo di coordinamento, si osserva che una consultazione allargata a tutte le imprese, pur avendo il vantaggio della massima trasparenza nel processo di allocazione della capacità, potrebbe incrementare i costi di transazione connessi allo svolgimento della stessa procedura, allungandone oltremodo i tempi. Tuttavia, poiché in questa fase, possono essere presi in considerazione intervalli significativamente ampi (di norma maggiori di 30 minuti), i quali verosimilmente potrebbero riguardare un numero potenzialmente maggiore di imprese rispetto a quelle direttamente portatrici di richieste non armonizzabili, il coordinamento potrebbe essere allargato a quelle IF che, nel caso di rilevanti spostamenti di orario alle tracce interessate, dovessero a loro volta venire coinvolte.

Sull'ipotesi presentata dal GI di allestire un'offerta "a catalogo", si osserva che benché tale proposta, se implementata, potrebbe soddisfare le esigenze di pre-consultazione e pre-coordinamento invocate dalle IF, le sue modalità applicative potrebbero causare una limitazione della flessibilità nell'allocazione delle tracce, potenzialmente lesiva degli interessi di vari soggetti coinvolti e, in definitiva, della stessa ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura. L'Autorità si riserva in ogni caso di valutare, sulla base di ulteriori approfondimenti con il GI e le IF, l'offerta "a catalogo", anche in funzione delle concrete modalità di implementazione che il GI vorrà prospettare.

2.6 Misure di regolazione

2.6.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di fornire all'Autorità, entro il 31 dicembre di ogni anno, un documento informativo, in formato digitale elaborabile, che contenga:

a) per ciascuna traccia richiesta nell'ambito della programmazione annuale del servizio: categoria, origine, destinazione, ora partenza, ora arrivo, fermate intermedie, istradamento, periodicità, materiale rotabile, richieste dalle Imprese ferroviarie ed assegnate dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria;

b) segnalazione delle tracce rielaborate nel processo di armonizzazione, con le variazioni apportate;

c) segnalazione delle tracce oggetto di procedura di coordinamento e loro esiti.

2.6.2 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, nell'ambito del processo di armonizzazione, di ridurre la fascia di tolleranza a ±10' nelle fasce orarie di punta.

2.6.3 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire nel Prospetto informativo della rete la previsione esplicita del coinvolgimento, prima della conclusione del processo di armonizzazione, delle Imprese ferroviarie direttamente interessate da variazioni alle tracce richieste.

---

[12] *"3. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta o elettronica, delle informazioni seguenti:*
tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del paragrafo 2;
descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità."

2.6.4 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di integrare i seguenti criteri operativi nell'ambito del processo di allocazione della capacità:

a) estensione della fascia oraria caratterizzata da priorità per i servizi quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio, al fine di renderla più coerente con la reale distribuzione del traffico dei passeggeri pendolari;

b) assegnazione di priorità, nell'allocazione annuale della capacità, ai titolari di Accordi quadro;

c) incentivazione del trasporto merci, anche di natura nazionale e su linea non specializzata, nella fascia oraria notturna, con assegnazione di priorità alle Imprese ferroviarie titolari di contratti commerciali sottoscritti, sottesi alla richiesta di tracce, per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato.

2.6.5 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere, nel Prospetto informativo della rete, l'inserimento delle informazioni da inviare ai soggetti coinvolti in procedure di coordinamento. Il contenuto minimo di tali informazioni dovrà comprendere:

a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

c) tracce ferroviarie alternative proposte sugli itinerari pertinenti;

d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

Dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

2.6.6 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di precisare, nel Prospetto informativo della rete, che le Imprese ferroviarie interessate possano portare all'attenzione dell'Autorità eventuali comportamenti discriminatori nella procedura di armonizzazione e/o di coordinamento nell'assegnazione delle tracce.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

3. GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

3.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE	artt. 11 e 24
	Direttiva 2012/34/UE	art. 54
Ambito Nazionale:	D.Lgs. n. 188/2003	art. 21
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	par. 2.4.5
	Prefazione Generale all'orario di servizio (ed.2007)	art. 7

3.2 Oggetto della consultazione - problematiche

Il PIR prevede che, in presenza di circolazione perturbata, il GI adotti tutte le iniziative necessarie per il ripristino della normalità, adoperandosi per contenere al minimo i ritardi per i treni interessati. I criteri di priorità a cui si attiene il GI sono descritti nel PIR e nella Prefazione Generale all'orario di servizio.

La problematica sottoposta a Consultazione attiene alla declinazione di tali criteri con specifico riferimento alle perturbazioni sulle linee AV/AC, dal momento che si registrano incolonnamenti in ragione delle diverse velocità del materiale rotabile. È stato segnalato che una diversa soluzione, consistente nel dare priorità ai treni più veloci, con velocità massima pari o superiore a 300 km/h, permetterebbe di mitigare il fenomeno. Risulta quindi opportuno verificare se l'attuale formulazione delle norme tecniche adottate dal GI nella gestione della circolazione perturbata presenti delle criticità.

3.3 Quesiti posti in consultazione

Q.3.1 Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito alla proposta di dare priorità, in caso di circolazione perturbata sulle linee ad AV, ai treni a più alta velocità.

Q.3.2 Nel caso di adozione della proposta di cui al punto precedente, quali opportuni criteri si ritiene di poter proporre al fine di minimizzare il disagio complessivo per i passeggeri?

3.4 Sintesi delle osservazioni

Una IF nuova entrante si è espressa a favore della proposta di cui al quesito 3.1, sostenendo che la sua adozione porterebbe ad un utilizzo più efficiente dell'infrastruttura. Alcune Regioni esprimono tuttavia la preoccupazione che la misura proposta penalizzi il trasporto regionale, potendo determinare un incremento dei casi in cui le perturbazioni sulla linea ad alta velocità propaghino i loro effetti anche sulla rete convenzionale. Ciò in ragione delle disposizioni che nel PIR consentono al GI, sotto la sua discrezionalità, di instradare i treni ad AV in ritardo nella rete convenzionale[13].

Da molti rispondenti alla Consultazione emerge, inoltre, l'esigenza che nella gestione della circolazione perturbata venga introdotto un criterio di priorità a favore dei treni con più elevata frequentazione.

Sono state segnalate interdipendenze tra il sistema della gestione del traffico perturbato e il *Performance Regime*, che stabilisce le penalità nel caso di ritardo. Una IF ritiene che i treni a più alta velocità, una volta superata la tratta perturbata, possano, grazie alle loro prestazioni ed alle flessibilità temporali previste nelle tratte seguenti, recuperare parte del ritardo accumulato, sino addirittura a rientrare nel limite di ritardo ammesso dal *Performance Regime*, che viene registrato alla sola stazione di destinazione finale[14].

[13] Il riferimento è a quanto previsto al par. 2.4.5, lettera a), PIR 2014, laddove è specificato che "Se il treno in questione (AV, *ndr*) determini ritardi superiori alla soglia sopra indicata (10 minuti, *ndr*)... il GI provvederà in alternativa : ad instradare il treno con riduzione di velocità su linea convenzionale per l'intero percorso programmato o per parte di esso; a ritardarne la partenza su una traccia che ne garantisca le opportune condizioni operative".

[14] Un'Associazione di IF operanti nel trasporto merci ha colto l'occasione per segnalare, nell'ambito delle problematiche della circolazione perturbata, una criticità nella gestione, da parte del GI, delle interruzioni per lavori di manutenzione che non sono note all'inizio dell'orario di

In merito alla proposta di dare priorità ai treni a maggiore velocità sulle linee ad AV/AC, il GI si è detto contrario, sostenendo che *"Qualora ... in presenza di situazioni perturbative della stessa, si desse priorità ai convogli con velocità più elevata, verrebbe ad amplificarsi il fenomeno dell'eterotachia, con conseguente riduzione di capacità"*. Di uguale avviso è l'IF *incumbent*.

3.5 Valutazioni dell'Autorità

In merito al quesito posto in Consultazione, allo stato, non emergono elementi a suffragio dell'opportunità di introdurre classi di priorità tra i diversi treni ad alta velocità. Secondo quanto affermato nelle Consultazione e ribadito da RFI nel corso delle Audizioni del 20 e 28 ottobre 2014, la soluzione prospettata avrebbe l'effetto complessivo di ridurre la capacità di traffico sulla rete[15]. Più efficaci sarebbero investimenti sull'infrastruttura volti a superare i c.d. "colli di bottiglia", che si verificano ai nodi principali o sulle altre tratte condivise tra AV/AC e traffico convenzionale, oppure una rimodulazione del *Performance Regime* in modo da comprimere la soglia di tolleranza nel computo delle penali per il ritardo registrato dal treno AV (al momento, pari a 15 minuti) e rilevare i ritardi anche nelle stazioni intermedie.

Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene pertanto opportuno prescrivere al GI: (i) di pubblicare il cronoprogramma degli investimenti atti ad eliminare le limitazioni infrastrutturali che nuocciono alla fluidità del traffico, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra AV/AC e traffico convenzionale, ivi inclusi gli investimenti di *upgrading* della infrastruttura ferroviaria allo stesso fine utile; (ii) una riformulazione del *Performance Regime*, eliminando la soglia di tolleranza nel computo delle penali da ritardo e introducendo rilevazioni dei ritardi lungo la tratta. Infatti, affinché possa essere perseguito l'obiettivo di uso più efficiente dell'infrastruttura, ed in linea con le aspettative dei passeggeri e delle IF, emerge chiaramente necessaria la modifica del *Performance Regime* che, a parità di condizioni, finisce per orientare il GI nella gestione del traffico perturbato. Su questo punto si rinvia a quanto previsto *infra* in tema di "*Performance Regime*".

In merito alla richiesta di vietare l'instradamento nelle fasce pendolari dei treni AV sulla rete convenzionale, si ritiene di procedere ad un monitoraggio del fenomeno, posto che al momento esso presenta, secondo quanto rappresentato dal GI, carattere eccezionale[16]. Ugualmente, saranno oggetto di particolare attenzione le dinamiche relative alla puntualità dei treni del traffico regionale[17], analizzate su base territoriale, in considerazione del fatto che i treni a più elevata frequentazione appartengono al TPL regionale.

3.6 Misure di regolazione

3.6.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di pubblicare, nel Prospetto informativo della rete, il cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi cinque anni volti a ridurre i casi di circolazione perturbata, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra AV/AC e traffico convenzionale. La pubblicazione dovrà essere corredata da ogni informazione necessaria al fine di individuare l'ordine di priorità degli investimenti programmati ed i criteri utilizzati per determinarne il rispettivo ordine di priorità.

servizio e, di norma, collocate dalle 24:00 alle 4:30. L'Associazione propone che la programmazione di tali interruzioni, trasferita alle proprie strutture periferiche "direttrici", torni a essere coordinata dal GI a livello centrale. Nel corso della Audizione tenutasi il 20 ottobre 2014, RFI ha tuttavia confermato l'esistenza di un coordinamento centrale degli interventi di manutenzione non programmati.

15 In questo caso, il fenomeno invocato dal GI è quello della eterotachia, cioè quelle disfunzioni legate alla combinazione di flussi di traffico con diversa velocità su una stessa linea ferroviaria.

16 Il GI ha dichiarato che il numero degli instradamenti di treni AV su linee convenzionali nel 2013 si è limitato a non più di 5 casi.

17 Il traffico regionale risenta maggiormente del fenomeno della circolazione perturbata. Secondo rilevazioni pubblicate dalla Commissione Europea, l'Italia si colloca al quart'ultimo posto nella graduatoria tra gli Stati membri dell'UE, con l'89% dei treni regionali e locali con un ritardo inferiore ai 5 minuti (contro una media EU(22) del 93%), mentre il dato migliora nettamente se si considerano quelli a medio-lunga percorrenza, che includono l'AV, dove l'indice di puntualità sale al 93%, posizionando l'Italia al terzo posto (contro una media UE(22) dell'87%), preceduta solo da Finlandia e Danimarca (*Report from The Commission to the Council and the European Parliament: Fourth report on monitoringdevelopment of the rail market*, 13 giugno 2014, COM(2014) 353 final, grafici 35 e 36, p.50).

Autorità di Regolazione dei Trasporti

4. SGOMBERO DELLE INFRASTRUTTURE

4.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE	art. 5, Allegato II
	Direttiva 2012/34/CE	art. 54
Ambito nazionale:	Provvedimento URSF n. 348/3 del 11/05/2011	
	Provvedimento URSF n. 1076/3 del 10/12/2013	
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	par. 2.4.7

4.2 Oggetto della consultazione - problematiche

Il paragrafo 2.4.7 del PIR prevede: *"In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse umane onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura"*.

Per assicurare lo sgombero, il GI deve poter disporre di locomotive e/o convogli di riserva, allocati dalle IF in determinati impianti della rete. La tematica era stata oggetto di un approfondimento nel corso del procedimento di aggiornamento straordinario del PIR 2011 conclusosi con il provvedimento URSF 348/3 dell'11 maggio 2011.

Il PIR, al par. 2.4.7.1, prescrive dunque alle IF l'allocazione di mezzi di riserva e soccorso nel seguente modo:

- Per le IF che svolgono servizi passeggeri su linee AV, almeno un convoglio di riserva a Milano, Firenze e Roma, ed almeno una locomotiva diesel a Torino, Milano, Bologna, Roma e Napoli;
- Per le IF che svolgono servizi merci o passeggeri su linee convenzionali o parzialmente su linee AV, convogli di riserva e locomotive diesel da dislocare negli impianti definiti dal GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio, rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate, il cui numero non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato.

La disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale. La disponibilità di locomotive/convogli di riserva potrà essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF.

Sempre nel provvedimento 348/3, l'URSF dichiarava non accettabile la posizione del GI che prevedeva per le IF la necessità di dotarsi di mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altro mezzo idoneo) da utilizzare nei casi di incidenti con svio, ritenendo quella previsione un onere eccessivo per le suddette imprese, tale da costituire una reale barriera all'ingresso sul mercato. In tal senso, l'URSF chiedeva che fosse mantenuta in capo al GI la responsabilità dello sgombero del materiale non rimorchiabile, fermo restando il ristoro economico da parte dell'eventuale responsabile. A tal fine prospettava che il GI potesse farsi promotore di una cooperazione tra le IF, organizzata in forma obbligatoria, coordinando la messa a disposizione dei mezzi di soccorso attrezzati da parte delle IF operanti in Italia che ne avessero il possesso.

4.3 Quesiti posti in consultazione

Q.4.1 Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito alla possibilità di accordi tra le IF finalizzati alla fornitura in forma consorziata tra le stesse di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI.

Q.4.2 Nel contesto di tali accordi, quali criteri di massima si ritiene dovrebbero essere tenuti in conto ai fini della distribuzione dell'impegno economico-finanziario tra le IF partecipanti all'accordo?

Q.4.3 Quali aspetti tecnici dovrebbero essere affrontati e risolti al fine di rendere effettiva una soluzione di questo tipo?

Q.4.4 Si ritiene opportuno che il GI si faccia promotore di tali accordi? Con quali modalità?

Q.4.5 Quali altre opzioni di medio–lungo termine si ritiene siano altresì da approfondire? Si prega di fornire considerazioni al riguardo, anche con riferimento agli aspetti tecnici e di sicurezza.

4.4 Sintesi delle osservazioni

L'esito della Consultazione rivela, per l'immediato, una maggioranza di soggetti a favore della formazione di consorzi tra IF per la migliore messa a disposizione delle risorse necessarie al GI in caso di sgombero della infrastruttura ferroviaria. A questo proposito vengono proposti criteri differenti per stabilire gli oneri a carico delle IF[18]. Nel caso di incidenti che richiedano in particolare l'intervento di mezzi di soccorso attrezzati, la maggior parte delle imprese è concorde sull'opportunità di conferire al GI non soltanto il coordinamento delle operazioni (come già avviene), ma anche la titolarità dei mezzi e del personale che effettuerebbe le attività di sgombero.

E' emerso inoltre che, nel caso di richiesta di intervento ad IF estranee all'evento per l'invio di mezzi di soccorso attrezzato, tali IF possono sottrarsi dall'intervento. Tali rifiuti, secondo alcune IF, risulterebbero opposti con finalità escludenti, anche tenuto conto che la gran parte dei mezzi è di proprietà dell'IF *incumbent*, con il risultato di obbligare le IF coinvolte nell'evento ad avvalersi di modalità di sgombero più costose e meno tempestive.

Molti soggetti propendono, come soluzione di medio-lungo periodo, per l'attribuzione al GI dell'intero svolgimento del servizio (sia per interventi con materiale ordinario che con mezzi di soccorso attrezzati), da tariffarsi nel PIR. Tale prospettiva è al momento osteggiata dal GI, che ritiene soddisfacente il sistema attuale che, sulla base di precise indicazioni circa l'allocazione dei mezzi, lascia libera iniziativa alle IF di stabilire accordi per la condivisione dei costi. Una piena operatività in tale ambito comporterebbe viceversa, da parte del GI, l'acquisizione dei mezzi per i soccorsi, che attualmente non sono nella sua disponibilità, ed inoltre renderebbe non utilizzabili le cd. "riserve calde"[19] che invece sono a disposizione delle singole IF.

4.5 Valutazioni dell'Autorità

La possibilità di avvalersi di forme consorziali da parte delle IF è già prevista nell'attuale formulazione del PIR, ed è da ritenersi vantaggiosa, rispetto alla situazione in cui ogni impresa deve garantire la copertura richiesta dal GI con propri mezzi; ciò al fine di minimizzare l'impegno economico correlato all'organizzazione del servizio. L'Autorità ritiene che, nell'ambito della libera scelta della forma consorziale, debba essere lasciato all'iniziativa delle IF anche il criterio di ripartizione di costi, per i quali comunque si ritiene che debba essere tenuto in conto il volume di traffico complessivo sviluppato dalle singole IF.

Al momento, nel caso di intervento da parte di IF diversa da quella coinvolta nell'evento accidentale, le tariffe sono stabilite da RFI solo nel caso in cui venga utilizzata una locomotiva/convoglio, mentre indeterminato risulta il livello dei costi per l'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati di impresa terza[20]. Peraltro, laddove precisati, tali importi

---

[18] I rispondenti al quesito, compresi coloro che considerano ipotesi denegata quella del ricorso alla forma consorziata, propongono criteri differenti per stabilire gli oneri a carico delle IF, sintetizzati nella tabella che segue:

1.	Quota fissa commisurata ai tr*km effettuati + corrispettivo orario per i servizi di sgombero richiesti
2.	Quota fissa commisurata ai tr*km esercitati nella porzione di rete attribuita alla locomotiva di soccorso + costo variabile per ciascun intervento
3.	Quota fissa di pari entità per le IF firmatarie del consorzio (il cui importo dovrebbe essere stabilito, di volta in volta, in relazione al numero di tali IF) ed una quota variabile proporzionale al volume di traffico pianificato per ciascuna IF
4.	Ripartizione in base a: • Tipologia di traffico (Lunga percorrenza, regionali, merci) • Tr*km effettuati • N° di interventi di sgombero negli ultimi 2 anni
5.	Tariffazione a chiamata (funzione di GG/Fascia oraria/km di percorrenza)
6.	In funzione dell'attuale dislocazione dei mezzi di soccorso e delle risorse a ciò dedicate

[19] Si definiscono "riserve calde" i convogli in sosta prolungata presso le stazioni in attesa di essere utilizzati per servizi commerciali.

[20] PIR – Par. 6.3.4 – Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di impresa ferroviaria estranea alla causa d'ingombro – Il corrispettivo, calcolato a corpo per ciascun intervento per lo sgombero effettuato con locomotive /convogli di riserva di altra IF estranea alla causa d'ingombro, è pari a 1.800,00 €/intervento se effettuato su infrastruttura convenzionale, è pari a 9.000,00 euro/intervento se effettuato su linee AV/AC o su linee con velocità superiore a 200 km/h. Gli importi introitati da GI saranno trasferiti all'IF intervenuta. Qualora l'intervento

presentano un differenziale molto accentuato tra soccorso su linee AV/AC e linee tradizionali, in relazione al quale è opportuno approfondire la effettiva coerenza con il principio di orientamento ai costi.

Le questioni tecniche relative all'organizzazione del servizio di sgombero, che riguardano essenzialmente aspetti connessi alla compatibilità tra mezzi di soccorso e treni circolanti sulla linea, all'organizzazione del personale e questioni inerenti la sicurezza della circolazione, dovrebbero essere affrontate con l'ANSF direttamente nel contesto della soluzione proposta per l'eventuale cooperazione tra IF o, in prospettiva, nel quadro della fornitura del servizio da parte del GI.

Nel complesso, si ritiene opportuno che il GI proceda ad una riorganizzazione delle procedure di sgombero orientata, da un lato, alla riduzione dei costi complessivi a carico delle IF, dall'altro ad una gestione più efficace ed efficiente delle attività di sgombero. Sotto questo duplice aspetto si ritiene che:

- Nel caso di utilizzo di mezzi di riserva (locomotive, convogli), la gestione diretta con proprio materiale rotabile da parte del Gestore non sia preferibile in quanto comporterebbe la moltiplicazione degli oneri da porre in carico alle IF, non potendo esso utilizzare le "riserve calde" che sono invece a disposizione delle IF stesse. Per tale tipologia di interventi appare dunque più efficace mantenere in capo alle IF la disponibilità del materiale rotabile, mentre la regia delle operazioni di sgombero dovrebbe rientrare nelle competenze del Gestore, che manterrebbe a tal fine in capo a sé la scelta della dislocazione dei mezzi. L'efficacia della gestione sarebbe tanto maggiore quanto più le IF fossero disposte a mettere in comune i mezzi ed il personale disponibile.

  Sotto questo aspetto, l'Autorità si riserva di valutare, sulla base di ulteriori osservazioni delle dinamiche del settore, se prevedere misure che incentivino il ricorso a consorzi tra tutte le imprese operanti su base territoriale.
- Nel caso di interventi con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso od altri mezzi idonei), stante l'antieconomicità dell'ipotesi di prevedere la disponibilità di tali mezzi da parte delle IF o dei loro consorzi, è preferibile un intervento diretto del GI, che dovrebbe provvedere, direttamente o attraverso l'affidamento del servizio ad un soggetto terzo, scelto attraverso procedure ad evidenza pubblica, a garantire la disponibilità dei mezzi e la loro ottimale gestione ivi inclusa l'allocazione lungo la rete. Tale misura necessita di un tempo congruo per apportare le opportune modifiche organizzative ed approntare i conseguenti investimenti economico/finanziari.

4.6 Misure di regolazione

4.6.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, nuove procedure di sgombero dell'infrastruttura, da inserire nel Prospetto informativo della rete, in conformità ai seguenti principi e criteri:

a) efficace ed efficiente dislocazione del materiale rotabile di riserva (esclusi i mezzi di soccorso attrezzati), costituita con priorità da convogli commerciali costituenti la cd. "riserve calde" delle Imprese Ferroviarie. Tale dislocazione, sotto la regia del Gestore della Infrastruttura, potrà essere posta in capo alle Imprese ferroviarie, eventualmente in forma consorziata;

b) efficace e tempestivo intervento sulle linee con materiale rotabile, su indicazione del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, indipendentemente dall'Impresa ferroviaria proprietaria;

c) esercizio dell'attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altri mezzi idonei) in capo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, che dovrà dotarsi dei mezzi e assicurare la loro ottimale allocazione entro il 31 dicembre 2015. L'esercizio dell'attività di sgombero potrà essere effettuato anche da soggetto terzo, ove il suo affidamento avvenga a seguito di procedure concorsuali, da concludersi entro il 30 giugno 2016;

d) fissazione di tariffe per gli interventi di sgombero più tipici, in caso di utilizzo di materiale di altra Impresa ferroviaria, su linea tradizionale e linea AV, sulla base del principio di orientamento ai costi, più un utile ragionevole;

e) introduzione dell'obbligo per le Imprese ferroviarie, fino a quando la gestione dell'attività di sgombero non sia effettuata dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, di rendere disponibili i mezzi di soccorso attrezzati in loro possesso, al fine di consentire, su richiesta dello stesso Gestore, lo svolgimento di un servizio efficace e non discriminatorio. L'eventuale rifiuto di una Impresa ferroviaria

di sgombero venga effettuato con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altro mezzo idoneo) in disponibilità di IF o di terzi estranei allo sgombero, l'IF responsabile dell'evento è tenuta al pagamento di tutti gli oneri connessi all'intervento medesimo richiesti e documentati dal soggetto intervenuto.

all'uso dei propri mezzi deve essere giustificato per iscritto da oggettive e dimostrabili difficoltà di carattere tecnico.

Le nuove procedure di sgombero, parte del Prospetto informativo della rete, dovranno essere pubblicate sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e rese operative entro i 30 giorni successivi la loro pubblicazione.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

5. EFFETTI DELLA MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE E/O UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE

5.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE	art. 12
	Direttiva 2013/34/UE	art. 36
Ambito Nazionale:	DM 21 marzo 2000 n. 43T Provvedimento URSF del 10 dicembre 2013 n. 1076/3	art. 7
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	parr. 4.6.1, 4.6.2 e 4.6.3 e cap. 2 parte speciale B.4 e C.3

5.2 Oggetto della consultazione - problematiche

Le conseguenze economiche relative alla mancata contrattualizzazione delle tracce o al loro mancato utilizzo da parte delle IF sono fissate, rispettivamente per infrastruttura tradizionale e per infrastruttura AV, ai paragrafi 4.6.1-4.6.3 e cap. 2 parte speciale B.4 e C.3 del PIR.

La disciplina attualmente prevista dal PIR prevede penali per la mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce, calcolate in percentuale sul canone. Le percentuali risultano differenziate per i casi di mancata contrattualizzazione e per mancato utilizzo, per tracce che interessano o meno sezioni di infrastruttura a capacità limitata e per infrastruttura AV ed infrastruttura tradizionale. Nel caso di mancato utilizzo sono previste differenziazioni in rapporto ai tempi con cui l'IF comunica al GI la formale disdetta. Inoltre, sono previste, con riferimento esclusivo all'infrastruttura tradizionale, delle franchigie a beneficio delle IF sulle penali per mancato utilizzo, calcolate come percentuale sull'importo contrattualizzato (10% per il trasporto passeggeri e 20% per il merci).

La *ratio* dell'introduzione delle penali è quella di garantire gli impegni assunti dalle IF all'atto della richiesta di capacità o a seguito della contrattualizzazione, a salvaguardia di un'efficiente ed ottimale utilizzazione della capacità disponibile e al fine di responsabilizzare le IF richiedenti tracce nei confronti delle altre IF, anche per disincentivare comportamenti anticoncorrenziali consistenti nella prenotazione di capacità dell'infrastruttura non correlata all'effettivo utilizzo. Allo stesso tempo, le misure devono essere tali da non costituire un onere eccessivo a carico delle IF per non scoraggiarne la richiesta di capacità.

Oggetto della Consultazione è la verifica dell'attuale sistema, dato il suo rilievo per gli operatori, per evidenziare eventuali problematiche.

5.3 Quesiti posti in consultazione

Q.5.1 Si richiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura tradizionale.

Q.5.2 Si richiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura AV/AC.

5.4 Sintesi delle osservazioni

Alcune IF propongono la riduzione delle penali, in particolare nel settore del trasporto merci e nel trasporto AV. Viene inoltre chiesto da più parti che le penali siano eliminate nei casi in cui il GI riallochi le tracce non contrattualizzate (o non utilizzate) ad altra IF. In alternativa, alcune IF propongono per il trasporto merci, stante la sua specificità per cui le tracce non utilizzate possono essere velocemente ricollocate sul mercato, che le penali siano applicate per un periodo limitato anziché per l'intero arco di validità dell'orario.

Con riferimento al trasporto AV, una IF propone di allineare il valore percentuale delle penali, sia in caso di mancata contrattualizzazione che in quello di mancata utilizzazione della traccia, a quello dell'infrastruttura

tradizionale. Propone inoltre di introdurre una franchigia sulle penali a favore dell'IF, sempre in analogia a quanto avviene per la rete tradizionale.

Un'altra problematica emersa nel corso della Consultazione riguarda la richiesta, da parte di una Regione e di alcune IF, di non applicare penali alle IF titolari di contratti di servizio pubblico, qualora il mancato utilizzo per variazione in corso d'orario derivi da un mancato trasferimento di risorse dallo Stato alle Regioni medesime affidatarie del servizio.

Infine, è stata segnalata, da parte di un'Associazione di IF operanti nel settore merci, la necessità di distinguere tra il trasporto passeggeri e il trasporto merci ai fini dell'applicazione della franchigia. Secondo l'Associazione, nell'attuale sistema una IF che opera in entrambi i settori (è il caso in particolare di Trenitalia) può disporre di una franchigia data dalla somma di quella spettante per le due tipologie di trasporto, dalla quale viene sottratto l'importo delle penali senza distinguere se esse originino dal ramo passeggeri o da quello merci. L'Associazione argomenta che *"il trasporto passeggeri è molto più costante del trasporto merci che per sua natura dipende da esigenze contingenti (relative ad esempio alla disponibilità delle merci da trasportare) che possono determinare la mancata utilizzazione delle tracce"*. Ne segue la possibilità che una IF attiva in entrambe le tipologie di trasporto possa di fatto utilizzare la franchigia prevista per il trasporto passeggeri per ridurre i propri costi nel settore merci, acquisendo un vantaggio competitivo ingiustificato rispetto alle altre IF attive soltanto nel settore merci.

Sulla tema delle penali, il GI si è manifestato disponibile ad una loro modifica, osservando però che le regole che disciplinano le conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione della capacità sono necessarie per responsabilizzare le IF all'atto della contrattualizzazione e dell'utilizzazione. Tra le motivazioni addotte a fondare la necessità delle penali, esso richiama l'esigenza di tutelare *"le altre imprese ferroviarie, le quali: i) da un lato - per effetto della necessaria compatibilizzazione con le tracce rilasciate all'impresa ferroviaria che si rende "inadempiente"- divengono destinatarie di un progetto orario che, con ogni probabilità, non è completamente aderente alle richieste da esse formulate e, quindi, non integralmente satisfattivo rispetto alle loro esigenze commerciali; ii) dall'altro, non possono disporre in fase di pianificazione dei propri servizi - della capacità richiesta dall'impresa ferroviaria che si rende inadempiente, con intuibili conseguenze in termini di contrazione delle possibilità di sviluppo e incremento del traffico."* La penale, tra l'altro, avrebbe anche una *"funzione deterrente, allo scopo di evitare che un'IF non utilizzi parte della capacità richiesta privandola alla disponibilità di altri operatori, generando così effetti distorsivi della concorrenza"*.

A fronte di quanto sopra, il GI riconosce l'esigenza che le penali non rappresentino un elevato onere per le IF. Rileva, però, che la disciplina delle penali, ove eventualmente rimodulata, debba essere raccordata alla disciplina per le franchigie al fine di non sterilizzare l'effetto complessivo di tali misure.

5.5 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità ha richiesto a RFI il dato relativo alle penali effettivamente addebitate alle IF nel 2013 e una stima dello stesso dato per il 2014. Dai dati forniti da RFI, risulta che le penali complessivamente imputate alle IF al netto delle franchigie sono di importo assai contenuto per la rete tradizionale, mentre sono molto più consistenti per la rete AV, ove al momento non si applica nessuna franchigia. Non sembrerebbe quindi giustificata la richiesta di una ulteriore riduzione delle penali per i servizi sulla rete tradizionale, il cui importo è già molto basso, mentre sembra opportuna una riflessione sulla congruità delle penali per la rete AV.

In relazione alle proposte di allineamento delle penali previste per la rete AV, pertanto, non risultando evidenti ragioni per un trattamento differenziato tra i due tipi di infrastruttura, l'Autorità ritiene necessario un loro adeguamento ai livelli previsti per la rete tradizionale, precisando che possono essere assunti come valori di riferimento quelli relativi ai casi di tratte che interessino, anche solo limitatamente, sezioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata. Si ritiene inoltre opportuna, in analogia a quanto già previsto per la rete tradizionale, anche per la rete AV l'introduzione di una franchigia per mancato utilizzo di tracce contrattualizzate della stessa grandezza.

In merito alla richiesta avanzata da più IF secondo la quale non dovrebbero essere imputate penalità in capo alle IF nel caso di riassegnazione da parte del GI della capacità non contrattualizzata o non utilizzata, si osserva quanto segue. L'applicazione di penalità ha tre obiettivi: (1) risarcitorio, per via del mancato introito da parte del GI; (2) di incentivazione al rispetto degli impegni assunti in fase di richiesta delle tracce; (3) di evitare comportamenti opportunistici che possano ridurre la disponibilità delle tracce per altri operatori, generando così effetti distorsivi della concorrenza. L'annullamento della penale in caso di riassegnazione della traccia potrebbe effettivamente soddisfare, almeno in parte, la prima finalità ma non la seconda e la terza. In caso di forte domanda di tracce, un'impresa

ferroviaria ben potrebbe farsi assegnare capacità senza procedere poi alla successiva contrattualizzazione pur senza pagare per questo alcuna penale, pregiudicando in tal modo gli interessi di altri concorrenti che si vedrebbero privati della possibilità di pianificare adeguatamente la loro attività. Peraltro, pare verosimile che oneri di contrattualizzazione e di aggiustamento di sistema siano sostenuti dal GI anche nella positiva circostanza di riassegnazione delle tracce. Pertanto, la completa cancellazione di ogni penalità nel caso di mancata contrattualizzazione in presenza di riallocazione appare una soluzione sbilanciata a favore delle IF inadempienti. L'Autorità considera opportuno che, in tali casi, sia mantenuta una penale, limitandone eventualmente il valore.

La riduzione dell'importo nel caso di ricontrattualizzazione delle tracce costituisce risposta anche all'esigenza delle IF merci di applicazione delle stesse per un periodo limitato anziché per l'intero arco di validità dell'orario.

Con riferimento alla questione riferita dalle Regioni ed all'eventuale necessità di ridurre i servizi in conseguenza di mancati trasferimenti di risorse dallo Stato, si ritiene condivisibile un'attenuazione delle penali ma solo nel caso in cui la diminuzione dei trasferimenti statali risultasse effettivamente non prevedibile al momento della presentazione della richiesta di capacità. Si ritiene che tale problematica possa essere affrontata all'interno dell'Accordo quadro specifico tra Regioni/Province Autonome/altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale e GI, con apposite clausole che contemperino le esigenze delle parti contraenti e l'interesse generale a massimizzare l'utilizzo della capacità (vedi Misura di regolazione 1.6.4).

Quanto al problema segnalato da un'Associazione di imprese del trasporto merci relativamente al tema della cumulabilità delle franchigie, in linea di principio l'Autorità ritiene che, qualora venga mantenuto l'istituto della franchigia, debba essere espressamente specificato che l'applicazione delle franchigie sulle penali imputabili a ciascuna IF venga effettuata distintamente per tipologia di trasporto (merci, passeggeri), con riferimento ai rispettivi valori contrattuali, impedendo il ricorso al valore cumulato dei due importi. Nello specifico, tuttavia, dalle risposte fornite dal GI alle osservazioni sulla bozza del PIR 2015, risulta non supportata dai fatti la contestazione di vantaggi competitivi ingiustificati ottenuti da Trenitalia utilizzando la franchigia prevista per il trasporto passeggeri per ridurre i propri costi nel settore merci. Si riporta quanto precisato da RFI al riguardo: *"relativamente alla necessità di distinguere tra il trasporto passeggeri e merci ai fini del calcolo della franchigia applicabile alla singola impresa che effettui entrambi le tipologie di servizi, si evidenzia che già oggi i contratti di utilizzo, su cui viene effettuato il calcolo della franchigia, non è per singola impresa ma per tipologia di servizio. Questo significa che, a titolo di esempio, Trenitalia sigla con GI specifici contratti per servizi merci e passeggeri, sui quali vengono calcolate la corrispondenti franchigie, che in nessun modo possono essere sommate."*[21]

Benché la specifica contestazione mossa dall'Associazione di IF del settore merci appaia non conferente, l'Autorità ritiene tuttavia che essa segnali una situazione oggettiva che, per la quota di penali alle quali si applica la franchigia, vede sempre debitrici di penali al GI le imprese merci di medie/piccole dimensioni mentre invece l'impresa che detiene la quota di mercato più ampia non registra sistematicamente alcuna penale. Dai dati forniti da RFI emergerebbe che la previsione di una franchigia nelle modalità di cui al PIR possa avere l'effetto di favorire le imprese grandi rispetto alle piccole[22]. Poiché l'ammontare della franchigia è proporzionale al totale delle tracce contrattualizzate, è evidente che un evento imprevisto (quale un guasto del treno o, per una impresa di trasporto merci, la perdita di una commessa) può avere un impatto completamente diverso, sotto il profilo degli oneri derivanti dal sistema penali-franchigie: per una IF con un volume di pedaggi per traffico più consistente, la penale derivante dal mancato utilizzo della traccia viene facilmente coperta dalla franchigia, mentre per una IF con un volume di pedaggi ridotto, la franchigia è proporzionalmente inferiore e potrebbe risultare non sufficiente a coprire la penale. L'Autorità ritiene pertanto che le modalità di calcolo della franchigia debbano essere modificate, prevedendo che essa venga calcolata in modo distinto per scaglioni di canone applicando percentuali decrescenti all'aumentare della classe di canone e sommando gli importi così ottenuti.

---

[21] Allegato a nota di RFI prot. 2105 del 30/9/2014.

[22] I dati forniti da RFI, relativi alle penali imputate alle IF merci e alle franchigie spettanti, confermano che la franchigia, per come viene attualmente calcolata, costituisce una misura non neutrale rispetto al grado di concentrazione del mercato. Per il 2014, RFI stima un ammontare complessivo di penali, nel trasporto merci, di gran lunga inferiore all'importo che si ottiene sommando le franchigie spettanti a tutte le imprese. Ciò implica che se fossimo in un settore monopolistico e gli importi citati si riferissero pertanto ad una singola impresa, le penali sarebbero ampiamente coperte dalla franchigia. Anche abbassando la percentuale di franchigia al 6 % (come proposto da RFI nella bozza di PIR 2015) l'ipotetica impresa monopolistica continuerebbe a non pagare nessuna penale. Invece, in presenza di una pluralità di IF, come avviene attualmente nel settore merci, si verifica che per alcune IF l'ammontare delle penali eccede il valore della franchigia.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

5.6 Misure di regolazione

5.6.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di elaborare, sentite le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, una rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, sulla base dei seguenti principi e criteri:

a) non eccessiva onerosità per le Imprese ferroviarie;

b) neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all'aumentare del canone;

c) rispetto della specificità dei servizi, mantenendo la differenziazione delle franchigie fra servizi viaggiatori e servizi merci e specificando esplicitamente la non cumulabilità delle due franchigie;

d) introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui al punto b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;

e) allineamento delle penali per mancata contrattualizzazione e mancata utilizzazione di tracce per i servizi AV a quelle previste per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;

f) mantenimento di una penale, sebbene in misura ridotta rispetto a quella ordinaria, anche in caso di riassegnazione delle tracce.

Il nuovo sistema di penali-franchigie, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo, entro i 30 giorni successivi la sua pubblicazione.

Al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione dei suddetti principi e criteri, la nuova rimodulazione del sistema penali-franchigie dovrà essere comunicata all'Autorità entro la data della sua pubblicazione, corredata da una simulazione di calcolo al fine di evidenziarne l'impatto sulle Imprese ferroviarie interessate rispetto al sistema esistente.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

6. PEDAGGIO PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

6.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE	artt. 7-10
	Direttiva 2012/34/UE (in attesa di recepimento)	artt. 29-37
Ambito Nazionale:	D.Lgs. 188/2003	artt. 5-20
	D.M. 43T del 21/03/2000 s.m.i.	
	D.M. 18/08/2006	
	Legge 27/12/2006, n. 296	art.1, comma 970
	D.M. 10/09/ 2013	
	Delibera CIPE 18 marzo 2005 n. 1	
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	Capitolo 6

6.2 Oggetto della consultazione - problematiche

Il valore del Pedaggio sulle linee della rete convenzionale è attualmente definito dal GI sulla base di quanto disposto dal D.M. 43T del 21/03/2000 e dalle sue successive modifiche ed integrazioni.

L'algoritmo di definizione, a partire dalla suddivisione della rete ferroviaria italiana in tre categorie (Rete fondamentale, Rete complementare, Nodi) si basa su tre componenti: (i) parte a tratta/nodo; (ii) parte a km/minuto; (iii) parte per consumo energetico.

Il canone complessivo per ciascuna traccia assegnata è costituito dalla somma delle singole componenti, che presentano modalità di calcolo diverse a seconda della categoria di appartenenza della porzione di rete impegnata. In particolare:

- La prima componente (parte a tratta/nodo) costituisce un diritto fisso;
- La seconda componente (parte a km/minuto) costituisce una quota a consumo, in funzione dei km percorsi sulle tratte della rete fondamentale e complementare, e dei minuti di permanenza nei nodi.
- La terza componente (consumo energetico) si determina moltiplicando la lunghezza della traccia in km per una tariffa unitaria valida per l'intera rete.

Il Pedaggio per la componente a tratta della rete AV si calcola in forma semplificata, unicamente sulla base del parametro treno*km.

Relativamente alla perimetrazione dei costi sottostanti alla fornitura dei servizi compresi nel pedaggio, il riferimento normativo principale è rappresentato dalla Direttiva 2001/14/CE del 26 febbraio 2001, successivamente modificata dalla c.d. Direttiva *Recast* (direttiva 2012/34/UE), da recepire nell'ordinamento italiano.

In particolare l'art. 7 comma 3 della Direttiva 2001/14/CE stabilisce che in linea generale *"i diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario"*. L'art. 8 comma 1 prevede altresì che *"Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale, in particolare per il trasporto internazionale di merci per ferrovia."*

Con specifico riferimento poi alla tematica di progetti specifici, tra i quali certamente è annoverabile, nel contesto italiano, il progetto per l'AV/AC italiana, va rilevato che l'articolo 8, comma 2 della citata Direttiva 2001/14/CE, prevede che *"Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati al massimo quindici anni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere diritti più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei diritti può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti."*

Infine è opportuno rilevare che l'articolo 6 comma 1 della citata Direttiva prevede, in merito alla tematica del "Costo dell'infrastruttura e contabilità", che *"Gli Stati membri stabiliscono le modalità, ivi compresi, se del caso, pagamenti anticipati, necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e*

nell'arco di un periodo ragionevole, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali e, dall'altro, i costi di infrastruttura."

La Direttiva 2012/34/UE (Recast) conferma l'impostazione generale della Direttiva 2001/14/CE, in particolare precisando (art. 31, comma 3) che i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio *"sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario"*; inoltre, (art. 32, comma 3) precisa che *" Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere diritti più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti"*. Segnala infine che *"anteriormente al 16 giugno 2015 la Commissione adotta misure che stabiliscono le modalità applicabili al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario"*. A quest'ultimo riguardo si evidenzia come la definizione di tali "linee guida" o *"Implementing Act"* da parte della Commissione Europea sia al momento in corso di elaborazione e che è previsto per fine 2014 un primo *draft*.

Tra i riferimenti normativi nazionali precedentemente citati particolare rilevanza assume, anche in termini di adeguamento al quadro comunitario ed alle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, il decreto legislativo n.188/2003 (di recepimento di tali direttive) ed in particolare le disposizioni attinenti il canone di accesso contenute nell'art. 11 comma 4 e negli artt. 15 e 17.

In particolare l'art. 11 comma 4 stabilisce che *"4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva i compiti e le funzioni relativi al calcolo e riscossione dei canoni e l'assegnazione di capacità sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 27."*

L'art. 17 stabilisce (comma 1) che uno specifico decreto avrebbe dovuto approvare la proposta del GI per l'individuazione del canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, e che (comma 2) sulla base di quanto disposto da tale decreto il GI avrebbe dovuto procedere a calcolare il pedaggio. Il medesimo articolo indica (commi 3 e 4) anche le tipologie di costo da considerarsi in tale nuovo contesto (costi diretti e indiretti dei servizi di gestione d'infrastruttura forniti, i costi di energia , le spese generali dirette e quota di quelle indirette) ed i parametri da considerarsi ai fini della determinazione del canone (es. qualità, saturazione, usura , velocità, etc.); il comma 7 dello stesso articolo fornisce al Ministero, sempre con decreto, la possibilità di introdurre *"ulteriori eventuali tipologie di costo da prendere in considerazione ai fini della determinazione del canone"*.

Di fatto non risulta che tale decreto sia stato emanato; il comma 10 stabilisce peraltro che nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale specifico, i canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria continuano ad essere calcolati sulla base dei criteri dettati dai decreti Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 21 e 22 marzo 2000 e successive integrazioni.

Sempre il citato D.Lgs. n.188/2003 specifica all'art. 15 (*Costo dell'infrastruttura e contabilità*) che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi complessivi a vario titolo conseguiti ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura; specifica altresì che detti costi vanno conteggiati al netto degli ammortamenti[23], e che il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività[24].

Per quanto riguarda poi specificatamente il servizio AV/AC, con il D.M. 18 agosto 2006 è stata definita la misura iniziale del Pedaggio AV/AC, nel valore di 13,1196 €/km. A tal fine il citato D.M. fa esplicito riferimento alla delibera CIPE 18 marzo 2005 n. 1 con la quale *"è stato approvato l'aggiornamento del dossier di valutazione economico-finanziaria relativo alla linea alta velocità / alta capacità Torino-Milano-Napoli contenente in particolare il canone che le imprese ferroviarie sono tenute a corrispondere al gestore dell'infrastruttura per l'utilizzazione delle linee stesse"*. Successivamente, l'art. 1 comma 970 della Legge 27 dicembre 2006, n.296 ha stabilito (integrando a tal fine

---

[23] Art 15 comma 1: *"I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni di cui agli articoli 17, 18 e 19 e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi pubblici definiti nel contratto di programma di cui all'articolo 14, da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro."*

[24] Art 15 comma 2: *"Il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività. In particolare tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonchè la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale."*

l'art. 17 del D.Lgs. 188/2003) l'adeguamento automatico dei pedaggi in funzione dell'inflazione, e comunque in misura non inferiore al 2% annuo per il pedaggio AV/AC. Infine il D.M. 10 settembre 2013 ha definito nella misura del 15% la riduzione da applicare, a decorrere dalla data del decreto (10 settembre 2013), sul valore del pedaggio in essere a tale data per le linee bidirezionali AV (pari a 14,7752 €/km). In tale D.M. viene evidenziato come il GI debba far fronte *"...ad alcuni oneri di gestione, rivenienti da obbligazioni preesistenti sia in tema di investimenti, che di attività di manutenzione"*.

I provvedimenti normativi di riordino contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007 ed i conseguenti Contratti di Programma hanno portato RFI a divenire proprietaria dell'infrastruttura AV/AC come realizzata all'epoca e responsabile della sua finalizzazione per la tratta TO-MI-NA secondo i progetti già approvati. In particolare, al momento del riordino, risultavano non coperti da risorse pubbliche circa 4,2 €Mld per completare il progetto AV/AC TO-MI-NA, e veniva lasciato ad RFI l'onere di reperire le necessarie risorse finanziarie come risorse interne o capitale di debito.

Allo stato attuale risultano emergere due distinte problematiche.

La prima è relativa a criticità applicative della metodologia di calcolo del valore del pedaggio, nella misura in cui alcune disposizioni, normative e operative, introducono elementi di aggravio dei costi per le IF.

Ci si riferisce in particolare a:

- Invii a vuoto di materiale rotabile dalle località di deposito/sosta alle stazioni di partenza/arrivo, i quali sono assimilati a tracce commerciali;
- Sistema di pedaggio dei nodi, per il quale il computo "a tempo" introduce un pesante aggravio di costi per i treni più lenti;
- Questione delle tratte "doppie": per alcune tratte della rete fondamentale, per quanto brevi rispetto alla prevalenza della traccia di un singolo treno, il pedaggio si calcola assegnando a quella porzione di traccia la classificazione della tratta che la precede/segue (rete AV/AC o rete complementare a seconda della provenienza/destinazione della traccia stessa) e adottando la relativa metodologia di calcolo. Questo determina pedaggi differenziati per servizi diversi che transitano sulle medesime tratte, con aggravio di costi per alcune tipologie di servizi.

La seconda problematica attiene all'esigenza di una rivisitazione complessiva dei criteri alla base della definizione e articolazione del pedaggio (sia su rete convenzionale che AV/AC) al fine di:

- semplificare l'algoritmo di calcolo del pedaggio, oggi alquanto complesso rispetto alla sua reale significatività;
- rendere il pedaggio maggiormente aderente, in termini di orientamento ai costi, alle attuali condizioni di mercato ed alla prevista evoluzione in materia normativa e regolatoria.

6.3 Quesiti posti in consultazione

Q.6.1	Si chiedono considerazioni motivate riguardo alle attuali modalità di applicazione del pedaggio relativamente a "invii a vuoto" di materiale rotabile, "pedaggio dei Nodi", e pedaggio per le tracce "doppie".
Q.6.2	Si chiedono considerazioni motivate in merito al modello di pedaggio definito dal DM 43T/2000 e dai successivi atti in materia.
Q.6.3	Si chiedono considerazioni motivate in merito a possibili evoluzioni a breve/medio termine dei criteri per la definizione dei corrispettivi relativi ai servizi non inclusi in pedaggio.
Q.6.4	Si chiedono considerazioni motivate in merito all'evoluzione prospettica dei criteri di cui ai quesiti precedenti alla luce degli indirizzi previsti dalla Direttiva 2012/34.

6.4 Sintesi delle osservazioni

Per quanto attiene alla problematica degli "invii a vuoto", ovvero spostamenti di convogli non commerciali tra stazioni, sia le IF che le Regioni ritengono che tali fattispecie non debbano essere assimilate a servizi commerciali, richiedendo una riduzione del relativo pedaggio; in particolare, nel caso in cui essi siano imprescindibilmente collegati

ad una prestazione commerciale (spostamento impianto di deposito/sosta - stazione di partenza/arrivo), richiedono che i canoni vengano calcolati sull'unione dei servizi (invio e servizio commerciale) come un'unica traccia.

Relativamente alla problematica delle "tratte doppie", NTV sostiene l'iniquità della previsione del PIR – capitolo 6, appendice, parte A, punto 1 – che prevede l'assimilazione delle tratte elementari di adduzione alla rete AV/AC stessa (cioè dalla località di partenza al bivio di inizio della tratta AV/AC e dal bivio di fine della stessa tratta AV/AC alla località di arrivo/transito) a tratte di rete AV/AC, con conseguente aggravio di costi e discriminazione tra servizi che transitano sulle medesime tratte.

Alcune Regioni richiedono una riduzione del pedaggio per il transito dei treni regionali all'interno dei nodi, poiché l'attuale impostazione penalizza fortemente le IF sottoposte ad Obblighi di Servizio Pubblico nel campo del trasporto regionale, locale e soprattutto metropolitano, che proprio nei nodi effettuano più fermate e, spesso, vengono costretti a percorrere itinerari a bassa velocità per carenze dell'infrastruttura. La problematica è sentita anche dalle IF merci: per tale tipologia di trasporto, che ha la più bassa priorità nell'individuazione delle tracce all'interno dei nodi, allo svantaggio della minore velocità si aggiunge anche il maggior costo.

Per quanto attiene al modello di pedaggio definito dal DM 43T e alla sua possibile evoluzione il GI segnala di ritenere:

- che la revisione del modello debba muovere da quanto previsto dalla Direttiva Recast, con una modulazione delle tariffe:

- secondo parametri di tipo *cost-based*, che mettano in relazione il prezzo all'usura prodotta dal singolo treno, per la copertura dei costi diretti;

- secondo parametri di tipo *market-based*, in relazione all'*ability to* pay delle Imprese Ferroviarie, in funzione del segmento di mercato e del segmento di rete utilizzato;

- che il nuovo sistema di pedaggio debba essere tale da favorire "il ferro" nella competizione intermodale e contrastare il fenomeno del cosiddetto "*cherry picking*" che, ad avviso di RFI, sta impoverendo interi settori della rete (es. le linee del Sud e la rete complementare);
- che le modifiche al nuovo sistema di pedaggio debbano essere improntate a criteri di semplificazione rispetto a quanto previsto con l'attuale algoritmo;
- che debbano essere eliminate quelle che RFI ritiene essere "distorsioni tariffarie" determinate dalla presenza della parte fissa a tratta/nodo.

Relativamente ai driver di costo da utilizzare a copertura dei costi diretti, cui mettere in relazione il costo dell'usura prodotta dal singolo treno, RFI al momento ipotizza che possibili driver di costo possano essere individuati nella classe di peso del treno e di velocità dei veicoli.

Relativamente ai parametri di *ability to pay* RFI ritiene che possibili indicatori possano essere la densità di traffico e le caratteristiche prestazionali delle linee, nonché il diverso livello di vantaggio competitivo con le altre modalità, in relazione al segmento di mercato e al segmento di rete utilizzato.

A proposito dell'ultimo punto, RFI ritiene di dover evidenziare come, ad esempio, sul segmento del Trasporto Merci vi sia oggi a suo avviso un evidente squilibrio tra quanto rispettivamente pagato dalla gomma e dal ferro sulle linee verso il Sud (dove in alcuni casi vi è pedaggio autostradale nullo e dove "il ferro" ha anche la concorrenza della nave per l'*ecobonus*) e sulle linee autostradali di collegamento con l'Europa, dove invece sono previsti in genere pedaggi più elevati che sul resto della rete autostradale. Questo a fronte di un pedaggio su ferro che RFI ritiene equivalente e in alcuni casi addirittura inferiore a quello pagato non solo su altri segmenti della rete nazionale ma anche sulle tratte estere di confine.

Emerge dunque secondo RFI la necessità di rivedere verso l'alto il pedaggio delle linee di collegamento con l'Europa e verso il basso il pedaggio delle linee verso il Sud, in relazione alla diversa *ability to pay* dello stesso segmento di mercato (il merci), sul diverso segmento di rete utilizzato, al netto ovviamente di eventuali contribuzioni lato servizi da parte dello Stato.

Per quanto riguarda la Lunga Percorrenza, RFI ritiene inoltre che sia opportuno rimodulare il pedaggio della linea DD Firenze-Roma, di fatto con caratteristiche di Alta Velocità (250 km/h), ma attualmente con pedaggio equivalente se non addirittura inferiore a quello pagato su altre porzioni di rete. Questo in linea con il principio dell' *ability to pay*, tenuto conto della maggiore attrattività e redditività dei servizi ad alta velocità.

In linea con lo stesso principio, RFI ritiene che una riduzione del pedaggio debba essere invece prevista sul segmento del cosiddetto Servizio Universale.

In sostanza il GI auspica un intervento regolatorio finalizzato alla definizione di principi per la determinazione dei canoni d'uso dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi nonché di ridefinire il sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, in modo da riempire il vuoto derivante dalla mancata attuazione di quanto previsto all' art. 17, comma 11, del D.Lgs. n.188/2003[25].

La Regione Emilia Romagna segnala ritiene auspicabile una maggiore differenziazione (sconto) del pedaggio per le linee con velocità massima minore o uguale a 140 km/h tenuto conto della minore necessità/attrezzaggio di apparecchiature di sicurezza, eventualmente applicabile anche per sub-tratte a bassa capacità (tratte a binario unico, lunghe sezioni di blocco, etc).

La Regione Lombardia e la Regione Toscana propongono di valutare l'introduzione di un meccanismo di tariffazione decrescente in presenza di incrementi di produzione. Infatti, ogni aumento di produzione, fin tanto che non richiede investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura, non comporta sensibili costi aggiuntivi al gestore. La più semplice implementazione di questo meccanismo è rappresentata dalla definizione di un canone forfettario per i servizi di nuova attivazione, in termini di valore medio chilometrico. Il canone forfettario dovrebbe essere definito da ciascuna Regione a livello di Accordo Quadro con il GI.

Relativamente al pedaggio per la rete AV/AC, NTV in data 22 maggio 2014, nell'ambito della consultazione di cui alla delibera 24/2014 dell'Autorità, ha presentato una nota contenente alcuni rilievi sul livello di tale pedaggio, che risulterebbe "*ingiustificato e quindi non coerente con i parametri normativi*", in particolare non ritenendo ammissibile la correlazione del canone ai costi sostenuti per la realizzazione dell'infrastruttura, e richiedendo pertanto un ricomputo del canone chilometrico sulla base dei soli costi di circolazione, cioè "*dei soli costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura per fornire i servizi del pacchetto minimo di accesso*".

6.5 Valutazioni dell'Autorità

6.5.1 Valutazioni in merito alle modalità applicative dell'attuale modello di pedaggio

Per quanto attiene alla problematica degli "invii a vuoto", l'Autorità ritiene la richiesta di riduzione del canone meritevole di attenzione: l'obiettivo può essere conseguito nell'ambito della completa revisione del modello di pedaggio, che sarà oggetto di apposito procedimento. In considerazione dell'aumento di ricavi da pedaggio che la liberalizzazione del mercato ha prodotto per il gestore dell'infrastruttura, una misura in tal senso può essere tuttavia immediatamente adottata con riferimento al segmento liberalizzato AV: per i servizi commerciali AV, l'Autorità ritiene appropriato che la traccia a vuoto concatenata ad una traccia commerciale seguente/precedente venga considerata un'unica traccia con quest'ultima; in tal modo viene ridotta sostanzialmente la componente di diritto fisso per tratta/nodo.

L'adozione di misure di immediata attuazione sulla questione delle tratte doppie, a giudizio dell'Autorità, appare di difficile applicazione a causa delle sue rilevanti ripercussioni economiche. Con la futura modifica complessiva dell'algoritmo di calcolo si ritiene possibile superare il concetto di "tratta doppia" e con ciò procedere ad un computo più equo del canone, tenendo in debita considerazione anche gli equilibri economici del Gestore.

Anche il problema dell'accesso ai nodi e del superamento del criterio "a tempo" nel computo del pedaggio, pur meritevole di attenzione, non pare di agevole soluzione con variazioni di applicazione immediata, in quanto necessita di una revisione complessiva del modello, che sarà possibile con l'avvio di un idoneo procedimento (vedi *infra*, par. 6.5.2).

6.5.2 Valutazioni in merito all'impostazione ed evoluzione complessiva del modello di pedaggio

Nel merito della revisione complessiva del modello di pedaggio, si evidenzia che, anche alla luce delle prime osservazioni formulate sul tema da parte dei soggetti intervenuti al procedimento, tale regolazione dovrà assicurare,

[25] Che stabiliva che "*Con uno o più decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti [...] sono definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura, principi e procedure per l'assegnazione della capacità , per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'art. 20 [...] e le regole in materia di servizi*".

in prospettiva, un quadro proporzionato e prevedibile di regole e criteri di determinazione del pedaggio su rete convenzionale ed AV, in linea con l'evoluzione della normativa europea.

In tale ambito, considerate la complessità tecnica e regolamentare della materia, l'evoluzione del quadro normativo in atto, la necessità di dare piena esecuzione alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, sez. I, del 3 ottobre 2013, causa 369/11, nonché la necessità di applicare strumenti e modelli di simulazione appositamente approntati, la definizione di criteri concernenti i costi di gestione delle infrastrutture ferroviarie impone lo svolgimento di una specifica istruttoria.

A tal fine, risultano, tra l'altro, necessari ulteriori approfondimenti riguardanti numerosi ed interrelati aspetti concernenti, in via esemplificativa e non esaustiva:

- definizione di quali siano i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario e come essi debbano essere calcolati, come evoluzione di quanto indicato all'art. 15 del D.Lgs 188/2003 in coerenza con quanto previsto dal citato art. 31 comma 3 della Direttiva 2012/34 "Recast" ed anche alla luce delle future Linee Guida da emanarsi dalla Commissione;
- definizione del trattamento dei costi, relativamente, in via preliminare e non esaustiva, a: perimetro dei cespiti riferibili ai singoli servizi, criteri di ammortamento da utilizzarsi, valore residuo dei cespiti a fine concessione, capitale circolante strumentale allo svolgimento dei servizi, struttura del capitale utilizzato e relativo costo, costi operativi di circolazione riferibili ai singoli servizi.

L'Autorità ritiene necessario, pertanto, avviare uno specifico e nuovo procedimento con consultazione pubblica finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie, in modo che lo stesso sia, *inter alia*, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione, nonché determinato al netto di eventuali indennizzi e contributi pubblici.

6.5.3 Valutazioni specifiche in merito al pedaggio AV/AC

In merito alle tematiche specifiche relative al pedaggio per l'infrastruttura AV/AC, con riferimento alla sua articolazione, al suo valore, alle implicazioni in termini di sviluppo della concorrenza ed alla sua rispondenza ai principi di orientamento al costo, in coerenza con il quadro normativo comunitario e nazionale, l'Autorità rileva quanto segue.

Relativamente alla sua articolazione, come si è precedentemente evidenziato, il Pedaggio per l'AV si modula allo stato unicamente sulla base del parametro treno*km, laddove invece su rete convenzionale l'attuale algoritmo di calcolo è articolato anche in funzione di altri parametri. Ferma restando l'esigenza di una significativa semplificazione dell'attuale algoritmo di calcolo su rete convenzionale, risulta certamente necessaria una armonizzazione tra le due articolazioni attualmente vigenti.

Una considerazione sul livello del pedaggio AV può essere effettuata in merito alla comparazione tra tale livello di Pedaggio ed il livello medio di pedaggio della rete ferroviaria. Al riguardo occorre segnalare che la tematica è complessa, per la necessità di tener conto sia delle differenti articolazioni del pedaggio su AV e del pedaggio su rete convenzionale (e quindi della necessità di riportare a omogeneità di parametro le due articolazioni), sia del fatto che la rete AV non è separata da quella convenzionale ed è con essa interconnessa (e che pertanto i treni AV possono percorrere anche tratte su rete non AV), sia dei differenti "consumi" che i vari segmenti di mercato cui le IF si rivolgono possono implicare (servizi verso passeggeri su rete convenzionale, a lunga distanza o per TPL, servizi cargo, etc.). In via esemplificativa e di prima approssimazione può essere utile far riferimento ad alcune elaborazioni effettuate dal medesimo GI, secondo cui:

- A livello di intera rete, il pedaggio medio riscosso può essere valutato in circa 3,24 €/km;
- A livello di pedaggio per AV va considerato attualmente il valore di 12,81 €/km.

Secondo il GI, il livello del pedaggio per rete AV/AC è più elevato di quello medio della rete convenzionale in ragione dell'esistenza di un *mark-up* connesso ai costi a lungo termine relativi allo specifico progetto di investimento legato alla realizzazione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli[26]. Tale approccio appare coerente con il disposto

[26] Nell'ambito delle analisi condotte dall'Autorità, è stato effettuato uno specifico approfondimento con il GI riguardo allo schema di finanziamento del progetto AV/AC. In merito RFI ha rappresentato come lo schema di finanziamento del progetto AV/AC abbia subito (a partire dal primo periodo 1991-1998) modifiche significative nel corso degli anni e che da ultimo, con i provvedimenti contenuti nella Legge Finanziaria

normativo, ed in particolare è allineato a quanto previsto dalla Direttiva 2001/14/CE all'art. 8, comma 2, precedentemente citato.

Rispetto a tali investimenti, il GI ha indicato all'Autorità quelli già realizzati direttamente al 31/12/2013, non coperti da contributi pubblici, e quelli da realizzare successivamente al 31/12/2013, in merito ai quali è stata inoltre indicata l'attuale pianificazione in termini di interventi annuali previsti.

Sulla base delle informazioni assunte, l'Autorità ritiene che, nella determinazione del livello di pedaggio, il GI debba orientarsi a principi di maggiore trasparenza ed efficienza economica, ed in particolare:

a) in coerenza con quanto specificato dal D.Lgs 188/2003 all'art. 15, i conti del GI devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi complessivi a vario titolo conseguiti ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura;

b) le voci di costo ammissibili, ed in particolare gli oneri finanziari, devono essere valutati dal GI avuto riguardo ad ogni possibile ottimizzazione della gestione del debito, in coerenza con le migliori condizioni di mercato;

c) gli investimenti del GI successivi al 31/12/2013 devono essere modulati annualmente, così come le linee di debito correlativamente accese;

d) riguardo alla componente di costi di gestione dell'infrastruttura, la sua incidenza deve essere rimodulata nel tempo, con attuazione immediata, al fine di gravare in misura minore nel periodo in cui lo scenario competitivo si va dispiegando e consolidando.

Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo, l'Autorità ritiene opportuno prescrivere al GI che, per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura (adeguatamente rimodulato), esclusivamente le seguenti quote annuali degli oneri finanziari, opportunamente ottimizzati in coerenza con le migliori condizioni di mercato:

a) la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31/12/2013, in quanto non coperti da contributi pubblici;

b) la quota annuale degli oneri finanziari cumulati da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31/12/2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.

Si ritiene inoltre che il GI debba fornire all'Autorità adeguata evidenza, per ciascun anno, degli investimenti programmati, attivati e delle linee di debito correlativamente accese, fornendo ogni opportuna documentazione utile per valutarne la coerenza con le migliori condizioni di mercato.

In base ai principi e criteri sopra esposti, il GI ha reso noto all'Autorità di aver ricalcolato l'importo del pedaggio unitario per l'accesso alla rete AV/AC che, secondo le sue stime per l'anno 2015, si colloca intorno ad un valore di 8,2 €/km.

Alla luce delle attuali condizioni di mercato e dell'esigenza di promuovere azioni di supporto allo sviluppo dell'offerta dei servizi AV/AC, l'Autorità ritiene necessario prescrivere al GI l'adozione del pedaggio unitario relativo all'accesso alle tratte della rete AV/AC, così come calcolato dallo stesso gestore in coerenza con i principi e criteri sanciti ai punti precedenti.

2006 e nella Legge Finanziaria 2007, siano stati consolidati il livello dell'investimento e le modalità di apporto dello Stato tramite finanziamento diretto al GI delle attività di completamento del progetto di investimento, lasciando tuttavia definitivamente a carico della società la copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto per una quota pari a circa 4,2 miliardi di euro, da assicurare con i margini derivanti dallo sfruttamento economico delle linee realizzate. Pertanto, in coerenza con gli schemi sopra citati, nel tempo sono state acquisite dal GI fonti per la realizzazione del Progetto TO-MI-NA in relazione a leggi finanziarie e/o provvedimenti legislativi ad hoc per quanto riguarda le fonti pubbliche e mediante la stipula di contratti di finanziamento per quanto attiene alle fonti private.

Il GI ha inoltre indicato che a seguito delle Legge finanziaria 2006 e di quella 2007 l'opera AV già effettuata è stata presa in carico dal GI nel 2006 per un valore comprensivo del valore lordo contabile (opere al lordo degli ammortamenti) e degli interessi capitalizzati (interessi intercalari) sulle opere in costruzione. A fronte di tale valore lordo delle opere lo Stato si è accollato i debiti contratti ed ha mantenuto un apporto in termini di "equity" (Capitale Sociale).

Il GI ha rappresentato inoltre che, in linea con quanto stabilito dalla legge finanziaria 2007, è a proprio carico l'onere di completare l'opera AV/AC, per una stima –come sopra indicato– di ulteriori € 4,2 Mld di investimenti, finalizzati a:

- assicurare la completa copertura finanziaria del Costo a Vita Intera della Linea AV/AC Torino – Milano – Napoli
- completare le attività sulle tratte AV/AC Torino – Milano, Milano- Bologna, Bologna- Firenze, Firenze- Roma e Roma - Napoli
- concludere le attività programmate sui Nodi di Bologna, Firenze, Roma e Napoli.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

6.6 Misure di regolazione

6.6.1 Si prescrive al GI di modificare la modalità applicativa per il calcolo del canone relativo alle tracce afferenti invii a vuoto di materiale rotabile relativo ai soli servizi AV/AC, assorbendo l'invio nella traccia commerciale immediatamente precedente/seguente, eliminandone in tal modo la componente di diritto fisso tratta/nodo;

6.6.2 Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo, l'Autorità prescrive al GI che, per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura, adeguatamente rimodulato, esclusivamente le seguenti quote annuali degli oneri finanziari, opportunamente ottimizzati in coerenza con le migliori condizioni di mercato:

a) la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31/12/2013, in quanto non coperti da contributi pubblici;

b) la quota annuale degli oneri finanziari cumulati da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31/12/2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.

6.6.3 Si prescrive al GI di fornire adeguata evidenza all'Autorità, per ciascun anno, degli investimenti programmati, attivati e delle linee di debito correlativamente accese, fornendo ogni opportuna documentazione utile per valutarne la coerenza con le migliori condizioni di mercato.

6.6.4 Si prescrive al GI di adottare con decorrenza immediata il nuovo pedaggio AV/AC, calcolato dallo stesso GI secondo i criteri di cui al punto 6.6.2.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

7. PERFORMANCE REGIME

7.1 Contesto di riferimento e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE	art. 11
	Direttiva 2012/34/UE	art. 35
	Regolamento (CE) n. 1371/2007	
Ambito Nazionale:	D.Lgs. n. 188/2003	art. 21
	D.Lgs. n. 70/2014	
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	Paragrafo 6.6; App. cap.6, parte C

7.2 Oggetto della consultazione - problematiche

Il *Performance Regime* è un sistema di incentivazione introdotto dal GI volto a minimizzare le perturbazioni del traffico e a migliorare le prestazioni della rete, attraverso la previsione di penalità in capo ai soggetti responsabili dei ritardi dei treni, IF oppure lo stesso GI. Esso è in linea con la disciplina comunitaria e nazionale. Il sistema prevede sanzioni per atti o eventi che originano ritardo, oltre una certa soglia di tolleranza, di norma variabile da 5 ai 30 minuti, a seconda della tipologia di traffico. Esso attribuisce, inoltre, a certe condizioni, premi in caso di prestazioni superiori alle *performance* dell'anno precedente.

7.3 Quesiti posti in consultazione

7. Performance Regime

Q.7.1 Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale impostazione del *Performance Regime*, basato sui ritardi registrati a termine.

Q.7.2 Si chiedono osservazioni motivate riguardo alla proposta di misurare i ritardi anche nelle stazioni intermedie, od almeno – in una fase iniziale – in quelle maggiormente rilevanti in termini di passeggeri affetti dal possibile ritardo.

Q.7.3 Si chiedono osservazioni in merito ai costi diretti e "di sistema" conseguenti alla proposta di cui al quesito 7.2.

7.4 Sintesi delle osservazioni

Il sistema adottato dal GI, mutuato da quello applicato a livello internazionale per il traffico merci, contabilizza solo il ritardo registrato alla stazione finale di arrivo del treno. Questo elemento è stato segnalato quale problematico da parte di diverse IF attive nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri. Un altro elemento oggetto di critiche è l'ampia soglia di tolleranza per il computo delle penali, ritenuta da taluni soggetti non adeguata ad incentivare comportamenti virtuosi, così come il modesto valore della stessa penale, pari a soli 2 euro al minuto di ritardo (eccedente la soglia).

A proposito del valore di 2 euro per ciascun minuto di ritardo per la determinazione delle penali, una IF ha osservato che, abbinato all'esistenza di soglie consistenti, esso non consente all'IF di recuperare una parte significativa della penalità eventualmente da corrispondere ai viaggiatori, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1371/2007[27].

La maggioranza dei partecipanti alla Consultazione ha pertanto manifestato un'opinione favorevole alla revisione del *Performance Regime*, aumentando il numero di rilevazioni lungo la tratta[28]. Taluni soggetti hanno suggerito di registrare il ritardo accumulato: (i) in determinate stazioni intermedie, da scegliere per il TPL in accordo

[27] Il Regolamento (CE) n. 1371/2007 prevede la corresponsione del 25% del biglietto pagato in caso di ritardo pari o superiore all'ora e il pagamento del 50% dello stesso biglietto nel caso di ritardo pari o superiore alle due ore. Il D.Lgs. n. 70/2014 ha disposto un sistema sanzionatorio volto ad implementarne le disposizioni (art. 14 del *cit.* Decreto).

[28] Si registrano 9 soggetti su 15 rispondenti in favore della rilevazione dei ritardi anche nelle stazioni intermedie.

con i concedenti dei Contratti di Servizio, oppure (ii) nei nodi significativi della rete ferroviaria, o (iii) in tutte le fermate intermedie[29]. Si rileva, al contrario, che alcune IF e un'Associazione di IF attive nel trasporto merci si sono espresse in favore del mantenimento del sistema in vigore. Peraltro, questi ultimi soggetti paventano un effetto negativo in termini economico/finanziari sui propri conti derivante da una riforma del sistema nel senso auspicato dagli altri intervenienti. Infatti, dal momento che, in base alle regole sulla gestione della circolazione perturbata, il traffico merci risulta ad oggi penalizzato, il ritardo complessivo computato secondo il nuovo approccio risulterebbe più importante (andando a sommarsi con quello a destino, quello subito nelle stazioni intermedie). Esse osservano che già con il sistema attuale le IF merci registrano sistematicamente penalità a loro carico, e prefigurano un loro aumento se venissero addebitati anche i ritardi in punti intermedi. La stessa Associazione propone inoltre di non imputare alcuna penale nei casi in cui, pur sussistendo un ritardo rilevabile secondo i criteri del *Performance Regime*, questo non abbia prodotto alcun effetto pregiudizievole nei confronti di altre IF oltre a quella da ritenersi responsabile.

Una richiesta presente in numerosi contributi è quella di aumentare il livello di trasparenza dell'implementazione del *Performance Regime*, attraverso:

- una comunicazione dei dati per singolo evento identificando il ritardo attribuito, il soggetto ritenuto responsabile, il treno coinvolto (traccia, giorno e orario);
- una visibilità sul sistema PIC-web dei dati di circolazione delle altre IF in tempo reale;
- l'adozione di equi criteri di implementazione[30];
- la possibilità di contestare le determinazioni del GI presso un soggetto terzo.

È stato segnalato infine che non rientrano nel *Performance Regime* i treni soppressi.

Alla Consultazione ha partecipato anche il GI, il quale si è reso disponibile a rivedere il sistema in più punti, nel senso auspicato dai vari partecipanti.

7.5 Valutazioni dell'Autorità

Alla luce delle osservazioni emerse dalla Consultazione, l'Autorità è favorevole ad una revisione del *Performance Regime*. Pare necessario, infatti, riallineare il sistema di incentivi per il traffico passeggeri, sia per le IF che per il GI, alle esigenze degli utenti passeggeri in arrivo alle stazioni intermedie. Limitando poi la rilevazione del ritardo nelle stazioni commerciali intermedie, il pregiudizio paventato dalle IF esercenti traffico merci non avrebbe ragione di sussistere. Per queste ultime, la destinazione finale sarebbe l'unico momento di applicazione delle eventuali penalità. Una modalità alternativa potrebbe essere quella di prevedere, per il solo traffico merci, rilevazioni del ritardo unicamente alla stazione di destinazione. In tal modo si potrebbero considerare anche punti intermedi di registrazione del ritardo non coincidenti con le stazioni commerciali intermedie, senza produrre effetti negativi sulle IF esercenti traffico merci.

Ugualmente meritevoli di attenzione appaiono all'Autorità tutte le iniziative che il GI vorrà adottare per aumentare la trasparenza del sistema (con l'accesso attraverso il PIC-web ai dati di circolazione delle IF, adozione di criteri coerenti e trasparenti in tema di attribuzione della responsabilità del ritardo, elaborazione di una procedura per la soluzione dei conflitti di attribuzione dei ritardi, *etc.*).

Diversamente da quanto prospettato da un interveniente alla Consultazione, va invece rigettata la proposta di non attribuire alcuna penale nel caso in cui un ritardo imputato ad una IF non si riverberi negativamente sulla operatività di altre IF. Ciò in quanto l'occupazione della traccia oraria per un tempo superiore a quanto contrattualizzato, comunque, comporta una più significativa attenzione e operatività da parte del GI, che è obbligato a rendere la propria attività di coordinamento del traffico, per quello specifico treno, per un tempo superiore a quanto convenuto.

Per quanto riguarda l'eliminazione delle soglie e l'aumento del valore di penalità per minuto, nonché la previsione di valori delle penali crescenti al di sopra delle soglie di 60 e 120 minuti, in modo da allinearle con le soglie previste dal Regolamento (CE) n. 1371/2007, l'Autorità ritiene che tali misure siano necessarie per aumentare

[29] In Gran Bretagna, ad esempio, vengono rilevati punti intermedi identificati sulla tabella di percorrenza del treno.

[30] È stato segnalato che, quando un treno arriva in ritardo per causa del GI e riparte con ritardo dovuto al primo evento, il GI addebita il ritardo eventualmente maturato a destino all'IF nella seconda traccia.

l'efficacia del sistema di incentivazione[31], e che esse debbano essere valutate, verificata la sostenibilità economica per il GI nonché l'impatto economico/finanziario sui soggetti partecipanti al sistema, IF merci e IF passeggeri. In tal senso, tenuto conto della disponibilità del GI a riformulare il *Performance Regime* già rappresentata nella Consultazione e riconfermata nel corso delle Audizioni in data 20 e 28 ottobre 2014, si ritiene che ciò debba avvenire sentiti tutti i soggetti interessati (IF, loro Associazioni, enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale e Associazioni consumatori) e alla luce dei criteri illustrati sopra. La nuova disciplina del *Performance Regime*, unitamente ad ogni dato utile per il suo apprezzamento, dovrà essere incorporata nel Prospetto Informativo della Rete e pubblicata sul sito web del GI.

7.6 Misure di regolazione

7.6.1 Si prescrive l'adozione, da parte del Gestore della infrastruttura della rete, di un nuovo *Performance Regime*, sentiti le Imprese Ferroviarie, le loro Associazioni, gli enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale e le Associazioni dei consumatori, orientato ai seguenti principi e criteri:

a) rilevazione dei ritardi anche nelle stazioni commerciali intermedie o in altri punti intermedi della rete;

b) eliminazione della soglia di tolleranza dei ritardi;

c) aumento della penalità unitaria per minuto di ritardo, eventualmente differenziata a seconda della tipologia di traffico (passeggeri vs merci);

d) ulteriore aumento della penale unitaria al raggiungimento dei 60 minuti di ritardo, incrementandola ancora al raggiungimento dei 120 minuti di ritardo;

e) introduzione di criteri orientati alla trasparenza (accesso ai dati del traffico via web; comunicazione puntuale degli eventi che hanno originato l'attribuzione di penalità - data, treno interessato, traccia, causa del ritardo, ritardo totale -; casistica dei ritardi e modalità di attribuzione della responsabilità del ritardo; identificazione di una procedura per risolvere eventuali conflitti in merito all'implementazione del sistema di incentivazione);

f) attribuzione di un ritardo convenzionale di 120 minuti per ogni treno soppresso.

Il nuovo schema di *Performance Regime*, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

[31] Ciò consentirebbe alle IF di meglio far fronte anche alle richieste di rimborso da parte dei passeggeri in caso di ritardi oltre la soglia dei 60 e 120 minuti ai sensi dell'art.17, Regolamento (CE) n. 1371/2007.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

8. CONDIZIONI DI ACCESSO AI SERVIZI

8.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE Direttiva 2012/34/UE	art. 5 e Allegato II art. 13 e Allegato II
Ambito Nazionale:	D.Lgs. n. 188/2003 L. 23 luglio 2009 n. 99 Direttiva P.C.M. 07/07/2009	art. 20
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	par. 5.2.1-5.2.8; par. 6.3

8.2 Oggetto della consultazione - problematiche

I servizi resi alle IF da parte del Gestore della Infrastruttura, oppure dall'operatore dell'impianto di servizio se diverso dal GI, sono disciplinati in ambito comunitario dalle Direttive 2001/14/CE e 2012/34/UE, mentre in ambito nazionale vige il disposto del D.Lgs. n. 188/2003, che ha recepito il contenuto della prima direttiva citata.

Il D.Lgs. n. 188/2003, all'art.20, co. 9, prevede che "*La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione ed all'acquisto dei servizi di cui al presente articolo, con particolare riguardo ai servizi di manovra ed alla disciplina di effettuazione degli stessi in autoproduzione, da parte delle imprese ferroviarie, deve essere contenuta nel decreto ministeriale di cui all'articolo 17, comma 11. Nel prospetto informativo della rete, di cui all'articolo 13, dovranno essere contenute le procedure specifiche di attuazione relative alla produzione e acquisto dei servizi di cui al presente articolo.*" Tale decreto ministeriale non è mai stato emanato.

A sua volta, il GI ha individuato i servizi che sono offerti alle IF e i relativi canoni/tariffe. Infatti, nel PIR sono previste quattro tipologie di Servizi, ricalcando la distinzione fatta nell'ordinamento comunitario e nazionale:

- Servizi inclusi nel "pacchetto minimo di accesso" da considerarsi inclusi nel canone di utilizzo di cui al D.Lgs. n. 188/2003 (paragrafi 5.2.1 e 5.2.5):
  - Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei contratti;
  - Utilizzo della capacità assegnata;
  - Uso degli scambi e dei raccordi;
  - Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
  - Uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
  - Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.
- Servizi Obbligatori, cioè servizi di cui le associazioni internazionali di imprese e le imprese ferroviarie hanno diritto all'accesso ed all'utilizzo dei relativi impianti, se esistenti (paragrafi 5.2.2 e 5.2.6):
  - Accesso e utilizzo di impianti di approvvigionamento di combustibile;
  - Accesso e utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi;
  - Accesso e utilizzo di scali e terminali merci;
  - Accesso e utilizzo di aree e impianti di smistamento e di composizione dei treni;
  - Accesso e utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
  - Accesso e utilizzo di centri di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica.

  Il PIR prevede inoltre i seguenti servizi, tra quelli obbligatori:
  - Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia (rotta Villa S. Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Civitavecchia – Golfo Aranci)
  - Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treno .
- Servizi Complementari (paragrafi 5.2.3 e 5.2.7)
  - Corrente di trazione;

- Preriscaldamento e climatizzazione treni passeggeri;
- Rifornimento carburante;
- Rifornimento idrico;
- Servizi di manovra;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;
- Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose;
- Assistenza a persone a mobilità ridotta.

• Servizi Ausiliari (paragrafi 5.2.4 e 5.2.8):
  - Fornitura di informazioni complementari;
  - Studi di fattibilità di tracce orarie;
  - Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate;
  - Verifica tecnica sul materiale rotabile.

Le problematiche emergenti dalla prospettiva di un recepimento della Direttiva Recast attengono a diversi ordini di profili:

- una diversa articolazione nella Recast dei servizi all'interno delle varie categorie rispetto a quella prevista dalla legislazione nazionale vigente, che potrebbe essere causa di differenti modalità di accesso da parte dei potenziali fruitori;
- l'introduzione della figura dell'*operatore di impianto di servizio*, ovvero *"un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4"*, che deve essere caratterizzato da una adeguata separazione funzionale e contabile dalle imprese ferroviarie, in particolare se detentrici di una posizione dominante sul mercato;
- la definizione di procedure eque e non discriminatorie per l'accesso agli impianti, caratterizzate da tempistiche ragionevoli;
- la congruità dei canoni richiesti dai Gestori per l'esercizio dei servizi, che non potranno superare i costi della loro fornitura, aumentati di un profitto ragionevole.

8.3 Quesiti posti in consultazione

Q.8.1 Si chiedono osservazioni motivate in merito alla evoluzione prospettica del quadro delle condizioni di accesso ai servizi, come prefigurato dalla Direttiva 2012/34/UE.

8.4 Sintesi delle osservazioni

In previsione dell'avvio delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro, emerge da parte delle Regioni la necessità che il GI alleghi al PIR un'anagrafica completa degli impianti necessari per lo svolgimento dei servizi, in modo da poter richiamare tali informazioni nei propri bandi e garantire la parità di condizioni ai partecipanti alle procedure di gara.

Una IF osserva, in prospettiva, che la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda i centri di manutenzione per l'AV pare peggiorativa dell'attuale quadro regolamentare (previsto dal D.Lgs. n. 188/2003, all'art. 20, c.2, lettera *f*). Al momento, l'accesso sarebbe garantito, mentre rientrerebbe nel pacchetto dei servizi ausiliari una volta recepita la nuova direttiva (si veda Allegato II, (4)(e) della Direttiva 2012/34/UE).

Un'Associazione di IF operanti nel traffico merci lamenta la mancanza di accessibilità per la generalità degli operatori ad taluni impianti di manutenzione e altre infrastrutture tecniche. Per gli spazi di sosta, in particolare, segnala gli effetti dell'applicazione della Direttiva P.C.M. 07/07/2009[32] sulla disponibilità di tali impianti.

Per tutti i servizi, ma specialmente nel caso di impianti destinati all'utilizzo da parte dei passeggeri (stazioni), è sentita infine la necessità di un monitoraggio della qualità dei servizi offerti.

[32] Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, del 07/07/2009, riguardante impianti e scali merci, impianti manutenzione rotabili, aree o impianti per il ricovero, la sosta e la fornitura di servizi ai treni, accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

8.5 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità ritiene importante intervenire tempestivamente in ordine alla messa a disposizione e a canoni certi degli impianti necessari per lo svolgimento dei servizi ferroviari regionali in regime di contribuzione pubblica. Questo in quanto sono in scadenza i contratti di servizio con Trenitalia e imminenti le procedure competitive per l'assegnazione dei servizi (di 15 anni di durata, estendibili a 22½ in caso di investimenti, tipicamente sul materiale rotabile). È pertanto necessario che tali impianti siano preventivamente censiti, in maniera da poter eventualmente inserirne la disciplina per l'accesso all'interno degli Accordi quadro che le Regioni stipulano con il relativo Gestore in previsione dell'espletamento delle gare. L'identificazione potrebbe avvenire mediante l'elaborazione di un *geodatabase*[33] contenente le seguenti informazioni:

- la localizzazione degli impianti;
- le loro caratteristiche e dotazioni esistenti, ed i relativi piani di sviluppo;
- il soggetto responsabile della loro gestione;
- le condizioni normative/economiche di accesso agli impianti stessi, sulla base di canoni per i servizi orientati alla copertura del costo della loro fornitura, aumentato di un utile ragionevole.

In prospettiva, per stazioni passeggeri, scali merci, aree di manovra, stazioni di deposito, in allineamento a quanto previsto dalla Direttiva Recast, è opportuno qualificare la figura dell'"*operatore dell'impianto di servizio*", indipendente sotto il profilo organizzativo e decisionale da ente o società che "*è attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali di servizio di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato*". Prioritario, anche in questo caso, è la disponibilità di una anagrafica completa degli Operatori attivi sul mercato.

Sul tema dell'accessibilità degli impianti relativi ai servizi ausiliari, tra i quali i centri di manutenzione pesante, l'Autorità, tenuto conto che gli unici due operatori nell'AV dispongono di centri di manutenzione distinti, si riserva di monitorare l'evoluzione delle dinamiche nel settore interessato.

8.6 Misure di regolazione

8.6.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete di pubblicare nel Prospetto informativo della rete, con aggiornamento annuale, un unico documento che contenga, in forma analitica, le informazioni circa l'attuale offerta di tutti gli impianti e relativi servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria, comprensivo, tra l'altro, dei seguenti elementi:

a) localizzazione degli impianti;
b) loro caratteristiche e dotazioni esistenti, e relativi piani di sviluppo;
c) soggetto responsabile della loro gestione;
d) canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

[33] Le rappresentazioni geocartografiche estendono le già consistenti possibilità dell'elaborazione dei dati ottenuta tramite database o fogli elettronici e possono essere adottate per migliorare analisi, valutazioni e, più in generale, "conoscenza" in numerosi processi decisionali e settori di ricerca che richiedono di tener conto dell'informazione geografica e localizzativa.

9. PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA (PMR)

9.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Regolamento (CE) n. 1371/2007	artt. 18-25
Ambito Nazionale:	D.Lgs. n. 70/2014	art. 16
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	parr. 5.2.7 e 6.3.2

9.2 Oggetto della consultazione - problematiche

L'ordinamento comunitario e nazionale tutelano l'accesso ai servizi ferroviari per le persone con disabilità e per le persone a mobilità ridotta (di seguito: PMR)[34]. Il Considerando (10) del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai "Diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario", prevede che: *"I servizi di trasporto ferroviario di passeggeri dovrebbero andare a vantaggio di tutti i cittadini. Di conseguenza, le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, a causa di disabilità, età avanzata o per altre ragioni, dovrebbero poter accedere al trasporto ferroviario a condizioni comparabili a quelle degli altri cittadini."* .

All'art. 22, il Regolamento comunitario stabilisce che *"In caso di partenza, transito o arrivo di una PMR in una stazione ferroviaria dotata di personale, il gestore della stazione fornisce gratuitamente l'assistenza necessaria all'interessato per salire sul treno in partenza o scendere dal treno in arrivo per cui ha acquistato un biglietto"*. Allo stato, per tali servizi, che vengono qualificati come servizi complementari nel PIR 2014, il GI chiede alle IF la corresponsione di tariffe, i cui importi sono riportati al corrispondente par. 6.3.2. Tali corrispettivi variano da un minimo di 40 euro, per un intervento senza carrello in una cd. Stazione Master, ad un massimo di 86 euro, con uso di carrello in altra stazione (non Master), compresa tra quelle ove è presente il servizio, al momento pari a 264 stazioni[35]. Da più parti, tuttavia, è stato sostenuto che ciò si pone in contrasto con le previsioni di cui all'art. 22 del Regolamento comunitario, dove la gratuità dell'assistenza dovrebbe essere intesa non solo per il passeggero ma anche per l'impresa ferroviaria.

9.3 Quesiti posti in consultazione

Q.9.1 Passeggeri a mobilità ridotta: Si chiedono osservazioni motivate in merito alla attuale formulazione dei par. 5.2.7 e 6.3.2 del PIR, anche in relazione a quanto stabilito dall'art. 22 del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

9.4 Sintesi delle osservazioni

La maggior parte dei partecipanti alla Consultazione, IF e Regioni, ha lamentato l'eccessiva onerosità del servizio reso dal GI. Una IF attiva nel TPL osserva che il modello è *"insostenibile nell'ambito del trasporto regionale"*, dato il ricavo contenuto per singolo passeggero; un'altra IF, anch'essa attiva nel trasporto regionale, concorda sull'eccessiva onerosità del servizio, pur manifestando un apprezzamento per il servizio che il GI garantisce attraverso la propria rete dedicata di Sale Blu. Una Regione suggerisce l'introduzione di tariffe differenziate a seconda della fattispecie di intervento, in maniera più dettagliata rispetto a quanto previsto ora dal PIR.

Taluni soggetti si spingono fino a sostenere che i costi dell'assistenza a terra debbano essere interamente assunti dal GI e non gravare affatto sulle IF. Peraltro, alcune IF sottolineano come gli interventi strutturali alle stazioni,

[34] L'art. 3del Regolamento(CE) n. 1371/2007, definisce, al punto 15), la "«persona con disabilità» o «persona a mobilità ridotta»: qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona".

[35] Per una PMR in partenza, secondo quanto riportato nella Relazione di RFI redatta in ottemperanza all'obbligo di cui all'art. 16, comma 1 del D.Lgs. n. 70/2014, l'assistenza inizia 30 minuti prima dell'orario di partenza del treno. Perciò il servizio si svolge in un arco di orario contenuto, di circa mezz'ora.

che il GI avrebbe dovuto operare secondo le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), di cui alla Decisione della Commissione del 21 dicembre 2007[36], non siano stati ancora completati.

A questo proposito, molti soggetti hanno fatto presente che l'attuale sistema disincentiva il GI ad effettuare quegli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria che consentirebbero alle PMR di fruire in autonomia del diritto alla mobilità (come il rialzamento a 55 cm del marciapiede per consentire l'incarrozzamento diretto, idonei ascensori e servizi igienici), dal momento che la fornitura dei servizi di assistenza rappresenta per il Gestore un ricavo che verrebbe a cessare/ridursi una volta completate le STI. Alcune Regioni sottolineano come l'adeguamento delle stazioni venga spesso, in realtà, ribaltato sugli enti locali[37].

Viene segnalata anche una carente informazione circa le caratteristiche di accessibilità delle stazioni che non offrono il servizio di assistenza, così come la presenza disomogenea sul territorio degli stessi servizi di assistenza.

Il GI, che ha partecipato alla Consultazione, ha fatto presente che, in veste di *Station manager*, a partire dal 2011, ha reso disponibili servizi a terra per viaggiatori disabili e a mobilità ridotta, offerti gratuitamente alle PMR e a tariffe orientate ai costi per le IF. L'assistenza è disponibile in 264 stazioni, che comprendono 14 principali stazioni, le c.d. Stazioni Master, dove l'accoglienza alle PMR prevede l'accesso a spazi riservati, le Sale Blu, e servizi specifici.

9.5 Valutazioni dell'Autorità

La questione dell'accessibilità del materiale rotabile e delle stazioni per le PMR, nonché dell'assistenza alle stesse è tema di rilevante attualità, anche tenuto conto delle dinamiche demografiche in atto nel nostro Paese e nell'Unione[38]. Dalla Consultazione è emerso che la totalità dei rispondenti lamenta l'eccessiva onerosità dei servizi di assistenza e/o l'opportunità che i relativi costi vengano sopportati esclusivamente dal GI, in virtù di quanto previsto dal quadro normativo comunitario. In merito a quest'ultima affermazione, l'Autorità svolge le seguenti considerazioni.

Il Regolamento (CE) n. 1371/2007 disciplina la materia per quel che qui rileva agli artt. 21 (Accessibilità), 22 (Assistenza nelle stazioni ferroviarie) e 23 (Assistenza a bordo). In tema di accessibilità, esso stabilisce che *"le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni garantiscono, mediante il rispetto delle STI per le persone a mobilità ridotta, l'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone con disabilità o a mobilità ridotta"* (art. 21 (1)). Nella Decisione della Commissione del 21 dicembre 2007 dove vengono individuate le STI, al punto 4.1.2.1 vengono elencate "le specifiche funzionali e tecniche del sottosistema Infrastruttura connesse all'accessibilità delle persone con mobilità ridotta" che comprendono, oltre ad idonei *"Rivestimenti dei pavimenti, Informazioni tattili, Percorsi tattili sul pavimento, Segnaletica su porte e pareti vetrate, Servizi igienici, Arredo, Biglietterie o distributori di biglietti/uffici informazioni, Obliteratrici, Illuminazione,"* etc., anche il *"Dispositivo di ausilio per la salita a bordo"*[39]. Tutte le STI riportate sono di competenza del Gestore della stazione, inclusa l'attrezzatura per l'incarrozzamento diretto (il menzionato *"dispositivo di ausilio per la salita a bordo"*).

Per quanto concerne l'assistenza nelle stazioni ferroviarie, si può delineare un obbligo in capo al Gestore della stazione di (i) provvedere all'assistenza se presente in stazione con proprio personale, ovvero (ii) indicare la stazione prossima dove tale servizio è disponibile (quest'ultimo obbligo, solo informativo, è condiviso con l'IF). In particolare, all'art. 22 (1), è stabilito che *"il gestore della stazione fornisca gratuitamente l'assistenza necessaria all'interessato per salire sul treno in partenza o scendere dal treno in arrivo"*.

Questa norma è stata interpretata dal GI nel senso che la gratuità deve essere assicurata solo al viaggiatore, ma non anche all'impresa ferroviaria che lo trasporta. Tale interpretazione tuttavia non appare pienamente rispondente allo spirito delle richiamate disposizioni del Regolamento (CE) n.1371/2007.

---

[36] Decisione della Commissione del 21 dicembre 2007 relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le «persone a mobilità ridotta» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità, C(2007) 6633, GUCE L65/72.

[37] Quest'ultima circostanza pare tuttavia essere in linea con le previsioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, che consente una deroga agli obblighi previsti in capo al Gestore della stazione in caso di "contratto di servizio pubblico aggiudicato conformemente alla normativa comunitaria, purché l'autorità competente abbia predisposto attrezzature o disposizioni alternative che garantiscano un livello equivalente o più elevato di accessibilità dei servizi di trasporto" (art. 22, comma 2).

[38] "Questions of accessibility are essential to improve the modal share of rail, in particular in the context of ageing of the European population...Rail appears not to be reaching some 19% of the EU population because of accessibility issues.", Report from The Commission to the Council and the European Parliament: Fourth report on monitoring development of the rail market, cit. p.22.

[39] Decisione della Commissione del 21 dicembre 2007, cit.. Tale disposizione pare disattesa dalle norme operative che si è dato il GI, nonostante il fatto che la disposizione sia stata recepita nel UIC Code n.140 R del gennaio 2008, cioè dall'associazione che rappresenta i gestori delle infrastrutture ferroviarie a livello internazionale.

Con specifico riguardo alla ripartizione degli oneri necessari a garantire l'accessibilità per la PMR delle stazioni e del materiale rotabile, essi appaiono delineati chiaramente nelle STI che prevedono che l'adeguamento del materiale rotabile è di competenza dell'IF, mentre quello della stazione è del Gestore dell'impianto. Per quanto riguarda l'assistenza in stazione, l'obbligo ricade sul Gestore della stazione, laddove dispone di personale, mentre è dell'IF l'assistenza a bordo treno[40]. Circa l'obbligo di assistere la salita e la discesa dal treno della PMR, il Regolamento comunitario assegna tale obbligo ad entrambi i soggetti, se presenti (art. 22 (1) e art. 23)[41]. Laddove è necessario, per la salita e la discesa del passeggero a mobilità ridotta, l'uso di un dispositivo sollevatore, posto che quest'ultimo rientra nelle dotazioni dell'infrastruttura e discende dagli obblighi previsti dalle STI in capo al Gestore della stazione in tema di accessibilità, si può ritenere che cadano su di lui sia la responsabilità del suo utilizzo che i relativi oneri.

Alla luce della ricostruzione operata, appare corrispondere ad una ripartizione equa dell'onere dell'assistenza alle PMR la previsione, da parte del Gestore, di un contributo minimo a carico dell'IF, da esigere ogni qualvolta lo stesso Gestore provvede al servizio di assistenza, posto che l'unica componente del servizio sulla quale esiste un obbligo condiviso tra IF e Gestore della stazione e che, conseguentemente, può condurre ad una ripartizione dei relativi oneri economici, è quello riguardante la mera salita e discesa dal treno della PMR. Detto diversamente, si tratta allora di delineare una tariffa che sia equa, nel senso che tenga conto, nel determinare l'importo per il servizio a carico della IF, del prevalente obbligo in capo al Gestore della stazione di assistere la PMR laddove il servizio è reso nel perimetro stesso della stazione. L'Autorità ritiene che tale contributo debba essere in misura pari ai costi marginali per la fornitura del servizio.

Si consideri peraltro che l'assunzione (di larga parte) degli oneri da parte del Gestore per l'assistenza in stazione risulta anche funzionale ad un migliore allineamento degli incentivi alla implementazione di un programma di investimenti, come richiesto dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità. Laddove gli investimenti di "messa a norma" della stazione risultassero sufficienti a consentire la fruizione in autonomia da parte della PMR, non sarebbe più necessaria la relativa assistenza.

Infine, per assicurare una maggiore e più omogenea diffusione del servizio di assistenza nelle stazioni sul territorio nazionale, in modo da evitare ogni discriminazione tra gli utenti residenti in zone diverse, si ritiene necessario chiedere al Gestore la pubblicazione del cronoprogramma degli investimenti per le STI-2007-PMR previsti nel quinquennio a venire. Si ritiene anche opportuno intervenire per assicurare una più adeguata informazione in relazione alla possibilità e alle modalità di accesso alle stazioni in cui non viene fornito il servizio di assistenza alle PRM richiedendo al Gestore una informazione più chiara dei servizi disponibili su tutto l'insieme delle stazioni aperte al pubblico lungo la rete del GI.

9.6 Misure di regolazione

9.6.1 Si prescrive al Gestore della stazione di fornire il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta consistente nell'accompagnamento al/dal binario del treno con costo totalmente a proprio carico nelle 264 stazioni già individuate dal Gestore della infrastruttura e dove è presente con proprio personale.

9.6.2 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di determinare una tariffa, da pubblicare sul Prospetto Informativo della Rete, per il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta offerto dove il Gestore della stazione è presente con proprio personale, che preveda un importo per l'Impresa ferroviaria pari ai costi marginali per la fornitura del servizio.

9.6.3 Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di fornire le seguenti informazioni, con cadenza annuale, da rendere accessibili nel Prospetto Informativo della Rete pubblicato sul sito web dello stesso Gestore e nella sezione del proprio sito web dedicata alle persone con mobilità ridotta:

a) attuale distribuzione sul territorio delle stazioni aperte al pubblico prive dei servizi di assistenza alle PMR, con precisa identificazione delle caratteristiche di accessibilità;

b) programma di investimenti nei prossimi cinque anni per l'adeguamento alle STI-PMR-2007 delle stazioni aperte al pubblico lungo la rete ferroviaria del Gestore della infrastruttura.

---

[40] L'art. 23, primo capoverso, recita: "Senza pregiudizio delle norme di accesso di cui all'articolo 19, paragrafo 1, le imprese ferroviarie forniscono gratuitamente alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta assistenza a bordo del treno nonché per salire e scendere dal treno.".

[41] In mancanza di personale di accompagnamento a bordo di un treno o di personale in una stazione il Regolamento richiede sia al Gestore della stazione sia all'IF di effettuare "tutti gli sforzi ragionevoli per consentire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta di avere accesso al trasporto ferroviario" (art. 21(2)).

10. ASSEGNAZIONE DI SPAZI PUBBLICITARI, DESK INFORMATIVI, AREE PER LA FORNITURA DI SERVIZI AUTOMATIZZATI ALLA CLIENTELA

10.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE	Allegato II, par. 2(a)
	Direttiva 2012/34/UE	Allegato II, par. 2(a)
Ambito Nazionale:	D.Lgs. n.188/2003	art. 20, co. 2, lett.b)
	Provvedimento URSF n. 890/5 del 5 novembre 2013	
	Provvedimento URSF n. 885/5 del 5 novembre 2013	
	Provvedimento AGCM n. 24804 del 19 febbraio 2014 - caso *A443 NTV/FS/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità*	
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	par. 2.3.3.2

10.2 Oggetto della consultazione - problematiche

L'accesso alle stazioni ed ai loro spazi è assicurato alle IF dall'ordinamento nazionale e comunitario. Il D.Lgs. n. 188/2003 stabilisce che *"le associazioni internazionali di imprese e le imprese ferroviarie, hanno altresì il diritto all'accesso ed all'utilizzo, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, di... b) stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi..."* (art. 20, co. 2, lett.b)). Anche la Direttiva Recast si occupa del tema in parola affermando, in proposito, che l'accesso deve essere consentito agli impianti e ai servizi ivi prestati, incluse tra l'altro, *"stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria..."* (All. II, par. 2(a)). Tali servizi ricadono nell'ambito dei servizi obbligatori che devono essere garantiti dal GI o dal Gestore della stazione, se diverso dal primo soggetto, laddove esistono i relativi impianti.

In tempi recenti, tuttavia, si sono registrati interventi, da parte sia dell'URSF, sia dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), a fronte di segnalazioni di comportamenti scorretti da parte di Gestori di stazione nei confronti di una IF *newcomer*.[42] Si è posto quindi il quesito se i criteri adottati dai Gestori di stazione siano idonei ad assicurare l'instaurarsi di un corretto *level playing field* tra imprese ferroviarie concorrenti.

10.3 Quesiti posti in consultazione

Q.10.1 Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela

Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale formulazione del PIR, con particolare riferimento ai principi in base ai quali le risorse per i servizi di stazione vengono ripartite fra le imprese ferroviarie nonché ai criteri e procedure per l'assegnazione e l'ottenimento di spazi pubblicitari, di spazi per desk informativi e di aree per la fornitura di servizi automatizzati e non alla clientela finale.

10.4 Sintesi delle osservazioni

Nella Consultazione sono emerse doglianze con riguardo alle politiche di allocazione dello spazio per le attività tipiche delle IF all'interno delle stazioni rispetto a quello destinato ad altre attività commerciali svolte dal GI e dagli altri Gestori di stazione. In generale, è stata segnalata un'inadeguatezza complessiva degli spazi informativi rispetto a quelli destinati alla pubblicità, di solito non attinenti ai servizi ferroviari, a cui si sommerebbero richieste di

[42] Si veda il procedimento A443 citato nella sezione 10.1 *Quadro di contesto e Riferimenti normativi*, che si è concluso con l'adozione di impegni. In particolare, gli impegni offerti da RFI ed altre società del gruppo FS (Grandi Stazioni Spa e Centostazioni Spa) hanno sancito il diritto in capo all'impresa denunciante di desk informativi e biglietterie automatiche nelle stazioni servite in misura minima di due postazioni, con possibilità di aumentare lo spazio assegnato in modo proporzionale al traffico servito dall'IF in quella stessa stazione. È prevista anche una tempistica certa della procedura per l'allocazione delle biglietterie automatiche e dei desk informativi, che vede coinvolta la stessa IF nella scelta degli spazi, che dovranno essere precedentemente individuati dallo *Station manager* e comunicati al GI, il quale centralizzerà la procedura, in coincidenza con l'adozione di un nuovo orario di servizio.

maggiore trasparenza nei criteri applicati per la classificazione delle stazioni, indicando quali servizi informativi, di biglietteria, con relative caratteristiche, potrebbero essere richiesti dalle IF o dalle Regioni, Province Autonome o altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale, in qualità di enti appaltanti servizi di TPL ferroviario. Una IF segnala "situazioni critiche" per la fornitura dei servizi automatizzati a prezzi elevati. Si dovrebbe, inoltre, ad avviso di una IF *newcomer*, concedere un maggiore spazio nelle stazioni per promuovere adeguatamente i servizi di nuovi operatori ferroviari.

Alcune IF rivendicano il diritto ad un pieno soddisfacimento del principio di non discriminazione fra operatori ferroviari in modo che i viaggiatori siano nelle condizioni, sin dal momento in cui accedono in stazione, di avere evidenza dell'esistenza di più operatori e scegliere liberamente il servizio di trasporto. L'IF *incumbent* osserva che un'equa ripartizione degli spazi deve necessariamente tener conto dell'ampiezza dell'offerta e della clientela interessata dai servizi di ciascuna impresa.

Questa posizione, che sottende un principio di proporzionalità nell'assegnazione degli spazi in base al traffico servito, è presente anche negli impegni presentati nell'ambito del procedimento AGCM A443, dove biglietterie automatiche e desk informativi sono allocati tra le IF proporzionalmente *"al numero di treni medi/giorno in partenza e in arrivo nella stazione per tipologia di traffico"*[43]. Tale impostazione, ribadita dal GI nel corso della Consultazione, è stata criticata da una IF *newcomer* che la ritiene non conforme alle previsioni contenute nella Direttiva 2012/34/UE Recast che, all'art. 13(2), richiede la fornitura dei servizi obbligatori, tra i quali l'accesso alle stazioni e ai suoi spazi ed impianti, *"su base non discriminatoria*, a tutte le imprese ferroviarie". L'IF propone di estendere il principio di *"medesima e omogenea evidenza al pubblico"*, assicurato dal GI per l'informazione sugli orari dei treni (par. 2.3.3.2 del PIR 2014), all'allocazione degli spazi assegnati alle IF nell'ambito della stazione.

10.5 Valutazioni dell'Autorità

Secondo le osservazioni pervenute e, in particolare, secondo quanto segnalato da Regioni e IF operanti nel traffico passeggeri, l'accessibilità degli spazi nelle stazioni e dei servizi ivi offerti appare ancora caratterizzata da elementi di criticità, anche a valle degli impegni assunti nell'ambito del procedimento AGCM A443[44].

Preliminarmente, si osserva che il contesto normativo nazionale e comunitario tutela le IF che chiedono l'accesso ai vari segmenti dell'infrastruttura ferroviaria, ivi comprese le stazioni, nell'esercizio delle loro attività tipiche. L'accesso alla stazione deve essere garantito per quelle attività, come le biglietterie, gli spazi per l'accoglienza e l'assistenza dei passeggeri e i desk informativi, che sono pertinenti allo svolgimento delle attività ferroviarie delle IF. Per garantire che gli spazi riservati alle attività di tipo informativo a disposizione delle IF siano adeguati, potrebbe anche risultare opportuno disporre misure di contenimento degli spazi commerciali esistenti. In tal senso, si evidenzia la necessità di monitorare le dinamiche esistenti a livello nazionale, sia con riferimento alle stazioni sulla rete principale (fondamentale, AV) che quella secondaria (complementare).

Dal punto di vista giuridico, tali servizi, secondo la classificazione presente nell'ordinamento comunitario e recepita da quello nazionale, presentano natura di servizi obbligatori, nel senso che laddove esistono i relativi impianti (le stazioni, nel caso di specie), l'accesso agli stessi e ai connessi servizi devono essere consentiti se richiesti dalla IF, e tariffati ai costi più un utile ragionevole[45].

---

[43] Per la precisione, gli impegni di RFI, Centostazioni e Grandi Stazioni specificano per le biglietterie automatiche (BSS) che "l'individuazione del numero delle aree assegnabili all'IF richiedente avverrà secondo un criterio che prevede una ripartizione degli spazi proporzionale al numero di treni medi/giorno in partenza/arrivo nella stazione, per tipologia di traffico (BSS per traffico locale/regionale, medio/lunga percorrenza, AV) e poi, con riferimento a ciascuna tipologia di traffico, l'ulteriore suddivisione sulla base del numero di treni dell'IF richiedente con fermata passeggeri in stazione" (Allegato alla Decisione AGCM del 19 febbraio 2014, nel caso A443 cit., pag.23).

[44] Questo dato è allineato con le rilevazioni della CE nel suo *"Fourth report on monitoring of the rail market"*, pubblicato a giugno 2014, cit., dove emerge che il grado di soddisfazione per i servizi resi in stazione (accesso alle informazioni sui treni, biglietterie, pulizia degli spazi aperti al pubblico, procedure per i reclami) dei consumatori italiani colloca il nostro Paese al quart'ultimo posto, con un valore del 34% di giudizi buoni e molto buoni, a fronte di una media UE(22) del 59%.

[45] Secondo la Direttiva 2001/14/CE, i servizi di accesso alla stazione e ai relativi servizi, sono ricompresi tra quelli dell'Allegato II, punto 2, che devono essere "forniti su base non discriminatoria e le richieste da parte delle IF possono essere rifiutate unicamente se esistono alternative valide alle condizioni di mercato" (art.5(1)). Essendo "servizi di linea" la Direttiva precisa che i relativi diritti "sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario" (art. 7(2)), anche se poi il criterio del costo viene bilanciato dalla previsione che vuole "i prezzi dei servizi di cui all'allegato II, punto, 2, si tiene conto della situazione della concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari" (art. 7(7)). Anche il D.Lgs. n. 188/2003 ripropone i principi comunitari, ravvisando unico elemento orientativo nella determinazione dei corrispettivi (equi e non discriminatori) "la situazione della concorrenza nel settore" (art. 20, comma 3). È nella Direttiva Recast, all'art. 32(7), che viene sancito l'orientamento ai costi per i servizi obbligatori, di cui all'Allegato II, punto 2: "Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'Allegato II, punto 2, e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto

Per quanto riguarda il criterio di proporzionalità adottato nel delineare gli impegni Antitrust da parte di RFI, si rileva che esso, pur avendo permesso di conseguire un significativo miglioramento rispetto alla situazione preesistente dell'accessibilità alla infrastruttura ferroviaria, non appare idoneo, nella declinazione attuale, ad assicurare agli operatori anche pari e adeguata visibilità e accessibilità[46]. Si ritiene allora che il criterio della proporzionalità possa essere interpretato in senso migliorativo, per far sì che ad ogni singolo operatore sia garantita la possibilità di offrire i propri servizi in stazione con pari visibilità ed accessibilità, dal punto di vista dei passeggeri, di quelli offerti dagli operatori concorrenti[47]. Questo, in taluni casi, potrebbe voler dire il superamento del principio di proporzionalità, dal momento che l'obiettivo di raggiungere un comparabile livello di visibilità necessita dell'assegnazione di un'adeguata quantità dello spazio a disposizione, e ciò potrebbe condurre ad una assegnazione di una quota ad una IF più che proporzionale al traffico servito dalla stessa (ad esempio, potrebbe essere il caso di una IF nuova entrante). Là dove una richiesta di accesso ai servizi della stazione non possa essere soddisfatta stante i vincoli di natura strutturale o contrattuale esistenti con altri operatori (altre IF o commerciali) e non sia possibile una soluzione negoziata tra le parti interessate, l'Autorità si riserva di intervenire nel caso specifico, su richiesta della parte/delle parti interessata/e.

Con riferimento all'utilizzazione dello spazio dedicato dal Gestore della stazione alle comunicazioni commerciali di IF e altre imprese di altri settori merceologici, l'Autorità ritiene meritevole di tutela la richiesta avanzata da una IF *newcomer* di accedere, a condizioni non discriminatorie, all'offerta del Gestore. Infatti, la possibilità di informare tempestivamente un pubblico di utenti di servizi ferroviari rappresenta un elemento di vantaggio concorrenziale significativo, suscettibile di alterare il confronto fra operatori concorrenti ove esso non fosse accessibile a tutte le IF. Le condizioni economiche applicate dal GI devono inoltre risultare sostenibili per l'IF richiedente. Questo significa, tra l'altro, che non necessariamente esse devono replicare le condizioni economiche offerte ad altre imprese (non IF) oppure a IF che risultano appartenere allo stesso gruppo economico del Gestore della stazione, posto che in quest'ultimo caso, tariffe elevate che non rappresenterebbero una barriera economica per l'*incumbent* in quanto andrebbero a compensarsi a livello di gruppo, se praticate ad una IF nuova entrante, indipendente dal Gestore della stazione, potrebbero risultare effettivamente ostative.

Alla luce delle considerazioni che precedono, si ritiene necessario identificare i diritti di cui godono le imprese ferroviarie nell'accesso alla infrastruttura stazione e ai suoi servizi. Sarebbe auspicabile che il GI/Gestore della stazione considerasse l'opportunità di estendere l'accesso alle stazioni dove è presente una sola IF anche ad altre IF, al fine di agevolare all'utenza l'accesso a tutti i servizi ferroviari sul mercato. Si dovrebbe anche prevedere la possibilità di concordare una durata maggiore dei contratti, compatibilmente al soddisfacimento dei diritti delle altre IF all'accesso agli spazi e ai servizi della stazione, e commisurata all'Accordo quadro sottoscritto, tenuto conto che le IF si dotano di Accordi quadro della durata di almeno 5 anni.

10.6 Misure di regolazione

10.6.1 Ad ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili sulla basi di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le Imprese ferroviarie presenti in stazione pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori.

10.6.2 Ad ogni Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri è assicurata la promozione dei propri servizi e l'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richieda a condizioni non discriminatorie rispetto alle Imprese Ferroviarie proprie concorrenti e a condizioni economiche sostenibili.

---

ragionevole". Tale principio appare oltremodo condivisibile in particolare per i servizi resi nell'ambito della stazione ferroviaria che, per definizione, non sono sostituibili, per la IF, con servizi resi altrove. Questa situazione di "monopolio naturale" rende particolarmente delicata la quantificazione dei canoni di accesso, soprattutto laddove si confrontano IF non integrate con IF appartenenti allo stesso gruppo del Gestore della stazione. Canoni eccessivamente elevati rappresentano per la prima una vera e propria barriera all'entrata, mentre per la seconda si compensano a livello di gruppo. Pertanto, risulta opportuno prevedere, per il calcolo della remunerazione del servizio, l'applicazione del criterio dell'orientamento ai costi, più un utile ragionevole, che si giustifica non solo per le richiamate motivazioni, ma anche, in prospettiva, per l'allineamento alla previsione contenuta nella Direttiva Recast.

[46] Si consideri inoltre che il criterio di proporzionalità non è previsto nella decisione dell'URSF n. 890/5 del 5 novembre 2013, *cit.*.

[47] Peraltro, il criterio di proporzionalità presenta qualche problematicità nella sua concreta realizzazione. Infatti, i servizi di biglietteria, presuppongono una programmazione dei servizi ferroviari (Accordi Quadro) e necessitano di investimenti che vanno oltre l'anno dell'orario di servizio, sulla cui cadenza dovrebbe essere contrattualizzato l'accesso, secondo quanto previsto dagli impegni stessi.

10.6.3 Ogni contratto siglato tra Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri e Gestore della stazione deve rispettare i seguenti criteri:

a) individuazione, in accordo con la impresa ferroviaria, di SLA che garantiscano qualità dei servizi resi, con la loro puntuale identificazione. Tra questi servizi dovrà essere compreso quello informativo all'utenza, per assicurare la rapida e puntuale/corretta informazione ai passeggeri circa i treni in partenza/arrivo della impresa ferroviaria (orario, ritardo, binario, collocazione delle vetture sul binario, ove prevista);

b) canoni orientati ai costi, più un utile ragionevole;

c) durata anche pluriennale, compatibilmente con il diritto ad un accesso equo e non discriminatorio alla stazione e ai suoi servizi delle altre Imprese ferroviarie aventi diritto.

11. SERVIZI DI MANOVRA

11.1 Quadro di contesto e principali riferimenti normativi

Ambito Europeo:	Direttiva 2001/14/CE Direttiva 2012/34/UE	art. 5 e Allegato II art. 13 e Allegato II
Ambito Nazionale:	D.Lgs. n. 188/2003 L. 23 luglio 2009 n. 99 Direttiva P.C.M. 07/07/2009 Provvedimento URSF prot. 1076/3 del 10/12/2013	art. 20
Rete ferroviaria:	RFI – PIR 2014	par. 5.2.7, par. 6.3.2

11.2 Oggetto della consultazione - problematiche

Il D.Lgs. n. 188/2003 include i Servizi di Manovra nel gruppo dei servizi "Complementari", ovvero nel gruppo dei servizi che *"Su richiesta di ciascuna associazione internazionale di imprese ferroviarie o impresa ferroviaria il gestore dell'infrastruttura presta, ove disponibili"* (art. 20, co. 5).

Il comma 5 *bis* del medesimo articolo stabilisce inoltre che: *"Il gestore dell'infrastruttura, ove decida di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 5 ma non intenda prestarli direttamente, provvede ad affidarne la gestione a sue società controllate ovvero, con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti terzi, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie"*;

Va rilevato che la normativa relativa ai Servizi di Manovra è stata modificata (nel senso sopra indicato) dall'art. 62 della Legge 23 luglio 2009, n. 99[48]. Precedentemente tali Servizi facevano parte del gruppo dei servizi "obbligatori" ovvero del gruppo dei servizi di cui *"Le associazioni internazionali di imprese e le imprese ferroviarie, hanno altresì il diritto all'accesso ed all'utilizzo, a condizioni eque e non discriminatorie e trasparenti"* (art. 20, co. 2).

Inoltre, l'art. 17 comma 11 del medesimo D.Lgs. n. 188/2003, prevede che *"Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, sono definiti [...] le regole in materia di servizi di cui al medesimo articolo 20"*. Tali decreti non risultano emanati.

Nella Direttiva 2012/34/UE, si rileva che l'accesso agli *"scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra"* ed *"ai servizi prestati in tale ambito"* è ricompreso nel punto 2 dell'Allegato II, cioè fra i servizi che, riportando quanto citato dall'art. 13(2) della Direttiva stessa *"Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie [...]"*.

Il GI nel 2012 ha reso nota alle IF la volontà di procedere ad un progressivo disimpegno dai servizi di manovra. In particolare, il GI ha previsto di mantenere l'erogazione diretta del servizio solo sugli scali di confine o presso le località in cui sono offerti anche i servizi di navigazione, mentre negli altri casi ha previsto che il servizio venga reso o da un "Gestore Unico" (direttamente o tramite un secondo Operatore in subappalto) ovvero mediante autoproduzione da parte delle stesse IF.

Anche a seguito di varie interlocuzioni tenutesi presso l'URSF, il GI ha poi individuato le modalità operative per la riorganizzazione e la gestione nel periodo transitorio. A questo proposito, l'URSF ha fornito una serie di prescrizioni, da inserire nel PIR 2014, con provvedimento prot. 1076/3 del 10/12/2013, tra le quali:

- entro dicembre 2015 *"devono essere avviate procedure ad evidenza pubblica per l'assegnazione dei servizi di manovra nei terminali di cui alla Tabella 2 del paragrafo 6.3.2 del PIR vigente [PIR 2013]"*;
- *"i prezzi applicati per i servizi di manovra forniti da Gestori Unici non saranno superiori a quelli stabiliti e richiesti da RFI nel medesimo terminale per il periodo 2012-2013"*;
- *"i servizi che saranno forniti dal GU saranno almeno equivalenti, anche a livello qualitativo, a quelli forniti finora da RFI"*.

[48] Legge 23 luglio 2009, n. 99-Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia. (09G0111) (GU n.176 del 31-7-2009 - Suppl. Ordinario n. 136).

Negli impianti individuati dal GI per l'esercizio con il regime del Gestore Unico (GU), il servizio è stato affidato a soggetti nella maggior parte dei casi facenti capo al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Oggetto della Consultazione è la verifica dell'attuale sistema, dato il suo rilievo per gli operatori nel traffico merci, per evidenziare eventuali problematiche.

11.3 Quesiti posti in consultazione

Q.11.1 Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità che si ritiene siano attualmente presenti nelle aree ove i servizi di manovra vengono forniti da un gestore unico.

Q.11.2 Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità, che si ritiene siano riconducibili al PIR, nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.

Q.11.3 Si chiede di conoscere le osservazioni motivate in merito ai livelli dei corrispettivi richiesti dal gestore unico nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.

Q.11.4 Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai Service Level Agreements del gestore unico.

11.4 Sintesi delle osservazioni

La maggior parte degli intervenuti concorda sul fatto che la regolazione dei Servizi di Manovra rappresenti un punto di fondamentale importanza per le imprese ferroviarie attive nel trasporto merci. Secondo un'Associazione di IF nel trasporto merci, gli scali e i *terminal* dove vengono svolti tali servizi hanno un'importanza strategica per lo sviluppo del trasporto su rotala, che può essere garantito soltanto allorché un'efficiente gestione sia accompagnata dalla possibilità di accesso a tutte le IF sulla base di condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie.

La stessa Associazione evidenzia situazioni di criticità nei casi in cui il servizio sia affidato ad un Gestore Unico, in quanto:

- Il criterio primario di gestione dovrebbe essere sempre il regime di autoproduzione;
- Se tale regime non è tecnicamente possibile, l'affidamento del servizio al GU dovrebbe avvenire tramite gara i cui criteri di aggiudicazione comprendano il livello qualitativo dei servizi (con l'applicazione di adeguate penali in caso di inadempimento) e i corrispettivi richiesti che, a parere dell'Associazione, dovrebbero essere più bassi di quelli adottati da RFI in precedenza, come naturale conseguenza dell'affidamento degli impianti a imprese che concorrono per il mercato;
- In caso di affidamento diretto a società facenti capo al Gruppo Ferrovie delle Stato Italiane (come avviene per gran parte degli impianti) l'Associazione lamenta comportamenti ostruzionistici e discriminatori nei confronti delle altre imprese ferroviarie e a protezione degli interessi delle imprese del gruppo, nonché una gestione non efficiente degli impianti stessi.

Per rimediare a tale situazione, l'Associazione di imprese propone, per i futuri affidamenti:

- Divieto di subappalto, al fine di evitare incrementi di costo derivanti dai margini trattenuti dall'impresa aggiudicatrice che conceda poi ad imprese terze l'erogazione del servizio;
- Divieto di partecipazione alla gara per IF con forte potere di mercato nel trasporto ferroviario merci (ovvero, secondo l'associazione, che superino la soglia del 40% dei treni*km complessivi riferiti all'anno precedente, valido anche per società controllate e controllanti);
- Redazione di un contratto di servizio standard, che disciplini in modo vincolante corrispettivi, livelli di servizio e penali;
- Potere di revoca da parte del GI, su segnalazione delle IF, dell'affidamento in caso di inadempimenti del GU.

Alcune imprese segnalano, nei casi di affidamento a GU, incrementi del costo dei servizi e riduzione della qualità degli stessi. Richiedono pertanto, nelle more degli affidamenti per gara, contratti che prevedano corrispettivi non superiori ai precedenti (ante PIR 2014) e possibilità di monitoraggio dei livelli di servizio, con penali a carico del Gestore Unico.

Negli impianti in regime di autoproduzione vengono ravvisate situazioni di criticità. Li,persistono condizioni di incertezza circa la disponibilità di mezzi di manovra, locomotive diesel nella disponibilità del GI che, per effetto del suo progressivo disimpegno, sono messe a disposizione delle IF operanti negli impianti; vengono segnalati inoltre vari ostacoli di carattere amministrativo nell'accesso ai locomotori stessi da parte delle IF, a vantaggio dell'IF *incumbent*. Viene inoltre richiesto l'intervento dell'Autorità sui criteri di assegnazione delle locomotive di manovra da parte del GI e sulle relative condizioni commerciali.

Le IF facenti parte dello stesso Gruppo del GI non rilevano particolari problematiche nel passaggio di gestione da GI a GU-autoproduzione. Rivendicano tuttavia la necessità che con le gare venga prevista per il personale l'adozione del CCNL di settore.

Infine, viene posto l'accento sulla necessità di avviare una discussione sull'efficientamento degli scali: mirati interventi di carattere infrastrutturale (come ad esempio l'elettrificazione dei binari di presa e consegna) ed alcune modifiche organizzative e operative che potrebbero rendere superfluo, almeno nei principali scali, il riscorso ai servizi di manovra, con evidenti benefici di semplificazione operativa e di competitività.

11.5 Valutazioni dell'Autorità

L'Autorità ritiene che la gestione dei Servizi di Manovra possa trovare la soluzione più efficace nell'autoproduzione da parte delle stesse IF, lasciando alla loro libera iniziativa la stipula di accordi per la gestione coordinata di alcune attività. In aderenza ai principi generali espressi dalla nuova disciplina normativa prevista nella Direttiva Recast, che prevede il rientro dei servizi di manovra fra quelli obbligatori che devono essere offerti a condizioni trasparenti e non discriminatorie a tutte le IF, l'autoproduzione dovrebbe comunque essere soggetta al controllo del GI in modo da garantire l'accesso agli impianti (scali merci e aree di smistamento) a tutti i richiedenti, compresi i soggetti nuovi entranti.

Particolarmente delicato, nell'ambito della questione delle pari opportunità nell'accesso, è il caso in cui nell'impianto in regime di autoproduzione vengano utilizzate locomotive messe a disposizione dal GI. A giudizio dell'Autorità, per tali impianti è opportuno innanzi tutto attivare un obbligo informativo da parte del GI all'Autorità circa l'allocazione dei locomotori in riferimento ai volumi di traffico di ciascun impianto, con indicazione delle IF assegnatarie, delle modalità di manutenzione e soprattutto delle modalità di accesso da parte delle altre IF, a condizioni trasparenti e non discriminatorie e con tempistiche certe. Per quanto riguarda quest'ultimo punto, occorre prevedere nei contratti di noleggio tra GI e IF assegnataria una procedura per l'accesso ai locomotori da parte di IF terze, che potrà essere, in alternativa: (i) fruizione da parte dell'IF terza del servizio di manovra erogato dell'IF assegnataria; (ii) accesso diretto al locomotore da parte dell'IF terza per il tempo necessario alle proprie attività. Per garantire la pari opportunità nell'accesso ai rotabili, non si esclude che in prospettiva l'Autorità valuti positivamente l'affidamento, da parte del GI, dei contratti di noleggio dei locomotori con procedure ad evidenza pubblica. Tuttavia, occorrerà valutare l'impatto di tale riforma al netto dei costi amministrativi che essa comporta. L'Autorità si riserva di monitorare le dinamiche esistenti nel settore e di intervenire se necessario con opportune misure.

Nel caso in cui le attuali condizioni tecniche non consentano il regime di autoproduzione, il GI dispone che il servizio venga affidato ad un Gestore Unico. Il numero di scali in cui tale evenienza si verifica è limitato (circa 20 impianti) e, per ammissione dello stesso GI nel corso dell'Audizione del 28 ottobre 2014, temporaneo: infatti, sono in corso opere di adeguamento infrastrutturale che consentiranno presto (entro i prossimi 3 anni) anche in questi impianti l'autoproduzione da parte delle IF, soluzione ritenuta ottimale anche dal GI.

Per gli impianti in cui il servizio è fornito da un Gestore Unico, ancorché transitoriamente in attesa degli investimenti infrastrutturali, l'Autorità ravvisa la necessità che tale Gestore venga individuato attraverso procedure ad evidenza pubblica, da attivare il più presto possibile. L'affidamento con gara, che costituisce una delle possibilità offerte dalla normativa nazionale e comunitaria, appare la soluzione più idonea a garantire l'efficienza del servizio e la congruità dei corrispettivi richiesti alle IF. A giudizio dell'Autorità, le gare dovrebbero essere bandite dallo stesso GI, nella sua qualità di soggetto titolare degli *assets* (scali di smistamento e scali merci, eventuale materiale rotabile messo a disposizione); nei contratti dovrà essere prevista una procedura per l'accesso ai servizi da parte delle IF (anche nuove entranti) orientata a principi di trasparenza e non discriminatorietà, nonché a criteri di efficienza nell'evasione delle richieste, che dovranno essere trattate in tempi certi.

L'affidamento con gara dovrà adottare il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, comprendendo fra i parametri di valutazione il prezzo ed il livello di qualità dei servizi, con particolare attenzione ai tempi di evasione delle richieste di manovra (attesa fra messa a disposizione dei carri ed esecuzione della manovra stessa); i bandi non

dovrebbero prevedere la possibilità di subappalto, per evitare incrementi di costo dovuti alla moltiplicazione dei margini, e dovrebbero avere una durata contenuta nel tempo, nella prospettiva di passaggio al regime di autoproduzione. Infine, dovrà essere soddisfatto, per la partecipazione alla gara, il requisito dell'indipendenza del Gestore unico da Imprese ferroviarie con significativo potere di mercato, come specificato dalla Direttiva Recast, all'artt. 7 e 13(2).

In vista dell'affidamento dei servizi con procedure competitive, a giudizio dell'Autorità, il GI dovrebbe farsi promotore di una concertazione con i GU, le IF e le loro Associazioni, al fine di predisporre uno schema-tipo di contratto che contenga precisi riferimenti in merito ai principali servizi offerti ed alle loro tariffe, orientate ai costi più un utile ragionevole, ai principali standard qualitativi da rispettare (corredati da un adeguato sistema sanzionatorio) e alle modalità di accesso ai servizi, che dovranno essere garantiti a tutte le IF (comprese le nuove entranti) in modo trasparente e non discriminatorio.

11.6 Misure di regolazione

11.6.1 Si prescrive al Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultati i Gestori unici, le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto per il servizio di manovra tra Gestore Unico e Impresa ferroviaria richiedente, sulla base dei seguenti principi e criteri:

a) inserimento nello schema di contratto di procedure di accesso eque e non discriminatorie a tutte le Imprese ferroviarie richiedenti (comprese eventuali nuove entranti), caratterizzate da tempi certi di evasione delle richieste;

b) predisposizione di un elenco dei principali servizi offerti (terminalizzazione treno con o senza composizione/scomposizione, aggancio/sgancio locomotore, aggiunta/scarto carri, traino/pilotaggio locomotori, etc.);

c) inserimento nello schema di contratto di un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi erogati alle Imprese ferroviarie (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) e conseguente adozione di un adeguato sistema sanzionatorio qualora i livelli di qualità erogata fossero inferiori allo standard concordato.

Il nuovo schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo dagli attuali Gestori unici, che dovranno adottare tariffe per i servizi di cui all'elenco al punto 11.6.1 b), nei propri impianti orientate ai costi più un utile ragionevole, entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

11.6.2 Per gli impianti sottoposti al regime di Gestore Unico, si prescrive al Gestore della Infrastruttura di avviare, entro il 30 giugno 2015, procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di manovra, sulla base dello schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, secondo i seguenti principi e criteri:

a) affidamento del contratto sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in cui fra i parametri di valutazione siano inseriti tra l'altro: (i) il prezzo per i principali servizi offerti, (ii) il livello di qualità dei servizi, con particolare riferimento alle tempistiche di evasione delle richieste delle Imprese ferroviarie;

b) durata massima degli affidamenti non superiore a 3 anni;

c) divieto di subappalto;

d) soddisfacimento, per la partecipazione alla gara, del requisito dell'indipendenza del Gestore unico da Imprese ferroviarie con significativo potere di mercato.

11.6.3 Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di predisporre e pubblicare, nel Prospetto Informativo della Rete, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto di noleggio per l'assegnazione dei locomotori resi disponibili per l'autoproduzione dal Gestore della Infrastruttura nei singoli impianti, sulla base dei seguenti principi: adozione di tutte le misure necessarie affinché sia resa possibile ed effettiva l'erogazione dei servizi di manovra anche alle Imprese ferroviarie sprovviste di mezzi, a condizioni trasparenti e non discriminatorie per quanto riguarda le tariffe e le tempistiche, attraverso (i) l'impegno diretto dell'Impresa ferroviaria titolare o (ii) la messa a disposizione alle altre Imprese ferroviarie dei veicoli assegnati, compatibilmente con la normativa di sicurezza.

Il nuovo schema-tipo di contratto tra Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria e Impresa ferroviaria destinataria dell'assegnazione del locomotore, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

11.6.4 Per gli impianti in regime di autoproduzione, si prescrive l'obbligo da parte del Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria di fornire annualmente informazioni all'Autorità in merito all'assegnazione dei locomotori resi disponibili dal Gestore della Infrastruttura alle Imprese ferroviarie, per ciascun impianto.

Annesso: Lista dei rispondenti

Protocollo Autorità		Soggetto rispondente		
N.	Data	Mittente	Data e Prot. Ufficio scrivente	
498	22.05.2014	Regione Emilia-Romagna	Regione Emilia Romagna	22.05.2014 PG/2014/216624
499	22.05.2014	Regione Lombardia	Regione Lombardia	22.05.2014 S1.2014.32113
502	22.05.2014	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	Regione Friuli Venezia Giulia	22/05/2014
577	28.05.2014	Regione Toscana	Regione Toscana	23.05.2014
507	22.05.2014	RFI Rete Ferroviaria Italiana	RFI	22/05/2014 491
500	22.05.2014	ntv Nuovo Trasporto Viaggiatori	NTV	22/05/2014 14/142.03/PRE
501	22.05.2014	Trenord	Trenord	22/05/2014 6355
506	22.05.2014	FerCargo	FerCargo	22/05/2014
559	26.05.2014	ASSOFERR	ASSOFER	22/05/2014 009/2014/F
562	26.05.2014	Rail Traction Company	Rail Traction Company	22/05/2014 Rif. 14.12.0016U.001
565	26.05.2014	SERFER Srl	SERFER Srl	22/05/2014 GPG/II/22/2014
504	22.05.2014	ASSTRA	ASSTRA	19.05.2014 Prot. 9217/14
578	28.05.2014	Tper Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna	Tper	
590	29.05.2014	Trenitalia Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Trenitalia	22.05.2014 TRNIT-DPI/P/2014/0026886
613	30.05.2014	SNCF	Società Viaggiatori Italia	20.05.2014 SVI U2014-0119

Delibera n. 76/2014

Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.

L'Autorità, nella sua riunione del 27 novembre

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante *"Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria"*;

VISTO in particolare l'art. 13, comma 1, del citato d.lgs. 188/2003, che stabilisce che *"Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione"*;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTI in particolare i commi 2 e 3 del citato art. 37, e, più specificamente:

- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali* (...)»;

- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «a *svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura*»;

VISTO il Prospetto Informativo della Rete - edizione dicembre 2013 ("PIR 2014"), pubblicato sul sito web della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) all'indirizzo internet www.rfi.it;

VISTA la nota RFI-DCE/A0011/P/2014/002105 del 30 settembre 2014, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 1874/2014 del 2 ottobre 2014, con cui Rete

Ferroviaria Italiana (RFI) ha trasmesso, in esito alla consultazione tenuta ai sensi dell'art. 13, comma 1, del citato d.lgs. 188/2003, la bozza del Prospetto informativo della rete 2015, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione ed alle proprie conseguenti valutazioni;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante "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";

RITENUTO di impartire a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi del d.lgs. 188/2003 e del d.l. 201/2011 indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015

DELIBERA

di approvare, per le motivazioni illustrate in premessa, le indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015 presentato dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI, di cui all'Allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

Torino, 27 novembre 2014

Il Presidente

Andrea Camanzi

PAGINA BIANCA

Allegato alla Delibera n° 76 del 27 novembre 2014

Procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete ferroviaria nazionale gestita da R.F.I. S.p.A. - edizione 2015 -

Indicazioni e prescrizioni dell'Autorità

ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del D.Lgs. 8 luglio 2003 n. 188 e ss.mm.ii., e dell'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214

PAGINA BIANCA

Indice

Nota di lettura .....

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento: .....

1. **CAPITOLO 1 – Informazioni generali** .....
   - 1.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....
   - 1.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....
2. **CAPITOLO 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura** .....
   - 2.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....
   - 2.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....
3. **CAPITOLO 3 – Caratteristiche dell'Infrastruttura** .....
   - 3.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....
   - 3.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....
4. **CAPITOLO 4 – Allocazione della capacità** .....
   - 4.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....
   - 4.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....
5. **CAPITOLO 5 – Servizi** .....
   - 5.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....
   - 5.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....
6. **CAPITOLO 6 – Tariffe** .....
   - 6.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI .....
   - 6.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura .....

PAGINA BIANCA

Nota di lettura

Con nota RFI-DCE\A0011\P\2014\002105 del 30 settembre 2014, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 1874/2014 del 02 ottobre 2014, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha trasmesso la seconda bozza del Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2015, unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati al termine della fase di consultazione ed alle proprie conseguenti valutazioni.

Con il presente documento, l'Autorità formula le proprie indicazioni e prescrizioni, ai sensi dell'articolo 13, comma 1 del D.Lgs. 8 luglio 2003 n. 188, e ss.mm.ii. e dell'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214.

Riguardo alle misure in materia di accesso equo e non discriminatorio alla infrastruttura ferroviaria, già adottate dall'Autorità con l'allegato alla Delibera n. 70 del 31 ottobre 2014 (di seguito, "misure di cui alla delibera ART n. 70/2014") si precisa che, per comodità di lettura, le stesse sono riportate integralmente nel presente documento, contrassegnate con un asterisco (*), e dovranno essere adottate ed applicate con le modalità e nei termini temporali indicati nella predetta delibera.

Il presente documento riflette la strutturazione in sei capitoli del PIR, e per ciascun capitolo riporta, nell'ordine:

1. le pertinenti valutazioni e le indicazioni dell'Autorità in esito all'analisi della bozza di PIR 2015 inviata all'Autorità da RFI lo scorso 30 settembre;
2. le prescrizioni al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale emesse con Delibera ART n.70/2014, (opportunamente evidenziate come specificato sopra) e, a seguire, le ulteriori prescrizioni emesse in esito all'analisi della bozza di PIR 2015.

Principali abbreviazioni utilizzate nel documento:

Autorità:	Autorità di Regolazione dei Trasporti
AV/AC:	Alta velocità/Alta capacità;
GI:	Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria;
IF:	Impresa ferroviaria;
PIR:	Prospetto informativo della rete adottato da RFI;
PMR:	Persone a mobilità ridotta;
RFI:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
SLA:	Service Level Agreement (Accordo sui livelli di qualità del servizio);
STI:	Standard tecnici di interoperabilità;
URSF:	Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari, art. 4, comma 1, lett. c) del D.P.R. 3/12/2008, n.211.

1. CAPITOLO 1 – Informazioni generali

1.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Sezione 1.6 - Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento Straordinario

Conformemente a quanto in uso presso i Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria in altri Stati membri dell'Unione, sarebbe raccomandabile che le procedure e le regole da adottare in forma immediata, per l'orario di servizio in corso (anno X), fossero separate da quelle deputate a governare l'assegnazione delle tracce e la loro gestione per il futuro orario di servizio (anno X+1), riponendole rispettivamente nei Prospetti informativi relativi al dato anno X (anche tramite eventuali note di aggiornamento) ed al successivo anno X+1[1].

Nella bozza del PIR 2015 (§ 1.6.1) sono infatti indicate diverse date di validità delle regole riportate, a seconda della materia trattata: per le regole che disciplinano la richiesta e l'assegnazione di capacità, la validità è fissata a partire dal 13 aprile 2015; sempre all'orario di servizio 2015-2016 fanno riferimento le regole che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di RFI e dei soggetti contraenti atti negoziali (Accordi quadro e Contratto di utilizzo); talune informazioni relative alle caratteristiche di operatività di impianti e linee trovano, invece, applicazione a partire dall'orario di servizio 2014-2015.

Ferma restando l'autonomia del Gestore nel scegliere le modalità di comunicazione al mercato delle regole applicabili per l'accesso alla infrastruttura ferroviaria, si sottolinea l'importanza di fornire una informazione completa e trasparente. Eventuali modifiche in ragione di cambiamenti del quadro normativo e/o di atti regolamentari o anche, in via eccezionale, su iniziativa del GI purché adeguatamente motivati, successive alla prima pubblicazione del Prospetto Informativo della Rete, dovranno essere comunicate all'Autorità entro la data di pubblicazione sul sito del GI e rese esecutive dopo 30 giorni dalla loro pubblicazione, ove non diversamente previsto da atto regolamentare o norma nazionale/comunitaria. In ogni caso, tutte le modifiche dovranno essere menzionate (data di adozione e paragrafo modificato del PIR) in una tabella da inserire tra le prime pagine dello stesso Prospetto Informativo della Rete.

La data di entrata in vigore del PIR 2015, relativamente alle regole che governeranno i nuovi rapporti contrattuali con il GI a partire dall'anno di servizio 2015-2016, sarà il 14 marzo 2015[2], data da riportare espressamente al § 1.6.1.

Negli anni a seguire, il processo annuale di aggiornamento del PIR dovrà seguire la tempistica sotto indicata:

1) entro il 30 giugno dell'anno X il GI predispone la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2 (nel seguito PIR X+2) e la sottopone all'esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che preveda il termine ultimo del 31 luglio dell'anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;
2) entro il 30 settembre dell'anno X il GI invia all'Autorità la bozza finale del PIR X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo aggiunte/modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente a:

   2a) copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI;

   2b) un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR X+2, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
3) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X viene pubblicato il PIR X+2, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2);
4) il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1. La denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete X+2".

Sezione 1.9 - Rail Freight Corridor

---

[1] Si vedano i casi tedesco, austriaco, belga e francese, i cui PIR sono accessibili al link : http://www.rne.eu/members_ns.html

[2] Posto che la scadenza per la presentazione delle richieste di tracce è il secondo venerdì di aprile, l'entrata in vigore il PIR è stata fissata al secondo venerdì di marzo (che potrebbe anche costituire il termine iniziale per la presentazione di richieste di tracce).

Nella sezione 1.9 *Rail Freight Corridor* (RFC), con riferimento a reclami inerenti le procedure di assegnazione per le tracce riguardanti il RFC6 "Mediterraneo", è detto che i soggetti interessati potranno rivolgersi all'Autorità presentando reclami in lingua inglese, tradotti anche in lingua italiana. Si ritiene opportuno che, in alternativa alla lingua inglese, venga anche ammessa la presentazione di documenti in lingua francese, ferma restando la necessità della traduzione in lingua italiana, per l'eventuale inoltro ad altri soggetti nazionali coinvolti nel procedimento pertinente.

Sezione 1.10 - Rail Net Europe-Cooperazione internazionale tra gestori delle infrastrutture

Nella sezione 1.10 *Rail Net Europe-Cooperazione internazionale tra gestori delle infrastrutture*, occorrerebbe fornire informazioni dettagliate sulle modalità di partecipazione di RFI alla suddetta Associazione.

Sezione 1.11 - Glossario dei Termini

Nella sezione 1.11 *Glossario dei Termini*, devono essere aggiunti i seguenti termini: "Programma di stazione", citato al pag. 98 della bozza, menzionando anche le modalità di accesso al suo contenuto; "quadri orario" e "tabelloni arrivi e partenze", a pag. 99.

Occorrerebbe adottare per questo capitolo, ma anche per tutti i capitoli a seguire, una comune notazione, in modo da consentire una facile individuazione, da parte del Lettore, di:

(i) capitolo (*x*);
(ii) sezione (*y*);
(iii) sottosezione (*z*);
(iv) paragrafi della sottosezione (*h*).

Tale notazione si dovrà presentare come : *x.y.z.h.*.

1.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

1.2.1 Si prescrive al Gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale RFI di inserire nella sezione 1.3 *Quadro Giuridico*, tra le fonti nazionali di regolazione, la Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.70 del 31 ottobre 2014.

1.2.2 Fermo restando quanto precisato nel riquadro della nota di lettura, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di riformulare il testo delle sezioni 1.4 *Status Giuridico* e 1.6 *Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento Straordinario*, tenuto conto dei seguenti principi e criteri:

a) la validità del PIR 2015, per le regole concernenti i rapporti contrattuali tra GI e IF/richiedenti capacità di accesso per l'orario di esercizio 15 dicembre 2015 – 14 dicembre 2016, decorre dal 14 marzo 2015. Tale data deve essere menzionata nel § 1.6.1 del Prospetto Informativo della Rete 2015;

b) eventuali modifiche che riguardano l'esercizio dell'attività dei soggetti interessati nell'orario 15 dicembre 2015 – 14 dicembre 2016 devono essere incorporate nel PIR 2015, con opportuni aggiornamenti. Le modifiche intervenute successivamente alla prima pubblicazione, devono essere riassunte nelle pagine iniziali del PIR, in una tabella riepilogativa delle modifiche, in cui sia riportata la data della modifica, la data di validità, l'indicazione del capitolo/sezione/sottosezione/paragrafo modificato, nonché il tema oggetto di modifica;

c) ogni modifica deve essere comunicata all'Autorità entro la data di pubblicazione della stessa sul sito del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria ed entrerà in vigore, se effettuata su iniziativa del Gestore, dopo 30 giorni dalla sua pubblicazione.

1.2.3 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di precisare, nella sezione 1.9 *Rail Freight Corridor*, che la lingua straniera in cui far pervenire reclami all'Autorità può essere una tra le seguenti: inglese e francese, pur rimanendo in ogni caso necessario l'invio dei reclami e della relativa documentazione anche in lingua italiana, per agevolare l'eventuale coinvolgimento di altri soggetti nazionali.

2. CAPITOLO 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura

2.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Paragrafo 2.3.2.2 e capitolo 2, parte speciale, paragrafi B.3 e C.2 – garanzie sul contratto di utilizzo dell'infrastruttura

In data 11/8/2014 la Commissione europea ha adottato il Regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014 che, in esecuzione di quanto previsto dall'art. 41 comma 3 della Direttiva 2012/34/CE, stabilisce i *"requisiti delle garanzie finanziarie che i gestori delle infrastrutture possono richiedere per garantire che le proprie legittime aspettative in merito alle entrate future siano soddisfatte (...)"*.

L'art. 6 del suddetto Regolamento di esecuzione prevede che *"i gestori dell'infrastruttura adeguano i propri prospetti informativi della rete alle disposizioni del presente regolamento per il primo periodo di calendario successivo all'entrata in vigore del presente regolamento"*. Poiché il regolamento è entrato in vigore il 1° settembre 2014, occorre che il Gestore adegui il PIR 2015 alle disposizioni del Regolamento.

Il Gestore, nella seconda bozza del PIR 2015 inviata all'Autorità in data 30 settembre 2014, ha effettivamente modificato in alcune parti la disciplina delle garanzie finanziarie che devono essere presentate dall'IF al momento della stipula del contratto di utilizzo (§ 2.3.2.2 per la rete tradizionale; cap. 2 parte speciale § C.2 per la rete AV) o della richiesta di assegnazione di capacità (cap. 2 parte speciale § B.3 per la rete AV).

In particolare, il Gestore ha previsto che l'importo della garanzia sarà *"commisurato al livello di rischio dell'IF circa la capacità di effettuare con regolarità i pagamenti oggetto del contratto di utilizzo"* e che la garanzia può essere richiesta da GI *"esclusivamente nel caso in cui il rating di credito dell'IF sia inferiore alle soglie"* che saranno pubblicate sul sito del Gestore entro il 15 giugno 2015. Tali previsioni appaiono coerenti con l'art. 3 comma 2 del Regolamento di esecuzione. Si osserva tuttavia che, al fine di migliorare l'intellegibilità del testo da parte dei richiedenti, appare opportuno indicare che, in conformità a quanto previsto dal Regolamento, la valutazione del rischio sarà fornita da una agenzia di rating del credito.

Riguardo alla decorrenza della garanzia, il Gestore ha mantenuto la previsione, presente nelle precedenti edizioni del PIR, che essa deve essere consegnata dall'IF *"entro 15 giorni lavorativi dalla stipula del Contratto"* (§ 2.3.2.2 e cap. 2 parte speciale § B.3) o *"entro 15 giorni lavorativi dalla richiesta"* (cap. 2 parte speciale § B.3). Occorre, tuttavia, dare attuazione a quanto previsto dal comma 3 dell'art. 4 del Regolamento citato dove si precisa che: "Il gestore dell'infrastruttura non può chiedere che una garanzia finanziaria prenda effetto con un anticipo superiore a dieci giorni rispetto al primo giorno del mese in cui l'impresa ferroviaria avvia le operazioni ferroviarie il cui pagamento dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria deve essere coperto dalla suddetta garanzia finanziaria".

Si invita altresì il Gestore a rivedere le disposizioni in materia di garanzia contenute nel PIR per assicurare maggiore organicità e chiarezza. In particolare, si evidenzia che nel § B.3 non viene indicato il termine per la restituzione della garanzia. Inoltre nell' "Accordo quadro tipo per infrastruttura ferroviaria AV/AC" (appendice 2 al cap. 2 parte speciale) occorre chiarire il contenuto del secondo capoverso dell'art. 5.

Paragrafo 2.4.7.3 - Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura

A seguito di prescrizioni fornite dall'URSF con provvedimento prot. n. 348 dell'11/5/2011, il GI ha inserito nel PIR 2015 una articolata procedura che può condurre, nel caso in cui l'IF non ottemperi ripetutamente agli obblighi previsti ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, alla risoluzione del contratto di utilizzo. La procedura prevede il coinvolgimento dell'Organismo di Regolazione nell'accertare la gravità degli inadempimenti. L'Autorità, subentrata all'URSF nell'esercizio delle funzioni di Organismo di Regolazione ai sensi del D.L. n. 201/2011, non condivide interamente il contenuto delle prescrizioni fornite dall'URSF con la nota sopra citata. L'Autorità è consapevole che la previsione nel contratto di utilizzo di una clausola risolutiva espressa in caso di violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura (presente anche alla lett. f) del § 2.3.2.5 del PIR 2014) potrebbe determinare l'esclusione dell'IF inadempiente dalla rete, con un possibile coinvolgimento dell'Organismo di Regolazione nel suo ruolo di soggetto deputato a garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura. Si ritiene tuttavia sufficiente, al fine di garantire la proporzionalità della sanzione, l'espressa previsione contenuta nel § 2.4.7.3 che per condurre alla

risoluzione del contratto la violazione deve essere grave e reiterata, unitamente all'obbligo per il GI di relazionare all'Organismo di Regolazione in merito ai gravi inadempimenti riscontrati. Resta ferma naturalmente la possibilità per l'IF di adire l'Autorità ai sensi del comma 3 dell'art. 37 del D.Lgs. n. 188/2003. Si osserva infine che la lett. f) del § 2.3.2.5 del PIR 2014 deve essere modificata, in coerenza con quanto indicato al § 2.4.7.3, specificando che la risoluzione del contratto scaturisce da violazione grave e reiterata dell'obbligo in questione.

Paragrafo 2.5.1.2 - Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate

Nell'ambito della consultazione effettuata dal Gestore sulla 1^ bozza del PIR 2015, un'Associazione di IF ha chiesto che, in caso di richieste in "gestione operativa" (cioè nei quattro giorni solari antecedenti quello di utilizzazione) di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate, il GI fornisca una risposta con una tempistica compatibile con le esigenze operative delle IF. RFI, nel predisporre la 2^ bozza del PIR 2015 inviata all'Autorità in data 30/9/2014, ha recepito tale richiesta modificando il § 4.3.4 (Tempistica per richieste in corso d'orario) prevedendo dei tempi di risposta che tengono maggiormente in considerazione le esigenze delle IF. Non è tuttavia chiaro se le disposizioni contenute nel § 4.3.4 si riferiscono solo alle richieste di nuove tracce o anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate, argomento specificamente trattato nel § 2.5.1.2. L'Autorità ritiene pertanto necessario chiarire che la nuova tempistica si riferisce anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate.

Si ritiene inoltre opportuno precisare che, a fronte delle varie tipologie di richiesta, l'eventuale rigetto da parte del GI debba sempre essere motivato.

2.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

2.2.1 * Misura 1.6.3 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire, all'interno degli Accordi quadro, su richiesta esplicita dell'Impresa ferroviaria esercente servizi di AV, anche l'individuazione dei binari di ricevimento dedicati per ogni stazione ove sono offerti i servizi ferroviari passeggeri oggetto di accordo.

2.2.2 * Misura 1.6.4 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di adottare, sentite Regioni, Province Autonome e altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale, uno schema-tipo di Accordo quadro da destinare all'utilizzo da parte di tali enti per la prenotazione della capacità funzionale all'esercizio dei servizi di Trasporto pubblico locale, che soddisfi i seguenti principi:

a) durata commisurata a quella del contratto di servizio stipulato con le Imprese ferroviarie affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale, già consentita in base a quanto previsto all'art. 23 co. 5 del D.Lgs. n. 188/2003;
b) definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamenti e coincidenze ai nodi della rete, in una logica di integrazione con le altre modalità di trasporto;
c) possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi regionali, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi quadro, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti;
d) priorità nell'allocazione annuale della capacità;
e) localizzazione di impianti e servizi, con informazioni precise circa la loro disponibilità per eventuali soggetti nuovi entranti a seguito delle procedure di affidamento;
f) condizioni di contenimento delle penali per mancata contrattualizzazione o utilizzo di tracce;
g) indici di qualità del servizio reso dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria (es. velocità commerciale garantita per traccia/tratta).

Il nuovo schema di Accordo quadro, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera.

2.2.3 ✱ Misura 4.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, nuove procedure di sgombero dell'infrastruttura, da inserire nel Prospetto informativo della rete, in conformità ai seguenti principi e criteri:

a) efficace ed efficiente dislocazione del materiale rotabile di riserva (esclusi i mezzi di soccorso attrezzati), costituita con priorità da convogli commerciali costituenti la c.d. riserva "calda" delle Imprese Ferroviarie. Tale dislocazione, sotto la regia del Gestore della infrastruttura, potrà essere posta in capo alle Imprese ferroviarie, eventualmente in forma consorziata;

b) efficace e tempestivo intervento sulle linee con materiale rotabile, su indicazione del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, indipendentemente dall'impresa ferroviaria proprietaria;

c) esercizio dell'attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altri mezzi idonei) in capo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, che dovrà dotarsi dei mezzi e assicurare la loro ottimale allocazione entro il 31 dicembre 2015. L'esercizio dell'attività di sgombero potrà essere effettuato anche da soggetto terzo, ove il suo affidamento avvenga a seguito di procedure concorsuali, da concludersi entro il 30 giugno 2016;

d) fissazione di tariffe per gli interventi di sgombero più tipici, in caso di utilizzo di materiale di altra Impresa ferroviaria, su linea tradizionale e linea AV, sulla base del principio di orientamento ai costi, più un utile ragionevole;

e) introduzione dell'obbligo per le Imprese ferroviarie, fino a quando la gestione dell'attività di sgombero non sia effettuata dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, di rendere disponibili i mezzi di soccorso attrezzati in loro possesso, al fine di consentire, su richiesta dello stesso Gestore, lo svolgimento di un servizio efficace e non discriminatorio. L'eventuale rifiuto di una Impresa ferroviaria all'uso dei propri mezzi deve essere giustificato per iscritto da oggettive e dimostrabili difficoltà di carattere tecnico.

Le nuove procedure di sgombero, parte del Prospetto informativo della rete, dovranno essere pubblicate sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e rese operative, laddove applicabili, entro i 30 giorni successivi la loro pubblicazione.

2.2.4 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di integrare le disposizioni del PIR 2015 riguardanti le garanzie finanziarie, con quanto previsto dal comma 3 dell'art. 4 del Regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014, relativamente alla decorrenza dell'efficacia delle garanzie stesse.

2.2.5 Con riferimento al § 2.4.7.3 *Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di espungere la previsione di un intervento preventivo dell'organismo di regolazione volto a valutare la gravità dell'inadempimento, facendo salvo il principio che per condurre alla risoluzione del contratto l'inadempimento deve essere grave e reiterato, e mantenendo l'obbligo in capo al Gestore di relazionare all'Organismo di Regolazione in ordine ai casi di grave inadempimento riscontrati.

2.2.6 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di modificare il § 2.3.2.6, lett. f), del PIR 2015, specificando che la risoluzione del contratto scaturisce da violazione grave e reiterata degli obblighi ivi richiamati.

2.2.7 Con riferimento al § 2.5.1.2 *Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di chiarire che i tempi di risposta alle richieste di tracce in gestione operativa, opportunamente rimodulati per tener conto delle esigenze delle IF, si riferiscono anche alle richieste di variazione di tracce contrattualizzate.

2.2.8 Con riferimento al § 2.5.1.2 *Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere che l'eventuale rigetto da parte del Gestore stesso, a fronte delle varie tipologie di richiesta, presentata nei termini dall'Impresa ferroviaria, debba sempre essere motivato.

3. CAPITOLO 3 – Caratteristiche dell'Infrastruttura

3.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Le informazioni sulle caratteristiche dell'infrastruttura riportate in questo capitolo costituiscono il patrimonio di conoscenza minimo di cui ciascun operatore (Impresa ferroviaria, Regione, Provincia autonoma o ente/agenzia titolare di contratto di servizio) dovrebbe disporre per poter pianificare i propri servizi in funzione dell'accesso alla rete. Ai fini di un accesso equo e non discriminatorio, tali informazioni dovrebbero essere caratterizzate da completezza, esaustività, chiarezza e semplicità di consultazione.

Sotto questo profilo, è apprezzabile da parte di RFI la predisposizione di una piattaforma GIS (il sistema PIR-WEB) adeguata ad ospitare le informazioni relative a tutte le componenti dell'infrastruttura, organizzate in forma di geodatabase[3]. L'Autorità raccomanda la progressiva implementazione di tale sistema con l'aggiunta di tutte le informazioni oggi mancanti, in particolare su impianti e servizi, in maniera da farne una fonte attendibile ed aggiornata di tutti i dati necessari agli *stakeholders* per programmare la loro attività.

Nella fase transitoria di progressiva implementazione della piattaforma GIS-WEB, tuttavia, andrebbe posta attenzione a garantire la completezza e la chiarezza dell'informazione oggi fornita attraverso gli allegati tecnici al PIR, ed in particolare quelli informativi sulle linee (allegati 1, 3, 4, 5, 5bis) e sugli impianti (allegati 2, 6, 6bis, 7, 8, 13). Su questo tema l'Autorità rileva alcuni profili di incompletezza che si ritiene debbano essere da subito affrontati:

- si ritiene opportuno l'inserimento in modo esplicito, nei relativi allegati al PIR, dell'orario di apertura e chiusura delle linee e degli impianti citati nella sezione 3.5, informazione che riveste carattere fondamentale per i richiedenti al fine di verificare la disponibilità dell'infrastruttura rispetto alle loro esigenze;
- si ritiene necessaria una maggiore specificazione di quanto affermato nella sezione 3.5 a proposito di sospensione del servizio commerciale su alcune linee, precisandone per ragioni di trasparenza informativa la motivazione e, a beneficio degli eventuali richiedenti, le conseguenze di tale riclassificazione in termini di allocazione della capacità;
- si ritiene necessaria una maggiore specificazione, per quanto riguarda gli impianti di stazione, relativamente alla loro classificazione per tipologia commerciale (*Platinum, Gold, Silver, Bronze*), al fine di garantire maggiore trasparenza alle indicazioni tariffarie riportate dal § 6.3.3;
- per completezza dell'informazione, si ritiene necessario che nella sezione 3.4 sia inserito un esplicito riferimento di rimando alla documentazione tecnico-normativa interna di RFI (Fascicoli Circolazione Linee, Prefazione Generale Orario di Servizio, *etc.*) per tutti i casi particolari (come, ad esempio, la limitazione alla circolazione per mezzi diesel presso l'impianto di Torino Porta Susa) che non possono essere direttamente citati nel testo del PIR;
- per coerenza informativa, si ritiene necessario l'inserimento nei relativi allegati al PIR dell'informazione sulla presenza, nelle stazioni, degli impianti di rifornimento carburante, citata alla sezione 3.7, ma assente negli allegati;
- per coerenza informativa con quanto disposto per le stazioni di collegamento con le reti estere al § 3.2.2, si ritiene necessario precisare nel PIR o nei suoi allegati, con riferimento al § 3.2.3, la presenza di stazioni di collegamento con le reti regionali interconnesse alla rete RFI, segnalandone i rispettivi GI referenti. Sotto questo profilo l'Autorità, in relazione al suo ruolo di vigilanza sull'efficienza della gestione, rileva inoltre necessario acquisire la documentazione riguardante accordi e convenzioni sottese all'interconnessione delle reti fra RFI ed i GI regionali.

Di peculiare rilevanza è la previsione, alla sezione 3.8 del PIR, di un tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura, su base annuale, convocato d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti come sede di confronto con tutte le IF operanti in Italia. L'Autorità ritiene questo confronto utile e necessario, alla luce delle diverse esigenze in merito alle caratteristiche della infrastruttura che le IF hanno manifestato nel corso della consultazione di cui alla Delibera ART n. 24/2014 e che possono trovare puntuale risposta in adeguati interventi di potenziamento, eventualmente da inserire in contratto di programma. Ritiene pertanto opportuno essere chiamata a parteciparvi come osservatore.

---

[3] Le rappresentazioni geocartografiche estendono le già consistenti possibilità dell'elaborazione dei dati ottenuta tramite database o fogli elettronici e possono essere adottate per migliorare analisi, valutazioni e, più in generale, "conoscenza" in numerosi processi decisionali e settori di ricerca che richiedono di tener conto dell'informazione geografica e localizzativa.

3.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

3.2.1 ✱ Misura 1.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di rendere pubbliche annualmente, nel Prospetto Informativo della Rete, le seguenti informazioni, distinte per tratta e fascia oraria:

a) valore di riferimento della capacità dell'infrastruttura (con esplicazione in nota della relativa modalità di calcolo) e della soglia di capacità assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro;

b) quota di capacità già assegnata con gli Accordi quadro in essere;

c) quantitativo di capacità dell'infrastruttura impegnato dall'insieme delle Imprese ferroviarie nell'orario di servizio in corso.

3.2.2 ✱ Misura 3.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di pubblicare, nel Prospetto informativo della rete, il cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi cinque anni volti a ridurre i casi di circolazione perturbata, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra AV/AC e traffico convenzionale. La pubblicazione dovrà essere corredata da ogni informazione necessaria al fine di individuare l'ordine di priorità degli investimenti programmati ed i criteri utilizzati per determinarne il rispettivo ordine di priorità.

3.2.3 ✱ Misura 8.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete di pubblicare nel Prospetto informativo della rete, con aggiornamento annuale, un unico documento che contenga, in forma analitica, le informazioni circa l'attuale offerta di tutti gli impianti e relativi servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria, comprensivo, tra l'altro, dei seguenti elementi:

a) localizzazione degli impianti;

b) loro caratteristiche e dotazioni esistenti, e relativi piani di sviluppo;

c) soggetto responsabile della loro gestione;

d) canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

3.2.4 ✱ Misura 9.6.3 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di fornire le seguenti informazioni, con cadenza annuale, da rendere accessibili nel Prospetto Informativo della Rete pubblicato sul sito web dello stesso Gestore e nella sezione del proprio sito web dedicata alle persone con mobilità ridotta:

a) attuale distribuzione sul territorio delle stazioni aperte al pubblico prive dei servizi di assistenza alle PMR, con precisa identificazione delle caratteristiche di accessibilità;

b) programma di investimenti nei prossimi cinque anni per l'adeguamento alle STI-PMR-2007 delle stazioni aperte al pubblico lungo la rete ferroviaria del Gestore della infrastruttura.

3.2.5 Con riferimento alla sezione 3.4 del PIR ed ai relativi sottoparagrafi, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere un esplicito riferimento di rimando alla documentazione tecnico-normativa interna dello stesso Gestore (Fascicoli Circolazione Linee, Prefazione Generale Orario di Servizio, etc.) per tutti i casi particolari che non possono essere direttamente citati nel testo del PIR.

3.2.6 Con riferimento alla sezione 3.5 del PIR ed agli allegati 1, 2, 7 e 8, relativi alle linee ed agli impianti, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire, per ciascun elemento in elenco, il riferimento all'orario di apertura e chiusura.

3.2.7 Con riferimento alla sezione 3.5 del PIR ed all'allegato 5bis, relativo alle linee per le quali è sospeso il servizio commerciale, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire per ciascun elemento in elenco il riferimento esplicito:

- alle motivazioni sottese alla soppressione del servizio;
- alle conseguenze della sospensione in materia di allocazione della capacità dell'infrastruttura.

3.2.8 Con riferimento alla sezione 3.6 del PIR ed all'allegato 2, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria l'inserimento dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni (*Platinum, Gold, Silver, Bronze*).

3.2.9 Con riferimento alla sezione 3.7 del PIR ed all'allegato 2, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria l'inserimento dell'informazione sulla presenza, nelle stazioni, degli impianti di rifornimento carburante.

3.2.10 Con riferimento al § 3.2.3 del PIR, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di elencare le stazioni di collegamento con le reti regionali interconnesse alla rete RFI, segnalandone i rispettivi Gestori referenti.

3.2.11 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di trasmettere all'Autorità la documentazione riguardante accordi e convenzioni, presenti e futuri, sottese all'interconnessione delle reti fra RFI ed i Gestori regionali.

3.2.12 Con riferimento alla sezione 3.8 del PIR, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere la partecipazione dell'Organismo di regolazione in occasione delle prossime convocazioni del tavolo tecnico annuale di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura.

4. CAPITOLO 4 – Allocazione della capacità

4.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Sezione 4.2 – Descrizione del processo

In riferimento alla sezione 4.2, punto 10, nel quale la contrattualizzazione dei servizi passeggeri oggetto di procedimento valutativo di cui all'art.59 della L.99/2009 viene subordinata alla relativa decisione dell'Autorità, si rileva che tale approccio può indurre, in alcuni casi, a non contrattualizzare servizi pienamente legittimati ad essere effettuati (si pensi ad esempio al caso di un servizio di trasporto internazionale passeggeri esistente, su cui si "innesti" una successiva richiesta di cabotaggio). Si ritiene pertanto opportuno disporre che la suddetta contrattualizzazione non possa essere subordinata all'esito del procedimento valutativo, e quindi di prescrivere l'eliminazione del predetto punto 10 dal testo del PIR.

Sezione 4.3 - Tempistica per le Richieste

Nella sezione 4.3 *Tempistica per le Richieste*, al fine di consentire una comprensione più agevole del testo, invece di utilizzare la titolazione "Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore" riportare la seguente dizione : "Tempistica per richiedere tracce per l'orario 15 dicembre 2015 - 14 dicembre 2016". Inoltre alla fine del testo, prima dell'inizio della sottosezione 4.3.3, riportare lo schema illustrativo già presente sul sito di RFI all'indirizzo: http://www.rfi.it/cms-file/allegati/rfi/pir/PAGINA_tt_orario_2014_2015_IT.pdf (opportunamente aggiornato nella cronologia).

Ugualmente, per una maggiore intellegibilità del testo, si suggerisce di tenere separate in specifica sottosezione le disposizioni che regolano le richieste di tracce in gestione operativa, riprese a pag. 90, che al momento invece sono ricomprese in 4.3.4 *Tempistica per richieste in corso d'orario*.

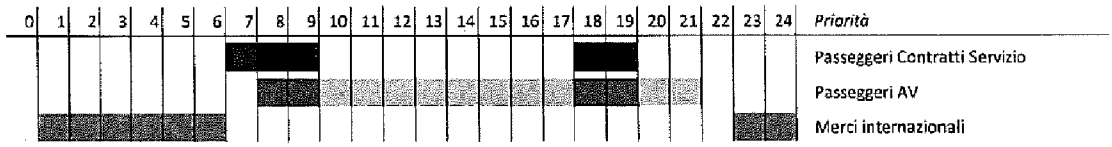
Sezione 4.4 - Processo di Allocazione

Nella sezione 4.4 *Processo di Allocazione*, vengono illustrati i criteri e i principi adottati dal GI nell'assegnazione di capacità con accordo quadro (§ 4.4.1), nel processo di armonizzazione (§ 4.4.2), nel processo di coordinamento (§ 4.4.3).

Nel § 4.4.4.2 *Criteri di priorità*, in riferimento alle linee sature, vengono esplicitati diversi criteri di priorità per le varie fasce orarie della giornata, articolati nel seguente modo:

- *"i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini* [...] *Le fasce orarie sono individuate dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 17.00 alle 19.00"*;
- *"i servizi di trasporto ad Alta Velocità* [...] *nella fascia oraria dalle ore 7 alle 21, con l'eccezione delle fasce orarie di cui al punto precedente"*;
- *"i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate* [...] *nella fascia oraria dalle ore 22 alle ore 6"*.

Si osservi che, disponendo in un semplice grafico quanto sopra riportato, si ottiene lo schema seguente, in cui si evidenziano sovrapposizioni (dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19) fra servizi, e una fascia oraria scoperta (dalle 21 alle 22) per la quale non è previsto alcun criterio di priorità:



Nel § 4.4.4.2 sono poi individuati altri criteri volti a dirimere i conflitti fra servizi a pari priorità, che prevedono in via residuale l'ordine cronologico della presentazione delle richieste. In questo ambito un'utile indicazione su criteri aggiuntivi, sebbene riferita al trasporto merci, potrebbe desumersi dall'analisi delle *Guidelines for Corridor OSS*, del

RailNetEurope, versione 4, pubblicata a settembre 2014. In tale documento, la priorità è computata in base ad un punteggio funzione del prodotto dei livelli di impegno spaziale e temporale della rete relativi ai richiedenti in conflitto[4].

Paragrafo 4.4.4.1 – Dichiarazione di saturazione

In materia di "dichiarazione di saturazione" (§ 4.4.3.1 nelle precedenti versioni del PIR, § 4.4.4.1 nella bozza di PIR 2015) il PIR edizione dicembre 2012 prevedeva che *"Se durante il processo di coordinamento la traccia proposta in alternativa da GI differisca dalle richieste delle IF di oltre ± 15 minuti, e qualora le tracce configgano per più di 50 giorni l'anno, GI dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato (...)"*.

In fase di elaborazione del PIR 2014, il Gestore dell'infrastruttura ha sottoposto all'URSF una modifica consistente nell'incremento di ulteriori 15 minuti (da ± 15 a ± 30 minuti) dello scostamento possibile per una traccia richiesta dall'Impresa ferroviaria senza che questo comporti la dichiarazione di infrastruttura satura da parte del Gestore dell'infrastruttura. L'URSF, nel provvedimento prot. 1076/3/URSF del 10/12/2013, aveva ritenuto tale modifica non accettabile per carenza di istruttoria e di adeguate motivazioni a supporto, evidenziando che *"eventuali modifiche relative a tale tematica - stante la notevole complessità – debbono essere analizzate in modo approfondito e valutate da tutti i soggetti interessati (incluse altre competenti Direzioni di questo Ministero) al fine di individuare eventualmente un nuovo valore massimo di scostamento possibile (per tracce confliggenti) che possa permettere sia al Gestore di operare con la necessaria flessibilità sia alle IF di essere garantite e tutelate nello svolgimento delle loro attività"*.

Il PIR 2014 su tale materia stabilisce che *"Se le tracce proposte in alternativa dal GI durante il processo di coordinamento differiscono dalle richieste delle IF di oltre ± 30 minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata da GI, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato. Qualora la proposta del GI differisce, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore compreso tra ±15 e ±30 minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata da GI, la dichiarazione di saturazione è subordinata ad un'analisi costi/benefici del piano di potenziamento della capacità di cui al paragrafo 4.4.3.3 del PIR, il cui esito è comunicato dal GI all'URSF e alle Imprese interessate."*

Al riguardo, si osserva che il piano di potenziamento è uno strumento di gestione della rete infrastrutturale, previsto dall'art. 34 del d.lgs. 188/2003 per rimediare a situazioni di saturazione dell'infrastruttura, e pertanto, nel quadro normativo attuale, la sua redazione è successiva alla dichiarazione di saturazione prevista all'art. 30 dello stesso decreto.

Sarebbe opportuno che il Gestore dell'infrastruttura avviasse una riflessione con i soggetti interessati, come peraltro già auspicato dall'URSF, per strutturare in maniera più efficace e trasparente le procedure connesse a questa delicata fase del processo di allocazione della capacità.

Sezione 4.5 - Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'Infrastruttura

Con riferimento alla sezione 4.5 *Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'Infrastruttura*, compare un riferimento alla *"Indicazione delle finestre temporali per la manutenzione delle singole linee, nonché l'indicazione sul periodo, notturno o diurno"*. Tali informazioni, secondo quanto ivi riportato, sarebbero reperibili al capitolo 3 del PIR. E' opportuno che tale informazione sia effettivamente resa disponibile.

4.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

4.2.1 ✱ Misura 1.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, modificando opportunamente il Prospetto informativo della rete, di provvedere alla:

[4] Annex 2: Calculating the priority value, pag. 32 e segg., in *Guidelines for Corridor OSS*, cit.

a) eliminazione del riferimento alla soglia del 70% della capacità complessiva dell'intera rete nel contesto del processo di allocazione e con riguardo alla definizione delle soglie di capacità allocabili con Accordi quadro;
b) individuazione, come nuova soglia di capacità complessiva assegnabile con l'insieme degli Accordi quadro, l'85% di quella complessivamente disponibile per ciascuna tratta e ciascuna fascia oraria;
c) introduzione della possibilità per il singolo titolare di Accordo quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
d) introduzione nello schema-tipo di Accordo quadro di clausole di salvaguardia che facciano salvo il diritto di accesso, in termini di capacità, all'infrastruttura ferroviaria da parte di soggetti nuovi entranti.

4.2.2 ✱ Misura 2.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di fornire all'Autorità, entro il 31 dicembre di ogni anno, un documento informativo, in formato digitale elaborabile, che contenga:
a) per ciascuna traccia richiesta nell'ambito della programmazione annuale del servizio: categoria, origine, destinazione, ora partenza, ora arrivo, fermate intermedie, istradamento, periodicità, materiale rotabile, richieste dalle Imprese ferroviarie ed assegnate dal Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria;
b) segnalazione delle tracce rielaborate nel processo di armonizzazione, con le variazioni apportate;
c) segnalazione delle tracce oggetto di procedura di coordinamento e loro esiti.

4.2.3 ✱ Misura 2.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, nell'ambito del processo di armonizzazione, di ridurre la fascia di tolleranza a ±10' nelle fasce orarie di punta.

4.2.4 ✱ Misura 2.6.3 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di inserire nel Prospetto informativo della rete la previsione esplicita del coinvolgimento, prima della conclusione del processo di armonizzazione, delle Imprese ferroviarie direttamente interessate da variazioni alle tracce richieste.

4.2.5 ✱ Misura 2.6.4 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di integrare i seguenti criteri operativi nell'ambito del processo di allocazione della capacità:
a) estensione della fascia oraria caratterizzata da priorità per i servizi quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio, al fine di renderla più coerente con la reale distribuzione del traffico dei passeggeri pendolari;
b) assegnazione di priorità nell'allocazione annuale della capacità ai titolari di Accordi quadro;
c) incentivazione del trasporto merci, anche di natura nazionale e su linea non specializzata, nella fascia oraria notturna, con assegnazione di priorità alle Imprese ferroviarie titolari di contratti commerciali sottoscritti, sottesi alla richiesta di tracce, per il trasporto di merci pericolose ed per il trasporto combinato/integrato.

4.2.6 ✱ Misura 2.6.5 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di prevedere, nel Prospetto informativo della rete, l'inserimento delle informazioni da inviare ai soggetti coinvolti in procedure di coordinamento. Il contenuto minimo di tali informazioni dovrà comprendere:
a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
c) tracce ferroviarie alternative proposte sugli itinerari pertinenti;
d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

Dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

4.2.7 ✱ Misura 2.6.6 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di precisare, nel Prospetto informativo della rete, che le Imprese ferroviarie interessate possono portare all'attenzione dell'Autorità eventuali

comportamenti discriminatori nella procedura di armonizzazione e/o di coordinamento nell'assegnazione delle tracce.

4.2.8 ✱ Misura 5.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di elaborare, sentite le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, una rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, sulla base dei seguenti principi e criteri:

a) non eccessiva onerosità per le Imprese ferroviarie;

b) neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all'aumentare del canone;

c) rispetto della specificità dei servizi, mantenendo la differenziazione delle franchigie fra servizi viaggiatori e servizi merci e specificando esplicitamente la non cumulabilità delle due franchigie;

d) introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui al punto b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;

e) allineamento delle penali per mancata contrattualizzazione e mancata utilizzazione di tracce per i servizi AV a quelle previste per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale;

f) mantenimento di una penale, sebbene in misura ridotta rispetto a quella ordinaria, anche in caso di riassegnazione delle tracce.

Il nuovo sistema di penali-franchigie, parte del Prospetto informativo della rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo, entro i 30 giorni successivi la sua pubblicazione. Al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione dei suddetti principi e criteri, la nuova rimodulazione del sistema penali-franchigie dovrà essere comunicata all'Autorità entro la data della sua pubblicazione, corredata da una simulazione di calcolo al fine di evidenziarne l'impatto sulle imprese ferroviarie interessate rispetto al sistema esistente.

4.2.9 Il Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria non può subordinare la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria all'esito dell'eventuale procedimento valutativo di cui all'art. 59 della L. 99/2009 da parte dell'Organismo di Regolazione. Pertanto, si prescrive l'eliminazione della previsione di cui alla sezione 4.2, punto 10.

4.2.10 Con riferimento al paragrafo 4.4.4.2 *Criteri di priorità*, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di estendere fino alle ore 22.00 la fascia oraria diurna di priorità riservata ai servizi passeggeri AV.

4.2.11 Con riferimento alla sezione 4.5 *Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'Infrastruttura*, si prescrive al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria di integrare le informazioni contenute nell'allegato 1 al PIR con il dato relativo alla fascia di manutenzione delle singola tratta.

5. CAPITOLO 5 – Servizi

5.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Paragrafo 5.2 - Classificazione dei Servizi

Nella sottosezione 5.2.5 *Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso* viene fatto riferimento agli standard di qualità fissati nella Carta dei Servizi di RFI ai quali i servizi in stazione devono essere offerti. Pare pertanto utile includere tra gli allegati del PIR, per fini di trasparenza, la menzionata Carta dei Servizi. Laddove poi si fa riferimento all'obbligo in capo al GI di "fornire al pubblico informazioni tramite: quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze", si prescrive che entrambe le modalità siano predisposte dal GI laddove esistono almeno due IF concorrenti. L'informazione completa sui servizi offerti da tutte le IF presenti al consumatore al momento della scelta rappresenta una condizione fondamentale per garantire un corretto confronto concorrenziale.

In vari paragrafi nelle sottosezioni 5.2.6 *Descrizione servizi obbligatori* e 5.2.7 *Descrizione dei servizi complementari*, è ripetuta la frase : *"La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà contenuta nel decreto ministeriale di cui all'art. 17, co. 11, del D.Lgs. n. 188/2003 ovvero nei provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 7 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214)."*[5]. Si chiede al Gestore di espungerla dal testo perché quanto in essa è contenuto discende da disposizioni di legge già menzionate tra le fonti normative e la prospettazione nel testo potrebbe suggerire al Lettore ulteriori interventi a breve termine. Viceversa, pare opportuno preannunciare all'inizio del capitolo 5 che verranno apportate, a breve termine, modifiche alle disposizioni contenute nel PIR con riferimento a tutti i servizi offerti dal Gestore della infrastruttura e dagli altri Gestori di impianti, in ragione dell'implementazione da parte del Gestore del contenuto della Misura 8.6.1 della Delibera ART n.70/2014.

Nella sottosezione 5.2.6 *Descrizione servizi obbligatori, Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi*, a pagg. 100 e 101 sono riportati gli impegni assunti da RFI Spa nei confronti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell'ambito del procedimento A443. Lì è necessario introdurre i principi e criteri adottati in materia da questa Autorità con le Misure 10.6.1-3 della Delibera ART n.70/2014. Resta nel perimetro decisionale del Gestore la valutazione sull'opportunità di presentare all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato una revisione degli impegni a fronte del nuovo quadro regolamentare.

In 5.2.7 *Descrizione dei servizi complementari*, si illustrano le disposizioni in materia di *Servizi di manovra*. E' necessario inserire in rilievo all'inizio della trattazione le Misure 11.6.1-4 della Delibera ART n.70/2014, adattando il testo seguente di conseguenza. Nella stessa sottosezione sono descritti i servizi di *Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità* (PRM) di cui al Regolamento (CE) n. 1371/2007. Occorre incorporare nel testo, provvedendo ad allegare opportuno documento, quanto contenuto nella Misura 9.6.3 della Delibera ART n.70/2014, che chiede al GI di fornire puntuale informazione circa le caratteristiche di accessibilità delle stazioni aperte al pubblico non appartenenti al circuito di assistenza Sale Blu e il programma di investimenti per l'adeguamento alle STI-PMR 2007.

5.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

5.2.1 ✱ Misura 10.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Ad ogni Impresa Ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili sulla basi di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le Imprese ferroviarie presenti in stazione pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori.

5.2.2 ✱ Misura 10.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Ogni Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri ha diritto alla promozione dei propri servizi e all'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richieda a condizioni non discriminatorie rispetto alle Imprese Ferroviarie proprie concorrenti e a condizioni economiche sostenibili.

---

[5] Ad esempio, ciò è ripreso a pagg.100-101-102-103-105-108 e 109, del capitolo 5, ma anche a pagg. 111-112-113 e 120 del capitolo 6.

5.2.3 ✱ Misura 10.6.3 della Delibera ART n. 70/2014

Ogni contratto siglato tra Impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri e Gestore della stazione deve rispettare i seguenti criteri:

a) individuazione, in accordo con la Impresa ferroviaria, di SLA che garantiscano qualità dei servizi resi, con la loro puntuale identificazione. Tra questi servizi dovrà essere compreso quello informativo all'utenza, per assicurare la rapida e puntuale/corretta informazione ai passeggeri circa i treni in partenza/arrivo della Impresa ferroviaria (orario, ritardo, binario, collocazione delle vetture sul binario, ove prevista);

b) canoni orientati ai costi, più un utile ragionevole;

c) durata anche pluriennale, compatibilmente al diritto ad un accesso equo e non discriminatorio alla stazione e ai suoi servizi delle altre Imprese ferroviarie aventi diritto.

5.2.4 ✱ Misura 11.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre, consultati i Gestori unici, le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto per il servizio di manovra tra Gestore Unico e Impresa ferroviaria richiedente, sulla base dei seguenti principi e criteri:

a) inserimento nello schema di contratto di procedure di accesso eque e non discriminatorie a tutte le Imprese ferroviarie richiedenti (comprese eventuali nuove entranti), caratterizzate da tempi certi di evasione delle richieste;

b) predisposizione di un elenco dei principali servizi offerti (terminalizzazione treno con o senza composizione/scomposizione, aggancio/sgancio locomotore, aggiunta/scarto carri, traino/pilotaggio locomotori, etc.);

c) inserimento nello schema di contratto di un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi erogati alle Imprese ferroviarie (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) e conseguente adozione di un adeguato sistema sanzionatorio qualora i livelli di qualità erogata fossero inferiori allo standard concordato.

Il nuovo schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo dagli attuali Gestori unici, che dovranno adottare tariffe, per i servizi di cui all'elenco al punto 11.6.1 b), nei propri impianti orientate ai costi più un utile ragionevole, entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

5.2.5 ✱ Misura 11.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Per gli impianti sottoposti al regime di Gestore Unico, si prescrive al Gestore della Infrastruttura di avviare, entro il 30 giugno 2015, procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di manovra, sulla base dello schema-tipo di contratto di cui al punto precedente, secondo i seguenti principi e criteri:

a) affidamento del contratto sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in cui fra i parametri di valutazione siano inseriti tra l'altro: (i) il prezzo per i principali servizi offerti, (ii) il livello di qualità dei servizi, con particolare riferimento alle tempistiche di evasione delle richieste delle Imprese ferroviarie;

b) durata massima degli affidamenti non superiore a 3 anni;

c) divieto di subappalto;

d) soddisfacimento, per la partecipazione alla gara, del requisito dell'indipendenza del Gestore unico da Imprese ferroviarie con significativo potere di mercato.

5.2.6 ✱ Misura 11.6.3 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della Infrastruttura di predisporre e pubblicare, nel Prospetto Informativo della Rete, consultate le Imprese ferroviarie e le loro Associazioni, uno schema-tipo di contratto di noleggio per l'assegnazione dei locomotori resi disponibili per l'autoproduzione dal Gestore della Infrastruttura nei singoli impianti, sulla base dei seguenti principi: adozione di tutte le misure necessarie affinché sia resa possibile ed effettiva l'erogazione dei servizi di manovra anche alle Imprese ferroviarie sprovviste di mezzi, a condizioni trasparenti e non discriminatorie per quanto riguarda le tariffe e le tempistiche, attraverso (i) l'impegno diretto dell'Impresa ferroviaria titolare o (ii) la messa a disposizione alle altre Imprese ferroviarie dei veicoli assegnati, compatibilmente con la normativa di sicurezza.

Il nuovo schema-tipo di contratto tra Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria e Impresa ferroviaria destinataria dell'assegnazione del locomotore, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla pubblicazione della Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

5.2.7 In ogni stazione dove sono presenti almeno due IF indipendenti, si prescrive l'obbligo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di fornire informazioni attraverso tabelloni arrivi e partenze e, in luoghi prossimi alle biglietterie, quadri orario, questi ultimi con le informazioni secondo quanto previsto dall'orario di servizio vigente dalle ore 0:00 alle 24:00, con indicazione delle stazioni intermedie, finali, orari di arrivo, binario e ogni altra informazione utile indicata dalla Impresa ferroviaria interessata.

6. CAPITOLO 6 – Tariffe

6.1 Valutazioni e indicazioni dell'Autorità, in esito all'analisi della bozza PIR 2015 inoltrata da RFI

Il tema dei pedaggi per l'accesso all'infrastruttura, come previsto dalla Delibera ART n.70/2014, sarà oggetto di uno specifico procedimento da parte dell'Autorità, che si dispiegherà nel corso del 2015. Altre misure, sempre all'interno della Delibera ART n.70/2014, prescrivono al GI l'avvio di attività propedeutiche a variazioni del sistema tariffario per l'accesso ai servizi e del sistema di *Performance Regime*. Dell'avvio di tali attività andrà data adeguata evidenza all'interno del PIR, nei paragrafi corrispondenti, citando integralmente i principi dettati dalle misure contenute nella Delibera ART n.70/2014 per quanto riguarda:

- Servizi di manovra;
- Performance *Regime*;
- Servizi di sgombero dell'infrastruttura.

In aggiunta a tali prescrizioni, per garantire maggiore trasparenza e chiarezza alle informazioni, l'Autorità rileva necessario che:

- con riferimento alla sezione 6.4, il GI preveda, fra le fonti di cambiamento al sistema di pedaggio, anche le Delibere dell'Autorità;
- con riferimento all'Appendice, parte A, relativamente all'interconnessione delle reti fra RFI ed i GI degli Stati confinanti (Francia, Svizzera, Austria, Slovenia), il GI provveda alla pubblicazione in allegato al PIR dei principali contenuti degli accordi internazionali sottesi alla determinazione dei pedaggi per le tratte di confine.

Sezione 6.3 - Tariffe per tutti gli altri Servizi non inclusi in pedaggio

Al punto *Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM)*, vengono precisate le tariffe applicate ai servizi resi alle IF che chiedono l'intervento di assistenza, distinguendo a seconda che essi siano prestati in Stazioni Master o altre stazioni del circuito Sale Blu, con carrello elevatore o senza, e a seconda dell'orario, con montanti che vanno da un minimo di 40 euro ad un massimo di 86 euro (tabella 2).

Qui, si prescrive al GI di rivedere tali corrispettivi alla luce delle Misure 9.6.1-2 della Delibera ART n.70/2014 che prevedono una equa ripartizione degli oneri dell'intervento tra IF e GI alla luce delle disposizioni previste dal Regolamento (CE) 1371/2007, come argomentato nel capitolo 9, Persone a Mobilità Ridotta (PMR), della Delibera ART n.70/2014, con un orientamento ai costi marginali sostenuti dal GI per la sola componente relativa alla salita/discesa dal treno della PMR.

Nel PIR 2015 sono prospettati ulteriori servizi per le PMR, offerti dal GI alle IF, riguardanti : "*1. presenziamento impianti per eventi di particolare rilevanza in una fascia oraria stabilita per assistenza PRM anche senza preavviso; 2. servizi ad hoc in impianti non inseriti nel circuito; 3. trasferimento carrelli elevatori tra impianti compresi o meno nel circuito; 4. servizi straordinari notturni, durante la fascia di chiusura delle Sale Blu, negli impianti del circuito specificamente indicati in allegato 10, con utilizzo del carrello elevatore eventualmente svolto da un solo operatore*". Le relative tariffe sono declinate nella seguente tabella 4.

L'Autorità apprezza l'iniziativa del GI di aumentare l'offerta di servizi di assistenza rivolti alle PMR, che testimoniano anche capacità del Gestore a rendere disponibili servizi più flessibili e più in linea con le esigenze delle IF e della loro clientela. Tuttavia, le rispettive tariffe dovranno essere riviste alla luce dei principi e criteri illustrati nella Delibera ART n. 70/2014. Per quei servizi che non rientrano nel perimetro delineato dal Regolamento (CE) n. 1371/2007, come i servizi forniti presso stazioni prive di personale del Gestore, oppure quando gli impianti sono chiusi, l'Autorità prescrive che le relative tariffe siano orientate a criteri di equità, non discriminazione e trasparenza, riservandosi ulteriori valutazioni alla luce delle scelte maturate dal GI.

Paragrafo 6.6 – *Performance Regime*

In relazione a quanto previsto dalla Delibera ART n.70/2014 alla Misura 7.6.1 in materia di *Performance Regime*, si ritiene indispensabile che il GI provveda ad effettuare le necessarie simulazioni per verificare l'impatto del

nuovo sistema. Tali simulazioni dovranno essere comunicate all'Autorità entro la data di pubblicazione del nuovo sistema, ai fini di vigilanza.

6.2 Prescrizioni al Gestore dell'Infrastruttura

6.2.1 ✱ Misura 6.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al GI di modificare la modalità applicativa per il calcolo del canone relativo alle tracce afferenti invii a vuoto di materiale rotabile relativo ai soli servizi AV, assorbendo l'invio nella traccia commerciale immediatamente precedente/seguente, eliminandone in tal modo la componente di diritto fisso tratta/nodo;

6.2.2 ✱ Misura 6.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo, l'Autorità prescrive al GI che, per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC, siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura, adeguatamente rimodulato, esclusivamente le seguenti quote annuali degli oneri finanziari, opportunamente ottimizzati in coerenza con le migliori condizioni di mercato:

a) la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31/12/2013, in quanto non coperti da contributi pubblici;

b) la quota annuale degli oneri finanziari cumulati da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31/12/2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.

6.2.3 ✱ Misura 6.6.4 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al GI di adottare con decorrenza immediata il nuovo pedaggio AV/AC, calcolato dallo stesso GI secondo i criteri di cui al punto 6.6.2.

6.2.4 ✱ Misura 7.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive l'adozione, da parte del Gestore della infrastruttura della rete, di un nuovo *Performance Regime*, sentiti le Imprese Ferroviarie, le loro Associazioni, gli enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale e le Associazioni dei consumatori, orientato ai seguenti principi e criteri:

a) rilevazione dei ritardi anche nelle stazioni commerciali intermedie o in altri punti intermedi della rete;

b) eliminazione della soglia di tolleranza dei ritardi;

c) aumento della penalità unitaria per minuto di ritardo, eventualmente differenziata a seconda della tipologia di traffico (passeggeri vs merci);

d) ulteriore aumento della penale unitaria al raggiungimento dei 60 minuti di ritardo, incrementandola ancora al raggiungimento dei 120 minuti di ritardo;

e) introduzione di criteri orientati alla trasparenza (accesso ai dati del traffico via web; comunicazione puntuale degli eventi che hanno originato l'attribuzione di penalità - data, treno interessato, traccia, causa del ritardo, ritardo totale -; casistica dei ritardi e modalità di attribuzione della responsabilità del ritardo; identificazione di una procedura per risolvere eventuali conflitti in merito all'implementazione del sistema di incentivazione);

f) attribuzione di un ritardo convenzionale di 120 minuti per ogni treno soppresso.

Il nuovo schema di *Performance Regime*, parte del Prospetto Informativo della Rete, dovrà essere pubblicato sul sito web del Gestore della Infrastruttura entro 90 giorni dalla Delibera e reso operativo entro i 30 giorni successivi dalla sua pubblicazione.

6.2.5 ✱ Misura 9.6.1 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della stazione di fornire il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta consistente nell'accompagnamento al/dal binario del treno con costo totalmente a proprio carico nelle 264 stazioni già individuate dal Gestore della Infrastruttura e dove è presente con proprio personale.

6.2.6 ✱ Misura 9.6.2 della Delibera ART n. 70/2014

Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di determinare una tariffa, da pubblicare sul Prospetto Informativo della Rete, per il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta offerto dove il Gestore della stazione è presente con proprio personale, che preveda un importo per l'Impresa ferroviaria pari ai costi marginali per la fornitura del servizio.

6.2.7 Si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria di pubblicare, in allegato al Prospetto Informativo della Rete, la documentazione riguardante i principali contenuti di accordi e convenzioni sottesi all'interconnessione delle reti fra RFI ed i Gestori delle infrastrutture ferroviarie degli Stati confinanti (Francia, Svizzera, Austria, Slovenia), nonché al calcolo del pedaggio per le tratte di confine.

6.2.8 Al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione del nuovo sistema di *Performance Regime* previsto dalla misura 7.6.1 della Delibera ART n.70/2014, si prescrive al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria che entro la data della sua pubblicazione venga comunicata all'Autorità anche la simulazione di calcolo per evidenziarne l'impatto sulle Imprese ferroviarie interessate rispetto al sistema esistente.

DELIBERA n. 79/2014

Consultazione concernente l'esecuzione delle sanzioni per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n.2006/2004

L'AUTORITÀ nella sua riunione del 4 dicembre 2014;

VISTO l'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti, (di seguito "decreto istitutivo");

VISTA la legge del 14 novembre 1995, n. 481 recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità" (di seguito "l. 481/95");

VISTO il Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011,relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito "Reg. UE n. 181/2011");

VISTO il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 (di seguito "d.lgs. 169/2014"), recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento 181/2011, che all'articolo 4, comma 4 e all'articolo 5, comma 1, pone in capo all'Autorità l'obbligo di adottare, entro 60 giorni dalla pubblicazione del 169/2014, misure concernenti modalità operative e procedurali per l'efficace attuazione del Reg. UE n. 181/2011;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di sanzioni amministrative;

VISTO il "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" approvato con delibera del 16 gennaio 2014 n. 5 (di seguito "Regolamento sui procedimenti dell'Autorità");

VISTO il "Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori" approvato con delibera del 27 febbraio 2014 n. 15 (di seguito "Regolamento sanzionatorio dell'Autorità");

VISTO l'art. 37, comma 2, lett. *l)* del decreto istitutivo, relativo alle sanzioni amministrative in caso di inosservanza o mancata ottemperanza dei provvedimenti dell'Autorità e il comma 3, lett. *f) g) e h)* in materia rispettivamente di impegni e misure cautelari, di reclami e istanze presentati da utenti e consumatori e di procedure per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti;

RITENUTO di consultare i soggetti interessati in ordine alle disposizioni concernenti la corretta attuazione del Reg. UE n. 181/2011, con particolare riguardo alla disciplina dei

ALLEGATO A

DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE

CONCERNENTE LA ATTUAZIONE DELLA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (UE) N. 181/2011, CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004, RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO EFFETTUATO CON AUTOBUS

Il Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito "Reg. UE n. 181/2011"), definisce i diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus. Il campo di applicazione del Reg. UE n. 181/2011, è definito nell'articolo 2, paragrafi 1 (con riferimento a servizi regolari la cui distanza prevista è pari o superiore a 250 km) e 2 (con riferimento a servizi regolari la cui distanza prevista è inferiore a 250 km).

Con decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 (di seguito "d. lgs. n. 169/2014") è stata definita la disciplinata sanzionatoria applicabile alle violazioni delle disposizione di cui al Reg. UE n. 181/2011 ed è stato individuato come organismo responsabile l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "Autorità"), alla quale è stato attribuito anche il potere di acquisire dai vettori, dagli enti di gestione delle stazioni o da qualsiasi altro soggetto interessato informazioni e documentazione, nonché il potere di effettuare verifiche e ispezioni presso i vettori e gli enti di gestione delle stazioni.

In particolare, l'articolo 4, comma 1 del d. lgs. n. 169/2014 (rubricato 'Procedimento per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni"), nel dare attuazione all'articolo 31 del Reg. UE n. 181/2011 (rubricato "Sanzioni") citato prevede, che entro sessanta giorni dalla sua pubblicazione, l'Autorità adotti:

- ai sensi dell'articolo 3, comma 5 la disciplina contenente le modalità tecniche per la presentazione del reclamo da parte del passeggero;
- ai sensi dell'articolo 4, comma 1, un regolamento che disciplini i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni di cui al Reg. CE n. 181/2011 e al d. lgs. 169/2014.

Il predetto d. lgs. 169/2014 attribuisce, inoltre, come già segnalato all'Autorità compiti di vigilanza e monitoraggio e il potere di effettuare verifiche e ispezioni.

Nel dare esecuzione a tali disposizioni, l'Autorità ritiene utile acquisire le osservazioni dei soggetti interessati. Conseguentemente, con delibera del 4 dicembre 2014, n.79, ha disposto l'avvio di una consultazione sui quesiti contenuti nel presente Documento ed aventi ad oggetto sia la disciplina dei procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni che le modalità tecniche di presentazione del reclamo.

Una volta conclusa la consultazione, l'Autorità darà attuazione al d.lgs. 169/2014 per mezzo di un Regolamento. Quest'ultimo conterrà gli opportuni rinvii alle disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689 nonché' al "Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori" adottato con delibera dell'Autorità n. 15/2014.

Questione 4: Con riferimento al disposto di cui all'art. 3, comma 6 del d. lgs. n. 169/2014, si chiedono osservazioni motivate in merito al coordinamento tra le azioni attese dal vettore che, in ogni caso, è destinatario del reclamo in prima istanza e l'avvio, in seconda istanza, dell'accertamento della infrazione da parte dell'Autorità.

5. Le fasi del procedimento: archiviazione o avvio del procedimento

L'Autorità provvede all'archiviazione delle istanze nelle ipotesi di irricevibilità, inammissibilità, improcedibilità e di manifesta infondatezza dei reclami presentati. In tutti gli altri casi avvia il procedimento sanzionatorio mediante la predisposizione del relativo atto di contestazione.
L'avvio del procedimento può riguardare un singolo caso o più casi suscettibili di essere verificati congiuntamente allo scopo di farne una trattazione unitaria.

Questione 5: Si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibilità che l'Autorità tratti congiuntamente più casi ai fini di una trattazione unitaria

6. L'atto di contestazione

L'atto di avvio del procedimento per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni è notificato all'impresa destinataria secondo le procedure previste dalla legge 24 novembre 1981 n. 689. L'atto deve contenere: una sommaria esposizione dei fatti; l'indicazione della/e violazione/i accertate; il nominativo del Responsabile del procedimento, nonché l'indicazione dell'Ufficio competente ove è possibile presentare memorie difensive ed esperire l'accesso agli atti; l'indicazione del termine entro cui gli interessati possono esercitare la facoltà del pagamento in misura ridotta; l'indicazione del termine di conclusione del procedimento sanzionatorio, decorrenti dalla notifica del medesimo atto. Qualora la violazione accertata sia ancora in corso, l'atto di contestazione reca anche l'intimazione a porre fine all'infrazione entro il termine massimo di un mese. In tal caso i termini per l'adozione del provvedimento finale sono prorogati di quaranta giorni.

Questione 6: Si chiedono osservazioni motivate in merito ad eventuali ulteriori contenuti dell'atto di avvio del procedimento che potrebbero essere inseriti, al fine di salvaguardare le garanzie procedimentali e il contraddittorio.

7. Garanzie procedimentali e adozione del provvedimento finale

L'impresa destinataria dell'atto di avvio del procedimento ha l'onere di inviare le proprie deduzioni scritte e i documenti entro 30 giorni dalla data di notifica dell'avvio del procedimento, prorogabili di 15 giorni qualora la richiesta sia adeguatamente motivata. L'impresa destinataria può presentare, con apposita istanza, richiesta di accesso agli atti del procedimento sanzionatorio. L'impresa può anche richiedere, con apposita istanza, l'audizione personale presso l'Ufficio competente. Dell'audizione viene redatto apposito verbale. A conclusione dell'istruttoria, il Responsabile dell'Ufficio trasmette al Consiglio una proposta di provvedimento sanzionatorio e una relazione di accompagnamento. Il Collegio, esaminata la documentazione ricevuta, adotta il provvedimento sanzionatorio o dispone l'archiviazione del procedimento. Il Collegio, qualora ritenga opportuni ulteriori approfondimenti istruttori, delibera l'adozione di nuovi accertamenti da parte dell'Ufficio competente. Il provvedimento sanzionatorio deve essere adeguatamente motivato e deve contenere l'espressa indicazione del termine per proporre ricorso dinnanzi all'autorità giurisdizionale competente. Il Responsabile dell'Ufficio competente trasmette, con cadenza trimestrale, al Collegio una relazione concernente i provvedimenti avviati o archiviati nella fase pre-istruttoria, contenente, altresì, in modo sintetico le ragioni alla base dei provvedimenti anche al fine di consentire al Collegio una valutazione di merito.

obbligatori tali impegni, chiudendo così il procedimento senza accertare la relativa infrazione.

Questione 11: Si chiedono osservazioni motivate in merito all'applicazione della procedura di assunzione di impegni da parte dell'impresa, nelle procedure concernenti la tutela dei diritti dei passeggeri.

12. Indagini conoscitive

La disciplina contenuta nel d.lgs. 169/2014 prevede che l'Autorità vigili sulla corretta applicazione del Regolamento (UE) n. 181/2011 e che a tal fine possa effettuare monitoraggi e indagini conoscitive sui servizi di cui al predetto Regolamento. A tal fine l'Autorità può acquisire dai vettori, dagli enti di gestione delle stazioni o da qualsiasi altro soggetto interessato informazioni e documentazione idonea a consentire le attività di monitoraggio e le indagini conoscitive.

Questione 12: Si chiedono osservazioni motivate in merito altre misure per monitorare l'attuazione del Regolamento (UE) 181/2011.

Questione 13: Si chiedono osservazioni motivate in ordine a ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti la fattispecie in oggetto.

Allegato B

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino

DIRITTI E OBBLIGHI DEI PASSEGGERI
NEL TRASPORTO CON AUTOBUS AI SENSI DEL REG. (UE) n. 181/2011
MODULO DI RECLAMO

Il presente modulo deve essere utilizzato per inoltrare all'Autorita' un reclamo ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 di attuazione del Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito "Reg. UE n. 181/2011"),

A pena di irricevibilità del reclamo, i campi contrassegnati con asterisco devono essere compilati in tutte le loro parti.

Il presente modulo deve essere corredato dalla copia di un documento di identità, in corso di validità, del passeggero e di chi per esso presenta il reclamo e deve essere presentato a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento, via posta elettronica certificata (pec) o, quando sarà operativo, mediante l'apposito sistema telematico per l'invio e la gestione dei reclami (SiTe).

Ha già presentato reclamo al vettore-? (*)

☐ NO ☐ SI' (A pena di irricevibilità, allegare al presente modulo la ricevuta della avvenuta presentazione del reclamo al vettore e la documentazione acclusa al reclamo)

Ha ricevuto risposta? (*)

☐ NO ☐ SI' Allegare copia della risposta/e

Commenti

Dati di chi presenta il reclamo (*):

Nome:	Cognome:	
Denominazione (se non persona fisica):		
Indirizzo:		
Codice fiscale (per chi ne è titolare):		
Documento d'identità (se persona fisica):		
Cap:	Città:	Paese:
E-mail:		
Telefono	Nr 1:	Nr 2:

Allegato C

MODALITÀ PER LA PARTECIPAZIONE ALLA CONSULTAZIONE CONCERNENTE LA ATTUAZIONE DELLA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (UE) N. 181/2011, RELATIVO AI DIRITTI E AGLI OBBLIGHI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO EFFETTUATO CON AUTOBUS

L'Autorità intende acquisire, tramite consultazione, le osservazioni dei soggetti interessati sul "Documento di consultazione concernente la attuazione della disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus" e sul Modulo da utilizzare per la presentazione del reclamo.

Le relative comunicazioni, recanti la dicitura "Documento di consultazione concernente la attuazione della disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus", nonché l'indicazione della denominazione del mittente, potranno essere inviate, in formato editabile, entro il termine tassativo di quindici giorni dalla pubblicazione sul sito web dell'Autorità del Documento di consultazione e del Modulo di reclamo esclusivamente tramite PEC (posta elettronica certificata) all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it.

Le osservazioni saranno elaborate maniera puntuale e sintetica e nel rispetto dell'ordine espositivo proposto.

Ove contenenti dati commerciali sensibili, le osservazioni saranno fornite sia in versione "riservata" che in versione "pubblica". La versione "pubblica" delle osservazioni pervenute potrà essere pubblicata sul sito web dell'Autorità, all'indirizzo www.autorita-trasporti.it.

I soggetti che partecipano alla consultazione possono chiedere di illustrare le osservazioni da essi inviate all'Autorità con le modalità di cui sopra nel corso dell'audizione che si terrà il 14 gennaio 2015 alle ore 14.30 presso la sede dell'Autorità nella città di Torino.

DELIBERA n. 86/2014

Definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014) - "Call for Inputs"

L'AUTORITÀ, nella sua riunione del 18 dicembre 2014;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei Trasporti (di seguito: Autorità);

VISTO in particolare, l'art. 37, commi 2 e 3, del citato decreto-legge n. 201/2011 e, più specificamente:

- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali* (...)»;
- la lett. b) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*»;
- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «a *svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e*

a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura»;

VISTI i Regolamenti del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69, (CEE) n. 1107/70 e (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, al quale è conseguito nell'ordinamento interno il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante *"Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"*;

VISTE le Direttive del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001: 2001/12/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; 2001/13/CE, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie; 2001/14/CE, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza; 2012/34/UE, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;

VISTO il decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, recante *"Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria"*;

VISTI i decreti ministeriali, emanati dal Ministro dei trasporti, 21 marzo 2000, n. 43/T, 11 aprile 2003, n. 12T, 18 agosto 2006, 10 settembre 2013 e le fonti ivi citate;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 13/2013 del 19 dicembre 2013, di entrata in operatività della stessa;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 5/2014 del 16 gennaio 2014, recante il *"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"*;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 16/2014 del 6 marzo 2014, recante *"Avvio del procedimento regolatorio sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie"*, il cui termine di conclusione è stato prorogato con delibera n. 63/2014, dell'11 settembre 2014;

VISTA la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, pubblicata il 5 novembre 2014, con cui, all'art. 1 comma 1, sono state approvate misure di regolazione

dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, in materia di:

1) accordi quadro;
2) assegnazione della capacità;
3) gestione della circolazione perturbata;
4) sgombero delle infrastrutture;
5) effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce;
6) pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
7) *performance regime*;
8) condizioni di accesso ai servizi;
9) persone a mobilità ridotta;
10) assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela;
11) servizi di manovra;

VISTA la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 pubblicata il 5 novembre 2014, con cui, all'art. 2 comma 1, si è previsto, fra l'altro, di avviare uno specifico e nuovo procedimento, da concludersi entro il 30 settembre 2015, finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, *inter alia*, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione;

CONSIDERATO che al gestore dell'infrastruttura ed agli operatori degli impianti di servizio devono essere corrisposti, rispettivamente, i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio, e che la definizione del regime di determinazione di detti canoni dovrà essere effettuata in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti per i servizi offerti;

CONSIDERATO che il procedimento di cui all'art. 2, comma 1 della Delibera n. 70/2014 prevede, secondo quanto specificato nell'Allegato alla suddetta Delibera n. 70/2014, il riferimento alle principali tematiche (quali i criteri e le metodologie di *pricing*, quelli di *costing*, quelli di contabilità regolatoria e di separazione contabile, l'*asset register*, la durata temporale del modello regolatorio, i criteri di efficientamento, etc.) afferenti:

- al canone di accesso all'infrastruttura ed all'insieme dei servizi costituenti il c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso"- PMdA;

- alle tariffe per la fruizione degli ulteriori servizi, diversi da quelli PMdA, che il Gestore dell'Infrastruttura deve/può offrire ai sensi della normativa vigente;

e che la revisione del modello di pedaggio per l'accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviaria dovrà basarsi su approfondimenti riguardanti numerosi ed interrelati aspetti, relativamente sia ai criteri di costo sia ai criteri di articolazione del pedaggio;

CONSIDERATO che stante la complessità e la numerosità delle tematiche, l'Autorità sottoporrà a Consultazione Pubblica lo Schema di provvedimento, all'esito dei seguenti atti:

- avvio - preliminare alla redazione dello Schema di Provvedimento ed alla relativa consultazione pubblica - di una *"Call for Inputs"*, da effettuarsi attraverso il sito web dell'Autorità medesima al fine di acquisire preliminarmente utili informazioni, osservazioni e considerazioni dei soggetti interessati;
- analisi delle risposte fornite dai diversi *stakeholders* alla "Call for Inputs";
- possibili ulteriori consultazioni con i soggetti richiedenti;
- raccolta di alcuni dati economici/quantitativi necessari al popolamento del Data Model in corso di predisposizione, al fine di effettuare simulazioni degli impatti derivanti da possibili alternative di regolamentazione sugli operatori del settore (Gestore dell'Infrastruttura, gestori di impianti di servizio, Imprese Ferroviarie, *wagon keepers*, etc.);

CONSIDERATO che sono attesi e che incideranno sui contenuti dello schema di provvedimento:

- il recepimento della Direttiva 2012/34/UE da parte dello Stato italiano;
- la pubblicazione, da parte della Commissione Europea, degli *Implementing Acts* riguardanti i principi di imposizione dei canoni di cui all'art. 31 della suddetta Direttiva, tra i quali si annoverano quelli relativi ai costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ed all'accesso ai servizi;

VISTO l'articolo 5 del citato *"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"*;

CONSIDERATO che l'utilizzo, da parte delle Autorità indipendenti, della *"Call for Inputs"* come forma di consultazione degli *stakeholders* allo scopo di consentire ai regolatori di acquisire elementi utili per orientare la propria azione, costituisce prassi consolidata in ambito internazionale;

VISTA la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

Articolo 1

1. E' approvato il documento denominato "**Definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (Procedimento di cui alla Delibera n. 70/2014) - Call for Inputs**", allegato alla presente Delibera di cui costituisce parte integrante e sostanziale.
2. Il suddetto documento sarà pubblicato sul sito internet dell'Autorità ai fini della ricezione di informazioni, considerazioni ed osservazioni da parte dei soggetti interessati.
3. La procedura, durante la quale sarà possibile far pervenire contributi sui temi di cui alla Call for Inputs, si concluderà entro un termine di 60 giorni a partire dalla data di pubblicazione di tale documento sul sito internet dell'Autorità.
4. Il Responsabile del procedimento è l'Ing. Roberto Piazza, Responsabile dell'Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'Autorità.

Torino, 18 dicembre 2014

Il Presidente
Andrea Camanzi

Allegato alla Delibera n. 86 del 18 dicembre 2014

Definizione di criteri
per la determinazione del pedaggio
per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie

Procedimento di cui alla Delibera n.70/2014

Call for Inputs

PAGINA BIANCA

1. Riferimenti normativi

Ambito europeo:
Direttiva 2012/34/UE

Ambito nazionale :
D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 e ss.mm.ii.
Autorità di Regolazione dei Trasporti: Delibera n. 70/2014, art. 1 (Misure di regolazione) ed art. 2 (Avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie).

2. Premessa e Quadro di contesto

Con la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, pubblicata il 5 novembre 2014, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Autorità) ha approvato misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie ed ha avviato un procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie, il cui termine di conclusione è stato fissato al 30 settembre 2015.

Come indicato nella Delibera, l'Autorità ha infatti rilevato *"che la definizione dei criteri concernenti i costi di gestione delle infrastrutture ferroviarie richiede una istruttoria dedicata in considerazione: della complessità tecnica e regolamentare della materia; della evoluzione del quadro normativo in atto; della necessità di dare piena esecuzione alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, sez. I, del 3 ottobre 2013, causa 369/11; di quanto rappresentato nell'esposto della società Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., pervenuto il 22 maggio 2014, e ricondotto al procedimento di cui alla delibera n. 16/2014 con nota del 27 giugno 2014, prot. 2014/808; nonché della necessità di applicare strumenti e modelli di simulazione appositamente approntati"*.

L'Autorità ha pertanto ritenuto di dover *"avviare uno specifico e nuovo procedimento con consultazione pubblica finalizzato alla complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, inter alia, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti al netto dei contributi pubblici, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione"*.

Nel dettaglio, come specificato nell'Allegato alla Delibera n. 70/2014, l'Autorità si propone di pervenire alla definizione di un "framework regolatorio" tale da *"assicurare, in prospettiva, un quadro proporzionato e prevedibile di regole e criteri di determinazione del pedaggio su rete convenzionale ed AV, in linea con l'evoluzione della normativa europea"*, ed a tal fine ha individuato la necessità di *"ulteriori approfondimenti riguardanti numerosi ed interrelati aspetti"* concernenti, in via esemplificativa e non esaustiva:

- la *"definizione di quali siano i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario e come essi debbano essere calcolati, come evoluzione di quanto indicato all'art. 15 del D.Lgs 188/2003 in coerenza con quanto previsto dal citato art. 31 comma 3 della Direttiva 2012/34/UE «Recast» ed anche alla luce delle future Linee Guida da emanarsi dalla Commissione";*
- la *"definizione del trattamento dei costi, relativamente, in via preliminare e non esaustiva, a: perimetro dei cespiti riferibili ai singoli servizi, criteri di ammortamento da utilizzarsi, valore residuo dei cespiti a fine concessione, capitale circolante strumentale allo svolgimento dei servizi, struttura del capitale utilizzato e relativo costo, costi operativi di circolazione riferibili ai singoli servizi."*

3. Oggetto

L'Autorità intende procedere alla definizione di criteri per la determinazione del canone di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie su rete convenzionale ed AV/AC (servizi del Pacchetto minimo di accesso – PmdA), nonché delle tariffe dei servizi non ricompresi in detto canone.

A tale riguardo ritiene di acquisire, preliminarmente, informazioni, considerazioni ed osservazioni da parte dei soggetti interessati in ordine alle metodologie di determinazione di tale canone e tariffe mediante una *"Call for inputs"* e secondo le modalità enunciate nell'Annesso C.

4. I Servizi considerati

In **Annesso A** è riportata la lista dei servizi che sono stati inseriti dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (G.I.) nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), come esposti e classificati nel capitolo 5 del PIR 2015.

In **Annesso B** è riportata inoltre la lista dei servizi prevista dalla Direttiva 2012/34/UE "Recast" come classificati nell'ALLEGATO II, con riferimento a quanto previsto dall'art. 13, anche in relazione alla figura dell' "Operatore di Impianto".

In merito ai servizi sopra richiamati, i soggetti interessati sono chiamati a fornire le proprie osservazioni/proposte sulle tematiche qui di seguito indicate.

5. Livello di concorrenza dei servizi

Ai sensi della normativa vigente (D.Lgs. 188/2003, artt. 17 e 20), per i servizi di cui alla Sezione 4 si applicano obblighi di fornitura e condizioni economiche che risultano differenziati a seconda della tipologia di servizi. In via generale si rileva che, per quanto riguarda il PMdA, il combinato disposto dell'art. 20.1 e dell'art. 17 prevede che i relativi servizi siano ricompresi nel "canone di accesso", il quale deve essere determinato su base costi; invece per i servizi compresi nei Servizi Obbligatori, Complementari ed Ausiliari, l'art. 20.7 del citato D.Lgs. specifica che se detti servizi sono offerti da un unico fornitore, o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, essi devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo (*orientamento al costo*), se – per contro - sono offerti in regime di concorrenza, essi devono essere forniti a *prezzi di mercato*.

Pertanto, per ciascuno dei servizi non inclusi nel PMdA, risulta rilevante verificare preliminarmente se l'offerta operi o meno in regime di concorrenza.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Livello di concorrenza (anche prospettica) sul mercato.	▪ Singoli servizi classificati come obbligatori. ▪ Singoli servizi diversamente classificati.

Call for Input_1: si chiedono considerazioni motivate in merito al livello di concorrenza (anche prospettica) con il quale sono offerti i singoli servizi di cui agli elenchi negli Annessi A e B, non ricompresi nel PMdA.

6. *Pricing* dei Servizi del Pacchetto Minimo di Accesso

Allo stato attuale il canone di accesso che le II.FF. devono corrispondere al G.I. per l'utilizzo del PMdA risulta differenziato per tipologia di infrastruttura di rete (Rete Convenzionale vs. Rete AV/AC). In particolare risultano differenziati sia gli algoritmi di calcolo del canone (l'articolazione per componenti è sostanzialmente diversa), sia i livelli economici.

Risulta rilevante acquisire considerazioni in merito a possibili evoluzioni del canone di accesso; tali evoluzioni possono riguardare i seguenti due aspetti diversi (anche se complementari):

- la possibile differenziazione dell'articolazione e dei livelli del canone in funzione sia di differenti tipologie di infrastruttura di rete (p.es. Rete Convenzionale vs. Rete AV/AC) sia di differenti "segmenti di trasporto" (p.es. Passeggeri/Merci, Passeggeri Nazionale/Passeggeri Regionale e Servizio Universale, etc.);

- l'articolazione del canone in specifiche componenti (p.es. quote fisse vs quote variabili; coefficienti di modulazione delle quote fisse o variabili in funzione di specifici criteri, etc.).

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Differenziazione del canone di accesso	▪ Differenziazione del canone per tipologia di infrastruttura di rete (p.es. Rete Convenzionale vs Rete AV/AC). ▪ Differenziazione del canone per segmento di trasporto, ad esempio: - servizi passeggeri/servizi merci; - treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci; - servizi nazionali/servizi internazionali; - trasporto combinato/treni diretti; - servizi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani; - treni blocco/treni a vagoni singoli; - servizi ferroviari regolari/servizi ferroviari straordinari.
2. Articolazione del canone di accesso	▪ Componenti fisse vs. componenti variabili. ▪ Coefficienti di modulazione: p.es. fasce orarie, peso, usura, livello di congestione, livello di rumorosità, velocità, sistemi tecnologici di bordo, etc.. ▪ Altri criteri di differenziazione.

Call for Input_2: **si chiedono osservazioni motivate in merito alla possibile differenziazione del canone di accesso per tipologie di infrastruttura di rete e/o per "segmenti di trasporto" ed in merito all'articolazione del canone in specifiche componenti e/o secondo criteri di modulazione.**

7. *Pricing* degli altri servizi (non compresi nel PMdA) qualora non siano offerti in regime di concorrenza

Risulta rilevante acquisire considerazioni in merito a possibili evoluzioni dei criteri di *pricing* in relazione a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) di cui alla Sezione 4 (diversi da quelli del PMdA) qualora essi risultino offerti in regime non concorrenziale.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Criteri di *pricing*	▪ Singoli servizi classificati come obbligatori. ▪ Singoli servizi diversamente classificati.
2. Correlazione tra *pricing* e livelli di servizio	▪ Definizione di SLA (*Service Level Agreements*) e correlazione tra i livelli di SLA e livelli di tariffa.
3. Articolazione del *pricing*	▪ Componenti fisse vs. componenti variabili. ▪ Coefficienti di modulazione. ▪ Altri criteri di differenziazione.

Call for Input_3: si chiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di *pricing* ed alla relativa articolazione da applicare a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) non compresi nel PMdA, qualora non offerti in regime di concorrenza.

8. Metodologie di *pricing*: dal costo al prezzo

Relativamente ai servizi per i quali il *pricing* va determinato su base "orientamento al costo", risulta rilevante definire ex ante le metodologie di "*costing*" in base alle quali determinare il montante di costi che deve essere recuperato tramite l'applicazione del prezzo unitario alla domanda di servizi proveniente dalle II.FF..

La Tabella seguente espone i principali aspetti riguardanti tale area.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Metodologie di determinazione del costo	▪ Perimetro dei costi pertinenti (operativi e di capitale). ▪ Criteri di *costing* (FDC, Costi Diretti, Costi Marginali, etc.). ▪ Possibili *Mark up*. ▪ Base temporale di riferimento ai fini del *pricing* (p.es. costi annuali vs. costi pluriennali). ▪ Criteri di efficienza (a livello produttivo ed economico/finanziario).
2. Capitale Investito da remunerare e Registro dei Beni	▪ Perimetro degli *assets* da remunerare con il canone/prezzo. Criteri metodologici su perimetro e su modalità di definizione del Registro dei Beni (*Asset Register*). ▪ Metodi di determinazione dell'ammortamento annuo.
3. Remunerazione del capitale	▪ Metodologie di calcolo ai fini della remunerazione del capitale investito.
4. Altri aspetti	

Call for Input_4: si chiedono osservazioni motivate in merito alle tematiche relative alla valutazione dei costi di cui alla tabella precedente, in quanto rilevanti ai fini della determinazione dei prezzi regolati.

9. Contabilità Regolatoria

La determinazione dei costi attinenti ad uno specifico servizio o ad un gruppo di servizi implica l'applicazione di specifici criteri di allocazione e ripartizione dei costi (criteri di Contabilità Regolatoria), che devono essere definiti ex-ante ed applicati in maniera sistematica al fine di assicurare adeguata trasparenza, non discriminazione ed assenza di sussidi incrociati.

A tale ultimo riguardo appare rilevante definire il livello di separazione contabile (prospetti di conto economico e patrimoniale) che deve essere perseguito, al fine di assicurare il corretto recupero dei soli costi pertinenti ad un determinato servizio o ad un gruppo di servizi.

La Tabella seguente espone i principali aspetti riguardanti la tematica della Contabilità Regolatoria.

TEMATICA	ASPETTI SPECIFICI
1. Separazione Contabile del Gestore d'Infrastruttura, fermi restando gli obblighi derivanti dalle norme vigenti	▪ Obblighi di Contabilità Regolatoria in capo al Gestore d'Infrastruttura in termini di servizi finali: - pacchetto minimo di accesso; - altri servizi. ▪ Obblighi di separazione del pacchetto minimo di accesso tra la rete convenzionale e la rete AV/AC. ▪ Obblighi di separazione tra linee di business relative a segmenti di trasporto diversi (p.es. Passeggeri/Merci, Passeggeri Nazionale/Passeggeri Regionale e Servizio Universale , etc.).
2. Metodologie di allocazione	▪ Metodologie di allocazione. ▪ Driver di ripartizione parti comuni.
3. Reporting	▪ Conti Economici separati; ▪ Dettaglio costi e ricavi per servizio.

Call for Input_5: si chiedono osservazioni motivate in merito agli Aspetti di Contabilità Regolatoria di cui alla tabella precedente.

Annesso A

Lista dei servizi inseriti dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (G.I.) nel Prospetto Informativo della Rete (PIR2015).

5.2.1 Pacchetto minimo di accesso

- Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti;
- Utilizzo della capacità assegnata;
- Uso degli scambi e dei raccordi;
- Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- Uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

5.2.2 Servizi obbligatori

- Accesso e utilizzo di impianti di approvvigionamento di combustibile;
- Accesso e utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi;
- Accesso e utilizzo di scali e terminali merci;
- Accesso e utilizzo di aree e impianti di smistamento e composizione treni;
- Accesso e utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile e di merci;
- Accesso ed utilizzo di centri di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica;
- Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia (rotta Villa S.Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta
- Civitavecchia –Golfo Aranci).
- Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.

5.2.3 Servizi complementari (aggiornamento dicembre 2014)

- Corrente di trazione;
- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori;
- Rifornimento carburante;
- Rifornimento idrico;
- Servizi di manovra;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;
- Controllo dei trasporti di merci pericolose;
- Assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM)

5.2.4 Servizi ausiliari

- Fornitura di informazioni complementari;
- Studi di fattibilità di tracce orarie;
- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate.
- Verifica tecnica materiale rotabile.

Annesso B

ALLEGATO II della Direttiva 2012/34/UE *"Recast"*

SERVIZI CHE DEVONO FORNIRSI ALLE IMPRESE FERROVIARIE (di cui all'articolo 13)

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:
   a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria;
   b) diritto di usare la capacità concessa;
   c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
   d) controllo dei treni, compresi segnalamento, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;
   e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
   f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.
2. L'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito:
   a) stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria;
   b) scali merci;
   c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
   d) stazioni di deposito;
   e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
   f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio;
   g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;
   h) impianti e attrezzature di soccorso;
   i) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.
3. I servizi complementari possono comprendere:
   a) corrente di trazione, i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica, fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/72/CE;
   b) preriscaldamento dei treni passeggeri;
   c) contratti su misura per:
      - il controllo dei trasporti di merci pericolose,
      - l'assistenza alla circolazione di treni speciali.
4. I servizi ausiliari possono comprendere:
   a) accesso alla rete di telecomunicazioni;
   b) fornitura di informazioni complementari;
   c) ispezione tecnica del materiale rotabile;
   d) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;
   e) servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.

Annesso C

Modalità di acquisizione delle informazioni, delle considerazioni e delle osservazioni dei soggetti interessati

L'Autorità intende acquisire le informazioni, le considerazioni e le osservazioni dei soggetti interessati sui contenuti del presente documento di "*Call for Inputs*".

Le relative comunicazioni, recanti la dicitura "**Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria – Call for Inputs**", nonché l'indicazione della denominazione del mittente, dovranno essere inviate, in formato editabile, **entro le ore 12.00 del 21 febbraio 2015**, esclusivamente tramite PEC (posta elettronica certificata) all'indirizzo:

pec@pec.autorita-trasporti.it

I contenuti dei documenti inviati dovranno essere elaborati sui temi descritti nel presente documento, in maniera puntuale, adeguatamente dettagliata e nel rispetto dell'ordine espositivo proposto.

Le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito internet dell'Autorità: www.autorita-trasporti.it. Ove i soggetti interessati ritengano che le proprie osservazioni contengano dati sensibili, le stesse dovranno essere fornite sia in versione "riservata", che in versione "pubblica"; diversamente il testo ricevuto sarà pubblicato integralmente.

Delibera n. 4/2015

Adozione del regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

L'Autorità, nella sua riunione del 20 gennaio 2015

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s. m. i., istitutivo l'Autorità di regolazione dei trasporti;

VISTO il Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus;

VISTO il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus" e, in particolare, l'articolo 3, commi 1, che individua l'Autorità come organismo responsabile dell'applicazione del citato regolamento (UE) n. 181/2011 per quanto riguarda i servizi regolari in partenza da punti situati nel proprio territorio e i servizi regolari provenienti da un paese terzo verso tali punti, nonché l'articolo 4, comma 1, che prevede, tra l'altro, che l'Autorità, con proprio regolamento da adottare entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione del decreto, disciplini i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689 e, in particolare le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II;

VISTO il Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori adottato dall'Autorità con delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014;

Su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

1. E' adottato il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, nel testo accluso alla presente delibera che, unitamente all'allegato "modulo di reclamo", ne forma parte integrante e sostanziale.
2. E' disposto che dell'avvenuta pubblicazione del regolamento sul sito istituzionale dell'Autorità sia data notizia con comunicato da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale.

Torino, 20 gennaio 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

REGOLAMENTO SUL PROCEDIMENTO SANZIONATORIO PER LE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (UE) N. 181/2011 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004, RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO EFFETTUATO CON AUTOBUS

ARTICOLO 1

DEFINIZIONI

a) "decreto istitutivo": il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

b) "Regolamento": il regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;

c) "decreto legislativo": il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus;

d) "Autorità": l'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n.27;

e) "vettore": la persona fisica o giuridica, diversa dall'operatore turistico, dall'agente di viaggio o dal venditore di biglietti, che offre servizi regolari o occasionali di trasporto al pubblico;

f) "vettore esecutore": la persona fisica o giuridica, diversa dal vettore, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto;

g) "stazione": la stazione 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;

h) "fermata d'autobus": il punto diverso dalla stazione in cui, secondo il percorso specificato, è prevista una fermata del servizio regolare per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri;

i) "ente di gestione della stazione": l'ente pubblico o privato responsabile della gestione di una stazione designata;

j) "operatore turistico": l'organizzatore o il rivenditore, diverso dal vettore, ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 2 e 3, della direttiva 90/314/CEE;

k) "agente di viaggio": l'intermediario che agisce per conto del passeggero nella conclusione di contratti di trasporto;

l) "venditore di biglietti": l'intermediario che conclude contratti di trasporto per conto del vettore;

m) "impresa": il soggetto di cui alle precedenti lettere e), f), i), j), k) e l) destinatari dell'atto di avvio del procedimento sanzionatorio di cui al presente regolamento;

n) "servizi regolari": i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri con autobus con una frequenza determinata e su un itinerario determinato e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo presso fermate prestabilite;

o) "servizi occasionali": i servizi che non rientrano nella definizione di servizi regolari e la cui principale caratteristica è il trasporto con autobus di gruppi di passeggeri costituiti su iniziativa del cliente o del vettore stesso;

p) "Consiglio": l'organo collegiale dell'Autorità;

q) "Uffici": gli Uffici in cui si articola l'Autorità, di cui all'articolo 13 del Regolamento concernente l'organizzazione e il funzionamento dell'Autorità adottato con delibera n. 1 del16 ottobre 2013;

r) "SiTe": il sistema telematica per l'invio e la gestione dei reclami da adottarsi ai sensi dell'articolo 3, comma 5 del decreto legislativo;

s) "Regolamento sanzionatorio": il Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori adottato dall'Autorità con delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014.

ARTICOLO 2

AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Il presente regolamento disciplina, nel rispetto della legislazione vigente in materia, i procedimenti diretti all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni di competenza dell'Autorità ai sensi del decreto legislativo nonché all'adozione dei provvedimenti connessi. Il presente regolamento disciplina altresì le modalità procedurali per l'adozione delle misure cautelari e la valutazione degli impegni di cui all'articolo 37, comma 3, lett. f) del decreto istitutivo con riferimento ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

2. L'Autorità può rilevare infrazioni legate a un'inadempienza, collegata a uno o più eventi, rispetto a singoli utenti o gruppi di utenti e a un'inadempienza sistematica e *erga omnes* dell'impresa.

ARTICOLO 3

PRESENTAZIONE DEL RECLAMO ALL'AUTORITÀ

1. L'Autorità procede all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni di sua competenza d'ufficio o a seguito di reclamo presentato da passeggeri, anche mediante associazioni rappresentative dei loro interessi, ove a ciò espressamente delegate. A pena di inammissibilità, il reclamo deve essere proposto compilando il modulo predisposto nell'Allegato A al presente regolamento.

2. A pena di irricevibilità, il reclamo deve essere presentato a mezzo di raccomandata o via posta elettronica certificata (pec) al seguente indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it oppure via posta elettronica semplice all'indirizzo: reclami.bus@autorita-trasporti.it. A partire dall'entrata in funzione del SiTe il reclamo dovrà essere inviato preferibilmente mediante il SiTe medesimo.

3. Il reclamo all'Autorità è improcedibile qualora non sia già stato presentato un reclamo all'impresa o se presentato, qualora non sia inutilmente decorso il termine di novanta giorni dalla presentazione del reclamo all'impresa.

4. Nei casi di inammissibilità, irricevibilità o improcedibilità di cui ai commi 1, 2 e 3 del presente articolo, resta impregiudicata la possibilità di presentare nuovamente il reclamo, nel rispetto dei termini e delle modalità previsti dal presente articolo.

5. Le norme del presente articolo si applicano anche ai reclami relativi ai servizi regolari di competenza regionale e locale inoltrati dalle competenti strutture regionali di cui all'articolo 3, comma 6, del decreto legislativo e individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

ARTICOLO 4

ATTIVITÀ PREISTRUTTORIA

1. Ai fini della verifica dei reclami presentati, l'Autorità può chiedere informazioni e documenti a tutti i soggetti coinvolti e può disporre ispezioni, anche al fine di verificare il rispetto delle carte dei servizi.

2. Il Responsabile dell'Ufficio competente può riunire i reclami suscettibili di essere verificati congiuntamente allo scopo di farne oggetto di trattazione unitaria. Il Responsabile dell'Ufficio competente, qualora non ritenga di disporre, con motivazione sintetica, l'archiviazione immediata per i casi di inammissibilità, irricevibilità o improcedibilità previsti dall'articolo 3, commi 1, 2 e 3, propone al Consiglio:

a) l'archiviazione per motivi diversi da quelli di cui all'articolo 3, commi 1, 2 e 3;

b) l'avvio del procedimento, predisponendo lo schema di atto di contestazione di cui al successivo articolo 5, comma 1.

ARTICOLO 5

AVVIO DEL PROCEDIMENTO E CONTESTAZIONE DELLA VIOLAZIONE

1. Il Consiglio, quando ravvisa, sulla base degli elementi raccolti dall'Ufficio in seguito all'attività di cui all'articolo 4, i presupposti per un intervento sanzionatorio, delibera l'avvio del procedimento e nomina il responsabile del procedimento.

2. L'atto di contestazione, che avvia il procedimento sanzionatorio, deve essere notificato all'impresa con le modalità di cui all'articolo 14 della legge 24 novembre 1981, n. 689 e contiene una sommaria esposizione dei fatti, l'indicazione della violazione contestata, del responsabile del procedimento, l'importo della sanzione che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento, l'Ufficio ove è possibile presentare memorie difensive o eventuali giustificazioni e avere accesso agli atti ai sensi dell'articolo 9, comma 2, il termine in cui gli interessati possono esercitare tali facoltà.

3. L'atto di contestazione deve altresì contenere l'indicazione dei termini di conclusione del procedimento sanzionatorio decorrenti dalla notifica dell'atto di contestazione.

4. Qualora la violazione accertata sia ancora in atto, l'atto di contestazione reca anche l'intimazione a porre fine all'infrazione entro il termine massimo di un mese. In tal caso i termini di cui all'articolo 7, comma 3, si intendono prorogati di quaranta giorni.

5. L'ottemperanza all'intimazione o la sua inosservanza sono comunque valutate a norma di legge anche ai fini del trattamento sanzionatorio da irrogare alla conclusione del procedimento.

6. Resta salva in ogni caso la possibilità per l'Autorità di adottare le misure provvisorie urgenti di cui all'articolo 10.

7. Il Responsabile dell'Ufficio competente trasmette ogni tre mesi al Consiglio un'informativa relativa ai provvedimenti avviati o archiviati.

ARTICOLO 6

TERMINI DEL PROCEDIMENTO

1. Il termine per l'adozione del provvedimento finale è di 120 giorni decorrenti dalla data di notifica della contestazione di cui all'articolo 5, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 8.

2. Entro il termine di 90 giorni il responsabile del procedimento conclude l'attività istruttoria relativa ai fatti oggetto di contestazione e trasmette gli atti di cui al successivo articolo 9 al Consiglio, competente per l'irrogazione della sanzione.

3. I termini sono sospesi nel caso in cui sia necessario svolgere ulteriori approfondimenti istruttori ai sensi dell'articolo 7.

ARTICOLO 7

ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

1. Qualora sia necessario acquisire informazioni o ulteriori elementi di valutazione, il responsabile del procedimento può proporre al Responsabile dell'Ufficio di disporre perizie ovvero chiedere ai soggetti che ne siano in possesso informazioni e documenti utili all'istruttoria.

2. La richiesta dell'Autorità ai soggetti indicati al comma precedente deve indicare:

a) i fatti e le circostanze in ordine alle quali si chiedono i chiarimenti;
b) lo scopo della richiesta;
c) il termine entro il quale deve pervenire la risposta o deve essere trasmesso il documento;
d) le modalità con cui fornire le informazioni e il responsabile del procedimento;
e) le sanzioni eventualmente applicabili.

3. La sospensione dei termini di cui al comma 3 dell'articolo 6, che in ogni caso non può essere superiore a 60 giorni, opera:

a) dalla data di protocollo della richiesta alla data di protocollo in cui l'Autorità riceve le informazioni o gli ulteriori elementi di valutazione;
b) dalla data di protocollo relativa al conferimento dell'incarico al perito alla data di protocollo in cui l'Autorità riceve la relazione peritale.

ARTICOLO 8

PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO

1. L'impresa destinataria dell'atto di avvio del procedimento sanzionatorio invia le proprie deduzioni scritte e i documenti entro il termine di 30 giorni decorrenti dalla data di notifica della contestazione.

2. L'impresa destinataria dell'atto di avvio del procedimento sanzionatorio può chiedere, con istanza separata, di avere accesso agli atti del procedimento sanzionatorio.

3. L'impresa destinataria dell'atto di avvio del procedimento sanzionatorio può chiedere, con istanza separata, l'audizione personale in merito agli addebiti contestati. L'audizione viene comunicata con un preavviso di almeno 7 giorni e si tiene dinanzi al responsabile del procedimento. L'impresa che ne faccia richiesta può comparire tramite legale rappresentante o procuratore speciale informati sui fatti. Il verbale dell'audizione è redatto e sottoscritto dal responsabile del procedimento o da altro funzionario all'uopo delegato dal Responsabile dell'Ufficio nonché dal rappresentante e/o procuratore della parte. Una copia del verbale viene consegnata alla parte sentita in audizione.

ARTICOLO 9

CONCLUSIONE DELL'ISTRUTTORIA E PROVVEDIMENTI SANZIONATORI

1. Il Responsabile dell'Ufficio trasmette al Consiglio la proposta di schema di provvedimento unitamente a una dettagliata relazione relativa all'istruttoria redatta dal responsabile del procedimento.

2. Il Consiglio, esaminata la relazione e valutata la proposta, adotta il provvedimento sanzionatorio o dispone l'archiviazione del procedimento.

3. Qualora ritenga necessari ulteriori approfondimenti istruttori, il Consiglio trasmette gli atti al Responsabile dell'Ufficio specificando la natura e il tipo di approfondimenti da svolgere. In casi particolari, la richiesta di approfondimenti può essere reiterata, comunque non più di una volta. La richiesta di approfondimenti determina la proroga di ulteriori 30 giorni del termine di cui all'articolo 6, comma 1.

4. Il provvedimento sanzionatorio, adeguatamente motivato, deve contenere l'espressa indicazione del termine per ricorrere all'autorità giurisdizionale cui è possibile proporre ricorso e deve essere notificato, a cura del responsabile del procedimento, all'impresa destinataria con le forme di cui all'articolo 14 della legge 24 novembre 1981 n. 689.

ARTICOLO 10

MISURE CAUTELARI E IMPEGNI

1. L'Autorità, in caso di particolare urgenza e di constatazione, a un sommario esame, della sussistenza di violazioni di cui all'articolo 2.1 il cui accertamento è di sua competenza può, d'ufficio, deliberare con atto motivato, l'adozione di misure cautelari ai sensi dell'art. 37, comma 3 lettera f) del decreto istitutivo, anche prima dell'avvio del procedimento sanzionatorio.

2. Il provvedimento di adozione delle misure cautelari contiene l'indicazione del termine di efficacia delle stesse e non può essere rinnovato né prorogato. La misura cautelare cessa automaticamente in caso di mancato avvio del procedimento sanzionatorio entro il termine di 30 giorni dall'adozione della misura cautelare.

3. Entro il termine di 15 giorni dalla notifica del provvedimento di adozione delle misure cautelari, il destinatario può presentare una documentata e motivata istanza di riesame del provvedimento cautelare.

4. In materia di impegni, si applica la disciplina prevista dal Regolamento sanzionatorio.

ARTICOLO 11

COMUNICAZIONE DEI PROVVEDIMENTI

1. L'Ufficio competente provvede a notificare i provvedimenti sanzionatori adottati dal Consiglio e a comunicare i provvedimenti di archiviazione nelle forme previste dal Regolamento sanzionatorio.

ARTICOLO 12

TERMINI PER IL PAGAMENTO DELLA SANZIONE

1. Il pagamento della sanzione pecuniaria è effettuato entro il termine di trenta giorni dalla data di notificazione del provvedimento finale.

2. Scaduto il termine di cui al comma 1, per il periodo di ritardo inferiore a un semestre devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale.

3. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6 della legge n. 689/1981, la somma dovuta per la sanzione è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine di pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.

ARTICOLO 13

CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLA SANZIONE

Le sanzioni irrogate dall'Autorità ai sensi del presente regolamento sono calcolate sulla base dei criteri indicati dall'articolo 4, comma 3 del decreto legislativo.

ARTICOLO 14

SEGRETO D'UFFICIO

1. Le informazioni raccolte nel corso del procedimento e nello svolgimento delle attività di cui all'articolo 4 sono coperte dal segreto d'ufficio e possono essere utilizzate soltanto per l'esercizio dei poteri attribuiti all'Autorità dalla legge, fatti salvi gli obblighi di denuncia, segnalazione e collaborazione previsti dalla legge.

ARTICOLO 15

MONITORAGGIO E INDAGINI CONOSCITIVE. RICHIESTA DI INFORMAZIONI E ISPEZIONI.

1. L'Autorità può in ogni momento, anche con cadenza periodica, monitorare l'adempimento ad opera delle imprese della disciplina sui diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus. A tal fine può avviare anche indagini conoscitive.

2. L'Autorità può acquisire dai vettori, dagli enti di gestione delle stazioni o da qualsiasi altro soggetto interessato informazioni e documentazione e può effettuare verifiche e ispezioni presso i vettori e gli enti di gestione delle stazioni.

ARTICOLO 16

DISPOSIZIONI FINALI

1. Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento si fa rinvio ai principi della legge 8 agosto 1990 n. 241, alla legge 14 novembre 1995, n. 481, alla legge 24 novembre 1981, n. 689, ove applicabili, e al Regolamento sanzionatorio.

2. Il presente regolamento entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione sul sito internet dell'Autorità.

20 gennaio 2015

Andrea Camanzi

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino

DIRITTI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO EFFETTUATO CON AUTOBUS
AI SENSI DEL REG. (UE) n. 181/2011
MODULO DI RECLAMO

Il presente modulo deve essere utilizzato per inoltrare all'Autorità un reclamo ai sensi del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 di attuazione del Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito "Reg. UE n. 181/2011").

I reclami possono essere presentati all'Autorità in relazione ai servizi regolari[1] di trasporto via autobus come definiti dall'art. 1 del d.lgs. 4 novembre 2014, n. 169, recante "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus". Per i servizi la cui distanza prevista sia pari o inferiore ai 250 Km sono applicabili solo alcuni motivi di reclamo, come di seguito specificati.

I campi contrassegnati con asterisco devono essere compilati in tutte le loro parti.

Il presente modulo deve essere corredato dalla copia di un documento di identità, in corso di validità, del passeggero e di chi per esso presenta il reclamo e deve essere presentato a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento, via posta elettronica certificata (pec) al seguente indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it oppure via posta elettronica semplice all'indirizzo: reclami.bus@autorita-trasporti.it o, quando sarà operativo, mediante l'apposito sistema telematico per l'invio e la gestione dei reclami (SiTe).

Ha già presentato reclamo all'impresa da almeno 90 giorni ? (*)

☐ NO ☐ Si' (Al presente modulo deve essere allegata la ricevuta della avvenuta presentazione del reclamo al vettore e la documentazione acclusa al reclamo)

Ha ricevuto risposta? (*)

☐ NO ☐ Si' Allegare copia della/e risposta/e

Commenti

[1] Servizi che assicurano il trasporto di passeggeri su autobus con una frequenza determinata e su un itinerario determinato e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo presso fermate prestabilite.

Dati di chi presenta il reclamo (*):

Nome:		Cognome:
Denominazione (se non persona fisica):		
Indirizzo:		
Codice fiscale (per chi ne è titolare):		
Documento d'identità (se persona fisica):		
Cap:	Città:	Paese:
E-mail:		
Telefono	Nr 1:	Nr 2:

Dettagli del passeggero (se diverso da chi presenta il reclamo) (*):

Nome:		Cognome:
Indirizzo:		
Codice fiscale (per chi ne è titolare):		
Documento d'identità:		
Cap:	Città:	Paese:
E-mail:		
Telefono	Nr 1:	Nr 2:

Dettagli del viaggio (*):

Vettore/ente di gestione della stazione:			
Agente di viaggio/operatore turistico (se pertinente):			
Codice di prenotazione/Numero Biglietto (se applicabile):			
Stazione di Partenza:		Stazione di Arrivo:	
Stazioni intermedie (se pertinente)			
Orario programmato: Ora ☐	Giorno ☐	Mese ☐	Anno ☐

Motivi del reclamo ai sensi del Reg. (UE) n. 181/2011 per servizi regolari di distanza pari o superiore ai 250 Km (art. 1, commi 3 e 5 del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169:

☐ mancata emissione del biglietto

☐ condizioni contrattuali o tariffe discriminatorie

☐ mancata assistenza al passeggero

☐ inosservanza degli obblighi a tutela di persone con disabilità o mobilità ridotta

☐ ritardi, reinstradamenti e soppressioni

☐ informazioni relative a cancellazioni e ritardi

☐ mancata assistenza in caso di cancellazione o ritardo alla partenza

☐ informazione al passeggero sul viaggio e sui suoi diritti

☐ mancata adozione del sistema per il trattamento dei reclami

☐ mancata comunicazione dell'esito definitivo del reclamo

Motivi del reclamo ai sensi del Reg. (UE) n. 181/2011 per servizi regolari di distanza pari o inferiore ai 250 Km (art. 1, comma 4, del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169):

☐ condizioni contrattuali o tariffe discriminatorie

☐ inosservanza degli obblighi a tutela di persone con disabilità o mobilità ridotta

☐ informazione al passeggero sul viaggio e sui suoi diritti

☐ mancata adozione del sistema per il trattamento dei reclami

☐ mancata comunicazione dell'esito definitivo del reclamo

Descrizione del problema (in carattere maiuscolo se compilato a mano)(*)

Allegati (eventuali elementi di prova)

a) _____

b) _____

c) _____

Lo scrivente dichiara che tutte le informazioni contenute in questo modulo sono veritiere e corrette.

FIRMA DI CHI PRESENTA IL RECLAMO: .....

FIRMA DEL PASSEGGERO (se diverso dal reclamante): .....

Luogo: ..... **Data:** .....

INFORMATIVA AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO 30 giugno 2003 n. 196

I dati forniti con il presente modulo saranno trattati con modalità manuali, informatiche e/o telematiche ai soli fini dei procedimenti diretti all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni di competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai sensi del d.lgs. 4 novembre 2014, n. 169. Le informazioni sul Titolare e sul Responsabile del trattamento sono reperibili sul sito web della medesima Autorità. L'interessato, in qualsiasi momento, potrà rivolgersi al Titolare per verificare, correggere, aggiornare, cancellare i propri dati od opporsi al loro trattamento, se effettuato in violazione di legge.

Letta l'informativa autorizzo, ai sensi e per gli effetti del d.lgs. 30 giugno 2003 n. 196, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti in indirizzo al trattamento e alla diffusione, ai fini di cui all'informativa, dei dati personali riportati nel presente formulario.

FIRMA DI CHI PRESENTA IL RECLAMO: .....

FIRMA DEL PASSEGGERO (se diverso dal reclamante): .....

Luogo: ..... **Data:** .....

Delibera n. 19/2015

Richiesta di autorizzazione avanzata dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l. allo svolgimento del servizio di cabotaggio nell'ambito del servizio di trasporto internazionale di passeggeri sulla tratta Parigi - Milano

L'Autorità, nella sua riunione del 5 marzo 2015

VISTO l'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., che ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTA la direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991, come modificata dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007;

VISTI i commi 3-*bis* e seguenti dell'articolo 10 della direttiva 91/440/CEE, introdotti dall'art. 1 della direttiva 2007/58/CE, in materia di servizio di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri;

VISTA la legge 23 luglio 2009, n. 99, ed in particolare l'articolo 59, in materia di limitazioni ai servizi passeggeri in ambito nazionale;

VISTA la Comunicazione interpretativa della Commissione europea 2010/C353/01, relativa ad alcune disposizioni della direttiva 2007/58/CE;

VISTA la nota SVI-U-2014-0033-AD del 7 febbraio 2014, con cui Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI) ha avanzato istanza per l'autorizzazione al servizio di cabotaggio nell'ambito del servizio internazionale di passeggeri sulla tratta Parigi-Milano, per le fermate di Milano – Novara – Vercelli – Torino, precisando che per le fermate di Novara e Vercelli è prevista una sola fermata al giorno per senso di percorrenza, mentre per Milano e Torino sono previste tre fermate al giorno per senso di percorrenza;

VISTA la nota prot. n. 2014/1399 dell'8 agosto 2014, con cui l'Autorità ha comunicato alle parti interessate l'avvio del procedimento relativo alla istanza presentata dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l. (SVI);

VISTE la nota TRNIT-AD.DPS\P\2014\0048067 del 22 settembre 2014, con cui Trenitalia S.p.A., in relazione alla indicata nota dell'Autorità prot. n. 2014/1399, ha chiesto all'Autorità di accertare che lo scopo principale dei servizi richiesti da Società Viaggiatori Italia S.r.l. fosse effettivamente il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in stati membri diversi, nonché la nota prot. TRNIT-AD DPS\P\2015\0000596 del 9 gennaio 2015, con cui Trenitalia S.p.A., in risposta alla nota prot. n. 2014/2751 del 18 dicembre 2014, ha comunicato di ritenere di non dover richiedere la verifica dei requisiti di cui all'art. 59 comma 2 della legge 99/2009;

VISTE le informazioni fornite da Società Viaggiatori Italia S.r.l. con note SVI-U-2014-0075-AD del 9 aprile 2014, SVI-U-2014-106-AD del 7 maggio 2014 e SVI-U-2014-0153-AD del 7 luglio 2014;

VISTE le informazioni e osservazioni fornite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 2256 del 17 settembre 2014; da Trenord S.r.l. con nota 13401 del 13 ottobre 2014; dalla Regione Piemonte con nota 5122-DB1204 del 21 ottobre 2014; dalla Regione Lombardia con note 53448 del 7 ottobre 2014 e 59299 del 12 novembre 2014; da Trenitalia con note TRNIT-AD.DPS\P\2014\0048067 del 22 settembre 2014 e TRNIT-AD.DPS\P\2015\0000596 del 9 gennaio 2015;

CONSIDERATO che l'Autorità, nelle more dell'adozione di un suo provvedimento ai sensi dell'art. 59, comma 1 della legge n. 99/2009, ha adottato quello previsto dall'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con provvedimento del 6 maggio 2010 prot. 203/1 (così come modificato con i provvedimenti n. 528 dell'11 luglio 2012 e n. 901 del 20 novembre 2012), con il quale sono stati individuati i criteri in base ai quali l'Organismo di regolazione stabilisce, tra l'altro, se la finalità principale del servizio di trasporto passeggeri richiesto è il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in stati membri diversi;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'art. 59, comma 1 della legge n. 99/2009, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri hanno diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, senza il possesso della licenza nazionale, a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi;

CONSIDERATO che, la Società Viaggiatori Italia S.r.l. è titolare di licenza italiana n.° 60 rilasciata il 21 dicembre 2009 per il servizio di trasporto passeggeri, ma non possiede titolo abilitativo o licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri nazionali ai sensi dell'art. 58 della legge n. 99/2009;

VISTE le risultanze e gli atti dell'istruttoria e le valutazioni illustrate nel documento allegato alla presente delibera per costituirne parte integrante e sostanziale (Allegato A);

CONSIDERATO che tali risultanze istruttorie hanno evidenziato il rispetto della condizioni di cui all'art. 59, comma 1 della legge n. 99/2009 e, di conseguenza, il carattere accessorio del servizio richiesto dalla Società Viaggiatori Italia S.r.l.;

su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

1. La Società Viaggiatori Italia S.r.l. è autorizzata a svolgere il servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto, sulla tratta Parigi – Milano, con il diritto di far salire e scendere i passeggeri alle fermate di Milano – Novara – Vercelli e Torino, alle condizioni e nel rispetto delle modalità indicate nell'istanza presentata dalla società medesima, precisando che per le città di Novara e Vercelli, è prevista una sola fermata al giorno per senso di percorrenza, mentre per Milano e Torino sono previste tre fermate al giorno per senso di percorrenza;
2. Gli Uffici competenti, in conformità a quanto disposto dall'art. 59, comma 4 della legge n. 99/1999, provvedono ad informare tutte le parti interessate che le stesse possono chiedere il riesame della presente decisione entro il termine di 30 giorni, decorrente dall'intervenuta conoscenza di variazioni al servizio rispetto a quelle contenute nell'istanza di cui al presente procedimento.

Torino, 5 marzo 2015

Il Presidente
Andrea Camanzi

Allegato A

A. Descrizione dell'istanza e oggetto della valutazione dell'Autorità

A.1. SVI Srl (fino a maggio 2014 "Società Viaggiatori Italia Srl", poi "SNCF Voyages Italia Srl") è una società con sede a Milano, che opera sotto la direzione, il controllo e il coordinamento di SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français). Il Gruppo SNCF, ente pubblico francese, è uno dei principali gruppi mondiali attivi nei settori della mobilità, del trasporto e della logistica.

A.2. SVI è titolare di licenza italiana n° 60 del 21/12/2009 per trasporto internazionale di passeggeri, ma non possiede titolo autorizzatorio o licenza per l'esercizio di servizi nazionali ai sensi dell'art. 58 legge n. 99/2009. Attualmente esercita il collegamento Parigi-Lione-Torino-Milano (TGV), assicurato da 3 coppie di treni diurni e quotidiani, servendo 13 località[1]. In precedenza l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) ha effettuato, su richiesta di Trenitalia Spa, le valutazioni, di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 59 della legge n. 99/2009, con riferimento ai servizi di cabotaggio programmati da SVI da Milano, Novara, Vercelli verso Oulx, Bardonecchia e viceversa. L'URSF ha concluso, con provvedimento prot. n. 59 del 14/01/2014, che i suddetti servizi hanno come finalità principale il servizio internazionale di passeggeri, e non compromettono l'equilibrio economico di contratti di servizio pubblico.

A.3. Con nota SVI-U-2014-0033-AD del 7 febbraio 2014 SVI ha richiesto all'Autorità, per i servizi già esercitati (TGV Parigi-Milano), di estendere la facoltà di cabotaggio tra le fermate di Torino, Vercelli, Novara e Milano, precisando che per le fermate di Novara e Vercelli è prevista una sola fermata al giorno per senso di percorrenza, mentre per Milano e Torino sono previste tre fermate al giorno per senso di percorrenza.

A.4. In data 8 agosto 2014, con nota prot. 1399, l'Autorità ha avviato il procedimento avente ad oggetto la richiesta presentata da SVI , dandone comunicazione al proponente e provvedendo - per consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri tra stazioni situate nel territorio nazionale e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti - a darne informazione ai soggetti interessati (nel caso specifico Trenitalia, Regioni Piemonte e Lombardia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI, Trenord).

A.5. Con nota 2256 del 17/9/2014 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato di non ritenere che si possa configurare una compromissione dell'equilibrio economico del Contratto di servizio relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale, stipulato dal Ministero stesso con Trenitalia.

A.6. Con nota 13401 del 13/10/2014 Trenord ha comunicato di non ritenere che sussista il rischio di compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio stipulato con la Regione Lombardia. Con nota 59299 del 12 novembre 2014 la Regione Lombardia ha comunicato di non ravvisare la necessità di iniziare una verifica di compromissione del contratto.

---

[1] Stazioni servite: Milano Porta Garibaldi, Milano Rho Fiera, Novara, Vercelli, Torino Porta Susa, Oulx/Sestrières, Bardonecchia, Modane, Saint-Jean de Maurienne, Chambéry, Aix-Les Bains Le Revard, Lyon Saint-Exupéry, Lyon Part-Dieu, Bourg en Bresse, Mâcon TGV, Paris Gare de Lyon.

A.7. Con nota 5122-DB1204 del 21/10/2014 la Regione Piemonte ha comunicato di non essere in possesso dei dati necessari per quantificare la potenziale riduzione di redditività che subirebbe l'impresa ferroviaria Trenitalia qualora fosse autorizzato lo svolgimento dei servizi passeggeri proposti da SVI.

A.8. Con nota TRNIT-AD.DPS\P\2014\0048067 del 22 settembre 2014 Trenitalia ha chiesto all'Autorità di accertare che lo scopo principale dei servizi richiesti da SVI sia effettivamente il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in stati membri diversi, ed ha fornito alcune informazioni di carattere generale relative alle caratteristiche dei propri servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico sulla tratta Milano – Torino – Bardonecchia, senza tuttavia esprimersi sulla possibile compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico. L'Autorità, con nota prot. 2751 del 18/12/2014, inviata per conoscenza anche alla Regione Piemonte, ha chiesto a Trenitalia, qualora ritenga che il nuovo servizio di cabotaggio proposto da SVI possa compromettere l'equilibrio economico del contratto di servizio con la Regione Piemonte, di esplicitare la richiesta di verifica di cui al comma 2 dell'art. 59 della legge n. 99/2009, corredandola di adeguata documentazione analitica a supporto delle proprie argomentazioni. In risposta a tale richiesta, con nota prot. TRNIT-AD DPS\P\2015\0000596 del 09/01/2015, Trenitalia ha comunicato di ritenere "di non dover richiedere la verifica dei requisiti di cui all'art. 59 comma 2 della L. 99/2009".

A.9. In esito alle risposte pervenute, si rileva dunque da parte di uno dei soggetti interessati (Trenitalia), l'esistenza della richiesta che l'Autorità verifichi che "la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi" (legge n. 99/2009 art. 59, comma 1), mentre nessuno degli interessati ha sottoposto all'Autorità richiesta formale di verifica che il servizio non comprometta "l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico" eventualmente esistente (legge n. 99/2009, art. 59 comma 2). L'Autorità si è pertanto limitata a verificare la finalità principale del servizio, in linea con quanto previsto dalla comunicazione interpretativa della Commissione Europea 2010/C353/01, la quale in più punti ribadisce che gli Organismi di regolazione non dovrebbero effettuale le valutazioni in questione di propria iniziativa, ma solo su richiesta di una delle parti interessate indicate dalla direttiva 2007/58/CE.

B. Valutazioni di merito

B.1. Attualmente SVI opera sulla tratta Milano – Parigi con 3 coppie di treni al giorno con partenze da Milano alle ore 6:00, 8:45 e 16:07, e da Parigi alle ore 6:28, 10:41 e 14:41, e un tempo di viaggio complessivo di poco superiore alle 7 ore. Su tali treni sono ammessi, in partenza dall'Italia, passeggeri diretti in Francia; con provvedimento URSF prot. n. 59 del 14/01/2014, è stata riconosciuta la possibilità di far salire, su tali servizi, anche passeggeri diretti da Milano, Novara, Vercelli verso Oulx, Bardonecchia e viceversa. L'intenzione manifestata da SVI, oggetto del presente provvedimento, è quella di ammettere viaggiatori anche tra le fermate di Milano – Novara – Vercelli – Torino, con la precisazione che per le fermate di Novara e Vercelli è prevista una sola fermata al giorno per senso di percorrenza, mentre per Milano e Torino sono previste tre fermate al giorno per senso di percorrenza.

Criteri utilizzati per la valutazione

B.2. Il provvedimento dell'URSF prot. 203/1 del 6 maggio 2010, come modificato con provvedimento n. 528 dell'11 luglio 2012 e n. 901 del 20 novembre 2012, richiamato in premessa, indica all'articolo 4 i seguenti criteri, quantitativi e qualitativi, in base ai quali l'Organismo di regolazione stabilisce se la finalità principale del servizio di trasporto internazionale passeggeri richiesto sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in stati membri diversi:

a) Percentuale del volume di carico, intesa come rapporto fra (numero di passeggeri saliti/discesi in stazioni della rete ferroviaria italiana) e (numero di passeggeri saliti/discesi totale);

b) Percentuale del volume di affari, intesa come rapporto fra (ricavato dall'emissione dei biglietti a passeggeri saliti/discesi in stazioni della rete ferroviaria italiana) e (ricavato dall'emissione dei biglietti a passeggeri saliti/discesi totale);

c) Prevalenza del servizio, ottenuto rapportando (lunghezza e durata del percorso in territorio italiano) a (lunghezza e durata totale del percorso);

d) Vocazione del servizio: valutazione qualitativa basata su alcuni parametri, fra i quali:

- Natura della traccia richiesta, in termini di orario, frequenza, ubicazione e numero fermate;
- Struttura dei prezzi dei biglietti;
- Modalità di commercializzazione dei biglietti;
- Tipologia dei servizi offerti a bordo;
- Tipologia di materiale rotabile utilizzato.

B.3. SVI prevede che la percentuale del volume di carico (e di conseguenza del volume d'affari) rappresentata dai servizi di cabotaggio sia crescente nel corso degli anni. Tale previsione appare condivisibile, trattandosi di un servizio nuovo che necessita di tempo per essere conosciuto dalla clientela. Ai fini della valutazione della finalità principale del servizio, ciò implica che l'esito di tale

valutazione potrebbe essere diverso a seconda dell'orizzonte temporale considerato. Occorre stabilire pertanto a quale orizzonte temporale fare riferimento nella stima dei valori di cui al punto a) e b) sopra elencati. Il provvedimento URSF prot. 203/1 citato non fornisce indicazioni al riguardo. L'Autorità, in linea con le indicazioni contenute nella Comunicazione interpretativa della Commissione Europea 2010/C353/01[2] e nella prassi internazionale[3], ha effettuato le proprie valutazioni sulla base delle previsioni a medio termine, ovvero al terzo anno di esercizio del servizio.

B.4. Con riferimento ai criteri quantitativi (lettere a), b) e c) sopra elencate), l'URSF non individua nel proprio provvedimento valori di soglia con i quali confrontare i valori calcolati per il caso oggetto di valutazione, coerentemente con quanto indicato dalla CE nella Comunicazione citata. Si segnala tuttavia che nella prassi internazionale l'uso di valori di soglia è diffuso[4], e che in particolare il regolatore francese (ARAF) prevede un preciso valore per ciascuna delle tre variabili principali: qualora i parametri del servizio oggetto di verifica rispettino tutti contemporaneamente i requisiti previsti dalla rispettiva soglia, risulterebbe per ARAF automaticamente verificata la prevalenza internazionale del servizio. I valori sono i seguenti:

- Il numero di passeggeri trasportati dal servizio di cabotaggio dev'essere inferiore ad ¼ del totale del servizio;
- La parte del volume d'affari proveniente dai servizi di cabotaggio dev'essere inferiore ad ⅓ del totale del servizio;
- La percorrenza (intesa come distanza fra le stazioni) della più lunga tratta internazionale dev'essere superiore di ¼ rispetto a quella della maggiore tratta soggetta a cabotaggio.

B.5. Se uno dei tre criteri non dovesse risultare verificato, ARAF prevede il subentro di un'analisi multicriteria basata sui parametri di tipo qualitativo[5].

B.6. Nel caso di specie, tuttavia, il terzo criterio non pare sufficiente a differenziare tra la situazione precedente la richiesta di SVI del 07/02/2014 e quella prospettata con i servizi aggiuntivi di cabotaggio, in quanto la tratta nazionale e quella internazionale più lunga non cambierebbero.

B.7. In ciò che segue pertanto verrà introdotto un ulteriore criterio numerico, mediante il quale sarà confrontata, su base giornaliera, la somma delle percorrenze correlate a ciascuna possibile coppia Origine-Destinazione, valutando il totale delle tratte internazionali con quello relativo ai servizi nazionali svolti in territorio italiano.

---

[2] "[i criteri] ... dovrebbero consentire all'organismo di regolazione di identificare la vocazione del servizio nel medio termine, piuttosto che le sue caratteristiche in un dato momento".

[3] Si veda in particolare il regolatore francese (ARAF) *"Décision n° 2013-004 du 27 février 2013 portant sur les services de trasport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures"*, art.22: *"L'Autorité analyse la vocation du service à moyen terme. Elle s'appuie sur des prévisions sur un horizon de trois ans"*.

[4] Cfr il documento "Guidance on methodology and criteria for assessment of new international passenger services - How to assess whether the economic equilibrium of public service contracts is compromised", pubblicato in data 28/29 novembre 2011 dall'Indipendent Regulators Group – Rail, par.2.5.

[5] ARAF "Décision n° 2013-004 du 27 février 2013" (cit.) art.24-27.

Informazioni fornite dal richiedente

B.8. SVI ha fornito una stima dei passeggeri che viaggeranno all'interno della tratta Milano-Novara-Vercelli-Torino su un periodo di cinque anni dall'attivazione del servizio. Il modello previsionale assunto da SVI si basa sul "traffico realizzato nel 2011 dall'offerta Artesia[6], applicando le ipotesi di crescita osservate su altre origini-destinazioni aperte alla vendita da operatori ferroviari e tenendo conto della perdita della distribuzione di Trenitalia e del fatto che i TGV non circolano sulla linea ad alta velocità (tempo di percorrenza tra Torino e Milano in TGV superiore di 45 minuti a quello delle offerte AV di Trenitalia e NTV)". Per la tratta internazionale è stata considerata "una crescita tra il 2 ed il 3.5% a seconda dell'anno considerato e degli impatti legati a probabili elementi esterni che potrebbero influenzare l'offerta".

B.9. Ai fini della verifica della finalità principale del servizio, inoltre, l'Autorità ha preso in considerazione anche le previsioni comunicate da SVI all'URSF nel corso del 2013 con riferimento al servizio di cabotaggio da Milano, Novara, Vercelli verso Oulx, Bardonecchia e viceversa[7]. I passeggeri previsti all'interno di tali tratte, ed i conseguenti ricavi, vanno infatti sommati con quelli previsti all'interno della tratta Milano-Novara-Vercelli-Torino per ottenere il numeratore degli indicatori di cui alle lettere a) e b) della precedente sezione.

B.10. Occorre evidenziare che l'istanza di SVI si riferisce esclusivamente ai seguenti servizi di cabotaggio: relazione (Milano-Novara-Vercelli)-(Oulx-Bardonecchia); relazione Milano-Novara-Vercelli-Torino. Non sono dunque comprese nella richiesta, e pertanto non considerate nelle valutazioni dell'Autorità, altre relazioni tra fermate collocate sul territorio italiano ed effettuate nell'esercizio del servizio, e precisamente: relazione Torino-(Oulx-Bardonecchia); relazioni O-D nazionali interessanti la fermata di Rho Fiera. Qualora SVI intendesse estendere il servizio di cabotaggio anche a tali relazioni, sarà necessario procedere ad ulteriore verifica.

B.11. L'Autorità, nell'assumere le informazioni fornite da SVI ai fini delle valutazioni di carattere quantitativo, ha proceduto ad effettuare le necessarie verifiche circa la loro attendibilità, tenendo conto anche del regime tariffario prospettato da SVI (il livello delle tariffe sulle tratte nazionali si presenta circa doppio di quello offerto dai servizi regionali sulle medesime tratte).

B.12. Per quanto attiene le stime dei passeggeri trasportati, il dato annuale totale previsto da SVI per il terzo anno corrisponde ad un valore medio di 237 passeggeri per ciascun treno circolante, il che equivale ad un load-factor medio del 63%. Sempre al terzo anno, il carico supposto per il cabotaggio su Oulx-Bardonecchia corrisponde a circa 3,6 passeggeri medi per ogni treno, mentre per il cabotaggio sulla direttrice Torino-Milano viene stimato un valore corrispondente a circa 7,2 passeggeri medi per treno: i due valori sommati corrispondono a meno del 3% dei posti disponibili.

---

[6] Fonte: SVI, nota prot. SVI-U-2014-0074-AD del 09/04/2014. Gli stessi servizi oggetto da parte di SVI della presente istanza, benché con programma di esercizio leggermente differente, fino a dicembre 2011 erano gestiti da Artesia sas, società nata in seguito ad accordo fra Trenitalia e SNCF allo scopo di gestire i collegamenti tra Italia e Francia, e posseduta al 50% fra i due soggetti. Tale servizio prevedeva peraltro la possibilità per gli utenti di effettuare viaggi con origine e destinazione in Italia, proprio sulla direttrice Modane-Torino-Milano.

[7] Fonte: SVI, nota prot. SVI-U-2013-0071-AD-R del 20/05/2013 indirizzata ad URSF.

B.13. A giudizio dell'Autorità, i valori assunti per i servizi di cabotaggio, dichiaratamente poggiati sui dati a consuntivo dell'analogo servizio offerto fino al 2011 dalla società Artesia sulle medesime tratte, nonché sul consuntivo 2012 del servizio internazionale Milano-Parigi offerto a partire da dicembre 2011 da SVI, specie per la tratta Torino-Milano, si presentano piuttosto bassi se paragonati ai valori complessivi giornalieri dei passeggeri trasportati sulla direttrice[8]. La ragione di tali bassi valori può essere tuttavia spiegata:

- dalla spiccata stagionalità del servizio per Oulx e Bardonecchia che, come già evidenziato da URSF nella sua istruttoria del 2013, si presenta appetibile soprattutto per una domanda a carattere ludico/sportivo/turistica nei fine settimana del periodo invernale, in cui occasionalmente il numero di utenti può potenzialmente raggiungere anche valori elevati, compatibili come ordine di grandezza con quelli del servizio internazionale, ma che nel resto dell'anno presenterà valori senz'altro molto meno elevati;

- dalla considerazione che è in atto la progressiva implementazione sulla tratta Torino-Milano, in gran parte successivamente al 2011, di servizi a libero mercato caratterizzati da regime tariffario simile (Frecciarossa e Frecciabianca, Italo), ma da prestazioni complessivamente migliori in termini di velocità commerciale e frequenza;

- dalla considerazione della presenza, sempre sulla tratta Torino-Milano, di servizi sussidiati (Regionali Veloci – Piemonte) caratterizzati da livelli tariffari molto più bassi e da un'offerta a cadenzamento orario su tutta la giornata, ancorché da tempi di percorrenza lievemente maggiori.

B.14. Riguardo ai servizi di cabotaggio oggetto della valutazione, è inoltre opportuno considerare gli effetti, nell'orizzonte temporale in esame, dell'evento "Expo2015" previsto per la prossima estate a Milano. E' infatti molto probabile che tale evento incrementi in maniera sensibile, anche in prospettiva triennale, sia la domanda che l'offerta correlata al servizio internazionale, aumentando sia il numero di passeggeri che i ricavi dai servizi di trasporto internazionali in rapporto a quanto registrabile per i servizi di cabotaggio nazionale. Le tracce internazionali richieste da SVI comprendono infatti una fermata presso la stazione di Rho Fiera (sede dell'evento Expo2015), senza che sia previsto per essa alcun servizio di cabotaggio; tale fermata è pertanto utilizzabile per la salita/discesa dei soli passeggeri aventi rispettivamente destinazione/origine oltre confine. Poiché gli effetti di cui sopra accentuano, di fatto, la caratterizzazione essenzialmente internazionale del servizio di trasporto in esame, non si è ritenuto di correggere le stime per considerare tali effetti, "irrobustendo" il criterio di verifica pertinente.

B.15. Alle stime della domanda espresse in termini di numero di passeggeri attesi, di cui al capitolo precedente, corrispondono stime relative ai ricavi di esercizio: il richiedente assume per l'intera tratta un ricavo medio per passeggero/treno pari a circa 73 €, mentre per i passeggeri relativi al cabotaggio viene stimato un ricavo medio pari a circa 32 € per passeggero/treno sulla tratta

[8] SVI per il cabotaggio sulla direttrice Torino-Milano stima complessivamente circa 45 passeggeri al giorno. Il traffico complessivo sulla linea (cumulando i treni Regionali Veloci, gli Intercity Notte ed i FrecciaBianca, ed escludendo i treni AV, che operano su un diverso percorso) sulla base dell'offerta e del *load factor* medio (31.5% - dato per i servizi regionali desunto da bilancio Trenitalia 2010) può essere stimato in almeno 15.000 passeggeri al giorno, ripartiti su 58 treni complessivi circolanti nel giorno feriale (36 RV, 4 ICN, 18 FB); occorre tuttavia tenere conto che i treni regionali effettuano fermate intermedie non solo a Vercelli e Novara, ma anche a Chivasso, Santhià, Magenta, Rho. I dati stimati da SVI presumono in definitiva di catturare circa lo 0.3% dei passeggeri sulla direttrice Torino-Milano.

interessante Oulx-Bardonecchia, ed a circa 20 € per passeggero/treno sulla tratta Torino-Milano. Tali dati appaiono compatibili con l'articolazione tariffaria prospettata da SVI.

Verifica della finalità principale del servizio di trasporto proposto

B.16. Per la verifica della finalità prevalente del servizio, gli Uffici dell'Autorità hanno posto a confronto il servizio nel suo complesso (tratta nazionale + tratta internazionale) con (i) il cumulo dei due servizi di cabotaggio che, a regime, risulteranno in esercizio sulle medesime tratte: il servizio di cabotaggio già autorizzato (Milano-Novara-Vercelli)-(Oulx-Bardonecchia) e il servizio di cabotaggio oggetto della presente richiesta, operante sulla tratta Milano-Novara-Vercelli-Torino; (ii) il nuovo servizio di cabotaggio, relativamente ai servizi aggiuntivi lungo la linea Milano-Novara-Vercelli-Torino.

B.17. Con riferimento al terzo anno di esercizio del servizio, si ottengono i seguenti risultati:

- Il rapporto fra il numero complessivo dei passeggeri dei servizi di cabotaggio (23.772) ed il totale dei passeggeri trasportati sull'intera linea (547.165) è pari al 4,34%. Di essi, solo il 2,88% rappresenta il carico aggiuntivo di passeggeri per i nuovi servizi di cabotaggio (Torino-Milano);

- Il rapporto fra il ricavo da traffico generato dal cabotaggio (€ 570.000) ed il ricavo da traffico totale sull'intera linea (€ 38.280.000) è pari all'1,49%, di cui solo lo 0,99% rappresenta il ricavo stimato per i nuovi servizi di cabotaggio (Torino-Milano);

- Il rapporto fra la maggiore percorrenza internazionale (km 889, sulla tratta Parigi-Milano) e la maggiore percorrenza nazionale (km 229, sulla tratta Milano-Bardonecchia) è pari a 3,88.

- Il rapporto fra le somme delle percorrenze internazionali ed italiane correlate alle singole coppie Origine-Destinazione offerte su base giornaliera esprime un valore pari a 13,25 considerando il solo cabotaggio verso/da Bardonecchia e Oulx, che si riduce a 9,67 comprendendo i nuovi servizi di cabotaggio (Torino-Milano).

B.18. Gli indicatori quantitativi sopra descritti evidenziano dunque una netta prevalenza del servizio internazionale rispetto a quello in ambito nazionale[9].

B.19. L'Autorità, in ogni caso, ha preso in considerazione, ai fini delle proprie valutazioni, anche gli aspetti qualitativi contemplati dal provvedimento dell'URSF n. 203/1 del 2010 e riassumibili nel concetto di "vocazione del servizio" (vedi lettera d) della precedente sezione relativa ai criteri di valutazione adottati). Su tali aspetti, si può osservare quanto segue.

- Per quanto riguarda la natura della traccia richiesta, in termini di orario, frequenza, ubicazione e numero di fermate, dal programma di esercizio dei servizi si evidenzia una differente velocità commerciale fra il servizio sul territorio italiano (circa 80 km/h) e quello sul territorio francese (circa 146 km/h) nonostante il fatto che vi sia un numero limitato di fermate effettuate in territorio italiano (soltanto 6, pur attraversando 46 stazioni). Si evidenzia inoltre una frequenza di offerta molto

[9] Si rilevi che il valore assunto dai 3 indicatori assunti da ARAF rispetta ampiamente i valori di soglia stabiliti dal regolatore francese (rispettivamente: valore massimo del 25% dei passeggeri e del 33,3% dei ricavi da traffico imputabili al cabotaggio; valore minimo di 1,25 del rapporto tra maggiore percorrenza internazionale e maggiore percorrenza nazionale) che, nella procedura di valutazione da esso adottata, consentono di ritenere automaticamente verificata la prevalenza internazionale del servizio.

limitata nel corso della giornata (6 treni/giorno, a fronte dei 102 complessivamente facenti capo all'offerta sulla direttrice Torino-Milano – 36 regionali veloci, 22 intercity in parte sussidiati, 44 servizi ad Alta Velocità a libero mercato[10]).

- Per quanto riguarda il sistema tariffario e la modalità di commercializzazione dei biglietti, essi sono caratterizzati dall'assenza di offerta di forme di abbonamento al servizio, nonché dalla scarsità di rivendite a terra nei pressi delle stazioni di transito sul territorio nazionale (benché sia offerta la possibilità di acquisire i titoli di viaggio a bordo treno).

- Il livello delle tariffe sulle tratte nazionali si presenta circa doppio a quello offerto dai servizi regionali sulle medesime tratte[11].

- I servizi offerti a bordo sono compatibili con un servizio a lunga percorrenza piuttosto che con quello su brevi distanze.

- Il materiale rotabile TGV Réseau è caratterizzato da un livello di comfort e prestazioni, di cui peraltro l'utente può beneficiare in pieno solo sulle linee francesi, paragonabile a quello dei servizi ad alta velocità circolanti sul territorio italiano.

B.20. In definitiva anche l'analisi qualitativa delle caratteristiche vocazionali del servizio di trasporto in esame, inteso nel suo complesso, induce a ritenere che esso abbia come finalità principale il trasporto a lunga percorrenza ed internazionale di passeggeri.

[10] Programma di esercizio vigente a gennaio 2015 – Dati medi giornalieri.

[11] Milano-Torino: 18.30 € (1cl) 12.20 € (2cl); Milano-Bardonecchia 15.60 € (2cl). Fonte: http://www.trenitalia.com/ (interrogato il 22/01/2015).

Delibera n. 22

Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffario 2015-2018.
Conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014

L'Autorità, nella sua riunione del 12 marzo 2015

VISTO l'articolo 37 del Decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito: Autorità) come successivamente integrato e modificato;

VISTI gli articoli da 71 a 82 del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, Legge 24 marzo 2012, n. 27, con i quali è stata recepita direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, come successivamente integrato e modificato, ed in particolare:

- l'articolo 76, comma 1: *"Al fine dell'applicazione del sistema dei diritti aeroportuali, l'Autorità di vigilanza predispone specifici modelli tariffari, calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti passeggeri registrato, al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti rispondano ai principi di cui all'articolo 80, comma 1"*;
- l'articolo 76, comma 2: *"Il gestore, individuato il modello tariffario tra quelli predisposti dall'Autorità ai sensi del comma 1 e determinato l'ammontare dei diritti, previa consultazione degli utenti degli aeroporti, lo sottopone all'Autorità di vigilanza che verifica ed approva entro quaranta giorni la corretta applicazione del modello tariffario e del livello dei diritti aeroportuali in coerenza anche agli obblighi di concessione"*;

VISTI in particolare:

- l'articolo 37, comma 2, lettera a) del Decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201, che stabilisce che l'Autorità provvede: *"a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali* [...]";
- l'articolo 37, comma 2, lettera b) del Decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201, che assegna all'Autorità il compito di: *"definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate,*

l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori";

- l'articolo 37, comma 2, lettera h) del Decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201, che prevede che l'Autorità provveda: "*con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali*";

VISTI inoltre:
- l'articolo 37, comma 2, lettera l) del Decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201;
- l'articolo 37, comma 3, lettera f) del Decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201;
- l'articolo 37, comma 3, lettera i) del Decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201;

VISTA la Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 di "*approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, ed i relativi allegati, elaborati all'esito della pubblica consultazione dei soggetti interessati e delle associazioni rappresentative degli utenti e dei gestori aeroportuali:*
- *Modello 1 - aeroporti con traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri/anno;*
- *Modello 2 - aeroporti con traffico compreso tra i tre ed i cinque milioni di passeggeri/anno;*
- *Modello 3 - aeroporti con traffico inferiore ai tre milioni di passeggeri/anno*";

VISTI in particolare i capitoli 3, 4, 5 del Modello 2 approvato con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 e relativi rispettivamente a:
- Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
- Informativa da parte del gestore e dei vettori;
- Esito della consultazione;

VISTA la lettera, assunta agli atti al prot. 2384/2014 del 25 novembre 2014, con cui la Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. (di seguito: SAT), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Galileo Galilei" di Pisa, ha notificato all'Autorità, in data 21 Novembre 2014, l'apertura della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei Diritti aeroportuali da applicarsi nel Periodo tariffario 2015/2018;

VISTA la documentazione, in lingua italiana ed inglese, che SAT ha trasmesso all'Autorità e presentato alla propria Utenza aeroportuale ai fini della Consultazione, in merito ai contenuti della suddetta proposta;

VISTA l'ulteriore documentazione informatica che SAT ha trasmesso all'Autorità ai fini della verifica della conformità della suddetta proposta al Modello tariffario adottato;

CONSIDERATO il procedimento istruttorio eseguito dagli Uffici dell'Autorità e consistito in:
- partecipazione all'audizione degli Utenti aeroportuali, avvenuta presso la sede dell'aeroporto di Pisa in data 13 gennaio 2015;

- valutazione della documentazione prodotta da SAT, al fine di verificarne la coerenza con il Modello tariffario adottato, tenuto conto anche delle osservazioni e delle richieste di approfondimento avanzate nel corso dell'audizione dagli Utenti aeroportuali;
- convocazione di SAT in audizione presso l'Autorità, in data 27 gennaio 2015, al fine di agevolare il Gestore nella presentazione della proposta definitiva di revisione dei Diritti Aeroportuali e semplificarne l'iter procedurale previsto ai paragrafi 5.1.1 e 5.1.2 del Modello tariffario adottato, con segnalazione, da parte degli Uffici dell'Autorità al Gestore aeroportuale, di alcune tematiche meritevoli di approfondimento, emerse nel corso della verifica di conformità al Modello;
- valutazione dei documenti prodotti da SAT a seguito dell'audizione del 27 gennaio 2015, oltre che della documentazione informatica a supporto, al fine di verificarne la rispondenza alle osservazioni verbalizzate nel corso della suddetta audizione;

VISTA la lettera, assunta al protocollo dell'Autorità con il n. 829/2015 del 3 marzo 2015, con cui SAT, ha comunicato, in data 12 Febbraio 2015:

- la chiusura della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei Diritti aeroportuali da applicarsi nel Periodo tariffario 2015/2018;
- la dichiarazione che sulla proposta definitiva è stata conseguita una intesa sostanziale con gli Utenti Aeroportuali;
- la trasmissione, alla stessa Autorità, della proposta definitiva elaborata all'esito della Procedura, unitamente a copia integrale della documentazione relativa allo svolgimento della Consultazione, comprensiva di copia della lettera di trasmissione a IATA ed alle compagnie aeree del livello delle tariffe previsto per il 2015, di cui dichiara:
  - la pubblicazione sul proprio sito web in data 12 febbraio 2015;
  - l'applicazione a partire dal 16 aprile 2015;
- la richiesta, alla stessa Autorità, di provvedere alle attività ad essa spettanti per quanto previsto dal Modello tariffario adottato;

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 76 del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1 sopra richiamato, nonché in attuazione di quanto disposto al paragrafo 5.1.1 del Modello tariffario adottato da SAT, l'Autorità, entro 40 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione di avvenuta chiusura della Procedura di Consultazione degli Utenti e della proposta definitiva integrata della documentazione informativa prevista dai Modelli, deve esprimersi circa la conformità della proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali ai principi e criteri posti alla base di detti Modelli tariffari;

VISTA la relazione istruttoria prodotta dagli Uffici ed acquisita agli atti del procedimento;

VISTA la proposta del Segretario Generale, sulla base degli atti del procedimento;

CONSIDERATO che non sono pervenute all'Autorità istanze di revisione della proposta definitiva entro i termini a tal fine previsti dal Modello tariffario prescelto da SAT.

Tutto ciò premesso e considerato, l'Autorità

DELIBERA

1. La proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali, presentata a seguito della consultazione dalla Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. (di seguito "SAT"), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Galileo Galilei" di Pisa, e allegata alla presente come parte integrante e sostanziale, è conforme al pertinente Modello tariffario di riferimento approvato con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 (di seguito indicato con "Modello"), salvo che per i seguenti aspetti:
   a. nell'ambito della determinazione dei costi operativi, l'aggiornamento della dinamica del canone concessorio per ciascuna annualità del Periodo non è stato effettuato in base alle proiezioni di traffico, come da disposizioni normative richiamate dal Modello al paragrafo 8.2.2 punto 3 (Decreto interdirigenziale 30 giugno 2003 e ss.mm.ii. e Decreto del Ministero dei Trasporti del 13 luglio 2005 e successivi aggiornamenti);
   b. nell'ambito della determinazione dei costi di ammortamento ed al fine della determinazione del Capitale Investito Netto, per le varie tipologie di cespiti non è stato garantito da parte di SAT il pieno rispetto delle aliquote massime di ammortamento fissate dal Modello al paragrafo 8.4 punto 1;
   c. nello stesso ambito, le "lavorazioni in corso" quali certificate all'Anno Base non sono state espresse, come invece previsto dal Modello al paragrafo 8.3 punto 2 lettera c), al loro valore contabile;
   d. nell'ambito del calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito, SAT ha adottato le disposizioni contenute al paragrafo 8.6, punto 4, lettera a del Modello, a proposito della determinazione del coefficiente β indirettamente, tramite il ricorso a valori derivati da un campione di società quotate paragonabili (*comparables*), includendo tuttavia sé stessa all'interno del campione;
   e. nell'ambito dell'evoluzione dei costi operativi, SAT non ha tenuto conto delle sopraggiunte disposizioni normative, decorrenti dal 2015 e riguardanti la parziale deducibilità dell'IRAP sul costo del lavoro;
2. In relazione a quanto sub 1 lett. da a) a-e), prescrive alla società SAT, al fine di conseguire la completa conformità al Modello di apportare i seguenti correttivi alla proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali presentata a seguito della consultazione:
   a. nell'ambito della determinazione dei costi operativi, occorre che l'aggiornamento della dinamica del canone concessorio per ciascuna annualità del Periodo (inclusa dunque la prima annualità) sia effettuato in base alle proiezioni di traffico, come prescritto dalle norme citate nel Modello, che qui si intendono richiamate;
   b. nell'ambito della determinazione dei costi di ammortamento ed al fine della determinazione del Capitale Investito Netto, per le varie tipologie di cespiti occorre garantire il pieno rispetto delle aliquote massime di ammortamento fissate dal Modello;
   c. nello stesso ambito, occorre che le "lavorazioni in corso certificate all'Anno Base siano espresse, come previsto dal Modello, al loro valore contabile;

d. nell'ambito del calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito, occorre che SAT proceda al ricalcolo del coefficiente β tramite il ricorso a valori derivati da un campione di società quotate paragonabili (*comparables*), escludendo tuttavia se stessa dal campione;

e. nell'ambito dell'evoluzione dei costi operativi, occorre che SAT tenga conto delle sopraggiunte disposizioni normative, decorrenti dal 2015 e riguardanti la parziale deducibilità dell'IRAP sul costo del lavoro, con ricalcolo dell'impatto dell'imposta nel rispetto delle aliquote di legge (nazionali e regionali);

L'applicazione dei correttivi comporterà da parte di SAT l'elaborazione di una nuova proposta tariffaria, che dovrà essere presentata all'Autorità entro 90 giorni dalla data di comunicazione della presente delibera, al fine di acquisire l'attestazione di conformità in tempo utile per la sua presentazione da parte di SAT all'utenza aeroportuale, in occasione della prima consultazione annuale, così come previsto dal Modello al paragrafo 5.2 punto 1.

3. Prescrive, quindi, a SAT:
   a. di applicare, con entrata in vigore a partire dal 16/04/2015 (come comunicato da SAT con la nota assunta agli atti al prot. ART 829/2015 del 3 marzo 2015) ed in via temporanea fino al 31/12/2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione;
   b. di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata in ottemperanza al precedente punto 2, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 01/01/2016 e per il resto del periodo tariffario;
   c. di effettuare entro il 31/12/2016 - così come previsto dal Modello al paragrafo 5.1.1 punto 5 - l'eventuale recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo), conseguente all'applicazione dei correttivi imposti dall'Autorità al calcolo del livello dei diritti per il periodo intercorrente fra la loro entrata in vigore ed il 31/12/2015.
   d. di fornire all'utenza dell'aeroporto, in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi del paragrafo 5.2 punto 3 del Modello, e nell'ambito del Documento informativo annuale, un'ampia e documentata informazione riguardo a quanto segue:
      d.1 nuova proposta tariffaria, con aggiornamento del livello dei diritti ai correttivi imposti dall'Autorità, e con entrata in vigore a partire dal 01/01/2016;
      d.2 modalità di recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo) che il Gestore adotterà in ragione dell'applicazione al calcolo del livello dei diritti per il periodo intercorrente fra il 16/04/2015 ed il 31/12/2015 dei correttivi imposti dall'Autorità;
      d.3 ordinarie comunicazioni, già comprese fra quelle previste nel Documento informativo annuale, e conseguenti agli usuali riallineamenti al livello dei diritti, normalmente previsti e derivanti:
         - dallo stato attuativo degli investimenti 2015 (validazioni ENAC - parametro k_{2016});
         - dagli oneri emergenti per adempimenti di legge (validazioni ENAC- parametro v_{2016});
         - dal raggiungimento degli obiettivi annui previsti all'interno del Piano della Qualità e della Tutela Ambientale (validazioni ENAC – parametro ε_{2016}).

4. di prescrivere altresì a SAT, in occasione della prima consultazione annuale utile successiva all'atto della pubblicazione da parte dell'Autorità degli Indici di Rivalutazione (Investimenti Fissi Lordi) previsto al paragrafo 8.5 del Modello, l'adeguamento del modello di calcolo del proprio sistema tariffario a tale

nuovo indice, modificando di conseguenza la struttura tariffaria, con decorrenza a partire dal primo gennaio dell'anno successivo a detta consultazione annuale.

5. L'inottemperanza alle prescrizioni di cui ai sub. 2, 3, 4 è sanzionabile da parte dell'Autorità ai sensi dell'art. 37 comma 2, lett. l), e comma 3, lett. f) ed i), del decreto legge n. 201/2011.

Torino, li 12 marzo 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Allegato alla Delibera n° 22 del 12 marzo 2015

Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa per il periodo tariffario 2015-2018. Conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014

Dinamica dei Diritti Aeroportuali proposta per il periodo tariffario 2015-2018

Prodotto	Driver	*2013 (a.base)*	*2014 (a.ponte)*	2015	2016	2017	2018
Approdo e partenza <25T	tonnellata	*1,96*	*2,09*	2,11	2,17	2,26	2,44
Approdo e partenza >25T	tonnellata	*2,71*	*2,88*	2,91	2,99	3,12	3,37
Sosta (con franchigia)	tonnellata	*0,22*	*0,24*	0,25	0,25	0,25	0,26
Tassa erariale merci	kg	*0,0703*	*0,0795*	0,0624	0,0567	0,0510	0,0451
Banchi check-in	ora	*2,76*	*2,83*	2,12	1,88	1,67	1,46
Uffici e spazi operativi	m^2 anno	*259,03*	*262,91*	275,81	275,70	274,78	274,29
Roy. carburante	litro	*0,0068*	*0,0072*	0,0074	0,0074	0,0073	0,0073
Diritti imbarco pax UE	pax imbarc.	*7,31*	*7,35*	7,51	7,64	7,75	7,75
Diritti imbarco pax extra UE	pax imbarc.	*8,38*	*8,43*	8,61	8,76	8,89	8,89
Security pax	pax imbarc.	*2,00*	*2,01*	2,19	2,17	2,16	2,21
Security bags	pax imbarc.	*1,60*	*1,61*	1,23	1,18	1,15	1,13
PRM	pax imbarc.	*0,38*	*0,40*	0,55	0,54	0,53	0,52

Fonte:

SAT – "Verbale dell'incontro del 13 gennaio 2015 (Audizione Pubblica) con le associazioni degli operatori ed utenti aeroportuali di Pisa, avente ad oggetto la consultazione sulla proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali (periodo 2015-2018) in applicazione della nuova normativa di riferimento (c.d. Modelli Tariffari)" – allegato n. 1 – pagina 39

Delibera n. 24 del 12 marzo 2015

Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014.

L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

nella sua riunione del 12 marzo 2015;

VISTA la legge 24 novembre 1981, 689, recante "Modifiche al sistema penale" ;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTI in particolare, i commi 2 e 3 del citato art. 37 del decreto-legge n. 201/2011 e, specificamente:

- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie* (...)»;

- la lett. b) del comma 2, ai sensi del quale l'Autorità provvede «*a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*»;

- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «a *svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto*

legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura»;

- la lett. l) del comma 2, che dispone: *«l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481»*;

- la lett. f) del comma 3, il quale prevede, tra l'altro, che l'Autorità, nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2, *«ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione»*;

- la lett. i) del comma 3, ai sensi del quale l'Autorità *«ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, (...) di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti»*;

VISTO l'art. 2, comma 20, lettera c) della legge 14 novembre 1995, n. 481, ai sensi del quale, relativamente allo svolgimento delle proprie funzioni, ciascuna Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità, *«irroga, salvo che il fatto costituisca reato, in caso di inosservanza dei propri provvedimenti o in caso di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio, alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, sanzioni amministrative pecuniarie»* non inferiori nel minimo a euro 2.500 e non superiori nel massimo a euro 154.937.069,73;

VISTO il decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, recante "*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*";

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 13/2013, del 19 dicembre 2013, di entrata in operatività della stessa;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, recante il "*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*", e in particolare l'art. 8, ai sensi del quale gli atti di regolazione sono efficaci dal giorno della pubblicazione sul sito internet dell'Autorità;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, recante il *"Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità"*;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, pubblicata sul sito internet dell'Autorità in data 5 novembre 2014, in materia di "*Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie*", e in particolare le misure di regolazione contenute nell'Allegato;

CONSIDERATO che, in particolare, con la suddetta Delibera n. 70/2014, l'Autorità ha introdotto misure di regolazione immediatamente esecutive in materia di:

1) accordi quadro;
2) assegnazione della capacità;
3) gestione della circolazione perturbata;
4) sgombero delle infrastrutture;
5) effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce;
6) pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
7) *performance regime*;
8) condizioni di accesso ai servizi;
9) persone a mobilità ridotta;
10) assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela;
11) servizi di manovra;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 80 del 13 gennaio 2015, indirizzata, tra gli altri, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), l'Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'Autorità evidenziava che *«nel testo della Delibera stessa, al primo "ritenuto" è esplicitamente indicato che l'Autorità ha inteso "introdurre misure di regolazione immediatamente esecutive"»* e che *«Deve pertanto intendersi che, salvo ove diversamente indicato, tutte le misure riportate (...) sono immediatamente esecutive dalla data di pubblicazione dell'atto»*, in coerenza con quanto previsto all'art. 8 del "*Regolamento per lo svolgimento*

in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori d'interesse"»;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 178 del 21 gennaio 2015, indirizzata a RFI, l'Ufficio Accesso alle Infrastrutture ribadiva *«che tutte le misure di regolazione riportate nella predetta Delibera, salvo ove diversamente indicato, sono da ritenersi immediatamente esecutive dalla data di pubblicazione della stessa, con la conseguente necessità che tutti i contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria stipulati in data successiva a tale data devono recepirle ove necessario»*;

CONSIDERATO che nell'allegato alla Delibera n.70/2014 l'Autorità prescrive che le misure di regolazione relative a procedure facenti parte del Prospetto Informativo della Rete siano nello stesso recepite dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI) ;

CONSIDERATO che con la Disposizione n. 19 del 12 dicembre 2015 l'Amministratore Delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete nell'edizione aggiornata al dicembre 2014 ("PIR 2015"), pubblicata in pari data sul sito internet della stessa RFI, con regole e procedure per la richiesta e per l'allocazione di capacità dell'infrastruttura valide a partire dal 13 aprile 2015 in riferimento all'orario ferroviario in vigore dal 13 dicembre 2015 al 12 dicembre 2016;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 367 del 3 febbraio 2015 RFI comunicava all'Autorità di aver pubblicato sul proprio sito internet in data 2 febbraio 2015 l'aggiornamento straordinario dell' edizione dicembre 2014 del "PIR 2015" nonché che avrebbe proceduto *«all'aggiornamento del PIR edizione dicembre 2013»* ("PIR 2014)" *«per quanto concerne, alla luce della Delibera n. 70/2014, le parti di immediata applicazione per il corrente anno di servizio»* (14 dicembre 2014-12 dicembre 2015);

CONSIDERATO che con note prot. n. 2615/2014 del 5 dicembre 2014 e n. 178/2015 del 21 gennaio 2015, l'Ufficio Accesso alle Infrastrutture richiedeva a RFI una relazione informativa circa l'avvenuta esecuzione delle misure di regolazione contenute nella Delibera n. 70/2014;

RILEVATO che RFI non faceva pervenire all'Autorità la relazione richiesta con le suddette note prot. n. 2615/2014 del 5 dicembre 2014 e n. 178/2015 del 21 gennaio 2015;

ATTESO che, con nota prot. n. 775 del 26 febbraio 2015, l'Ufficio Accesso alle Infrastrutture, avendo proceduto ad effettuare una prima verifica dello stato di adempimento della Delibera n. 70/2014, stante la mancata trasmissione della relazione informativa di cui sopra, convocava RFI in audizione, per il giorno 4 marzo 2015, al fine di acquisire ulteriori elementi informativi e documentali, ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera d), del decreto-legge n. 201/2011, anche con riguardo agli adempimenti nel frattempo intervenuti;

ATTESO che in data 4 marzo 2015, presso gli Uffici dell'Autorità di regolazione dei Trasporti, in Torino, si è svolta la suddetta audizione, nel corso della quale i rappresentanti di RFI hanno illustrato la stato di recepimento delle misure regolatorie contenute nella Delibera n. 70/2014, come da processo verbale redatto in pari data;

CONSIDERATO che con Disposizione n. 2 del 4 marzo 2015 l'Amministratore Delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2015 edizione marzo 2015", che risulta pubblicato in pari data sul sito internet della stessa RFI;

CONSIDERATO che con Disposizione n. 3 del 4 marzo 2015 l'Amministratore Delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2014 edizione marzo 2015", che risulta pubblicato in data 5 marzo 2015 sul sito internet della stessa RFI;

CONSIDERATO che con note prot. n. 7/P e 15/28.01/P/PRE del 28 gennaio 2015, NTV/2015/8/P del 29 gennaio 2015, NTV/2015/11/P del 2 febbraio 2015, NTV/2015/16/P e NTV/2015/17/P del 4 marzo 2015 - inviate al Gestore dell'infrastruttura, RFI, e in alcuni casi anche al Gestore della stazione, nonché per conoscenza a questa Autorità - e con nota prot. n. 15/55.01/P/PRE del 24 febbraio 2015 - indirizzata a questa Autorità - l'Impresa ferroviaria Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA ha rappresentato, con riferimento a talune stazioni, doglianze concernenti i servizi di informazione e la segnaletica di orientamento all'utenza, la gestione e manutenzione degli spazi, la ripartizione degli spazi per l'offerta ai propri clienti dei servizi di biglietteria, accoglienza e assistenza, le tariffe richieste per la fruizione di tali spazi;

CONSIDERATO che dalle verifiche effettuate non risultano attuate le seguenti misure di regolazione immediatamente esecutive, contenute nella Delibera n. 70/2014:

- misura 1.6.2 (in materia di accordi quadro): non risulta esplicitamente specificato nel PIR 2015 - edizione dicembre 2014 né nei successivi aggiornamenti di febbraio 2015 e marzo 2015, quanto previsto al punto c) della misura, riguardante la possibilità di accesso per il titolare di accordo quadro al 100% della capacità disponibile in assenza di altre richieste;
- misura 2.6.1 (in materia di assegnazione della capacità): non risulta trasmesso all'Autorità entro il 31/12/2014 un documento informativo relativo alle tracce orarie;
- misura 8.6.1 (in materia di condizioni di accesso ai servizi): le informazioni richieste nella misura 8.6.1 non risultano attualmente desumibili dal combinato delle informazioni contenute negli allegati al PIR 2015 ed in PIR Web né da un distinto e unico documento;
- misure 9.6.1 e 9.6.2 (in materia di persone a mobilità ridotta - PMR): le tariffe non risultano commisurate al costo marginale del servizio;
- misura 10.6.1 (in materia di assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela): la

previsione, contemplata nel PIR 2015 – edizione dicembre 2014, di riservare alle imprese ferroviarie richiedenti spazi idonei, si riferisce solo a BSS e desk informativi e spazi per assistenza alla clientela, e non anche ai servizi di biglietteria non automatici, a servizi di accoglienza, e ai servizi di assistenza diversi dai desk mobili, come invece richiesto dalla misura;

- misura 10.6.3 (in materia di criteri che vanno rispettati nei contratti tra imprese ferroviarie e gestore della stazione, concernenti individuazione di *Service Level Agreements*, canoni orientati ai costi, durata pluriennale dei contratti): i criteri indicati dalla misura stessa non sono inseriti nel PIR 2015;

RITENUTO che gli elementi acquisiti dagli Uffici dell'Autorità costituiscano presupposto per l'avvio di un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. l), comma 3, lett. f) e lett. i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

Su proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

Articolo 1

Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014.

1. In relazione alle violazioni contestate in motivazione, che si richiamano integralmente, è avviato un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. l), comma 3, lett. f) e lett. i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214; il limite massimo delle sanzioni comminabili è pari a euro 154.937.069,73 per ciascuna misura violata.
2. E' nominato responsabile del procedimento il Dott. Roberto Gandiglio; indirizzo posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011 0908500.
3. E' possibile avere accesso agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e Sanzioni – Via Nizza 230, 10126 Torino.
4. Il destinatario della presente Delibera, entro il termine perentorio di trenta giorni dalla comunicazione della stessa, può inviare memorie e documentazione al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata (PEC) al seguente indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it.

5. Il destinatario della presente Delibera, entro il suddetto termine perentorio, può richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e Sanzioni.
6. Il destinatario della presente Delibera può, a pena di decadenza, entro il termine di trenta giorni dalla comunicazione della stessa, proporre impegni idonei a rimuovere le violazioni contestate in motivazione.
7. I soggetti che hanno un interesse qualificato a partecipare al procedimento possono presentare memorie scritte e documenti entro e non oltre sessanta giorni dalla pubblicazione delle presente delibera, oltre a deduzioni e pareri, anche nel corso delle audizioni svolte davanti all'Ufficio, nonché accedere ai documenti inerenti al procedimento.
8. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni, decorrenti dalla data di comunicazione della presente Delibera.
9. La presente Delibera è comunicata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a mezzo PEC all'indirizzo segreteriacda@pec.rfi.it e viene pubblicata sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.

Torino, 12 marzo 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Delibera n. 25 del 12 marzo 2015

Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A..

L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

nella sua riunione del 12 marzo 2015;

VISTA la legge 24 novembre 1981, 689, recante "Modifiche al sistema penale" ;

VISTO il decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, recante "*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*";

VISTO in particolare l'art. 13 comma 1 del citato decreto legislativo n. 188/2003 che stabilisce che «*Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione*»;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTI in particolare, i commi 2 e 3 del citato art. 37 del decreto-legge n. 201/2011 e, specificamente:

- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie* (...)»;

- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «a *svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura*»;

- la lett. l) del comma 2, che dispone: «*l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481*»;

- la lett. f) del comma 3, il quale prevede, tra l'altro, che l'Autorità, nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2, «*ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione*»;

- la lett. i) del comma 3, ai sensi del quale l'Autorità «*ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, (...) di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti*»;

VISTO l'art. 2, comma 20, lettera c) della legge 14 novembre 1995, n. 481, ai sensi del quale, relativamente allo svolgimento delle proprie funzioni, ciascuna Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità, «*irroga, salvo che il fatto costituisca reato, in caso di inosservanza dei propri provvedimenti o in caso di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio, alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, sanzioni amministrative pecuniarie*» non inferiori nel minimo a euro 2.500 e non superiori nel massimo a euro 154.937.069,73;

VISTO l'art. 37, comma 6-bis, lett. b), del citato decreto legislativo n. 188/2003, che stabilisce che l'organismo di regolazione provvede «*in caso di inottemperanza ai propri ordini e prescrizioni ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100.000 ad euro 500.000*»;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 13/2013, del 19 dicembre 2013, di entrata in operatività della stessa;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, recante il "*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*", e in particolare l'art. 8, ai sensi del quale gli atti di regolazione sono efficaci dal giorno della pubblicazione sul sito internet dell'Autorità;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, recante il *"Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità"*;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, pubblicata sul sito internet dell'Autorità in data 5 novembre 2014, in materia di "*Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie*", e in particolare le misure di regolazione contenute nell'Allegato;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, pubblicata sul sito internet dell'Autorità in data 1° dicembre 2014, recante "*indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della Rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.*", e in particolare le indicazioni e prescrizioni contenute nell'Allegato;

CONSIDERATO che nell'allegato alla Delibera n.76/2014 dell'Autorità sono riportate le indicazioni e le prescrizioni che il Gestore dell'Infrastruttura (RFI) è tenuto a recepire nel Prospetto Informativo della Rete 2015;

CONSIDERATO che con la Disposizione n. 19 del 12 dicembre 2015 l'Amministratore Delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete nell'edizione aggiornata al dicembre 2014 ("PIR 2015"), pubblicata in pari data sul sito internet della stessa RFI, con regole e procedure per la richiesta e per l'allocazione di capacità dell'infrastruttura valide a partire dal 13 aprile 2015 in riferimento all'orario ferroviario in vigore dal 13 dicembre 2015 al 12 dicembre 2016;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 367 del 3 febbraio 2015 RFI comunicava all'Autorità di aver pubblicato sul proprio sito internet in data 2 febbraio 2015 l'aggiornamento straordinario dell' edizione dicembre 2014 del "PIR 2015";

ATTESO che, con nota prot. n. 776 del 26 febbraio 2015, l'Ufficio Accesso alle Infrastrutture, avendo proceduto ad effettuare una prima verifica dello stato di adempimento della Delibera n. 76/2014, convocava RFI in audizione, per il giorno 4 marzo 2015, al fine di acquisire ulteriori elementi informativi e documentali, ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera d), del decreto-legge n. 201/2011, anche con riguardo agli adempimenti nel frattempo intervenuti;

ATTESO che in data 4 marzo 2015, presso gli Uffici dell'Autorità di regolazione dei Trasporti, in Torino, si è svolta la suddetta audizione, nel corso della quale i rappresentanti di RFI hanno illustrato la stato di recepimento delle indicazioni e prescrizioni contenute nella Delibera n. 76/2014, come da processo verbale redatto in pari data;

CONSIDERATO che con Disposizione n. 2 del 4 marzo 2015 l'Amministratore Delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2015 edizione marzo 2015", che risulta pubblicato in pari data sul sito internet della stessa RFI;

CONSIDERATO che con Disposizione n. 3 del 4 marzo 2015 l'Amministratore Delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2014 edizione marzo 2015", che risulta pubblicato in data 5 marzo 2015 sul sito internet della stessa RFI;

CONSIDERATO che con note prot. n. 7/P e 15/28.01/P/PRE del 28 gennaio 2015, NTV/2015/8/P del 29 gennaio 2015, NTV/2015/11/P del 2 febbraio 2015, NTV/2015/16/P e NTV/2015/17/P del 4 marzo 2015 - inviate al Gestore dell'infrastruttura, RFI, e in alcuni casi anche al Gestore della stazione, nonché per conoscenza a questa Autorità - e con nota prot. n. 15/55.01/P/PRE del 24 febbraio 2015 - indirizzata a questa Autorità - l'Impresa ferroviaria Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA ha rappresentato, con riferimento a talune stazioni, doglianze concernenti i servizi di informazione e la segnaletica di orientamento all'utenza, la gestione e manutenzione degli spazi, la ripartizione degli spazi per l'offerta ai propri clienti dei servizi di biglietteria, accoglienza e assistenza, le tariffe richieste per la fruizione di tali spazi;

CONSIDERATO che dalle verifiche effettuate non risultano attuate le seguenti indicazioni e prescrizioni, contenute nella Delibera n. 76/2014 :

- prescrizione 3.2.6, relativa all'inserimento del riferimento all'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti: le informazioni richieste non sono presenti negli allegati al PIR 2015 e non risultano ancora implementate in PIR-Web;
- prescrizione 3.2.8, relativa all'inserimento dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni, nella sezione 3.5 del PIR e nell'allegato 2: l'allegato 2 non è più pubblicato sul sito internet di RFI e le informazioni richieste non sono riportate in PIR-Web;

- prescrizione 3.2.11, relativa alla trasmissione all'Autorità entro il 31/12/2014 della documentazione riguardante accordi e convenzioni, presenti e futuri, sottesi all'interconnessione delle reti tra RFI ed i gestori regionali: non è pervenuta alcuna documentazione;
- prescrizione 5.2.7, relativa all'obbligo per il gestore dell'infrastruttura di fornire informazioni tramite tabelloni arrivi e partenze e, in luoghi prossimi alle biglietterie, nonché quadri orario: tale obbligo d'informazione non risulta inserito nel PIR;
- indicazione relativa alla sottosezione 5.2.6 del PIR, che prevede la necessità di introdurre nella sottosezione in parola i principi ed i criteri adottati dall'Autorità con le misure 10.6.1. e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione;
- indicazione relativa alla sottosezione 5.2.7 del PIR, che prevede la necessità di introdurre nella sottosezione in parola le misure 11.6.1. e 11.6.2 e 11.6.3 della Delibera n. 70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione;
- indicazione relativa alla sottosezione 5.2.7 del PIR, che prevede la necessità di incorporare nel testo quanto contenuto nella misura 9.6.3 della Delibera n. 70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione;
- prescrizione 6.2.8 relativa alla comunicazione all'Autorità della simulazione di calcolo che evidenzi l'impatto sulle imprese ferroviarie del nuovo sistema di *performance regime*: la prescrizione non risulta attuata;
- indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente la revisione, alla luce dei principi e criteri illustrati nella Delibera n. 70/14, delle tariffe riguardanti "ulteriori servizi" per persone a mobilità ridotta (PMR), offerti dal gestore delle infrastrutture alle imprese ferroviarie: non risulta che le tariffe siano state riviste;
- indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente l'orientamento a criteri di qualità delle tariffe relative ai servizi non rientranti nel perimetro delineato dal regolamento (CE) n. 1371/2007: non risultano indicati i criteri per la determinazione delle tariffe in parola;

RITENUTO che gli elementi acquisiti dagli Uffici dell'Autorità costituiscano presupposto per l'avvio di un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. l), comma 3, lett. f) e lett. i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'art. 37, comma 6-bis, lett. b), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

Su proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

Articolo 1

Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.

1. In relazione alle violazioni contestate in motivazione, che si richiamano integralmente, è avviato un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. l), comma 3, lett. f) e lett. i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'art. 37, comma 6-bis, lett. b), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188; il limite massimo delle sanzioni comminabili è pari a euro 500.000 per ciascuna violazione.
2. E' nominato responsabile del procedimento il Dott. Roberto Gandiglio; indirizzo posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011 0908500.
3. E' possibile avere accesso agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e Sanzioni – Via Nizza 230, 10126 Torino.
4. Il destinatario della presente Delibera, entro il termine perentorio di trenta giorni dalla comunicazione della stessa, può inviare memorie e documentazione al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata (PEC) al seguente indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it.
5. Il destinatario della presente Delibera, entro il suddetto termine perentorio, può richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e Sanzioni.
6. Il destinatario della presente Delibera può, a pena di decadenza, entro il termine di trenta giorni dalla comunicazione della stessa, proporre impegni idonei a rimuovere le violazioni contestate in motivazione.
7. I soggetti che hanno un interesse qualificato a partecipare al procedimento possono presentare memorie scritte e documenti entro e non oltre sessanta giorni dalla pubblicazione delle presente delibera, oltre a deduzioni e pareri, anche nel corso delle audizioni svolte davanti all'Ufficio, nonché accedere ai documenti inerenti al procedimento.
8. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni, decorrenti dalla data di comunicazione della presente Delibera.
9. La presente Delibera è comunicata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a mezzo PEC all'indirizzo segreteriacda@pec.rfi.it e viene pubblicata sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.

Torino, 12 marzo 2015

Il Presidente
Andrea Camanzi

Delibera n. 26/2015

Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

L'AUTORITA' nella sua riunione del 12 marzo 2015;

VISTO il 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;

VISTA la Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, (2014/C 92/01), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 29 marzo 2014;

VISTA la legge 14 novembre 1995, n. 481 recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità" (di seguito "l. n. 481/95");

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i. ;

VISTO l'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i. (di seguito: "decreto-legge n. 201/2011") che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla l. n. 481/95, l'Autorità di regolazione dei trasporti, (di seguito: "Autorità") e in particolare:

- il comma 2, lettera a), il quale prevede che l'Autorità "provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali (...) nonché, in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti";

- il comma 2, lettere b) e c), il quale prevede che l'Autorità provvede a "definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare

l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori"; nonché "a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)";

- il comma 2, lettera f), il quale prevede che l'Autorità provvede a "definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare nonché a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché, in relazione al trasporto ferroviario regionale, di verificare che nei relativi bandi di gara non sussistono condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile, già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti";

- il comma 3, lettera a), il quale prevede che "l'Autorità può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici";

VISTA la sentenza della Corte Costituzionale dell'11 marzo 2013, n. 41;

VISTO il "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" approvato con delibera del 16 gennaio 2014, n. 5;

VISTA la delibera n. 6 del 16 gennaio 2014 con la quale il Consiglio dell'Autorità ha avviato un'indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale;

VISTA la delibera n. 46 del 19 giugno 2014 con la quale, nell'ambito della predetta indagine conoscitiva, è stato avviato il procedimento per l'adozione di misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, ponendo in consultazione il relativo documento (di seguito: delibera n. 46/2014) recante primi orientamenti dell'Autorità in materia;

VISTA la proposta del Segretario Generale, sulla base degli atti del procedimento;

CONSIDERATE le osservazioni pervenute in merito alle questioni regolatorie poste nel citato documento di consultazione;

CONSIDERATO che l'articolo 5, comma 1, ultimo capoverso del "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" prevede la possibilità di sottoporre a consultazione lo schema dell'atto di regolazione da adottare;

RITENUTO opportuno sottoporre a consultazione, ai sensi del richiamato articolo 5 del "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", lo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, redatto anche sulla base dei contributi pervenuti nell'ambito della consultazione sui predetti orientamenti;

Tutto ciò premesso e considerato, l'Autorità

DELIBERA

1. È indetta una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.
2. Lo schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione e le modalità di consultazione sono riportati rispettivamente negli allegati A e B alla presente delibera, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale.
3. I soggetti interessati possono formulare eventuali osservazioni puntuali e motivate sullo schema di atto di regolazione entro e non oltre il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera sul sito web dell'Autorità, decorso il quale l'atto di regolazione sarà adottato.

Torino, 12 marzo 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

PAGINA BIANCA

Allegato A alla Delibera n. 26 del 12 marzo 2015

Schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

PAGINA BIANCA

INDICE

Nota di lettura .....
Misura 1 (Beni strumentali per lo svolgimento del servizio) .....
Misura 2 (Criteri per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali) .....
Misura 3 (Assegnazione dei beni dell'ente affidante per l'avvio del servizio) .....
Misura 4 (Regime dei beni indispensabili) .....
Misura 5 (Criteri per la determinazione del valore di subentro) .....
Misura 6 (Criteri per la determinazione dei canoni di locazione) .....
Misura 7 (Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile) .....
Misura 8 (Trasferimento del personale) .....
Misura 9 (Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara) .....
Misura 10 (Requisiti di partecipazione) .....
Misura 11(Criteri di aggiudicazione) .....
Misura 12 (Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante) .....
Misura 13 (Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti *in house* o diretti) .....
Misura 14 (Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive) .....
Misura 15 (Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti) .....
Misura 16 (Termine per la presentazione delle offerte) .....
Misura 17 (Contenuto minimo delle convenzioni) .....
Misura 18 (Durata e proroga dei contratti di servizio) .....
Misura 19 (Criteri di aggiornamento delle tariffe e misure di promozione dell'efficienza) .....
Misura 20 (Modifiche contrattuali) .....
Misura 21 (Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici) .....
Glossario .....
Prospetto n.1 .....
Prospetto n.2 .....
Prospetto n. 3 .....
Prospetto n. 4 .....
Prospetto n. 5 .....

PAGINA BIANCA

Nota di lettura

Con Delibera n. 6 del 16 gennaio 2014 è stata avviata una indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale, per l'identificazione delle aree prioritarie per l'introduzione di misure regolatorie di esecuzione dell'articolo 37 del decreto legge 6 giugno 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Nell'ambito della predetta indagine conoscitiva, con Delibera n. 46 del 19 giugno 2014 è stato avviato un procedimento per l'adozione di prime misure regolatorie per la redazione dei bandi, delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, ai sensi del citato articolo 37, comma 2, lettera f), nonché nell'esercizio delle ulteriori competenze di cui alle lettere a), b), c), d) ed e) del medesimo comma, per gli aspetti ad esse connessi.

Con la Delibera n. 46/2014 è stato pubblicato altresì un documento di consultazione (Cfr. Allegato A alla Delibera) sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale.

Anche sulla base di quanto emerso dall'analisi dei contributi pervenuti nell'ambito della consultazione sul menzionato documento, l'Autorità ha predisposto il presente schema di atto di regolazione, contenente un primo *set* di misure per la disciplina uniforme di aspetti regolatori delle procedure di gara bandite dai competenti Enti territoriali (o dagli enti delegati) per l'affidamento in esclusiva dei contratti di servizio di trasporto pubblico di passeggeri di cui al decreto legislativo n. 422/1997 e al Regolamento (CE) n. 1370/2007, che trovano il loro fondamento nella norma istitutiva dell'Autorità.

Lo schema di atto si compone di ventuno disposizioni, collocate in Capi, all'interno di tre Titoli, questi ultimi relativi, rispettivamente, ai criteri per la redazione dei bandi di gara e degli schemi delle convenzioni ed ai criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici. Specificamente, i predetti Capi recano misure regolatorie in materia di:

1) beni strumentali per l'effettuazione del servizio e personale, propedeutiche alla redazione dei bandi (1-8);
2) equa e non discriminatoria partecipazione alle gare (9-11);
3) presentazione delle offerte, Piano economico-finanziario e incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive (12-16);
4) criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale (17-20);
5) trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse, attraverso la disciplina della nomina delle commissioni aggiudicatrici (21).

Lo schema è corredato da un Glossario e da cinque Prospetti recanti informazioni tecniche di dettaglio, che costituiscono parte integrante dello stesso.

Alcune misure riguardano anche i contratti di servizio aggiudicati con modalità differenti dalla gara (*in house providing*, affidamento a società a partecipazione mista pubblica e privata con selezione del socio privato mediante procedure competitive ad evidenza pubblica e affidamento diretto nei casi ammessi dall'ordinamento).

Le misure di seguito elencate costituiscono la prima parte della "cornice di regolazione" all'interno della quale, per le nuove procedure di affidamento ad evidenza pubblica, le Regioni e gli Enti locali esercitano le competenze a loro attribuite dalla Costituzione in materia di trasporto pubblico, così come sancito dalla Corte costituzionale con sentenza dell'11 marzo 2013, n. 41.

Resta ferma la facoltà di Regioni e Enti Locali di introdurre norme più dettagliate o aggiuntive, purché compatibili con le presenti misure.

Al fine del completamento del quadro regolatorio, l'Autorità avvierà ulteriori procedimenti per l'esercizio delle sue competenze in materia di cabotaggio marittimo, di condizioni minime di qualità dei servizi, di definizione dei criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, di determinazione dei criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e di imposizione, se necessario per garantire la concorrenza, della separazione contabile e societaria delle imprese integrate, nonché in materia di ambiti di servizio pubblico.

Schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

Titolo I
BANDO DI GARA

Capo I
Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi

Misura 1

(Beni strumentali per lo svolgimento del servizio)

1. Sono beni strumentali per lo svolgimento del servizio, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali:
   a) le reti e le infrastrutture comprendenti i binari e le relative stazioni e i sistemi accessori, ivi inclusi le paline, i sedili alla fermata e i sistemi tecnologici di controllo;
   b) i beni immobili, tra cui depositi o rimesse, le aree e impianti di smistamento e di composizione dei treni, le aree, gli impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile inclusi gli autobus, i centri di manutenzione e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile;
   c) il materiale rotabile per trasportare persone o cose, ivi inclusi veicoli, motrici e locomotive;
   d) altri beni mobili: sistemi *hardware*, *software* e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e della flotta, il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati e dei ricavi da bigliettazione e ogni altro sistema assimilabile.

Misura 2

(Criteri per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali)

1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
   a) condivisibilità;
   b) non sostituibilità;
   c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
   d) dominanza.

2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
   a) non condivisibilità;
   b) non sostituibilità;
   c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.
3. Sono beni commerciali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 e 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.
4. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, da effettuare ai sensi del punto 2, si tiene conto anche:
   a) delle caratteristiche territoriali e organizzative del servizio oggetto di gara;
   b) dei livelli prestazionali richiesti nel bando di gara;
   c) della durata media della vita utile residua del parco rotabili.
5. L'applicazione dei criteri di cui alla presente misura per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali da parte degli enti affidanti tiene conto degli esiti di una apposita consultazione svolta presso i soggetti portatori di interesse, da avviare in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e da concludere in tempi utili per la pubblicazione del bando di gara, a meno che il loro trasferimento non sia già disciplinato nel contratto di servizio con il gestore uscente.
6. Gli enti affidanti allegano ai documenti di gara una relazione recante l'illustrazione della procedura seguita ai sensi della presente misura, con particolare riferimento all'applicazione del criterio della non duplicabilità dei beni a prezzi o costi socialmente sostenibili.

Misura 3

(Assegnazione dei beni dell'ente affidante per l'avvio del servizio)

1. Gli enti affidanti mettono a disposizione dell'aggiudicatario le reti e le infrastrutture di cui alla misura 1, punto 1, lettera a), tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altre forme di accordo giuridicamente vincolante. Per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, gli enti affidanti stipulano un accordo quadro col gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce. L'ente affidante allega ai documenti di gara una convenzione o altre forme di accordo giuridicamente vincolante, disciplinanti le modalità di assegnazione e utilizzo da parte dell'aggiudicatario di reti di proprietà di terzi.
2. Gli enti affidanti, in relazione alle caratteristiche della gara, mettono a disposizione, anche attraverso i propri enti strumentali, i beni immobili indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale o, in caso di indisponibilità, appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici, per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari a dotarsi di beni funzionalmente equivalenti per la gestione del servizio, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-economiche e localizzative. In tal caso, il corrispettivo posto a base d'asta è aumentato in ragione dei maggiori costi di acquisto e

infrastrutturazione o, in sede di valutazione delle offerte, è attribuito un punteggio maggiorato per la realizzazione dei beni.

3. Compatibilmente alle esigenze di finanza pubblica e in relazione alle caratteristiche della gara, gli enti affidanti possono:
   a) acquistare il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili necessari per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al fine di metterlo a disposizione dell'aggiudicatario;
   b) fornire una garanzia per il finanziamento relativo all'acquisto da parte dell'aggiudicatario del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili necessari per l'esecuzione del contratto di servizio o sul valore residuo del medesimo, nel rispetto, ove applicabili, delle pertinenti norme sugli aiuti di stato;
   c) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario.

Misura 4

(Regime dei beni indispensabili)

1. Per favorire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle gare, gli enti affidanti definiscono nel contratto di servizio la disciplina riguardante l'attribuzione all'aggiudicatario dei beni indispensabili, secondo i criteri di cui alla presente misura.
2. I beni indispensabili sono messi a disposizione dell'aggiudicatario il quale ha l'obbligo di manutenere e di rilevare gli stessi a titolo di:
   a) locazione, se di proprietà pubblica o di un soggetto terzo;
   b) locazione o di cessione della proprietà qualora previsto dal contratto di servizio o da un atto normativo, se di proprietà del gestore uscente. I beni acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal contratto di servizio.
3. Dopo l'aggiudicazione, gli enti affidanti possono imporre al gestore uscente l'obbligo di assicurare la disponibilità dei beni indispensabili a titolo di locazione, fino all'acquisizione di beni analoghi da parte dell'aggiudicatario, ove ritenuto necessario per assicurare il tempestivo avvio del servizio.
4. Il canone di locazione è disciplinato ai sensi della misura 6.

Misura 5

(Criteri per la determinazione del valore di subentro)

1. Il valore di subentro dei beni ceduti è individuato in base al valore di mercato e tramite la metodologia del costo storico rivalutato, secondo i criteri di cui alla presente misura.
2. Il valore dei beni immobili è determinato attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dall'Agenzia del territorio. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di

un bene simile, se non più riproducibile. In caso di mancato raggiungimento di un accordo tra le parti in ordine al prezzo della cessione e di conseguente ricorso all'Autorità giudiziaria, nelle more della definizione della controversia sul loro valore, i beni sono transitoriamente messi a disposizione dell'aggiudicatario dietro pagamento di un corrispettivo provvisorio determinato dall'ente competente e pari al valore contabile netto, nonché dietro prestazione di idonee garanzie per il pagamento di un eventuale conguaglio. Per i beni di proprietà di terzi è garantito, ove non escluso dal contratto tra gestore e terzo, il subentro del nuovo gestore alle stesse condizioni, per tutta la durata del rapporto in atto.

3. Il valore del materiale rotabile è determinato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata di vita utile dei beni, pari a venti anni per il materiale rotabile ferroviario e a quindici anni per gli autobus. Per il materiale rotabile usato, i predetti periodi decorrono dalla data di prima immatricolazione. È assicurato un valore residuo dei beni da determinare, al termine del periodo di ammortamento, nel caso di interventi di riammodernamento del mezzo.
4. Limitatamente al materiale rotabile ferroviario, in alternativa all'utilizzo del criterio del costo storico rivalutato, può essere utilizzato il valore risultante da operazioni peritali, qualora inferiore a quello stimato con il predetto criterio.
5. Il valore dei sistemi tecnologici di controllo e rilevamento, di cui alla misura 1, punto 1, lettera d), è determinato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di otto anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento, corrispondente al valore più alto tra quello di realizzo e quello di sostituzione o, in alternativa, in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi.
6. In caso di beni destinatari di contributo pubblico, la quota di finanziamento pubblico è preventivamente decurtata. Le quote coperte da contributo pubblico non ammortizzate, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per il soggetto subentrante. Se i beni finanziati non sono trasferiti al nuovo aggiudicatario, i gestori uscenti sono tenuti a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di finanziamento non ammortizzate.

Misura 6

(Criteri per la determinazione dei canoni di locazione)

1. Qualora sia prevista l'assegnazione all'aggiudicatario di beni in locazione, i documenti di gara disciplinano i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l'obbligo di manutenzione, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.
2. Il canone di locazione è pari ad una percentuale non superiore al dieci per cento del valore del bene, determinato con riferimento al criterio del valore di mercato, secondo le modalità di cui alla misura 5, punti 2 e 3. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto relative al piano di ammortamento applicato, che costituiranno finanziamento pubblico per il nuovo aggiudicatario.

Misura 7

(Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile)

1. Il termine per l'acquisizione del materiale rotabile necessario per lo svolgimento del servizio è fissato dagli enti affidanti in funzione di stime basate sugli esiti di apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile e relative all'individuazione dei tempi minimi necessari per la fornitura.
2. Le stime di cui al punto 1 tengono conto dell'effettiva capacità produttiva dei fornitori del materiale rotabile, anche in relazione al numero di gare in essere per l'affidamento del servizio nei mercati di loro riferimento tramite la medesima modalità di trasporto.

Misura 8

(Trasferimento del personale)

1. I documenti di gara disciplinano:
   a) le modalità e le condizioni per il trasferimento all'aggiudicatario del personale in servizio presso il gestore uscente e adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento o assegnato, sulla base di apposita rendicontazione contabile, in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di gara;
   b) le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto del personale da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione e la certezza della disciplina applicabile.
2. Ai fini di cui al punto 1, lettera a), il personale da trasferire è individuato previa consultazione del gestore uscente e delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, da effettuare anche nell'ambito della procedura di consultazione di cui alla misura 2, punto 5.

Capo II
Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

Misura 9

(Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara)

1. Gli enti affidanti rendono noto, nelle diverse fasi della procedura di gara e nell'ambito dei pertinenti documenti di gara, tutte le informazioni elencate nel Prospetto 1, costituenti il set informativo minimo per le procedure di gara.
2. È fatta salva la possibilità per l'ente affidante di avviare, almeno sei mesi prima della pubblicazione del bando di gara, le procedure di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi, in merito agli aspetti qualitativi e quantitativi del servizio di trasporto pubblico che intende affidare.

Misura 10

(Requisiti di partecipazione)

1. Gli enti affidanti che intendono inserire tra le condizioni per la partecipazione ad una gara requisiti ulteriori rispetto a quelli normativamente prescritti allegano ai documenti di gara un'apposita relazione, da pubblicare sulla pertinente sezione del proprio sito internet, recante le puntuali motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito aggiuntivo e dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali concorrenti, fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.
2. Qualora tra i requisiti di partecipazione sia previsto il previo conseguimento di una determinata soglia di fatturato, concorre alla determinazione del fatturato complessivo richiesto anche quello realizzato per la produzione di altri servizi locali di pubblica utilità, per una quota non superiore al settanta per cento. Almeno il trenta per cento del fatturato totale richiesto deve essere relativo ai servizi di trasporto pubblico locale oggetto del bando di gara.

Misura 11

(Criteri di aggiudicazione)

1. Nell'ambito della definizione dei criteri di aggiudicazione, gli enti affidanti tengono conto anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro, alle politiche tariffarie e all'adozione di misure di efficace contrasto all'evasione ed elusione tariffaria, all'applicazione di sistemi di *Intelligent Tecnology System*, ivi compresa l'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica e di altre tecnologie innovative a bordo, alla tutela ambientale e alla tutela dei passeggeri a mobilità ridotta. I criteri di aggiudicazione tengono conto, altresì, della presentazione del piano economico-finanziario di cui alla misura 15, qualora facoltativa.
2. Compatibilmente alle esigenze di finanza pubblica e in relazione alle gare a programmazione flessibile del servizio, gli enti affidanti possono introdurre criteri di valutazione di offerte contenenti proposte di partecipazione di soggetti terzi, pubblici o privati, al finanziamento del costo del servizio a fronte del soddisfacimento di specifiche esigenze di mobilità.

Capo III

Presentazione delle offerte, Piano economico-finanziario e incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive

Misura 12

(Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante)

1. Ai fini della determinazione delle compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico che compongono il corrispettivo a base d'asta, gli enti affidanti si attengono ai principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del Regolamento (CE) 1370/2007 e predispongono un piano economico-finanziario, denominato PEF simulato.
2. Gli enti affidanti predispongono il PEF simulato, con le modalità indicate nel Prospetto 2 e sulla base di ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'ente affidante e il gestore, in funzione delle caratteristiche della gara, con particolare riferimento all'oggetto e alla natura del contratto da aggiudicare. Per la ripartizione dei rischi si tiene conto almeno delle tipologie di rischio indicate nel Prospetto 3.
3. Il PEF simulato è finalizzato a stimare la congruità del corrispettivo posto a base d'asta e la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate dai partecipanti alla gara. La sostenibilità economico-finanziaria del PEF simulato è verificata tramite l'applicazione di indici di redditività positivi anche nel caso di subentro nella titolarità dei beni mobili, immobili e del materiale rotabile.
4. In sede di pubblicazione del bando di gara è reso noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dalla simulazione del piano economico-finanziario di cui alla presente misura, distinto per tipologia di servizio e nelle sue diverse componenti, nonché la ripartizione dei rischi tra l'ente affidante e il gestore adottata.

Misura 13

(Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti *in house* o diretti)

1. Per gli affidamenti *in house* o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4.
2. In caso di affidamento plurimodale e pluriambito il calcolo delle compensazioni è effettuato separatamente per ciascuna modalità e per ogni ambito.

Misura 14

(Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive)

1. Nei casi di affidamento del servizio con procedure non competitive, previsti dalla vigente normativa, gli enti affidanti assicurano il miglioramento progressivo delle *performance* aziendali, individuando e disciplinando gli obiettivi annuali cui sono tenuti i gestori e le relative sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli stessi. I contratti di servizio stabiliscono le predette sanzioni, ivi incluse la risoluzione del contratto, nonché adeguate riduzioni della parte variabile della remunerazione del personale dirigenziale.

2. Gli obiettivi di cui al punto 1 possono consistere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in:
   a) riduzione dei costi o aumento della produttività, stabiliti anche con riferimento a *benchmark* di imprese efficienti e comparabili;
   b) incremento del numero dei passeggeri trasportati e paganti;
   c) ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi;
   d) miglioramento dei livelli quali-quantitativi del servizio erogato;
   e) per i contratti *net cost*, incremento della redditività legata anche al recupero dell'evasione tariffaria e ad altre politiche commerciali;
   f) ottimizzazione del piano degli investimenti programmati e delle manutenzioni.

Misura 15

(Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti)

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione, obbligatoria o facoltativa, da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario, contenente la proiezione per il periodo di durata dell'affidamento dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, coerente con le assunzioni delle diverse tipologie di rischio. Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento. Qualora il bando preveda la titolarità dei beni indispensabili per l'erogazione del servizio, il piano economico-finanziario indica, nella pertinente voce di bilancio, anche gli oneri per la loro acquisizione.
2. Il piano economico-finanziario, redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, si compone dei seguenti documenti:
   a) il conto economico;
   b) lo stato patrimoniale;
   c) gli indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.
3. In caso di affidamento plurimodale e pluriambito, è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita e per ogni ambito.
4. Il piano economico-finanziario è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966.

Misura 16

(Termine per la presentazione delle offerte)

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di ricevimento delle offerte non può essere inferiore a centodieci giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, da individuare in funzione della complessità del progetto di mobilità e della valutazione degli investimenti, ivi inclusi l'acquisizione dei beni necessari all'esercizio e, in particolare, del materiale rotabile e dei beni immobili.

Titolo II
SCHEMA DELLE CONVENZIONI

Capo I
Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale

Misura 17

(Contenuto minimo delle convenzioni)

1. Lo schema di convenzione o contratto di servizio contiene gli elementi minimi, articolati anche su più allegati, indicati nel Prospetto 5.

Misura 18

(Durata e proroga dei contratti di servizio)

1. La durata dei contratti di servizio è fissata nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento, commisurando il periodo di affidamento in funzione della maggiore o minore entità degli investimenti richiesti, tenuto conto della modalità di ammortamento degli stessi.
2. L'ente affidante individua puntualmente negli atti di gara la possibilità di disporre la proroga del contratto di servizio, nonché il termine finale di cessazione della stessa.
3. Nei casi in cui sia necessario garantire la continuità del servizio di trasporto alla scadenza del precedente rapporto, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante individua un periodo circoscritto di estensione della durata del contratto, nel rispetto delle condizioni e dei termini di durata fissati dalle norme di riferimento.
4. La proroga può essere altresì disposta come soluzione per promuovere investimenti da parte del gestore del servizio o per stimolare il raggiungimento di determinati livelli di qualità dei servizi individuati previamente nel contratto di servizio. L'estensione del periodo

di validità del contratto di servizio è subordinata a una verifica del raggiungimento di predefiniti obiettivi di *performance* finanziaria, operativa e qualitativa che il gestore del servizio assicura in un determinato periodo intermedio dell'affidamento. In tali casi la proroga, se prevista dal contratto di servizio, non può portare ad una durata dell'affidamento superiore alla durata massima consentita dalle norma di riferimento, fatti salvi i casi di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Misura 19

(Criteri di aggiornamento delle tariffe e misure di promozione dell'efficienza)

1. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, gli enti titolari della potestà tariffaria e gli enti affidanti procedono all'aggiornamento, rispettivamente, delle tariffe dei servizi e dei corrispettivi, applicando il metodo del *price-cap*, di cui all'articolo 18, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, secondo le modalità indicate al punto 2.
2. L'aggiornamento annuale delle tariffe e dei corrispettivi è determinato secondo la seguente formula:

(1) $S_t = S_{t-1} * (1 + P_{t-1} - X_t - \alpha(V_{t-1} - V_t)/V_{t-1})$

(2) $T_t = T_{t-1} * [1 + P_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]$

Dove:

t = 1° anno di regolazione contrattuale

S_t = sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t

S_{t-1}= sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t_{-1}

P= tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo di validità del vincolo.

X_t= recupero di produttività con riferimento a un indicatore semplice o ponderato (somma ponderata di più indicatori di efficienza operativa e di efficacia gestionale) definito dall'ente affidante al tempo t.

T_t= prezzi massimi unitari al netto delle imposte riferiti a un paniere di tariffe applicate ai passeggeri al tempo t.

Q_t = indicatore quali-quantitativo sintetico risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata come rilevati al tempo t in base al sistema di monitoraggio aziendale.

Qt = indicatore quali-quantitativo sintetico risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati al tempo t in base al sistema di monitoraggio aziendale.

V_t = velocità commerciale al tempo t da rilevare secondo metodologie oggettive e definita come rapporto tra vetture-km o treni-km offerti al pubblico secondo un algoritmo prestabilito.

$0 \leq \alpha < 1$ = coefficiente di ponderazione della variazione della velocità commerciale dal tempo (t_{-1}) al tempo *t*.

Il parametro V_t, da considerare dagli enti affidanti come nella formula di cui sopra, anche in relazione alla sua capacità di riflettere esclusivamente le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità dell'ente competente e non influenzabili dal gestore, comporta che, laddove la velocità commerciale aumenti, il corrispettivo debba diminuire e, viceversa, nel caso il parametro diminuisca. Infatti, nel caso di incremento della velocità commerciale, il gestore beneficia di un vantaggio dovuto ai minori costi gestionali correlati alla velocità commerciale (come, ad esempio, il costo dei carburanti, il tempo di guida o l'usura dei mezzi), compensato dalla riduzione del corrispettivo, mentre in caso di riduzione, i maggiori costi che il gestore dovrà sostenere sono compensati da un aumento del corrispettivo.

Il parametro della velocità commerciale può essere preceduto, come nella formula di cui sopra, da un coefficiente, con valore compreso tra zero e uno, volto a stimare la quota della variazione del parametro che è correlata direttamente al peso dei costi variabili sui costi totali del gestore.

Alla formula relativa all'aggiornamento del sussidio può essere inoltre aggiunto un addendo relativo agli investimenti qualora previsti nel periodo di affidamento e un addendo relativo ai costi non controllabili dal gestore (come, ad esempio, i costi di assicurazione in quanto legati a tariffe fissate unilateralmente dal fornitore). In quest'ultimo caso, il riconoscimento di tali costi deve essere motivato adeguatamente e deve essere coerente con le ipotesi esplicitate di ripartizione dei rischi commerciali, operativi e finanziari assunti a base della predisposizione del PEF da parte dell'ente affidante di cui alla misura 12.

3. L'applicazione del metodo del *price-cap* non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati.

Misura 20

(Modifiche contrattuali)

1. I documenti contrattuali disciplinano, tramite apposite clausole chiare, precise ed inequivocabili, i presupposti e le modalità necessari per disporre le eventuali modifiche contrattuali tali da non alterare la natura generale del contratto.
2. La disciplina delle modifiche contrattuali, in particolare, tiene conto di un'equa ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio, prevedendo, laddove necessario, una corrispondente revisione del piano economico-finanziario.
3. Fatto salvo quanto previsto al punto 1, il realizzarsi di eventi non previsti o prevedibili al momento della sottoscrizione del contatto di servizio può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea.
4. I documenti di gara individuano le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di riprogrammazione non temporanea del servizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione del gestore.

Titolo III
CRITERI PER LA NOMINA DELLE COMMISSIONI AGGIUDICATRICI

Capo I
Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse

Misura 21

(Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici)

1. Gli enti affidanti adottano misure adeguate per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico, per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti.
2. La selezione dei componenti delle commissioni aggiudicatrici è rivolta a soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del piano economico finanziario, nonché di una particolare esperienza maturata nella gestione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nel controllo e monitoraggio degli stessi e nella relativa pianificazione delle reti di trasporto. Gli enti affidanti pubblicano, tra gli atti di gara, i *curriculum* e la documentazione relativi ai titoli di studio e alle specifiche qualificazioni ed esperienze professionali comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti delle commissioni aggiudicatrici, richiesti in relazione alla gara.
3. Qualora sia prevista la nomina di dipendenti di amministrazioni pubbliche in seno alle commissioni aggiudicatrici, la maggioranza di essi è individuata tra i dipendenti in servizio presso enti e amministrazioni che operano in ambiti territoriali diversi rispetto a quello dell'ente che ha indetto la procedura di gara, ovvero presso enti strumentali dotati di specifiche competenze settoriali e caratterizzati da terzietà nei confronti all'ente affidante. I predetti componenti sono individuati secondo criteri di rotazione predefiniti.
4. L'incarico di componente delle commissioni aggiudicatrici non può essere conferito a soggetti che:
    a) rispetto alla specifica procedura di affidamento, abbiano interessi propri, di parenti, affini entro il secondo grado, del coniuge o di conviventi, ovvero qualora la suddetta procedura possa coinvolgere gli interessi di persone con le quali abbiano rapporti di frequentazione abituale, di soggetti od organizzazioni con cui loro o il coniuge abbiano causa pendente o grave inimicizia o rapporti di credito o debito, ovvero di soggetti od organizzazioni di cui siano tutori, curatori, procuratori o agenti, nonché di enti, associazioni anche non riconosciute, comitati, società o stabilimenti di cui siano amministratori o gerenti o dirigenti;

b) operano, o abbiano operato nel precedente triennio, a qualunque titolo, presso le società partecipate dall'ente affidante attive nel settore del trasporto pubblico e loro controllate;
c) prestano servizio, o abbiano prestato servizio nel precedente triennio, presso l'unità organizzativa dell'ente affidante preposta al controllo del servizio e al controllo delle società partecipate attive nel settore del trasporto pubblico;
d) abbiano assunto compiti di gestione, pianificazione della rete, programmazione del servizio e consulenza relativamente al servizio oggetto della procedura di gara.

5. Per l'intera durata dell'affidamento, i soggetti aggiudicatari non possono conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione aggiudicatrice.
6. All'atto della nomina, ciascun componente rende una apposita dichiarazione in ordine all'insussistenza di alcuna delle ipotesi di conflitto di interesse di cui al punto 4.
7. Gli enti affidanti assicurano una effettiva applicazione dei criteri di cui alla presente misura, prevedendo, in particolare, idonee misure dissuasive e sanzionatorie nei confronti dei soggetti aggiudicatari che violino il divieto di cui al punto 5, da disciplinare nell'ambito della convenzione, nonché l'esclusione dalle future gare.

Glossario

Ai fini dell'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto si utilizzano le seguenti definizioni:

1. La *"condivisibilità"* di un bene si riferisce alla possibilità tecnica, organizzativa e commerciale che più operatori utilizzino contestualmente (contemporaneamente o cumulativamente) il bene. La *condivisibilità* può essere *tecnica*, se la fruizione del bene da parte di più soggetti non diminuisce la quantità disponibile per ciascuno in virtù di caratteristiche tecniche, operative o organizzative del bene (assenza di rivalità), se non in condizioni di congestione; (b) la *condivisibilità* può essere *economica* o commerciale se la fruizione del bene da parte di più soggetti non ne diminuisce i guadagni attesi ovvero non ne limita le possibilità di sfruttamento commerciale (profittabilità).
2. La *"non condivisibilità"* di un bene si riferisce ai casi in cui non si verificano le condizioni di cui al punto 1.
3. La *"non sostituibilità"* o *"essenzialità"* di un bene è la situazione in cui lo stesso è: (a) necessario allo svolgimento del servizio e (b) non intercambiabile agevolmente, realmente o potenzialmente, con altri beni per l'effettuazione dello stesso servizio; il grado di sostituibilità del bene va dimostrato con riferimento a caratteri fisici, localizzativi, logistici, tecnici e commerciali rispetto ai quali il mercato non offra alternative equivalenti.
4. La *"non duplicabilità"* di un bene, da valutare dopo aver verificato il requisito di essenzialità, è la condizione di non replicabilità a costi efficienti ovvero a costi *"socialmente sostenibili"*, di cui al parere AGCM[1]; affinché un bene sia considerato non duplicabile, non devono esistere alternative valide da un punto di vista tecnico-funzionale sostenibili economicamente da un operatore efficiente (o "rappresentativo") diverso dal proprietario sia in quanto, per il volume di produzione del servizio oggetto di gara, sussistano condizioni di *sub-additività dei costi*, sia in quanto i costi o i tempi di duplicazione per un impresa rappresentativa non sono sostenibili per operare in condizioni di efficienza, anche considerando i costi ambientali della possibile duplicazione.
5. La condizione di *sub-additività dei costi* è verificata quando i costi sostenuti da una sola impresa nel produrre l'intera quantità domandata sono inferiori a quelli che sosterrebbero due o più imprese contemporaneamente presenti sul mercato.
6. La *"dominanza"* è la condizione soggettiva di effettivo controllo su un bene, misurata ad esempio attraverso la quota di mercato, riferita sia ai mercati in cui l'impresa titolare del bene è attiva, sia al mercato del bene interessato. In caso di affidamenti in esclusiva, la dominanza su tali mercati, atteso il carattere non duplicabile del bene, è sempre verificata.
7. Per *"convenzione"* o *"contratto di servizio"* si intendono, indifferentemente, gli atti convenzionali e contrattuali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto legge n. 201/2011, all'articolo 2, lettera i), del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e all'articolo 19 del decreto legislativo n. 422/1997.

[1]Segnalazione AS262 - *Reperimento del materiale rotabile ferroviario necessario per l'espletamento delle gare per l'aggiudicazione dei servizi ferroviari di competenza regionale*, Boll. AGCM n. 26/2003.

Prospetto n.1

Pre-informazione[2] : Avviso pubblicato sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

Informazione	Descrizione	Titolarità (E=Ente affidante, G=gestore)	Modalità di accesso
Quantitativo e/o valore indicativo per tipologia di servizi	Bus*km/treni*km di servizio di trasporto pubblico di passeggeri e/o del valore stimato, tariffe + corrispettivi, IVA inclusa	E	Avviso pubblicato su GUCE
Diritti di esclusiva	Presenti/Assenti	E	Avviso pubblicato su GUCE
Obblighi di servizio pubblico ed eventuale quantificazione delle compensazioni	Presenti/Assenti; valore dei corrispettivi, IVA inclusa, e compensazioni a fronte di esoneri tariffari, IVA inclusa	E	Avviso pubblicato su GUCE
Rinvio ai documenti e agli atti vigenti di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale	A titolo esemplificativo: - piano regionale dei trasporti; - Piani regionali integrati della mobilità, delle infrastrutture e dei trasporti (PRIIM); - programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale; - piano generale traffico urbano (PGTU); - piano urbano di mobilità (PUM)	E; generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'ente affidante	Avviso pubblicato su GUCE
	- Modalità di subentro, se previste, per il materiale		

[2]Regolamento (CE) n. 1370/2007, articolo 7, paragrafo 2: *" Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione. Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.*
Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5."

Informazioni sui beni strumentali	rotabile; - Modalità di subentro, se previste, per gli altri beni strumentali (depositi, rimesse, centri di manutenzione);	E	Avviso pubblicato su GUCE
Informazioni sul personale	Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili)	E	Avviso pubblicato su GUCE

Bando di gara/lettera di invito

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso
Corrispettivi e compensazioni	Corrispettivo storico ed a base d'asta per ciascuna tipologia di servizi oggetto di affidamento, distinto almeno nelle seguenti componenti: • compensazione a copertura degli obblighi di servizio pubblico; • corrispettivo a copertura degli oneri di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi e degli immobili; • corrispettivo a copertura degli oneri di investimento (se previsti); • corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle reti (per il servizio ferroviario) e/o delle infrastrutture ; corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie; • corrispettivo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio; • corrispettivo a copertura degli eventuali investimenti (es. rinnovo flotta) previsti ovvero finanziamenti pubblici riconosciuti.	E	Bando di gara /lettera di invito
Struttura tariffaria	Menù tariffario storico e di progetto, tra cui, tariffe agevolate ed esenzioni, modalità di riconoscimento delle agevolazioni; regole e procedure di *clearing* in caso di integrazione tariffaria.	E	Bando di gara /lettera di invito
Costi di esercizio	In caso di trasferimento del personale: costo unitario del lavoro (valori corrispondenti a quelli evidenziati nel bilancio del gestore uscente).	G	Bando di gara /lettera di invito (dati di bilancio)

Disciplinare di gara e Data room (oltre alle informazioni di cui sopra)

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso
Caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara	Descrizione rete viaria, zonizzazioni territoriali, descrizione e grafo della rete ciclo-pedonale, sistema della sosta; Dati descrittivi della domanda (es. popolazione residente e crescita negli anni, abitazioni, attività produttive, programmazione orari scuole e uffici, reddito pro-capite, valore aggiunto a livello territoriale e previsioni), con eventuale rinvio a studi e modelli di stima della domanda del territorio interessato con specificazione delle variabili esplicative utilizzate; Piani delle merci/logistica; dati su inquinamento ambientale; Basi di dati in formato rieditabile e aperto (*open data*).	E	Bando di gara /lettera di invito Rinvio ai documenti generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'Ente affidante
Servizi	Orario dei servizi programmati: per i servizi su gomma, descrizione tabellare e geografica delle linee, percorsi, fermate, orari, cadenze; per il servizio ferroviario, elenco tratte servite, cadenzamento, elenco treni e composizione (se non elemento di offerta); Velocità commerciale per linea e/o apposite partizioni omogenee di rete (ultimo anno) (servizio su gomma); I *data base* dell'offerta devono essere omogenei con quelli utilizzati per le informazioni fornite al pubblico.	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Performance qualitativa per linea o gruppi di linee (informazioni da fornire solo in caso di	Indicatori di ritardi e disfunzioni attribuibili alla qualità del materiale rotabile (se ceduto o messo in disponibilità) e delle infrastrutture (non dipendenti da altri aspetti del progetto di mobilità) relativi agli ultimi 3 anni: es. nr guasti/10.000 km per linea; Settore trasporto per ferrovia:	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)

trasferimento dei rotabili dal gestore *incumbent*)	Standard di puntualità RFI - B per linea e corsa; cause attribuibili alla rete; consuntivo degli ultimi 3 anni.		
Indici della qualità erogata e percepita dei servizi (informazioni da fornire solo in caso di messa a disposizione del materiale rotabile o di gara a doppio oggetto)	Monitoraggi degli indicatori di qualità erogata e percepita negli ultimi 3 anni: valori attesi e consuntivati; Risultati delle indagini di qualità percepita (ICS) degli ultimi 3 anni: valori rilevati degli indicatori semplici o ponderati utilizzati; modello di CS utilizzato; Elenco dei reclami degli utenti pervenuti negli ultimi 3 anni suddivisi per disservizi riferiti al servizio erogato, ai mezzi, al personale o alle infrastrutture (biglietterie, depositi, stazioni, fermate, ecc.); Basi di dati in formato rieditabile e aperto.	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Domanda effettiva per modalità di trasporto (per gara flessibile o contratto *net cost*)	Per ogni modalità di trasporto (dati riferiti agli ultimi 3 anni): flussi O-D, distribuzione per fascia oraria, singola fermata, per linea/corsa/direttrice e/o unità funzionale di rete, giorno della settimana (festivo / feriale), stagione; Se non disponibili tutti i dati nel dettaglio di cui sopra, il numero dei passeggeri rilevato o stimato va fornito almeno a livello di sub-bacini di mobilità nel caso del trasporto su gomma (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie principali e adduttrici); Se non disponibili i dati sul numero dei passeggeri, vanno forniti i dati sui ricavi tariffari o la quantità di titoli venduti per tipologia del titolo di viaggio (es. biglietto ordinario, abbonamento, ecc.) aggregati almeno a livello di sub-bacini di mobilità (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie	E	Bando di gara /lettera di invito Data room

	principali e adduttrici per un periodo di tre anni*; Precisare la metodologia di rilevazione e dettagli criteri metodologici per le eventuali stime; Basi di dati in formato rieditabile e aperto. * I dati possono essere forniti per un periodo più breve ove nell'intervallo degli ultimi 3 anni non vi siano state modifiche nella struttura tariffaria oppure non si siano verificati eventi di domanda eccezionali		
Ricavi tariffari e stima evasione	- Ricavi tariffari negli ultimi tre anni* distinti tra ricavi "integrati" e "non integrati" almeno a livello di sub-bacini (urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e per linee ferroviarie principali e adduttrici; - Tasso di evasione a livello di bacino di gara e metodologie di stima negli ultimi tre anni*. * I dati possono essere forniti per un periodo più breve ove nell'intervallo degli ultimi 3 anni non vi siano state modifiche nella struttura tariffaria oppure non si siano verificati eventi di domanda eccezionali.	E/ G	Bando di gara /lettera di invito Data room
Informazioni sulle reti	per il servizio di trasporto su strada: grafo, ubicazione e caratteristiche di dettaglio delle fermate per il servizio di trasporto per ferrovia: informazioni contenute nell'Accordo quadro tra GI e Regione[3] in merito a:	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data

[3] I contenuti dell'AQ sono dettagliati all'interno del PIR (Prospetto Informativo della rete) predisposto annualmente dal GI e riguardano la capacità di rete ed i servizi correlati garantiti senza oneri aggiuntivi rispetto al pedaggio (utilizzo degli scambi e dei raccordi, il controllo e la regolazione della circolazione, l'uso del sistema di alimentazione, le informazioni necessarie per la gestione dei servizi, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 188/2003), e per la programmazione del servizio. In particolare, l'AQ contiene: la tipologia, il numero e le caratteristiche dei collegamenti (origine – destinazione), il numero delle tracce, le caratteristiche dei treni, il volume del servizio (treni*km), il prezzo (pedaggio), accesso ai sistemi informativi di controllo della circolazione (PICWEB). È previsto inoltre un allegato all'AQ che illustra il servizio programmato nel periodo di valenza dell'AQ, modificabile in funzione di mutate esigenze del trasporto, mediante aggiornamenti da prevedersi con scadenze di norma annuali.

	pedaggi, stazioni: biglietterie e spazi commerciali.		room)
	Caratteristiche fisiche e funzionali: - ubicazione; - dimensione; - capacità; - agibilità; - attrezzature; - funzionalità; - messa a norma; - certificati di sicurezza e altre certificazioni; - relazione di stato; - manutenzioni effettuate;		
Informazioni sui beni immobili (depositi, rimesse, centri manutenzione, sistemi tecnologici)	Investimenti effettuati e modalità di finanziamento; Aspetti contrattuali (Condizioni di uso, noleggio; contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing in essere, obbligazioni pendenti, incluse quelle per la manutenzione): - prospetto dei costi e dei canoni relativi a tutti i contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing in essere; - copia dei contratti attivi e passivi in essere, qualora trasferiti; - periodicità delle operazioni di manutenzione ordinaria; Piani di ristrutturazione, riammodernamento e sviluppo futuro (per immobili di proprietà pubblica).	E, G	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)
	Informazioni dettagliate sul materiale rotabile richiesto per l'esercizio del servizio: • tipologia dei veicoli da utilizzare ed autorizzati dall'ente sulle singole linee, in termini di larghezza e lunghezza (corto, medio, lungo, ecc.) per consentire il servizio in situazione di viabilità particolare (sezioni stradali		

Con la delibera n. 70/2014 dell'Autorità, che impone al GI di inserire nel PIR un nuovo schema di AQ per il TPL, l'AQ conterrà anche l'identificazione degli impianti necessari per lo svolgimento del servizio ferroviario ed, in particolare: localizzazione, loro caratteristiche e dotazioni esistenti e relativi piani di sviluppo, canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

Materiale ferroviario, gomma e superficie	strette, necessità di bassi raggi di curvatura), tensione di alimentazione; • quantità richieste per ciascuna tipologia; • dotazioni accessorie necessarie (pedane disabili, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia; • dettagli sui finanziamenti disponibili: entità, modalità di erogazione, vincoli, allocazione dei costi. Informazioni sul materiale rotabile oggetto di cessione o di messa in disponibilità: • tipologia dei veicoli (modelli euro, carrozzeria, alimentazione) e quantità; • dotazioni accessorie presenti (pedane disabili, aria condizionata, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia; • prestazioni medie: parametri che caratterizzano la System availability: MTBF (Mean Time Between Failures), MTTR (Mean Time To Repair), MTTR (Mean Time To Restore); • costo di acquisto, anno di acquisto e di entrata in esercizio; • valore dell'eventuale finanziamento, data di *revamping* (eventuale) e valore di bilancio risultante; • contratti di acquisto e di manutenzione, finanziamento, affitto e leasing; • titolo di acquisizione; • entità dell'eventuale contributo pubblico (e fonte: Unione Europea, Stato, Regione, Enti locali) e quota sul totale; • valore ammortizzato; • periodo di ammortamento residuo; • criteri di ammortamento utilizzati; • interventi di manutenzione ordinaria, ciclica e straordinaria effettuati.	E, G	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)

Personale da trasferire all'eventuale nuovo gestore	Elenco del personale interessato dal trasferimento, riportando per ogni addetto, in forma anonima, le seguenti informazioni: - n. matricola; - data di nascita; - anzianità contributiva; - data di assunzione; - qualifica; - livello di inquadramento o parametro; - inidoneità alla mansione relativa alla qualifica posseduta; - abilitazioni possedute; - sede di lavoro; - categoria di attività; - mansione prevalente; - deposito/officina/impianto di appartenenza; - linea/tratta ferroviaria di impiego prevalente; - tempo pieno/parziale (indicare percentuale); - tipologia di contratto (tempo indeterminato /determinato/ altro); - scadenza (se applicabile); - trattamento economico[4]: costo complessivo annuo e mesi lavorati. Il suddetto elenco contiene anche una informazione riepilogativa del costo di tutto il personale da trasferire, suddiviso per categoria di attività, con la specifica indicazione delle diverse componenti: quota CCNL, quota contratto integrativo aziendale (qualora applicabili all'aggiudicatario), oneri sociali, rateo annuo accantonamento TFR, oneri accessori, altro. Vengono inoltre indicati i seguenti ulteriori dati: complessivo TFR da trasferire e nella disponibilità del datore di lavoro e tipo ed importo del contenzioso in essere tra l'attuale	G	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e data room)

[4] I dati economici fanno riferimento all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario concluso e sono coerenti con i dati della relativa Relazione di Bilancio.

	gestore ed i relativi dipendenti (se trasferito). Contratti integrativi aziendali vigenti (qualora applicabili all'aggiudicatario); Accordi sottoscritti con le parti sociali contenenti le modalità di trasferimento del personale.		

Prospetto n.2

Predisposizione del PEF simulato

Predisposizione del conto economico simulato

Fase 1. Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del Regolamento (CE) n. 1370/07. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale,
- spese per l'energia,
- oneri per le infrastrutture,
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico,
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri,
- costi fissi;

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile, e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e canoni
- B12) accantonamenti per rischi;
- B13) altri accantonamenti;
- B14) oneri diversi di gestione.

Ciascuna delle suddette categorie di costo può essere a sua volta maggiormente dettagliata in funzione delle specifiche caratteristiche delle attività oggetto di gara, in conformità alle migliori pratiche contabili del settore e ai criteri contabili internazionali. In ogni caso, i costi indicati devono essere strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. I costi vanno stimati sulla base di ipotesi di efficienza, con riferimento a un'impresa mediamente efficiente e in relazione agli investimenti da effettuare, tenendo conto dell'andamento dei prezzi al consumo per gli anni di durata dell'affidamento come desumibile dalle proiezioni presentate nei documenti ufficiali (o nel Documento di Economia e Finanza) del Governo.

Per quanto riguarda i costi del personale, la stima è condotta applicando i valori medi del costo unitario annuo del lavoro per le diverse qualifiche, così come desumibili dal CCNL e dai contratti aziendali (se gli stessi vengono trasferiti) moltiplicati per il totale degli addetti previsti.

Per quanto riguarda gli ammortamenti, la stima è basata su una durata standard della vita utile delle varie tipologie di cespiti ricomprese nel parco dei beni di investimento richiesti. Rispetto alla stessa stima di vita utile sono commisurati gli oneri di manutenzione. Il fabbisogno di tali beni, con particolare riferimento al materiale rotabile e ai beni strumentali eventualmente richiesti per l'effettuazione del servizio, è stimato sulla base del programma di esercizio oggetto di gara, tenendo conto degli orari dei servizi e delle massime uscite necessarie.

Se non già ricompresi nella remunerazione del capitale (come è il caso laddove si adotti una misura del costo del capitale che ponderi sia il costo del capitale di rischio che quello del capitale di terzi, come il parametro del "costo medio ponderato del capitale" o *Weighted Average Cost of Capital* - WACC), devono essere considerati gli oneri finanziari correlati sia all'acquisto di beni

strumentali (fabbisogno finanziario), sia anche alle specifiche modalità di pagamento del corrispettivo (fabbisogno corrente).

Fase 2. Valutazione delle diverse tipologie di ricavi in relazione alla struttura della gara e all'oggetto di affidamento (possibilità di utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori, ecc.). Per quanto riguarda la voce di ricavo generalmente più rilevante, i ricavi da traffico, la stima va condotta in base al sistema tariffario approvato dall'ente competente (vigente e prospettico sulla base di eventuali atti di indirizzo già noti) e ai modelli di previsione della domanda utilizzati. Nel computo vanno considerati anche gli eventuali "effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP)", effetti che si riferiscono ai vantaggi economici, traducibili in maggiori introiti, che non potrebbero conseguirsi se non si gestissero i servizi soggetti a OSP. Tali vantaggi sono da ritenersi già largamente computati nella stima dei ricavi da traffico, nella misura in cui questi tengono conto degli "effetti di rete" per calcolare i passeggeri trasportati e nella stima delle altre tipologie di ricavo (es. ricavi da pubblicità, se ammessi dalle regole di gara).

Fase 3. Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, che tiene conto "*dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica*" [Allegato al Reg. (CE) n. 1370/2007]. A tale proposito l'ente affidante formula precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi con il gestore per tutta la durata dell'affidamento. Quanto più numerose sono le tipologie di rischio che gravano sull'ente affidante e maggiore la loro entità, tanto minore deve essere la remunerazione del capitale proprio riconosciuta al gestore. La misura dell'utile non deve essere necessariamente positiva o la stessa per tutti gli anni di durata dell'affidamento in considerazione della possibile diversa incidenza del rischio d'impresa nei vari anni, ma anche in virtù della gradualità dei processi di recupero di efficienza che le caratteristiche della gara consentono all'affidatario (oltre che in virtù del progetto industriale dello stesso).

La stima dei valori del conto economico deve essere compatibile con le ipotesi assunte per la predisposizione dello stato patrimoniale, distinto per fonti e impieghi e strutturato secondo il criterio funzionale al fine di identificare le diverse aree gestionali: operativa, finanziaria e accessoria.

Prospetto n. 3

Tipologie di rischio

1. Variazioni costi operativi
2. Variazioni costo del personale di cui:
- al CCNL
- ai contratti aziendali
3. Variazioni costi dei carburanti
4. Variazioni elementi di ricavo
5. Variazioni costi finanziari:
- Oneri finanziari
6. Modifiche Legislative
7. Modifiche Sistema Tariffario
8. Investimenti

Prospetto n. 4

Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento *in house* o diretto

Metodologia per il calcolo delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico in caso di affidamento non competitivo

Fase 1. Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del Regolamento (CE) n. 1370/2007. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale;
- spese per l'energia;
- oneri per le infrastrutture;
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico;
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri;
- costi fissi.

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile, e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e canoni;
- B11) variazione delle rimanenze;
- B12) accantonamenti per rischi;
- B13) altri accantonamenti;
- B14) oneri diversi di gestione.

Fase 2. I suddetti costi devono essere decurtati delle voci non necessarie per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, ovvero di quei costi che, pur potendo comparire nel bilancio degli affidatari, non sono e non possono essere ricondotti funzionalmente alla fornitura degli obblighi di servizio pubblico.

Fase 3. Individuazione dei *driver* (parametri di riferimento) per l'allocazione dei costi comuni in conformità alle determinazioni dell'Autorità in merito all'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 3, lettera b) del decreto legge n. 201/2011 concernente la determinazione dei "criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate").

Fase 4. Attribuzione dei costi comuni in base ai criteri di cui ai punti precedenti.

Fase 5. Calcolo degli eventuali effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi in questione.

Fase 6. Detrazione dei ricavi tariffari e di qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio.

Fase 7. Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto *"dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica"* [Allegato al Reg. (CE) n. 1370/2007]. Anche in questo caso, rileva formulare precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi tra gestore e Ente affidante per tutta la durata dell'affidamento, tenendo conto che l'affidamento *in house* si

qualifica come un appalto, essendo i rischi tutti in capo al secondo per la specifica connotazione del "controllo analogo", mentre nell'affidamento diretto non vanno considerati i rischi di mercato. Il risultato delle operazioni di cui sopra corrisponde all'effetto finanziario netto che deve essere compensato all'operatore.

Prospetto n. 5

Schema del contenuto minimo dello convenzioni/contratti

a) periodo di validità;
b) caratteristiche dei servizi offerti e programma di esercizio (in allegato l'Orario dei servizi programmati);
c) obblighi di servizio pubblico (OSP), con richiamo ai criteri di loro individuazione, e diritti di esclusiva[5];
d) standard quali-quantitativi minimi del servizio espressi in termini di standard generali e specifici ed obiettivi minimi di miglioramento[6];
e) obblighi verso le persone a mobilità ridotta;
f) modalità di coinvolgimento degli utenti nel monitoraggio e di ridefinizione degli standard e dei livelli di qualità;
g) oggetto, forme, strumenti (ed eventuali organi) di controllo, monitoraggio e rendicontazione degli adempimenti contrattuali di natura quali-quantitativa, economica, gestionale e di investimento;
h) carta della qualità del servizio (comprensiva delle procedure di reclamo, conciliazione e risoluzione delle controversie e degli indennizzi automatici agli utenti, degli obblighi informativi ed adeguate forme di garanzia nei confronti degli utenti);
i) struttura tariffaria adottata e criteri di aggiornamento annuale, disciplina dei canali di distribuzione;
j) agevolazioni e riduzioni tariffarie a specifiche categorie di utenze [7](solo per contratti *net cost*);
k) condizioni e modalità di tariffazione interoperabile (ove previsto il biglietto multimodale);
l) modalità di contrasto ed obiettivo di recupero dell'evasione tariffaria;
m) altri eventuali ricavi complementari (solo per contratti *net cost*);
n) corrispettivi a copertura delle prestazioni affidate e a compensazione degli obblighi di servizio pubblico e modalità di determinazione e adeguamento conseguenti al tasso di inflazione programmato e alla velocità commerciale e a modifiche della struttura tariffaria, nonché modalità di pagamento e tutele in caso di ritardato pagamento[8];
o) programma degli investimenti (contribuzione pubblica, piano ammortamento, condizioni di riscatto);
p) piano economico-finanziario (PEF) (allegato);
q) meccanismi incentivanti (premi e penali) di efficienza, investimenti, qualità, ricavi, redditività o numero di passeggeri trasportati;

[5]Fermo restando la non considerazione dei contratti di servizio dei servizi di trasporto non soggetti a un regime di esclusiva.

[6]Gli standard quali-quantitativi dei servizi, sia generali che specifici, contenuti nelle Carte della qualità dei servizi coprono almeno tutte le dimensioni qualitative indicate nella Carta della mobilità (di cui al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998) e/o nella norma UNI EN 13816 così come determinati nella convenzione/contratto di servizio.

[7]Con indicazione della tipologia delle esenzioni/agevolazioni tariffarie riconosciute, della metodologia utilizzata per la stima/computo del mancato introito e delle modalità e tempi di rimborso del corrispondente corrispettivo al gestore.

[8]I corrispettivi vanno suddivisi almeno nelle seguenti componenti:

- corrispettivo a copertura degli obblighi di servizio pubblico;
- corrispettivo a copertura degli oneri di ammortamento per gli investimenti eventualmente previsti;
- corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle infrastrutture o di altri beni strumentali;
- corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie (nel caso dei contratti *net cost*);
- corrispettivo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio (comma 461, articolo 2 della legge 244/2007).

La suddetta suddivisione del corrispettivo vale anche per i contratti affidati con modalità *in house* e diretta.

r) modalità di sub affidamento (ove previsto);
s) obbligo di manutenzione del materiale rotabile e degli impianti;
t) disciplina di messa a disposizione dei beni essenziali e dei beni indispensabili all'effettuazione del servizio (in allegato, per i servizi ferroviari, l'Accordo Quadro di cui al decreto legislativo n. 188/2003), canoni di locazione e/o eventuali valori di subentro;
u) modalità di gestione delle emergenze;
v) disciplina delle eventuali proroghe e il preavviso minimo per esercitare la proroga;
w) condizioni e modalità per la modifica del contratto e della revisione del PEF (ove necessario);
x) condizioni e modalità per la risoluzione del contratto;
y) modalità di risoluzione delle controversie tra gestore ed ente affidante;
z) obblighi del gestore al termine del contratto o in caso di cessazione anticipata del contratto, ivi inclusa la eventuale previsione in merito all'acquisto da parte dell'ente affidante del materiale rotabile in uso all'aggiudicatario a valore di mercato;
aa) garanzie definitive;
bb) sanzioni amministrative (ove previste) e rimedi di carattere civilistico, ivi incluse eventuali clausole penali, in caso di mancata osservanza di clausole contrattuali da parte del gestore o dell'ente affidante; sanzioni amministrative nei confronti del gestore che violi il divieto di conferire, dopo l'aggiudicazione e per l'intera durata del contratto, funzioni o incarichi ai componenti della commissione aggiudicatrice;
cc) obbligo di applicazione dei contratti collettivi di lavoro per comparto sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;
dd) ridefinizione dei rapporti con i lavoratori dipendenti e capitale investito in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del convenzione.

PAGINA BIANCA

Allegato B alla Delibera n. 26/2015

Modalità per la partecipazione alla consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

L'Autorità intende acquisire, tramite consultazione, le osservazioni dei soggetti interessati sullo schema di provvedimento in materia di misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.

Le suddette osservazioni, recanti la dicitura "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" nonché l'indicazione del mittente, potranno essere inviate esclusivamente in formato editabile entro il termine tassativo di 30 giorni dalla pubblicazione sul sito web dell'Autorità della Delibera n. 26/2015 all'indirizzo di posta elettronica (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it

Motivate osservazioni devono essere fornite in modo puntuale e sintetico e nel rispetto dell'ordine espositivo proposto. Ove contenenti dati commerciali sensibili, esse sono fornite sia in via "riservata", sia in versione "pubblica". La versione "pubblica" delle osservazioni pervenute potrà essere pubblicata sul sito web dell'Autorità, all'indirizzo ww.autorita-trasporti.it.

PAGINA BIANCA

Delibera n. 32/2015

Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali

L'AUTORITÀ nella sua riunione del 23 aprile 2015;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTO in particolare, l'art. 37, comma 2, del citato decreto-legge n. 201/2011 e, più specificamente:

- la lett. g) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede *«...con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto»;*

VISTA la delibera dell'Autorità n. 13/2013, del 19 dicembre 2013, di entrata in operatività della stessa;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, recante il "*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*";

RILEVATO che tra i compiti attribuiti all'Autorità dalla citata lett. g) del comma 2 dell'art. 37 del d.l. 201/2011 rientra quello di definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

RILEVATO che, al fine di definire i suddetti ambiti ottimali di gestione, nel corso del 2014 l'Autorità ha ritenuto di avviare, per il periodo tra il 2005 ed il 2013, in collaborazione con le società concessionarie autostradali, una prima ricognizione dei dati tecnico – economico – contabili dei gestori;

RILEVATO che, con nota in data 21 marzo 2014, n.233, l'Autorità ha formulato una specifica richiesta ad AISCAT, ai fini della suddetta ricognizione;

RILEVATO che, a seguito dell'interlocuzione successivamente intervenuta tra l'Autorità ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità, con nota in data 16 aprile 2014, n. U341/2014, ha formulato, ai sensi dell'art. 37, comma 3, del d.l. 201/2011, a ciascuna società concessionaria, richiesta di invio dei dati anagrafici, tecnici ed economici relativi al periodo 2005 - 2013;

RILEVATO altresì che, a seguito di una prima acquisizione dei dati, sono stati formulati specifici solleciti volti al completamento di tale ricognizione, fissando il termine del 15 settembre 2014 per la completa trasmissione dei dati;

RILEVATO che le società concessionarie hanno completato la trasmissione dei dati richiesti entro il suddetto termine del 15 settembre 2014;

RILEVATO che l'Autorità, con note in data 4 marzo 2015, ha richiesto alle società concessionarie di inviare i dati in questione relativi anche all'anno 2014;

RITENUTO necessario avviare un procedimento preordinato alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali;

VISTA la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

Articolo 1

1. Per motivazioni di cui alle premesse, è avviato il procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.
2. Il responsabile del procedimento è l'Ing. Roberto Piazza, dirigente dell'Ufficio accesso alle infrastrutture dell'Autorità.
3. Il termine di conclusione del procedimento è fissato al 30 giugno 2015.

La presente delibera è pubblicata sul sito internet dell'Autorità.

Torino, 23 aprile 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

DELIBERA n. 35/2015

Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con Delibera n. 31/2015

L'Autorità, nella sua riunione del 7 maggio 2015;

VISTA la Direttiva 2009/12/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i Diritti Aeroportuali;

VISTO l'articolo 37 del decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge. 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito: Autorità) come successivamente integrato e modificato;

VISTI gli articoli da 71 a 82 del decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 marzo 2012, n. 27, con i quali è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;

VISTO il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (cd. Sblocca Italia), convertito, con modificazioni, con legge 11 novembre 2014, n.164, ed in particolare l'articolo 1, commi 11 bis, 11 ter e 11 quater;

VISTA la Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 *"Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*;

VISTI in particolare i capitoli 3, 4, 5, 6 del Modello 2 approvato con la Delibera citata e relativi rispettivamente a:

- Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
- Informativa da parte del gestore e dei vettori;
- Esito della consultazione;
- Procedure di ricorso in caso di mancato accordo ed attività di vigilanza dell'Autorità;

VISTA la lettera, assunta agli atti al prot. 2854/2014, con cui la Società Aeroporto di Firenze S.p.A. (di seguito: AdF), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Amerigo Vespucci" di Firenze, ha notificato all'Autorità, in data 30 dicembre 2014, l'apertura della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei Diritti aeroportuali da applicarsi nel Periodo tariffario 2015/2018, adottando il predetto Modello 2 approvato con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 (di seguito: "Modello");

VISTA la documentazione, in lingua italiana ed inglese, che AdF ha trasmesso all'Autorità e presentato alla propria Utenza aeroportuale ai fini della Consultazione, in merito ai contenuti della suddetta proposta;

VISTA l'ulteriore documentazione che AdF ha trasmesso all'Autorità ai fini della verifica della conformità della suddetta proposta al Modello, pervenuta in data 5 febbraio 2015 ed assunta agli atti al prot. n. 412/2015;

VISTA la lettera del 25/03/2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 1246/2015 (con relativi allegati registrati ai prot. 1247/2015 e 1248/2015), con cui AdF ha provveduto alla formale trasmissione all'Autorità della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali, corredata di tutta la documentazione necessaria, comunicando inoltre:

- la chiusura della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei Diritti aeroportuali da applicarsi nel Periodo tariffario 2015/2018;
- la dichiarazione che "*sulla proposta definitiva non è stata conseguita una intesa sostanziale con gli Utenti Aeroportuali*";
- la volontà di pubblicare e trasmettere a IATA ed alle compagnie aeree, in data 26 marzo 2015, del livello delle tariffe previsto per il 2015;
- l'applicazione, salvo diverso avviso dell'Autorità, di tali tariffe a partire dal 26 maggio 2015;
- la richiesta, alla stessa Autorità, di provvedere alle attività ad essa spettanti per quanto previsto dal Modello;

VISTI i verbali delle audizioni degli Utenti aeroportuali, convocate da AdF presso l'aeroporto di Firenze, del 13 febbraio 2015 e del 3 marzo 2015, ed in particolare:

- l'allegato 5 al verbale dell'audizione del 3 marzo, in cui è rappresentata la tabella relativa agli indicatori di qualità, compresa nel Piano delle Qualità e della Tutela Ambientale allegato alla proposta di revisione dei diritti, aggiornata sulla base delle variazioni concordate fra Gestore ed Utenti nel corso della stessa audizione, con la sola riserva dell'approvazione da parte di ENAC;
- l'allegato 6 al verbale dell'audizione del 3 marzo, in cui è rappresentata la proposta di *Service Level Agreements* da parte degli Utenti dell'aeroporto, sulla quale AdF si è impegnata ad aprire un tavolo per la discussione;

VISTO il verbale dell'incontro tenutosi in data 15 aprile 2015, presso la sede dell'Autorità a seguito di convocazione di AdF con preventiva segnalazione, da parte degli Uffici dell'Autorità al Gestore aeroportuale, di alcune tematiche meritevoli di approfondimento, emerse nel corso della verifica di conformità al Modello;

CONSIDERATO il procedimento istruttorio eseguito dagli Uffici dell'Autorità e in particolare:

- la valutazione dei documenti prodotti da AdF a nel corso dell'audizione del 15 aprile 2015, al fine di verificarne la rispondenza alle osservazioni verbalizzate nel corso della suddetta audizione, con particolare riferimento alle fonti e alle tempistiche di erogazione dei finanziamenti pubblici, meritevole di adeguata informativa nei confronti degli Utenti dell'aeroporto;
- la valutazione delle ulteriori tematiche segnalate da parte di AdF nel corso della stessa audizione e ivi verbalizzate, riguardanti rispettivamente: (i) l'esistenza di un errore materiale nella quantificazione delle unità di servizio correlate al prodotto "Diritti di imbarco-sbarco merci"; (ii) le modalità di recupero dei costi

storici (2009-2012) correlati al prodotto "PRM", in base alla prescrizione da parte di ENAC (assunta da quest'ultimo nel ruolo di Autorità Nazionale di Vigilanza ai sensi dell'art. 73 del citato d.l. 1/2012) con nota prot. 129707 del 15 novembre 2013;

- la valutazione della corrispondenza intercorsa fra AdF ed ENAC a valle della consultazione in merito alla tabella relativa agli indicatori analitici di qualità rivista nei contenuti nel corso dell'audizione del 3 marzo 2015;

VISTE le istanze di ricorso pervenute all'Autorità, aventi ad oggetto il raggiungimento di un accordo con gli Utenti sui livelli di servizio (*Service Level Agreement*), da parte dei seguenti soggetti partecipanti alla consultazione:

a) Assaereo (Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo), pervenuta il 15 aprile 2015, ed assunta agli atti dell'Autorità al prot. 1682/2015.
b) IATA (International Air Transport Association), pervenuta il 15 aprile 2015, ed assunta agli atti dell'Autorità al prot. 1683/2015.
c) IBAR (Italian Board Airline Representatives), pervenuta il 15 aprile 2015, ed assunta agli atti dell'Autorità al prot. 1684/2015.

RILEVATO che le tre istanze sono risultate ammissibili, in quanto:

- contengono le informazioni e i documenti richiesti;
- sono presentate da soggetti che hanno preso parte alla consultazione e che in tale sede hanno espresso e fatto verbalizzare i propri rilievi in merito alla proposta presentata dal Gestore aeroportuale;
- contengono le specifiche ragioni del dissenso all'accordo per le quali viene richiesto l'intervento dell'Autorità;
- non risultano manifestamente infondate né palesemente strumentali al rinvio dell'entrata in vigore del sistema o del livello dei diritti;

RILEVATO che per l'omogeneità dei contenuti le tre istanze di ricorso sono state riunite in un unico procedimento di risoluzione delle controversie;

RITENUTA la necessità di esperire un tentativo per il raggiungimento di una intesa sulla materia oggetto di istanza di ricorso;

VISTA la Delibera n. 31/2015 del 23 aprile 2015, con la quale l'Autorità, tra l'altro:

a) Ha avviato il procedimento per la risoluzione della controversia, ai sensi del paragrafo 6.2.2 del Modello, relativamente alle istanze di ricorso pervenute all'Autorità da parte di Assaereo, IATA e IBAR;
b) Al fine di esperire un tentativo per il raggiungimento di una intesa sulla materia oggetto di istanza di ricorso, ha invitato il Gestore a predisporre, partendo dalle considerazioni emerse nel corso delle audizioni del 13 febbraio e del 3 marzo 2015, una proposta di accordo sul livello dei servizi (SLA), ed inviarla agli Utenti aeroportuali, alle Associazioni ricorrenti ed all'Autorità entro il 30 aprile 2015; tale proposta doveva conformarsi ai seguenti principi:
   "i) per ciascuno dei servizi contemplati nella proposta, il valore obiettivo dell'indicatore di qualità prescelto per l'applicazione di penali dovrà prevedere un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario, improntato a criteri di competitività e sostenibilità, rispetto alle attuali

prestazioni del Gestore aeroportuale; Tale valore obiettivo dovrà essere espresso in termini percentuali e non potrà, di norma, essere pari al 100%;

ii) l'eventuale liquidazione degli importi delle penali dovute dal Gestore ai singoli Utenti aeroportuali in dipendenza dell'accordo sul livello dei servizi, dovrà essere svincolato e indipendente dalla liquidazione dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore per la fruizione dei servizi stessi;

iii) L'accordo dovrà definire le modalità di monitoraggio degli indicatori di qualità contenuti nell'accordo secondo criteri di trasparenza ed oggettività, con avvio immediato;

iv) L'accordo dovrà prevedere la possibilità di revisione dei contenuti entro un anno dalla loro entrata in vigore, alla luce delle migliori pratiche emergenti."

c) Ha convocato, al fine di esperire il tentativo di raggiungimento dell'intesa di cui al punto precedente, il Gestore e gli Utenti aeroportuali, nonché le Associazioni ricorrenti, in uno specifico incontro presso la sede dell'Autorità a Torino, Lingotto, via Nizza 230, il giorno 5 maggio 2015 alle ore 11.00, per discutere ed eventualmente emendare la proposta di cui al punto precedente, al fine di sottoscrivere l'accordo, da recepire in apposito verbale;

CONSIDERATO che nella stessa Delibera l'Autorità si è riservata di deliberare in merito alla conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali, presentata a seguito della consultazione da AdF, al pertinente Modello tariffario di riferimento, adottando i necessari correttivi, anche a tutela degli interessi delle parti in relazione agli esiti del tentativo di intesa sopra citato.

VISTA la proposta di accordo sul livello dei servizi aeroportuali dell'Aeroporto di Firenze, presentata da AdF in data 30 aprile 2015 ed assunta agli atti dell'Autorità al prot. 2007/2015;

VISTO il verbale dell'incontro tenutosi in data 5 maggio 2015 presso la sede dell'Autorità,

CONSIDERATO che i contenuti della proposta di accordo sopra citata rispettano i principi sanciti dalla Delibera n. 31/2015

CONSIDERATO che sulla proposta di accordo sopra citata è stato acquisito il consenso della maggioranza degli Utenti Aeroportuali, nonché delle Associazioni ricorrenti;

CONSIDERATO che le Associazioni ricorrenti hanno dichiarato, con il raggiungimento dell'accordo, il venir meno dell'interesse alla prosecuzione del procedimento di cui alle istanze di ricorso, riguardo il tema del livello dei servizi (SLA) dell'Aeroporto di Firenze;

VISTA la relazione istruttoria prodotta dagli Uffici ed acquisita agli atti del procedimento;

VISTA la proposta del Segretario Generale, sulla base degli atti del procedimento;

Tutto ciò premesso e considerato, l'Autorità

DELIBERA

1. La proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali, presentata a seguito della consultazione dalla Società Aeroporto di Firenze S.p.A. (di seguito: AdF), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Amerigo Vespucci" di Firenze, e allegata alla presente come parte integrante e sostanziale (allegato 1), risulta conforme al pertinente Modello tariffario di riferimento approvato con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 (di seguito indicato con "Modello"), salvo che per i seguenti aspetti:
   a. nell'ambito della determinazione dei costi di ammortamento ed al fine della determinazione del Capitale Investito Netto, le "lavorazioni in corso" quali certificate all'Anno Base non sono state espresse, come invece previsto dal Modello al paragrafo 8.3, punto 2, lettera c), al loro valore contabile;
   b. sempre nell'ambito della determinazione dei costi di ammortamento ed al fine della determinazione del Capitale Investito Netto, per le varie tipologie di cespiti non è stato garantito da parte di AdF il pieno rispetto delle aliquote massime di ammortamento fissate dal Modello al paragrafo 8.4 punto 1;
   c. nell'ambito del calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito, AdF ha adottato le disposizioni contenute al paragrafo 8.6, punto 4, lettera a del Modello, a proposito della determinazione del coefficiente β indirettamente, tramite il ricorso a valori derivati da un campione di società quotate paragonabili (*comparables*), includendo tuttavia sé stessa all'interno del campione;
   d. nell'ambito dell'evoluzione dei costi operativi, AdF non ha tenuto conto delle sopraggiunte disposizioni normative, decorrenti dal 2015 e riguardanti la parziale deducibilità dell'IRAP sul costo del lavoro;

2. La proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali di cui al sub 1 contiene i seguenti ulteriori elementi da emendare:
   a. un errore materiale nella quantificazione delle unità di servizio correlate al prodotto "Diritti di imbarco-sbarco merci";
   b. le modalità di recupero dei costi storici (2009-2012) correlati al prodotto "PRM", in base alla prescrizione da parte di ENAC, assunta da quest'ultimo nel ruolo di Autorità Nazionale di Vigilanza, con nota prot. 129707 del 15 novembre 2013;
   c. l'aggiornamento della tabella relativa agli indicatori di qualità, compresa nel Piano delle Qualità e della Tutela Ambientale allegato alla proposta di revisione dei diritti, sulla base delle variazioni concordate fra Gestore ed Utenti nel corso dell'audizione del 3 marzo 2015, così come sarà approvata da parte di ENAC;

3. In relazione a quanto sub 1, lettere da a) a d), e sub 2, lettere da a) a c), prescrive alla società AdF, al fine di conseguire la completa conformità al Modello, di apportare i seguenti correttivi alla proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali, presentata a seguito della consultazione:
   a. nell'ambito della determinazione dei costi di ammortamento ed al fine della determinazione del Capitale Investito Netto, occorre che le "lavorazioni in corso" quali certificate all'Anno Base siano espresse, come previsto dal Modello, al loro valore contabile;
   b. nello stesso ambito, per le varie tipologie di cespiti occorre garantire il pieno rispetto delle aliquote massime di ammortamento fissate dal Modello;

c. nell'ambito del calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito, occorre che AdF proceda al ricalcolo del coefficiente β con il ricorso a valori derivati da un campione di società quotate paragonabili (*comparables*), escludendo tuttavia sé stessa dal campione;

d. nell'ambito dell'evoluzione dei costi operativi, occorre che il AdF si conformi alle sopraggiunte disposizioni normative, decorrenti dal 2015 e riguardanti la parziale deducibilità dell'IRAP sul costo del lavoro, con ricalcolo dell'impatto dell'imposta nel rispetto delle aliquote di legge (nazionali e regionali);

e. nell'ambito della definizione della dinamica tariffaria per il prodotto "Diritti di imbarco-sbarco merci", AdF adotti i valori corretti per le unità di servizio correlate a tale prodotto;

f. nell'ambito della definizione della dinamica tariffaria per il prodotto "PRM" per gli anni 2015, 2016, 2017, AdF tenga conto di quanto previsto dalla prescrizione da parte di ENAC, assunta da quest'ultimo nel ruolo di Autorità Nazionale di Vigilanza, con nota prot. 129707 del 15 novembre 2013;

g. AdF provveda all'aggiornamento della tabella relativa agli indicatori di qualità, compresa nel Piano delle Qualità e della Tutela Ambientale allegato alla proposta di revisione dei diritti, sulla base delle variazioni concordate fra Gestore ed Utenti nel corso dell'audizione del 3 marzo 2015, così come sarà approvata da parte di ENAC;

L'applicazione dei correttivi comporterà da parte di AdF l'elaborazione di una nuova proposta tariffaria, che dovrà essere presentata all'Autorità entro 90 giorni dalla data di pubblicazione sul portale web dell'Autorità della presente delibera, al fine di acquisire l'attestazione di conformità in tempo utile per la sua presentazione da parte di AdF all'utenza aeroportuale, in occasione della prima consultazione annuale, così come previsto dal Modello al paragrafo 5.2 punto 1.

4. Prescrive, quindi, ad AdF:
   a. di applicare, con entrata in vigore in data 26 maggio 2015 (così come indicato da AdF nella propria nota assunta agli atti al prot. 1246/2015), ed in via temporanea fino al 31/12/2015, il livello dei diritti emerso dalla consultazione;
   b. di ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla nuova proposta elaborata in ottemperanza al precedente sub 3, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 01/01/2016 e per il resto del periodo tariffario;
   c. di effettuare entro il 31/12/2016 - così come previsto dal Modello al paragrafo 5.1.1 punto 5 - l'eventuale recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo), conseguente all'applicazione dei correttivi imposti dall'Autorità al calcolo del livello dei diritti per il periodo intercorrente fra la loro entrata in vigore ed il 31/12/2015.
   d. di fornire all'utenza dell'aeroporto, in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi del paragrafo 5.2 punto 3 del Modello, e nell'ambito del Documento informativo annuale, un'ampia e documentata informazione riguardo a quanto segue:
      d.1 nuova proposta tariffaria, con aggiornamento del livello dei diritti ai correttivi imposti dall'Autorità, e con entrata in vigore a partire dal 01/01/2016;
      d.2 modalità di recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo) che il Gestore adotterà in ragione dell'applicazione al calcolo del livello dei diritti per il periodo intercorrente fra la data di effettiva entrata in vigore ed il 31/12/2015 dei correttivi imposti dall'Autorità;

d.3 informativa sulle fonti, sugli accertamenti e sulle tempistiche di erogazione dei finanziamenti pubblici correlati agli investimenti previsti nel Piano Quadriennale allegato alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;

d.4 ordinarie comunicazioni, già comprese fra quelle previste nel Documento informativo annuale, e conseguenti agli usuali riallineamenti al livello dei diritti, normalmente previsti e derivanti:

- dallo stato attuativo degli investimenti 2015 (validazioni ENAC - parametro k_{2016});
- dagli oneri emergenti per adempimenti di legge (validazioni ENAC- parametro v_{2016});
- dal raggiungimento degli obiettivi annui previsti all'interno del Piano della Qualità e della Tutela Ambientale (validazioni ENAC – parametro ε_{2016}).

5. Prescrive altresì a AdF, in occasione della prima consultazione annuale utile successiva all'atto della pubblicazione da parte dell'Autorità degli Indici di Rivalutazione (Investimenti Fissi Lordi) previsto al paragrafo 8.5 del Modello, l'adeguamento del modello di calcolo del proprio sistema tariffario a tale nuovo indice, modificando di conseguenza la struttura tariffaria, con decorrenza a partire dal primo gennaio dell'anno successivo a detta consultazione annuale.

6. Prescrive ad AdF di dare attuazione all'accordo con gli Utenti aeroportuali sui livelli di servizio conseguito in data 5 maggio 2015 presso la sede dell'Autorità, di cui al verbale allegato alla presente delibera (allegato 2), con decorrenza a partire dalla data di entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali.

7. Dichiara concluso il procedimento di risoluzione delle controversie avviato con la Delibera n.31/2015, relativamente alle istanze di ricorso pervenute a questa Autorità da Assaereo (prot. 1682/2015), IATA (prot. 1683/2015), IBAR (prot. 1684/2015).

8. L'inottemperanza alle prescrizioni di cui ai sub. 3, 4, 5, 6 è sanzionabile da parte dell'Autorità ai sensi dell'art. 37 comma 2, lett. l), e comma 3, lett. f) ed i), del decreto legge n. 201/2011.

Il Presidente

Andrea Camanzi

Allegato 1 alla Delibera n° 35 del 7 maggio 2015

Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con Delibera n. 31/2015

Dinamica dei Diritti Aeroportuali proposta per il periodo tariffario 2015-2018

Prodotto	Driver	2013 (a.base)	2014 (a.ponte)	2015	2016	2017	2018
Approdo e partenza <25T	tonn	1,78	3,47	3,53	3,77	4,21	4,31
Approdo e partenza >25T	tonn	2,45	4,66	4,74	5,06	5,65	5,78
Sosta (con franchigia)	tonn	0,08	0,21	0,21	0,21	0,24	0,23
Diritto di imbarco passeggeri adulti - intra UE	pax in partenza	7,01	10,54	10,30	10,60	10,29	9,88
Diritto di imbarco passeggeri adulti - extra UE	pax in partenza	8,48	12,76	12,46	12,83	12,45	11,96
Diritto di imbarco passeggeri children - intra UE	pax in partenza	3,51	5,27	5,15	5,30	5,15	4,94
Diritto di imbarco passeggeri children - extra UE	pax in partenza	4,24	6,38	6,23	6,41	6,23	5,98
Diritti di imbarco-sbarco merci	kg	da 0,2066 a 0,0181	0,37	0,36	0,36	0,35	0,33
Sicurezza passeggeri	pax in partenza	1,81	1,75	1,69	1,70	1,65	1,59
Sicurezza bagaglio da stiva	pax in partenza	1,91	1,16	1,15	1,16	1,15	1,11
PRM	pax in partenza	0,91	0,65	0,67	0,70	0,71	0,70
Beni in uso esclusivo: uffici	m^2	438,72	306,53	309,78	322,45	325,80	325,11
Beni in uso esclusivo: locale tecnico operativo	m^2	134,23	61,57	62,22	64,77	65,44	65,30
Beni in uso esclusivo: self check in	m^2	1.974,21	352,82	356,56	371,14	374,99	374,20
Banchi check-in	ora	16,85	3,28	3,08	2,93	2,73	2,50
De-Icing	tonn	0,21	0,19	0,20	0,20	0,20	0,20

Fonte:

AdF – Verbale dell'incontro del 13 febbraio 2015 (Audizione Pubblica) per proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali (periodo 2015-2018) in applicazione della nuova normativa di riferimento (c.d. Modelli Tariffari-)" – allegato n. 1 – pagina 21

Allegato 2 alla Delibera n° 35 del 7 maggio 2015

Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con Delibera n. 31/2015

Verbale
dell'incontro del 5 maggio 2015
presso la sede dell'Autorità dei Trasporti
fra
Gestore aeroportuale
e
Utenti dell'aeroporto

AEROPORTO DI FIRENZE – PROCEDURA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI
TENTATIVO DI INTESA TRA GESTORE E UTENTI AEROPORTUALI SUL LIVELLO DEI SERVIZI
in attuazione della Delibera n. 31/2015 del 23/04/2015

Verbale dell'incontro del 5 maggio 2015 tra Gestore dell'Aeroporto ed Utenti Aeroportuali

In data 5 maggio 2015 a Torino, presso la sede dell'Autorità di regolazione dei trasporti in via Nizza 230, si è svolta l'audizione della Società Aeroporto di Firenze Spa (nel seguito AdF), degli Utenti dell'Aeroporto di Firenze e delle Associazioni ricorrenti, in attuazione della Delibera n. 31/2015 dell'Autorità, al fine di esperire un tentativo per il raggiungimento di un'intesa sulla materia oggetto delle istanze di ricorso presentate in data 15 aprile 2015 da ASSAEREO, IATA e IBAR, nell'ambito della procedura di aggiornamento dei diritti aeroportuali relativa all'Aeroporto di Firenze, avviata in data 5 gennaio 2015.

L'audizione ha inizio alle ore 11.00.

Per l'**Autorità di regolazione dei trasporti** sono presenti:
- Roberto Piazza (dirigente, Ufficio accesso alle infrastrutture),
- Gianluca Guzzon (funzionario, Ufficio accesso alle infrastrutture, verbalizzante),
- Stefano Ruffini (operativo, Ufficio accesso alle infrastrutture),

Per **AdF** sono presenti:
- Marco Gialletti (Direttore amministrativo),
- Massimiliano Dosi (Direttore operativo).

Per gli **Utenti aeroportuali** sono presenti, con delega:
- Stefan Lang (Lufthansa, Austrian Airlines, Swiss, Air France, KLM, Brussels Airlines, AOPA),
- Aldo F. Bevilacqua (Alitalia),

Per le **Associazioni ricorrenti** sono presenti:
- Aldo F. Bevilacqua (Assaereo),
- Nicoletta Masi (IATA),
- Stefan Lang (IBAR).

—— 0 0 0 ——

L'ing. Piazza introduce l'incontro evidenziando il ruolo dell'Autorità quale facilitatore per il raggiungimento di un accordo fra Gestore ed Utenti in merito alla disciplina dei Diritti Aeroportuali. Annuncia che l'Autorità sta elaborando una manutenzione dei modelli aeroportuali, in modo da migliorarne l'applicabilità.

L'arch. Guzzon espone i criteri di rappresentatività dell'assemblea, evidenziando la presenza, con delega, del 72,73% delle WLU2013 relative all'Aeroporto di Firenze. La relativa tabella è allegata alla presente.

L'ing. Piazza evidenzia, a valle della delibera 31/2014, la presentazione in data 30 aprile 2015 da parte di AdF di una proposta di accordo sui livelli di servizio.

Il dott. Gialletti espone la proposta di AdF, elaborata partendo da quanto emerso in consultazione: in tale sede si erano estrapolati alcuni indicatori che non presentavano sovrapposizioni con gli indicatori del Piano della Qualità e con i contratti di *handling* (tenendo conto del fatto che AdF è anche *handler*).

Rispetto a tale proposta, ispirandosi ai principi individuati dalla Delibera 31/2014, sono stati riformulati i targets, collegandoli alle attuali funzionalità degli impianti ed all'efficientamento, ed i corrispettivi, allineando questi ultimi ai ricavi dell'aeroporto per i servizi oggetto di accordo.

E' previsto un monitoraggio continuo degli indicatori sottesi all'accordo, attraverso un autocontrollo da parte del Gestore con l'intervento del Comitato degli Utenti dell'aeroporto, con cadenza mensile.

Il dott. Dosi descrive il monitoraggio degli indicatori, che avviene in due tempi: in tempo reale, attraverso l'attribuzione del codice IATA da parte del vettore, con i successivi eventuali aggiustamenti in contraddittorio, e successivamente attraverso una sintesi mensile condotta dall'aeroporto. Lo scambio di informazioni periodico con i vettori, previsto dalla proposta, serve anche a rilevare eventuali aggiustamenti alle codifiche da attribuire alle varie casistiche, in maniera da esplicitare le cause dei disservizi.

La proposta di AdF copre l'intero periodo tariffario, ed è soggetta a revisione periodica con cadenza annuale, in relazione all'emergere di migliori pratiche. Il primo momento di confronto è previsto entro sei mesi dalla data di entrata in funzione dell'accordo.

L'ing. Piazza rileva l'attenzione dell'Autorità sul tema della qualità dei servizi aeroportuali, evidenziando le responsabilità reciproche di vettori e gestori sul piano dell'efficienza.

Il dott. Bevilacqua descrive alcune delle migliori pratiche europee in termini di qualità dei servizi, soffermandosi sui sistemi adottati a Londra Heathrow ed a Copenhagen.

Il dott. Gialletti evidenzia che nella proposta è lasciato in sospeso il tema della modalità di restituzione ai vettori dei corrispettivi risultanti dall'applicazione della metodologia di rilevazione dei malfunzionamenti. In proposito presenta tre ipotesi:

1. mediante una fatturazione da parte di ciascun vettore nei confronti dell'aeroporto, correlata ai malfunzionamenti specifici direttamente subiti dal vettore stesso;
2. attraverso un meccanismo globale, parametrato alle WLU, di distribuzione del corrispettivo a tutti i vettori, che se ne avvantaggerebbero in misura proporzionale al traffico;
3. mediante la creazione di un fondo, alimentato dai corrispettivi, destinato ad investimenti specifici finalizzati all'efficientamento dei servizi.

Il dott. Lang propende per la restituzione del corrispettivo del malfunzionamento al singolo vettore che ha subito il danno. Il dott. Bevilacqua si associa a tale propensione, rilevando che l'impostazione della prima formulazione della proposta era orientata proprio al "risarcimento del danno" nei confronti dei vettori che lo hanno subito, evidenziando nel contempo i limiti del meccanismo di rilevazione della qualità previsto dai Modelli. La dott.ssa Masi è d'accordo con gli altri Utenti.

Il dott. Gialletti prende atto della propensione degli Utenti circa le modalità di restituzione ai singoli vettori (opzione 1 di cui sopra), ritenendo tuttavia che un ragionamento in termini complessivi corrisponderebbe meglio ai principi alla base dei Modelli, e ne auspica la presa in considerazione in una fase successiva, anche alla luce dell'interlocuzione in corso a livello associativo.

In merito ai target ed ai corrispettivi proposti, il dott. Bevilacqua ritiene che i valori proposti non siano particolarmente sfidanti, tuttavia ritiene positivo l'avvio dell'accordo per l'affermazione di un principio, pur non essendo in gioco importi significativi a livello economico. Sul tema concorda anche il dott. Gialletti, per l'importanza del sancire un principio, le cui declinazioni saranno successivamente sviluppate.

Il dott. Gialletti evidenzia che il Comitato degli Utenti dell'Aeroporto, individuato come interlocutore del Gestore nell'applicazione dell'accordo, potrebbe non essere totalmente rappresentativo del complesso dell'Utenza aeroportuale. Il dott. Bevilacqua sottolinea la necessità, anche da parte dei vettori e delle loro associazioni, di sollecitare la massima partecipazione al Comitato Utenti.

L'ing. Piazza evidenzia la necessità che la determinazione dei targets sia correlata alla serie storica delle prestazioni del gestore, sviluppando un percorso di progressivo miglioramento.

Il dott. Dosi chiede quale cadenza dare al flusso dei pagamenti ai vettori in conseguenza dell'applicazione dell'accordo: gli Utenti concordano su una modalità di fatturazione semestrale, sulla base di una rendicontazione bimestrale.

La dott.ssa Masi chiede se l'importo del corrispettivo debba essere correlato a ricavi *non aviation* del Gestore. Il dott. Gialletti risponde evidenziando la correlazione dei corrispettivi ad attività *aviation*. L'ing. Piazza interviene evidenziando la necessità di un successivo approfondimento da parte degli Uffici dell'Autorità per la pertinenza di tali corrispettivi tra i costi operativi del Gestore; richiede fin d'ora che dei relativi importi, compatibilmente con i Modelli, sia data evidenza specifica ai fini della contabilità regolatoria.

L'ing. Piazza chiede a AdF se ci sono feedback formali da parte di ENAC sul Piano della Qualità, ricevendo dal dott. Gialletti risposta negativa.

A conclusione della discussione, gli Uffici dell'Autorità prendono atto dell'accordo fra il Gestore e gli Utenti dell'aeroporto di Firenze, nonché le Associazioni ricorrenti, sulla proposta di SLA presentata da AdF in data 30 aprile 2015, ed allegata al presente verbale quale parte integrante e sostanziale, così come finalizzata in alcuni termini applicativi nel corso della presente audizione.

Le Associazioni ricorrenti dichiarano, con il raggiungimento dell'accordo, il venir meno dell'interesse alla prosecuzione del procedimento di cui alle istanze di ricorso, riguardo il tema del livello dei servizi (SLA) dell'Aeroporto di Firenze.

L'audizione termina alle ore 13.05.

Per Aeroporto di Firenze:	Per gli Utenti aeroportuali:	Per l'Autorità
Dott. Marco Gialletti	Dott. Stefan Lang	Ing. Roberto Piazza
Dott. Massimiliano Dosi	Dott. Aldo F. Bevilacqua	Arch. Gianluca Guzzon (verb.)
	Dott.ssa Nicoletta Masi	

Aeroporto di Firenze

Spett.li

Utenti Aeroportuali scalo di Firenze

Autorità di Regolazione dei Trasporti
c.a. del Responsabile del Procedimento
Ing. Roberto Piazza
Via Nizza, 230
10126 Torino

Assaereo
c.a. del Segr. Ger. Aldo Francesco Bevilacqua
Viale delle Arti, 123
00054 Fiumicino

IBAR
c.a. del Segr. Ger. Luciano Neri
Corso Vittorio Emanuele, 187
00187 Roma

IATA Italia
c.a. del Dott.ssa Nicoletta Masi
Viale Di Val Fiorita, 86a
00144 Roma

Oggetto: Proposta *Service Level Agreement*

Come richiesto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con Delibera n. 31 del 23 aprile 2015, si allega alla presente la proposta di accordo sul livello dei servizi (Service Level Agreement) redatta conformemente ai principi evidenziati nella citata Delibera.

La proposta qui formulata trae origine dalla proposta originaria presentata dagli Utenti nella audizione del 3 marzo 2015 ed è già stata sostanzialmente condivisa con le Associazioni di categoria nei giorni scorsi.

Il valore obiettivo degli indicatori di qualità proposti per l'applicazione di corrispettivi prevede un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario (nella misura di un + 0,25% l'anno) improntato a criteri di competitività e sostenibilità, rispetto alle attuali prestazioni del Gestore aeroportuale indicate nella colonna target dell'allegato e riferite all'anno 2014 e quindi ulteriormente migliorato come obbiettivo rispetto alla performance del 95% proposta il 28.4.2015.

Si rileva come le parti abbiano concordato i termini temporali di rilevamento (rilevazioni mensili) nonché le modalità di rilascio dei corrispettivi stessi su base bimestrale. La liquidazione degli importi avverrà in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato (colonna Target della tabella allegata), nella misura ed in funzione dei driver indicati in tabella (colonna corrispettivo), secondo una metodologia che sarà concordata in sede di audizione.

AdF - Aeroporto di Firenze S.p.A.

Aeroporto di Firenze

In merito alle modalità di rilevamento di cui sopra, si è concordato di utilizzare i criteri oggi vigenti nell'industria aeronautica (codici di ritardo IATA) da attribuirsi contestualmente alla certificata omissione o impropria prestazione del servizio indicato. Tale certificata omissione potrà essere rilevata, in modalità di autocontrollo da parte del Gestore a cadenze da concordare con il Comitato degli Utenti dello scalo di Firenze. Entro i primi sei mesi di esercizio, in funzione della soddisfazione delle parti sarà mantenuta o modificata a meglio identificare ad esempio, a metodologia di comunicazione, la rilevazione dei dati o gli obbiettivi di efficientamento concordati.

Si conferma che l'eventuale liquidazione dei corrispettivi da parte del Gestore secondo l'impostazione suddetta, sarà svincolata e indipendente dalla liquidazione dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore per la fruizione dei servizi stessi

Il presente accordo sarà oggetto di revisione, laddove necessario e concordato tra le Parti, entro un anno dalla relativa entrata in vigore, concomitante a quella dei nuovi livelli tariffari e prevista per il 26 maggio 2015, salvo diverso avviso dell'Autorità.

Fiduciosi di un positivo accoglimento della proposta nel prossimo incontro previsto per il 5 maggio 2015, porgiamo cordiali saluti.

Amministratore Delegato

Firenze, 30 aprile 2015
Prot. 1567/A10

AdF - Aeroporto di Firenze S.p.A.

Allegato 2 alla Delibera n. 35/2015

Autorità di Regolazione dei Trasporti

ADF - Audizione del 05/05/2015

Invitati

Numero	Colonna1	Vettore	WLU 2013	% WLU 2013	Delegato
23	associazione	AICAI	0	0,0%	
28	associazione	ART	0	0,0%	
22	associazione	[illegible]	0	0,0%	Aldo Bevilacqua
29	associazione	Assaeroporti	0	0,0%	
25	associazione	[illegible]	0	0,0%	Nicoletta Mapi
27	associazione	IBAA	0	0,0%	
24	associazione	[illegible]	0	0,0%	Stefan Lang
1	vettore	Air Berlin	70.602	3,6%	
2	vettore	Air Dolomiti	157.651	7,9%	Stefan Lang
3	vettore	Air France	345.418	17,4%	Stefan Lang
4	vettore	Alitalia	386.870	19,5%	Aldo Bevilacqua
26	vettore	AOPA	11.434	0,6%	Stefan Lang
5	vettore	Arkia Israeli Airlines	0	0,0%	
6	vettore	Emirates Airlines	53.829	2,7%	Stefan Lang
7	vettore	BA Cityflyer	0	0,0%	
31	vettore	Belle Air	32.962	1,7%	
8	vettore	Blue Air	0	0,0%	
9	vettore	Cimber Airlines	37.592	1,9%	Stefan Lang
32	vettore	Carpatair	1.022	0,1%	
33	vettore	charter	5.699	0,3%	
10	vettore	City Jet	0	0,0%	
12	vettore	Darwin Airline	27.845	1,4%	
13	vettore	Flybe	0	0,0%	
14	vettore	Hop	2.146	0,1%	
16	vettore	Iberia	0	0,0%	
15	vettore	Lufthansa	16.044	0,8%	Stefan Lang
11	vettore	Lufthansa	284.631	14,3%	Stefan Lang
17	vettore	Meridiana	8.283	0,4%	
18	vettore	Niki	18.622	0,9%	
19	vettore	Silver	0	0,0%	
20	vettore	SWISS	149.900	7,6%	Stefan Lang
30	vettore	Volotea	67.280	3,4%	
21	vettore	Vueling	306.637	15,5%	
		Totale	1.994.467	100,0%	

Rappresentatività

Delegato	Somma di % WLU 2013
Aldo Bevilacqua	19,49%
Stefan Lang	53,24%
Nicoletta Mapi	0,00%
Totale complessivo	72,73%

ART Autorità di Regolazione dei Trasporti

Service Level Agreement
Aeroporto Firenze Peretola

Servizio/Service	Driver	Target (*)	Corrispettivi	Note
Sistema Smistamento Bagagli *Baggage Handling System*	Funzionalità dell'impianto	98%	€ 1,07/bagaglio in partenza	Per ogni bagaglio rimasto a terra per cause attribuibili all'impianto di smistamento (delay code 87)
Impianto GPU *Ground Power Unit*	Funzionalità dell'impianto	98%	€ 37,3/toccata	Per ogni volo per il quale non è funzionante l'impianto GPU (delay code 34)
Sistema informatico di scalo *Cute system*	Funzionalità del sistema	98%	€ 0,25/passeggero in partenza	Per ogni passeggero non gestito tramite l'utilizzo del cute (delay code 58)
Assistenze speciali (ex Reg. UE n. 1107) *Special assistance (ex Reg. UE n. 1107)*	Tempistica di imbarco (entro 5' dalla richiesta)	95%	€ 0,67/passeggero in partenza	Per ogni passeggero in partenza sul volo in cui era presente l'assistenza speciale (delay code 87)

(*) valore anno 2014 + 0,25% per ogni anno fino al 2016

30/04/2015

Delibera n. 35/2015

Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015 – 2017 dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Approvazione preliminare.

L'Autorità, nella sua riunione del 25 marzo

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità");

VISTO il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, recante *"Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni"* (di seguito: "d.lgs. n. 33/2013") ed in particolare, l'art. 11, così come modificato dal decreto legge n. 90 del 24 giugno 2014, convertito con modificazioni dalla legge n. 114 dell' 11 agosto 2014,recante *"Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari"*, che include le autorità amministrative indipendenti di garanzia, vigilanza e regolazione nel proprio ambito soggettivo di applicazione;

CONSIDERATO che, a seguito della indicata novella, deve ritenersi abrogato il *"Regolamento concernente gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33"*, adottato con Delibera n. 11/2014 del 23 gennaio 2014;

RILEVATO che risulta necessario dare esecuzione alle prescrizioni del d.lgs. n. 33/2013, provvedendo, in particolare, ad avviare il procedimento per l'adozione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità di cui all'art. 10 del medesimo decreto, ai sensi del quale *"Ogni amministrazione, sentite le Associazioni rappresentate nel Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti, adotta un Programma triennale per la trasparenza e l'integrità"*;

CONSIDERATO che con la Delibera n. 12/2015 del 5 febbraio 2015 l'Autorità ha provveduto a nominare il dott. Vincenzo Accardo, dirigente dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale, Responsabile per la trasparenza e Responsabile per la prevenzione della corruzione dell'Autorità e ad individuare, quale sostituto, il dott. Andrea Ferroni, per lo svolgimento delle attività di supporto e, comunque, per assicurare lo svolgimento dei suoi compiti in caso di mancanza, assenza o impedimento;

VISTO l'allegato testo del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015 – 2017 (Allegato A);

su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

1) Di approvare in via preliminare il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015 – 2017 di cui all'allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, per la successiva acquisizione dell'avviso delle Associazioni rappresentate nel Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti.
2) Di demandare al Segretario Generale e al Responsabile per la trasparenza e Responsabile per la prevenzione della corruzione dell'Autorità l'adozione dei necessari provvedimenti attuativi.

Torino, 25 marzo 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

Autorità di Regolazione dei Trasporti

PROGRAMMA TRIENNALE PER LA TRASPARENZA E L'INTEGRITA' 2015 - 2017

INDICE

1. **Introduzione: organizzazione e funzioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti** pag. 1
2. **Il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015 -2017** pag. 1
3. **Procedimento di elaborazione e adozione del Programma** pag. 2
4. **Processo di attuazione del Programma** pag. 11
5. **Iniziative di comunicazione del Programma** pag. 11
6. **Utilizzazione dei dati e delle informazioni pubblicate da parte degli utenti** pag. 12
7. **Dati ulteriori** pag. 12

1. Introduzione: organizzazione e funzioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità") è stata istituita ai sensi dell' art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481.

È competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori. Tra i suoi compiti rientrano anche la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori. L'Autorità riferisce annualmente alla Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire.

L'Autorità è una autorità amministrativa indipendente. Essa opera in piena autonomia, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali.

È organo collegiale, composto dal Presidente e da due Componenti nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro competente e con il parere favorevole di almeno due terzi dei componenti delle competenti commissioni parlamentari. Presidente e Componenti durano in carica sette anni e non sono rinnovabili.

Il primo collegio dell'Autorità di regolazione dei trasporti è stato nominato con Decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013, pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (SG n. 217 del 16 settembre 2013).

L'Autorità si è insediata a Torino il 17 settembre 2013 ed ha sede presso il palazzo "Lingotto", in Via Nizza n. 230.

2. Il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015 - 2017

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

In data 20 aprile 2013 è entrato in vigore il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 (di seguito: "d.lgs. n. 33/2013"), recante il *"Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni"* finalizzato a rafforzare lo strumento della trasparenza e a riordinare in un unico corpo normativo le numerose disposizioni vigenti in materia di obblighi di trasparenza e pubblicità a carico delle pubbliche amministrazioni, standardizzando le modalità attuative della pubblicazione, che avviene attraverso il sito istituzionale.

L'art. 11, comma 3, del d.lgs. n. 33/2013 disponeva, nella formulazione originaria, che *"le Autorità indipendenti di garanzia, vigilanza e regolazione provvedono all'attuazione di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di trasparenza secondo le disposizioni dei rispettivi ordinamenti"*.

In conseguenza di tale disposizione l'Autorità, consapevole del ruolo fondamentale svolto dagli obblighi di trasparenza, aveva ritenuto di adeguarsi a tale previsione normativa adottando, con propria Delibera n. 11 del 23 gennaio 2014, il *"Regolamento concernente gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33"* (di seguito: "Regolamento dell'Autorità").

Con il d.l. 24 giugno 2014, n. 90, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 11 agosto 2014, n. 114, è stato ampliato l'ambito soggettivo di applicazione del d.lgs. n. 33, prevedendo, all'art. 11, che *"Ai fini del presente decreto, per 'pubbliche amministrazioni' si intendono tutte le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, ivi comprese le autorità amministrative indipendenti di garanzia, vigilanza e regolazione"*.

In base alla suindicata previsione normativa deve ritenersi che le previsioni del Regolamento dell'Autorità, adottato in virtù della previgente disciplina, siano abrogate con l'intervenuta diretta applicabilità del d.lgs. n. 33/2013.

Ne consegue la necessità di avviare senza indugio:

- la predisposizione del programma triennale per la trasparenza e l'integrità;
- l'aggiornamento della sezione "Autorità trasparente" del sito web istituzionale dell'Autorità, e segnatamente l'adeguamento della medesima alle specifiche e alle regole tecniche di cui all'allegato A al d.lgs. n. 33/2013.

L'Autorità adotta il presente Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015 – 2017 (di seguito: "Programma") in ottemperanza alle previsioni dell'art. 10 del d.lgs. n. 33/2013.

Il Programma avrà validità per il triennio 2015 – 2017 e sarà oggetto di aggiornamenti annuali nell'ottica del miglioramento continuo.

Il Programma indica le iniziative previste per garantire:

- un adeguato livello di trasparenza,
- la legalità e lo sviluppo della cultura dell'integrità.

Il Programma definisce in particolare le misure, i modi e le iniziative volti all'attuazione degli obblighi di pubblicazione previsti dalla normativa vigente, ivi comprese le misure organizzative volte ad assicurare la regolarità e la tempestività dei flussi informativi e sarà pubblicato nella sezione "Autorità trasparente" del sito istituzionale dell'Autorità.

3. Procedimento di elaborazione e adozione del Programma

Dati e informazioni soggette all'obbligo di pubblicazione

Nella sezione del sito istituzionale dell'Autorità denominata "Autorità trasparente" sono pubblicate le informazioni, i dati e i documenti per i quali sussiste l'obbligo di pubblicazione previsto dall'allegato A del d.lgs. n. 33/2013, tenendo conto che alcune voci previste dal medesimo allegato sono state ritenute non applicabili per l'Autorità.

Si riportano di seguito l'elenco dei dati e delle informazioni soggette all'obbligo di pubblicazione, organizzate in sottosezioni di primo e secondo livello in coerenza con quanto previsto dall'allegato A del d.lgs. n. 33/2013.

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

I documenti, le informazioni e i dati oggetto di pubblicazione obbligatorie ai sensi della presente normativa, resi disponibili anche a seguito dell'accesso civico di cui all'art. 5, sono pubblicati in formato aperto ai sensi dell'art. 68 del Codice dell'amministrazione digitale, di cui al d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

Sottosezione "Disposizioni generali"

- **Programma per la trasparenza e l'integrità:** è pubblicato il programma triennale vigente e il relativo stato di attuazione. Sono pubblicati altresì i nominativi del Responsabile per la trasparenza e del suo sostituto. La loro nomina è avvenuta con Delibera del Consiglio n. 12 del 5 febbraio 2015.
- **Atti generali:** sono pubblicati i riferimenti normativi con i relativi link alle norme di legge statale che regolano l'istituzione, l'organizzazione e l'attività dell'Autorità; i Regolamenti emanati dall'Autorità e ogni atto che dispone in generale sulla organizzazione, sulle funzioni, sugli obiettivi, sui procedimenti ovvero nei quali si determina l'interpretazione di norme giuridiche che le riguardano o si dettano disposizioni per l'applicazione di esse, ivi compreso il codice etico; direttive, circolari, programmi e istruzioni emanati dall'Autorità.
- **Attestazione del Nucleo di Valutazione:** è pubblicata l'attestazione del Nucleo di Valutazione sull'assolvimento degli specifici obblighi di pubblicazione individuati dall'A.N.A.C. Ai fini di tale attestazione il Nucleo si avvale della collaborazione del Responsabile della trasparenza, coadiuvato dal suo sostituto, i quali svolgono stabilmente un'attività di controllo sull'adempimento degli obblighi di pubblicazione segnalando gli esiti di tale controllo al Nucleo medesimo.
- **Oneri informativi per cittadini ed imprese:** l'art. 34, commi 1 e 2 del d.lgs. n. 33/2013 dispone che, "Ferma restando, ove prevista la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, [....] i provvedimenti amministrativi a carattere generale adottati per regolare l'esercizio di poteri autorizzatori, concessori o certificatori, recano in allegato l'elenco di tutti gli oneri informativi gravanti sui cittadini e sulle imprese introdotti o eliminati con gli atti medesimi. Per onere informativo si intende qualunque obbligo informativo o adempimento che importi la raccolta, l'elaborazione, la trasmissione, la conservazione e la produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione". Ad es. non appena l'Autorità avrà adottato il provvedimento di cui all'art. 59, comma 1 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (sul rispetto del servizio di cabotaggio nel trasporto ferroviario di passeggeri) dovrà allegare al documento di regolazione tutti gli oneri informativi sulle imprese interessate; così come, analoga applicazione della richiamata previsione andrebbe valutata nell'ambito dei provvedimenti di regolazione e/o a contenuto generale, già adottati dall'Autorità.

Sottosezione "Organizzazione"

- **Gli organi dell'Autorità:** in tale sotto sezione sono pubblicati, con riferimento al Presidente e ai componenti del Consiglio dell'Autorità ed ai sensi di quanto previsto dall'art. 14 del d.lgs. n. 33/2013, i seguenti dati e informazioni: atto di nomina, curriculum vitae, con l'indicazione della durata dell'incarico, compensi di qualsiasi natura connessi all'assunzione della carica, importi di viaggi di servizio e missioni, dati relativi all'assunzione di altre cariche, presso enti pubblici o privati e altri eventuali incarichi con oneri a carico della finanza pubblica, dichiarazioni reddituali e patrimoniali e copia dell'ultima dichiarazione dei redditi soggetti all'imposta sui redditi delle persone fisiche, limitatamente al soggetto, al coniuge non separato e ai parenti entro il secondo grado, ove gli stessi vi consentano, dando evidenza dell'eventuale mancato consenso.
- **Sanzioni per mancata comunicazione dei dati:** pubblicazione dei provvedimenti di irrogazione sanzioni amministrative per violazione obblighi dichiarazioni reddituali e patrimoniali.
- **Articolazione degli uffici:** articolazione degli uffici, delle competenze e delle risorse a disposizione di ciascun ufficio e nomi dei dirigenti responsabili, organigramma.
- **Telefono e posta elettronica:** numeri telefonici, caselle di posta elettronica istituzionali e caselle di posta elettronica certificata dedicate, cui il cittadino possa rivolgersi per qualsiasi richiesta inerente i compiti istituzionali dell'Autorità. Sono altresì pubblicati i recapiti telefonici e la casella di posta elettronica del Presidente, dei componenti del Consiglio, degli organi di vertice (Segretario Generale e Capo di Gabinetto) e dei dirigenti.

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

Sottosezione "Consulenti e collaboratori"

In tale sottosezione sono pubblicati i dati relativi ai titolari di incarichi di collaborazione o consulenza, ed in particolare:

- nominativi,
- estremi dell'atto di conferimento dell'incarico,
- curriculum vitae,
- periodo e oggetto dell'incarico,
- compensi, comunque denominati, relativi al rapporto, con specifica evidenza delle eventuali componenti variabili o legate alla valutazione del risultato;
- dati relativi allo svolgimento di incarichi o titolarità di cariche in enti di diritto privato regolati o finanziati dalla pubblica amministrazione o lo svolgimento di attività professionali.

Sottosezione "Personale"

- **Incarichi amministrativi di vertice**: sono presenti i dati relativi ai titolari di incarichi amministrativi di vertice (Segretario Generale e Capo di Gabinetto), con particolare riguardo a: estremi dell'atto di conferimento dell'incarico, *curriculum vitae*, eventuali dati relativi allo svolgimento di incarichi o titolarità di cariche in enti di diritto privato regolati o finanziati dalla pubblica amministrazione o lo svolgimento di attività professionali, compensi comunque denominati relativi al rapporto (con specifica evidenza delle eventuali componenti variabili o legate alla valutazione del risultato), dichiarazione sulla insussistenza di cause di inconferibilità e incompatibilità ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 39/2013 recante "*Disposizioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'art. 1, commi 49 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190*" (di seguito: "d.lgs. n. 39/2013").
- **Dirigenti**: sono presenti i seguenti dati relativi ai titolari di incarichi dirigenziali: compensi relativi al rapporto con specifica evidenza delle eventuali componenti legate alla valutazione del risultato; tipologia di qualifica e ruolo rivestito; estremi dell'atto di conferimento dell'incarico; curriculum vitae; dichiarazione sulla insussistenza di cause di inconferibilità e incompatibilità ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 39/2013. Per gli incarichi dirigenziali a soggetti estranei alla pubblica amministrazione, devono essere pubblicati gli estremi dell'atto di conferimento, l'indicazione del soggetto percettore, le ragioni dell'incarico e l'ammontare erogato.
- **Dotazione organica**: sono inseriti i dati relativi alla dotazione organica, al personale effettivamente in servizio e al relativo costo, con l'indicazione della sua distribuzione tra le diverse qualifiche con particolare riguardo al personale assegnato agli Uffici di diretta collaborazione con gli organi di indirizzo politico e con la specificazione del personale assunto con contratto a tempo determinato (dati estratti dall'ultimo Conto annuale del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato).
- **Personale non a tempo indeterminato:** elenco dei titolari dei contratti a tempo determinato.
- **Trattamento economico:** Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità.
- **Tassi di assenza:** in questa sotto sezione è prevista la pubblicazione, per ogni anno di riferimento e su base trimestrale, dei dati relativi ai tassi di assenza del personale distinti per ufficio di livello dirigenziale, ivi comprese le assenze dei dirigenti.
- **Incarichi conferiti e autorizzati ai dipendenti:** elenco degli eventuali incarichi conferiti o autorizzati ai dipendenti (inclusi i dirigenti) dell'Autorità, con indicazione dell'oggetto, durata e compenso spettante per ogni incarico.
- **Contrattazione collettiva:** pubblicazione dei riferimenti necessari per la consultazione dei contratti e accordi collettivi nazionali applicabili all'Autorità, nonché eventuali interpretazioni autentiche.
- **Nucleo di Valutazione:** sono pubblicati i nominativi e i *curricula* dei componenti del Nucleo di valutazione dell'Autorità.

Sottosezione "Bandi di concorso"

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

In tale sezione sono pubblicati i bandi di concorso per reclutamento, a qualsiasi titolo, di personale presso l'Autorità. I bandi sono suddivisi in due sotto sezioni: "Elenco dei bandi di concorso in corso" e "Elenco dei bandi di concorso espletati nell'ultimo triennio" con indicazione, per ciascuno, del numero di dipendenti assunti e delle spese effettuate.

Sottosezione "Performance"

- **Ammontare complessivo dei premi:** dati relativi all'ammontare complessivo dei premi collegati alla performance stanziati e l'ammontare dei premi effettivamente distribuiti.
- **Dati relativi ai premi:** è indicata l'entità del premio di risultato mediamente conseguibile, l'ammontare del premio mediamente distribuito e il grado di differenziazione nell'utilizzo della premialità. Tali dati sono distinti tra personale dirigenziale e non dirigenziale.
- **Benessere organizzativo:** pubblicazione dei dati relativi ai livelli di benessere organizzativo.

Sottosezione "Attività e procedimenti"

- **Dati aggregati dell'attività amministrativa**: in questa sottosezione sono consultabili i dati – ove organizzati a fini conoscitivi e statistici - relativi alla attività amministrativa dell'Autorità, presentati in forma aggregata, per settori di attività e per tipologia di procedimento.
- **Tipologie di procedimento:** in tale sezione sono consultabili vari dati ed informazioni (nel dettaglio enucleati dall'art. 35, commi 1 e s., del d.lgs. n. 33/2013) relativi alle diverse tipologie di procedimento di competenza dell'Autorità e i moduli di reclamo previsti dai Regolamenti dell'Autorità e rivolti agli utenti del settore dei trasporti.
- **Dichiarazioni sostitutive e acquisizione d'ufficio dei dati:** pubblicazione di recapiti e modalità per gestire, garantire e verificare la trasmissione dei dati o l'accesso diretto agli stessi da parte delle amministrazioni procedenti all'acquisizione d'ufficio dei dati nonché allo svolgimento di controlli sulle dichiarazioni sostitutive.

Sottosezione "Provvedimenti"

- **Provvedimenti organi di indirizzo politico:** in tale sezione saranno progressivamente pubblicate e aggiornate le Delibere adottate dal Consiglio dell'Autorità con particolare riferimento ai provvedimenti finali di tutti i procedimenti quali ad esempio quelli di tipo autorizzatorio o concessorio; scelta del contraente per l'affidamento di lavori, forniture e servizi; concorsi e prove selettive per l'assunzione di personale e progressioni di carriera; accordi stipulati con soggetti privati o con altre amministrazioni pubbliche.
- **Provvedimenti dirigenti amministrativi:** in tale sezione saranno progressivamente pubblicati e aggiornati i provvedimenti adottati dal Segretario Generale e dai Dirigenti con particolare riferimento ai provvedimenti finali dei procedimenti di: autorizzazione o concessione; scelta del contraente per l'affidamento di lavori, forniture e servizi; concorsi e prove selettive per l'assunzione di personale e progressioni di carriera; accordi stipulati con soggetti privati o con altre amministrazioni pubbliche.

Sottosezione "Bandi di gara e contratti"

In tale sottosezione saranno presentate, in forma di tabella riassuntiva, tutte le informazioni relative a: oggetto del bando di gara o contratto; n. CIG; importo di aggiudicazione; durata dei lavori, servizio o fornitura; modalità dell'affidamento. Tali dati sono suddivisi in due sotto sezioni: "Procedure affidate fino all'anno precedente" e "Procedure in corso di affidamento".

Sottosezione "Bilanci"

- **Bilancio preventivo e consuntivo:** sono pubblicati, per ciascun anno di riferimento, il bilancio di previsione annuale e triennale, la relazione illustrativa e il rendiconto dell'Autorità.

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

Sottosezione "Beni immobili e gestione patrimonio"

- **Patrimonio immobiliare**: sono pubblicate le informazioni relative ad eventuali immobili di proprietà o in comodato d'uso.
- **Canoni di locazione o affitto:** sono evidenziati eventuali canoni di locazione o affitto versati o percepiti.

Sottosezione "Controlli e rilievi sull'Autorità"

Pubblicazione, unitamente agli atti cui si riferiscono, di eventuali rilievi non recepiti degli organi di controllo interno, degli organi di revisione amministrativa e contabile e di tutti i rilievi, ancorché recepiti, della Corte dei Conti, riguardanti l'organizzazione e l'attività dell'Autorità o di singoli uffici.

Sottosezione "Pagamenti dell'amministrazione"

- **Indicatore di tempestività dei pagamenti:** è pubblicato un indicatore dei tempi medi di pagamento relativi agli acquisti di beni, servizi e forniture.
- **IBAN e pagamenti informatici:** pubblicazione degli estremi del conto corrente per i pagamenti verso l'Autorità.

Sottosezione "Altri contenuti"

- **Anticorruzione:** in tale sezione sono pubblicati il nominativo del Responsabile per la prevenzione della corruzione (che è anche il Responsabile della trasparenza); la sottosezione sarà progressivamente implementata con la pubblicazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione 2015 – 2017 e con la successiva relazione annuale del Responsabile.
- **Accesso civico:** sono pubblicati il nome del Responsabile per la trasparenza cui è presentata richiesta di accesso civico e le modalità di esercizio del diritto, nonché il nome del titolare del potere sostitutivo nei casi di mancata o ritardata risposta all'accesso civico, con relativi recapiti telefonici e caselle di posta elettronica istituzionale.
- **Altri documenti**: il calendario delle riunioni del Consiglio dell'Autorità; i contributi dei soggetti partecipanti ai processi di regolazione; la partecipazione a convegni da parte dei componenti dell'Autorità e del Segretario Generale.

Monitoraggio e aggiornamento dei dati e delle informazioni

L'Autorità adotta tutte le azioni necessarie ad individuare e garantire la tempestiva pubblicazione e il conseguente aggiornamento dei dati e delle informazioni descritte nel paragrafo di cui sopra.
In particolare, nella tabella seguente viene indicata la periodicità con la quale devono essere forniti i dati e le informazioni previste dal presente Programma.

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

Sottosezione 1° livello	Sottosezione 2° livello	Contenuto	Frequenza pubblicazione e aggiornamento
Disposizioni generali	Programma per la trasparenza e l'integrità	Programma triennale e il relativo stato di attuazione, nominativi del responsabile per la trasparenza e del suo sostituto	Annuale e comunque entro 90 giorni dalla nomina o dall'approvazione
	Atti generali	Norme di legge statale che regolano l'istituzione, l'organizzazione e l'attività dell'Autorità, Regolamenti emanati dall'Autorità e ogni atto che dispone in generale sulla organizzazione, sulle funzioni, sugli obiettivi, sui procedimenti	Tempestivo
	Oneri informativi per cittadini ed imprese	Oneri informativi gravanti sui cittadini e sulle imprese introdotti o eliminati con i provvedimenti amministrativi a carattere generale adottati dall'Autorità	Annuale
	Attestazione del Nucleo di Valutazione	Attestazione del Nucleo di Valutazione sull'assolvimento degli specifici obblighi di pubblicazione	Annuale
Organizzazione	Gli organi dell'Autorità	Atto di nomina, curriculum vitae, compensi, importi di viaggi di servizio e missioni, dati relativi all'assunzione di altre cariche, dichiarazioni reddituali e patrimoniali e copia dell'ultima dichiarazione dei redditi soggetti all'imposta sui redditi delle persone fisiche con riferimento al Presidente e ai Consiglieri	Annuale e comunque entro due mesi in caso di nuove nomine e per i tre anni successivi dalla cessazione del mandato, fatte salve le eccezioni di cui all'art. 14, comma 2 del d.lgs. n. 33/2013
	Sanzioni per mancata comunicazione dei dati	Provvedimenti di irrogazione sanzioni per violazione obblighi dichiarazioni reddituali e patrimoniali.	Tempestivo
	Articolazione degli uffici	Articolazione degli uffici, delle competenze e delle risorse e nomi dei dirigenti responsabili, organigramma	Tempestivo
	Telefono e posta elettronica	Numeri telefonici, caselle di posta elettronica istituzionali e caselle di posta elettronica certificata	Mensile
Consulenti e collaboratori	Consulenti e collaboratori	Nominativi, estremi dell'atto di conferimento dell'incarico, curriculum vitae, periodo e oggetto dell'incarico, compensi relativi al rapporto	Mensile

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

Sottosezione 1° livello	**Sottosezione 2° livello**	**Contenuto**	**Frequenza pubblicazione e aggiornamento**
Personale	Incarichi amministrativi di vertice	Estremi dell'atto di conferimento dell'incarico, curriculum vitae, eventuali dati relativi allo svolgimento di incarichi, compensi, dichiarazione sulla insussistenza di cause di inconferibilità e incompatibilità con riferimento al Segretario Generale e al Capo di Gabinetto	Annuale e comunque entro due mesi in caso di nuove nomine
	Dirigenti	Compensi; tipologia di qualifica e ruolo rivestito; estremi dell'atto di conferimento dell'incarico; curriculum vitae; dichiarazione sulla insussistenza di cause di inconferibilità e incompatibilità con riferimento ai titolari di incarico dirigenziale	Annuale e comunque entro due mesi in caso di nuove nomine
	Dotazione organica	Dotazione organica, personale effettivamente in servizio e relativo costo, distribuzione tra le diverse qualifiche e specificazione del personale assunto con contratto a tempo determinato	Annuale
	Personale non a tempo indeterminato	Elenco dei titolari dei contratti a tempo determinato	Mensile
	Trattamento economico	Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale	Annuale
	Tassi di assenza	Tassi di assenza del personale distinti per ufficio di livello dirigenziale	Trimestrale
	Contrattazione collettiva	Riferimenti per consultazione contratti e accordi applicabili all'Autorità	Annuale
	Incarichi conferiti e autorizzati ai dipendenti	Oggetto, durata e compenso spettante per ogni incarico	Mensile
	Nucleo di Valutazione	Nominativi e curricula dei componenti del Nucleo di valutazione	Annuale e comunque entro due mesi in caso di nuove nomine
Bandi di concorso	Elenco dei bandi di concorso in corso	Bandi di concorso per reclutamento del personale con indicazione, per ciascuno, del numero di dipendenti assunti e delle spese effettuate	Tempestivo
	Elenco dei bandi di concorso espletati nell'ultimo triennio		

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

Sottosezione 1° livello	Sottosezione 2° livello	Contenuto	Frequenza pubblicazione e aggiornamento
Performance	Ammontare complessivo dei premi	Ammontare complessivo dei premi stanziati e distribuiti	Annuale
	Dati relativi ai premi	Premio di risultato medio conseguibile, distribuito e grado di differenziazione nel suo utilizzo, distinto tra personale dirigenziale e non dirigenziale	Annuale
	Benessere organizzativo	Dati relativi ai livelli di benessere organizzativo	Annuale
Attività e procedimenti	Dati aggregati dell'attività amministrativa	Dati relativi alla attività amministrativa, in forma aggregata, per settori di attività e per tipologia di procedimento, Moduli di reclamo previsti dai Regolamenti dell'Autorità	Annuale
	Tipologie di procedimento	Tipologie di procedimento di competenza dell'Autorità	Annuale
	Dichiarazioni sostitutive e acquisizione d'ufficio dei dati	Recapiti e modalità per gestire, garantire e verificare la trasmissione dei dati o l'accesso diretto agli stessi da parte delle amministrazioni procedenti all'acquisizione d'ufficio dei dati	Tempestivo
Provvedimenti	Provvedimenti organi di indirizzo politico	Delibere adottate dal Consiglio dell'Autorità	Semestrale
	Provvedimenti dirigenti amministrativi	Provvedimenti adottati dal Segretario Generale e dai Dirigenti	Semestrale
Bandi di gara e contratti	Procedure affidate fino all'anno precedente	Oggetto del bando di gara o contratto; n. CIG; importo di aggiudicazione; durata dei lavori, servizio o fornitura; modalità dell'affidamento	Annuale
	Procedure in corso di affidamento		Mensile
Bilanci	Bilancio preventivo e consuntivo	Bilancio di previsione annuale e triennale, relazione illustrativa e rendiconto dell'Autorità	Annuale

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

Sottosezione 1° livello	Sottosezione 2° livello	Contenuto	Frequenza pubblicazione e aggiornamento
Beni immobili e gestione patrimonio	Patrimonio immobiliare	Eventuali immobili di proprietà o in comodato d'uso	Annuale
	Canoni di locazione o affitto	Eventuali canoni di locazione o affitto versati o percepiti	Annuale
Controlli e rilievi sull'Autorità		Eventuali rilievi non recepiti degli organi di controllo interno, degli organi di revisione amministrativa e contabile e di tutti i rilievi, ancorché recepiti, della Corte dei Conti	Tempestivo
Pagamenti dell'amministrazione	Indicatore di tempestività dei pagamenti	Indicatore dei tempi medi di pagamento relativi agli acquisti di beni, servizi e forniture	Annuale
	IBAN e pagamenti informatici	Estremi del conto corrente per i pagamenti	Mensile
Altri contenuti	Anticorruzione	Nominativo del Responsabile per la prevenzione della corruzione; Piano triennale per la prevenzione della corruzione 2015 – 2017; relazione annuale del Responsabile	Annuale e comunque entro due mesi in caso di nuove nomine
	Accesso civico	Nominativi, recapiti telefonici e caselle di posta elettronica del Responsabile per la trasparenza e del suo sostituto	Annuale e comunque entro due mesi in caso di nuove nomine
	Altri documenti	Calendario delle riunioni del Consiglio; contributi dei soggetti partecipanti ai processi di regolazione; partecipazione a convegni da parte dei componenti dell'Autorità e del Segretario Generale	Tempestivo

Le seguenti sottosezioni saranno visibili sul sito istituzionale e riporteranno la seguente dicitura ":Tale sottosezione non è applicabile all'Autorità"

1. Posizioni organizzative;
2. Piano della performance (saranno pubblicati strumenti analoghi adottati dall'Autorità);
3. Relazione sulla performance (saranno pubblicati strumenti analoghi adottati dall'Autorità);
4. Enti controllati;
5. Controlli sulle imprese;
6. Sovvenzioni e contributi economici;
7. Monitoraggio tempi procedimentali;
8. Servizi erogati;
9. Opere Pubbliche;
10. Pianificazione e governo del territorio;
11. Informazioni ambientali;

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

12. Strutture sanitarie private accreditate;
13. Interventi straordinari e di emergenza.

4. Processo di attuazione del Programma

Il Responsabile per la trasparenza dell'Autorità (di seguito: "Responsabile"), nominato con Delibera del Consiglio n. 12 del 5 febbraio 2015, è il dott. Vincenzo Accardo, Dirigente responsabile dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale. Per lo svolgimento delle attività di supporto del Responsabile, e comunque per assicurare lo svolgimento dei relativi compiti in caso di mancanza, assenza o impedimento è individuato, quale sostituto, il dott. Andrea Ferroni, Segretario del Consiglio dell'Autorità.
Il Sostituto subentra nelle funzioni, nei poteri e negli obblighi di cui alla presente disciplina solo a seguito di formale comunicazione da parte del Segretario Generale o del Responsabile per la trasparenza della causa di impedimento, dell'assenza o della mancanza del Responsabile medesimo. Il Sostituto coadiuva e/o supporta il Responsabile per la trasparenza solo a seguito di formale richiesta da parte di quest'ultimo.
Il Responsabile svolge stabilmente un'attività di controllo sull'adempimento degli obblighi di pubblicazione previsti dalla normativa vigente, assicurando la completezza, la chiarezza e l'aggiornamento delle informazioni pubblicate, segnalando al Consiglio, al Nucleo di Valutazione, all'Autorità nazionale anticorruzione e, nei casi più gravi, alla struttura competente in materia di provvedimenti disciplinari i casi di mancato o ritardato adempimento dei suddetti obblighi.
Il Segretario Generale e i Dirigenti responsabili degli Uffici dell'Autorità garantiscono la qualità del contenuto delle informazioni da pubblicare e provvedono a trasmetterle in via informatica tempestivamente e comunque non oltre 10 giorni e regolarmente al Responsabile, per il tramite di un referente appositamente individuato all'interno di ciascun Ufficio, ai fini del rispetto dei termini di aggiornamento stabiliti dalla legge e dal presente Programma.
Sarà cura del Responsabile effettuare il controllo dei dati pervenuti al fine di garantirne la corrispondenza con quanto previsto dal presente Programma, con il supporto dell'Ufficio Comunicazione e stampa che provvede alla verifica ed eventuale modifica delle informazioni e documenti da pubblicare in un'ottica di miglioramento della loro comprensione nei confronti degli utenti.
La pubblicazione dei dati, delle informazioni e dei documenti previsti dal Programma nella sezione "Autorità trasparente" del sito istituzionale dell'Autorità è a cura dell'Ufficio Information e Communication Technology (ICT) di concerto con l'Ufficio Comunicazione e stampa.
Il Responsabile e, in caso di sua assenza prolungata o impedimento, il suo sostituto, alle condizioni di cui sopra, effettua il monitoraggio delle informazioni pubblicate nella sezione "Autorità trasparente" con cadenza trimestrale entro la fine del mese successivo a quello del trimestre di riferimento.
L'aggiornamento del Programma avviene entro il 31 marzo di ogni anno. Le variazioni e gli aggiornamenti del Programma, sentito il Segretario Generale, sono sottoposte dal Responsabile al Consiglio al fine della relativa approvazione.
Degli esiti di tale attività si tiene conto nella Relazione che il Responsabile della prevenzione della corruzione è tenuto a predisporre in forza dell'art. 1, comma 4, della legge n. 19/2012.

5. Iniziative di comunicazione del Programma

Entro 10 giorni dall'adozione del Programma il Responsabile illustra in un apposito incontro i contenuti del Programma medesimo ai componenti della struttura operativa che sono interessati, in qualità di referenti, all'attuazione del programma stesso. Il Segretario Generale, di concerto con il Responsabile, all'esito dell'incontro predispone un ordine di servizio allo scopo di chiarire compiti e funzioni dei referenti del Programma, per una ottimale attuazione del Programma stesso.
L'Autorità pubblicherà nella homepage del proprio sito istituzionale un comunicato sull'adozione del Programma. La conoscibilità del Programma, quale sezione del Piano triennale per la prevenzione della Corruzione, nei confronti dei paritetici organismi stranieri, degli organismi sovranazionali, sarà assicurata mediante la pubblicazione in lingua inglese del Programma da pubblicare sul sito dell'Autorità.

All. A alla delibera n. 35 del 25 marzo 2015

6. Utilizzazione dei dati e delle informazioni pubblicate da parte degli utenti

L'Autorità procede alla rilevazione del numero di accessi alla sezione "Autorità trasparente" del proprio sito istituzionale, anche al fine di monitorare il grado di conoscenza del Piano da parte dei soggetti interessati. L'Autorità provvederà altresì a sviluppare specifiche iniziative di comunicazione, promozione e valorizzazione della trasparenza.

7. Dati ulteriori

L'Autorità ha avviato l'elaborazione del Programma con l'obiettivo strategico di promuovere ed implementare la trasparenza quale strumento efficace di prevenzione della corruzione. A tale scopo si ritiene opportuno procedere alla pubblicazione di dati ulteriori rispetto a quelli attualmente previsti e disciplinati dal d.lgs. n. 33/2013 e precisamente:

- il calendario delle riunioni del Consiglio dell'Autorità;
- i contributi dei soggetti partecipanti ai processi di regolazione;
- la partecipazione e relativi interventi a convegni da parte dei componenti dell'Autorità e del Segretario Generale.

Delibera n. 37 del 7 maggio 2015

Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con Delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015.

L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

nella sua riunione del 7 maggio 2015;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTI in particolare, i commi 2 e 3 del citato art. 37 del decreto-legge n. 201/2011 e, specificamente:

- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie* (...)»;

- la lett. b) del comma 2, ai sensi del quale l'Autorità provvede «*a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*»;

- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «a *svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri*

Indicator), relativo alla voce "informazioni al pubblico" non inferiore a un livello di gradimento pari all'80% degli utenti, indice derivante dal monitoraggio a cura di una società specializzata individuata attraverso procedura ad evidenza pubblica. Si individua il primo momento utile per l'inserimento del KPI nella sottoscrizione dei contratti di utilizzo per il prossimo orario di servizio (dicembre 2015/dicembre 2016);

- in relazione ai servizi sub ii), RFI propone l'impegno a, a fronte di segnalazioni da parte delle imprese ferroviarie circa possibili eventi che pregiudichino la piena funzionalità degli spazi, a garantire, entro 24 ore dalla segnalazione, gli interventi per il ripristino dell'operatività e, se del caso, a ricollocare gli spazi in questione in altro locale nell'ambito della stazione interessata; RFI propone inoltre l'impegno a garantire, , le eventuali attività di manutenzione straordinaria. Rfi dichiara che i relativi costi saranno funzionali agli interventi di volta in volta richiesti e che l'impegno sarà inserito nei contratti tipo di assegnazione degli spazi, e pertanto la previsione dei predetti servizi sarà inserita in uno specifico aggiornamento del PIR 2014 e del PIR 2015, da realizzare entro il 30 giugno 2015.

CONSIDERATO che le note del 10 e 20 aprile 2015 di RFI non recano una proposta di impegni con riferimento alle contestazioni di cui alla delibera n. 24/2015, relative alle misure 1.6.2. e 2.6.1 contenute nella delibera n. 70/2014.

ATTESO che la mancata presentazione di una proposta di impegni con riferimento alle contestazioni riguardanti la violazione delle misure 1.6.2. e 2.6.1 di cui alla delibera n. 70/2014, comporta la prosecuzione dell'ordinario procedimento sanzionatorio in relazione alle citate contestazioni e pertanto entro il termine finale di 180 giorni dall'avvio del procedimento, salvo il periodo di sospensione, ai sensi dell'art. 5, comma 3, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori, dalla data del 18 marzo 2015 di convocazione dell'audizione sino alla data del 26 marzo 2015 di svolgimento della stessa, e salvo ulteriori sospensioni ai sensi del predetto regolamento, verrà assunto provvedimento di archiviazione o di irrogazione di sanzione pecuniaria;

RITENUTO che, ad una preliminare e complessiva valutazione, la proposta relativa agli impegni sopra indicati con i nn. 1), 2) 3) e 4), presentata da RFI con le citate note del 10 e del 20 aprile 2015, concernenti le violazioni contestate con la Delibera n. 24/2015, appare potenzialmente idonea al più efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle misure che si assumono violate, attesa anche l'opportunità del contributo partecipativo dei terzi interessati tramite la sottoposizione della predetta proposta di impegni nella sua integralità alle eventuali osservazioni degli stessi ai sensi dell'art. 8, comma 5, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori;

RITENUTO che sussistono pertanto i presupposti per dichiarare ammissibile, ai sensi dell'art. 9, comma 1, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori, la proposta di RFI concernente gli impegni sopra indicati con i nn. 1), 2), 3) e 4);

CONSIDERATO che rimane comunque impregiudicata la valutazione - da effettuarsi in esito all'istruttoria di cui all'art. 8, comma 5 e seguenti, del predetto regolamento - sulla effettiva idoneità della proposta di impegni a risolvere le criticità sottese alle contestazioni di cui alla delibera n. 24/2015;

PRESO ATTO dell'istruttoria preliminare del responsabile del procedimento;

Su proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

1. E' dichiarata ammissibile, ai sensi dell'art. 9, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori, approvato con Delibera n. 15/2014, la proposta presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con le note del 10 e 20 aprile 2015, assunte agli atti dell'Autorità rispettivamente al prot. n. 1621/2015 (Allegato 1) e al prot. n. 1820/2015 (Allegato 2), con riferimento agli impegni citati in premessa con i nn. 1), 2), 3) e 4), in relazione al procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 24/2015.
2. E' disposta la pubblicazione delle note di cui al punto 1. sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.
3. I terzi interessati possono presentare, ai sensi dell'art. 8, comma 5, del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori, le proprie osservazioni scritte in merito agli impegni proposti e ammissibili entro e non oltre trenta giorni decorrenti dalla data di pubblicazione degli stessi sul sito internet dell'Autorità. I partecipanti al procedimento che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite devono presentare richiesta adeguatamente motivata.
4. Le osservazioni dei terzi interessati possono essere inviate al responsabile del procedimento, dott. Roberto Gandiglio, tramite posta elettronica certificata (PEC) al seguente indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it.
5. Le osservazioni pervenute sono pubblicate sul sito internet dell'Autorità a cura del responsabile del procedimento.
6. Entro i trenta giorni successivi alla pubblicazione di cui al punto 5., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. può presentare per iscritto la propria posizione in relazione alle osservazioni presentate dai terzi ed eventualmente introdurre modifiche accessorie alla proposta di impegni.

7. La presente Delibera è comunicata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a mezzo PEC all'indirizzo segreteriacda@pec.rfi.it ed è pubblicata sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.

Torino, 7 maggio 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Official Global Rail Carrier
EXPO
MILANO 2015

Ferrovie dello Stato italiane
UA 10.4.2015
RFI-AD-A0011-P-2015-0[illegible]

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Ufficio Vigilanza e Sanzioni
Pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

c.a. Responsabile del procedimento
Dott. Roberto Gandiglio

Oggetto: Delibera n. 24 del 12 marzo 2015 – Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014.
Rif. nota ART prot. 2015/1041 trasmessa via pec in data 12/03/2015

Questa Società rappresenta quanto segue con riferimento a ciascuna delle violazioni contestate da codesta Autorità nella Delibera in oggetto.

Misura 1.6.2 (in materia di accordi quadro): non risulta esplicitamente specificato nel PIR 2015 - edizione dicembre 2014 né nei successivi aggiornamenti di febbraio 2015 e marzo 2015, quanto previsto al punto c) della misura, riguardante la possibilità di accesso per il titolare di accordo quadro al 100% della capacità disponibile in assenza di altre richieste

La Scrivente con l'edizione PIR marzo 2015 ha inserito il contenuto della misura 1.6.2 nel paragrafo 2.3.1 lett. c) del PIR edizione marzo 2015 e il cui testo è di seguito riportato per pronto riferimento: "*Un'IF, titolare di Accordo Quadro ovvero indicata da titolare di Accordo Quadro quale impresa che eserciterà per suo conto il traffico, in sede di assegnazione annuale delle tracce potrà richiedere e vedersi assegnata, in assenza di altre richieste, fino al 100% delle tracce disponibili per tratta e fascia oraria*".

Con tale azione RFI ritiene di aver adempiuto a quanto prescritto da codesta Autorità

Misura 2.6.1 (in materia di assegnazione della capacità) non risulta trasmesso all'Autorità entro il 31/12/2014 un documento informativo relativo alle tracce orarie

Questo Gestore, una volta chiarito, nel corso dell'audizione del 4 marzo u.s., che il termine per la presentazione della documentazione di cui alla misura 2.6.1 doveva intendersi con riferimento al 31/12/2014, ha prontamente dato seguito alla richiesta, inviando tale documentazione in data 16 marzo u.s..

Con l'invio di tale documento RFI ritiene di aver adempiuto a quanto prescritto da codesta Autorità.

Misura 8.6.1 (in materia di condizioni di accesso ai servizi) le informazioni richieste nella misura 8.6.1 non risultano attualmente desumibili dal combinato delle informazioni contenute negli allegati al PIR 2015 ed in PIR Web né da un distinto e unico documento

Con la misura 8.6.1 della Delibera n. 70 l'ART ha prescritto al GI di:

"[...] *pubblicare nel Prospetto Informativo della Rete, con aggiornamento annuale, un unico documento che contenga, in forma analitica le informazioni circa l'attuale offerta di tutti gli impianti e relativi servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria[...]*"

Attualmente le informazioni, a cui fa riferimento il contenuto della misura in questione, sono contenute negli allegati al PIR e desumibili nel PIR Web come di seguito illustrato:

- i dati concernenti la *"localizzazione degli impianti"* e le informazioni di dettaglio riferite agli stessi sono riportati nell'allegato 7 e nel PIR Web;
- le *"caratteristiche degli impianti e dotazioni esistenti"* sono inserite negli allegati n. 6, 6 bis, 7, 7 bis, 8 e nel PIR Web;
- i *"piani di sviluppo"* degli impianti sono riportati nell'allegato 10;
- il *"soggetto responsabile della gestione"* è sempre RFI, salvo i casi -indicati nell'allegato 7 e nella tabella del paragrafo 5.2.7 del PIR- in cui tale soggetto non coincide con il titolare dell'impianto, ossia RFI;
- i *"canoni"* concernenti la fornitura dei servizi, per i casi in cui è intervenuta la relativa regolamentazione tariffaria, sono indicati al capitolo 6 de PIR.

Ciò posto, al fine di ottimizzare ulteriormente l'immediata fruibilità dei dati, RFI si impegna ad ultimare il processo di migrazione di tutte le informazioni di cui alla misura 8.6.1, oggi contenute negli allegati del PIR, all'interno della piattaforma informatica PIR Web entro il 30 giugno p.v..

Al riguardo, si evidenzia che il PIR Web è uno strumento innovativo (non riscontrabile presso gli altri gestori europei) del quale RFI ha deciso di dotarsi, in maniera del tutto autonoma, al fine di venir incontro alle esigenze informative dei suoi clienti.
Si rappresenta, infine, che le informazioni di cui trattasi attengono, ad oggi, esclusivamente agli impianti in disponibilità di RFI. Nel PIR non sono infatti incluse informazioni relative ad impianti e servizi offerti da terzi.

Misura 9.6.1 e 9.6.2 (in materia di PMR) le tariffe non risultano commisurate al costo marginale del servizio

Con la misura 8.6.1 della Delibera n. 70 l'ART ha prescritto al GI di:

i. fornire il servizio di assistenza alle PMR consistente nell'accompagnamento al/dal binario del treno con costo totalmente a proprio carico nelle 264 stazioni già individuate dal GI e dove è presente con proprio personale;
ii. determinare una tariffa, da pubblicare sul PIR, per il servizio di assistenza alle PMR offerto dove il Gestore della stazione è presente con proprio personale, che preveda un importo per l'IF, pari ai costi marginali per la fornitura del servizio.

Dalla lettura di quanto contenuto nelle suddette misure e nel punto 9.5 *"Valutazioni dell'Autorità"* RFI ha riformulato le tariffe secondo i criteri rappresentati nella relazione inviata con nota del 31 marzo u.s. a codesta Autorità a cui si fa espresso riferimento. Si sottolinea che la nuova rielaborazione tariffaria posta in essere dal GI ha comportato una riduzione di oltre l'80% per gli interventi senza carrello e di oltre il 60% per gli interventi con carrello.
In ogni caso RFI si impegna ad apportare eventuali modifiche alla luce dei chiarimenti che la stessa ART vorrà fornire, tenendo in debita considerazione le peculiarità infrastrutturali di ogni stazione oggetto del servizio di assistenza alle PMR.

Misura 10.6.1 (in materia di assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela): la previsione, contemplata nel PIR 2015 - edizione dicembre 2014, di riservare alle imprese ferroviarie richiedenti spazi idonei, si riferisce solo a BSS e desk informativi e spazi per assistenza alla clientela, e non anche ai servizi di biglietteria non automatici, a servizi di accoglienza, e ai servizi di assistenza diversi dai desk mobili, come invece richiesto dalla misura

L'assegnazione di spazi in stazione da parte del gestore della stessa è fondamentalmente destinata a soddisfare le seguenti esigenze: *i)* l'installazione di BSS; *ii)* il posizionamento

di desk informativi; *iii)* la fornitura di servizi di biglietteria non automatici e di accoglienza della clientela.

L'intervento di RFI, indipendentemente dal fatto di essere o meno gestore commerciale della stazione interessata, ha riguardato fino ad ora esclusivamente la messa in disponibilità degli spazi in stazione ai fini dell'installazione di BSS/desk informativi. Tale ruolo trova giustificazione nel fatto che le caratteristiche di "amovibilità" delle menzionate apparecchiature rendono necessaria una verifica di compatibilità del loro posizionamento con le esigenze di sicurezza, di funzionalità dell'esercizio ferroviario, nonché di corretto afflusso/deflusso degli utenti di stazione.
Nelle stazioni integralmente gestite da RFI, invece, si impegna a garantire fruibilità non solo di aree funzionali all'installazione di BSS e desk ma anche di spazi -collocati in posizione di adeguata visibilità ed accessibilità ai viaggiatori- destinati a servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza.

Fermo quanto sopra, RFI -così come anticipato nell'audizione del 26 marzo u.s.- si impegna ad integrare il PIR, previa consultazione con le IF, mediante l'inserimento di informazioni sugli spazi assegnati/destinati ai servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza e la previsione di relativi schemi di contratto tipo.
Inoltre, con riferimento agli spazi destinati ai servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza, rientranti nel perimetro delle stazioni di proprietà di RFI e la cui gestione commerciale è riconducibile anche a soggetti diversi da RFI medesima, la scrivente Società si impegna ad assumere il ruolo di *focal point* adottando una specifica procedura improntata a principi di equità e non discriminazione. Tale procedura sarà sottoposta all'attenzione di codesta Autorità e alla consultazione delle IF interessate entro il 15 maggio 2015 per poi confluire, a valle del ricevimento delle osservazioni, nel Prospetto Informativo della Rete.
La stessa procedura, perseguendo l'obiettivo di snellire ed efficientare il processo di allocazione, si caratterizzerà dalla certezza delle relative tempistiche e prevederà che RFI sarà l'unica destinataria delle richieste degli spazi di cui trattasi e assumerà la responsabilità della fase istruttoria e della materiale consegna degli stessi, fermo restando la competenza dei gestori commerciali delle stazioni interessate con riferimento alla mera attività negoziale.

eventuali chiarimenti e/o interpretazioni eventualmente fornite da codesta Autorità in ordine alle modalità di adempimento delle sopradescritte misure, anche a seguito di ulteriore confronto con codesta Autorità.

Distinti saluti.

Maurizio Gentile

Misura 10.6.3 (in materia di criteri che vanno rispettati nei contratti tra imprese ferroviarie e gestore della stazione, concernenti individuazione di Service Level Agreements, canoni orientati ai costi, durata pluriennale dei contratti): i criteri indicati dalla misura stessa non sono inseriti nel PIR 2015

Con la misura 10.6.3 l'ART ha prescritto a RFI che in ogni contratto sottoscritto con l'IF operante nel settore passeggeri -relativamente ai servizi resi in ambito stazione- debbano essere rispettati i seguenti criteri:

a) individuazione, in accordo con l'IF, di SLA idonee a garantire la qualità dei servizi resi, nell'ambito dei quali va annoverato quello informativo all'utenza (orario, ritardo, binario, collocazione delle vetture ove prevista);
b) canoni orientati ai costi, più un ragionevole profitto;
c) durata anche pluriennale, compatibilmente con il diritto ad un accesso equo e non discriminatorio alla stazione ed ai suoi servizi dalle altre IF aventi diritto.

I servizi resi alle IF in ambito stazione si sostanziano in: ***i)*** informazioni -rese in forma cartacea, sonora e digitale- concernenti i binari e gli orari di arrivo/partenza treno, le soppressioni, i ritardi, il posizionamento delle carrozze (ove previsto); ***ii)*** messa a disposizione di spazi funzionali all'installazione di BSS/desk ed alla fornitura di servizi di biglietteria non automatici e servizi di accoglienza/assistenza.

Per quanto riguarda i **servizi di cui alla precedente lettera *i)***, RFI si impegna ad inserire nei contratti di utilizzo dell'infrastruttura un KPI relativo alla voce informazioni al pubblico non inferiore ad un livello di gradimento pari all'80% degli utenti, indice derivante dal monitoraggio a cura di una società specializzata individuata attraverso procedura ad evidenza pubblica.

In relazione ai **servizi di cui alla precedente lettera *ii)*** con riferimento agli spazi concessi per biglietterie non automatiche e per l'accoglienza /assistenza della clientela RFI si impegna, a fronte di segnalazioni da parte delle IF concernenti possibili eventi che pregiudichino la piena funzionalità degli spazi stessi, a garantire entro 24 ore dalla segnalazione gli interventi per il ripristino dell'operatività e, se del caso, all'eventuale ricollocazione in altro locale nell'ambito della stazione interessata.
Inoltre, nell'ambito del rapporto contrattuale disciplinante l'allocazione degli spazi in questione, RFI si impegna a garantire le eventuali attività di manutenzione straordinaria.

Resta inteso che questa Società –nello spirito di fattiva e piena collaborazione– si rende disponibile, anche nelle more del procedimento in oggetto, a recepire il contenuto di

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Official Global Rail Carrier
EXPO
MILANO 2015

L'Amministratore Delegato

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 20/4/2015
RFI-AD\A0011\P\2015\0001180

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Ufficio Vigilanza e Sanzioni
Pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

c.a. Responsabile del procedimento
Dott. Roberto Gandiglio

Oggetto: Delibera n. 24 del 12 marzo 2015 di avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 – Proposta di Impegni
Rif. nota ART prot. 2015/1644 trasmessa via pec in data 15/04/2015

In riscontro alla Vostra nota a riferimento, questa Società -ferme le argomentazioni esposte nella nostra memoria del 10 aprile u.s.- ritiene opportuno formulare un *set* di impegni, ai sensi dell'art. 8 comma 2 del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza di Codesta Autorità, idoneo a rimuovere alcune delle violazioni contestate nella delibera n. 24/2015 in modo così da consentire una rapida e positiva conclusione del procedimento in oggetto.

Nell'attuale contesto contraddistinto dalla piena validità ed efficacia della Delibera n. 70 la Scrivente precisa che la presentazione di impegni è finalizzata alla positiva chiusura del procedimento sanzionatorio avviato da Codesta Autorità e non costituisce pertanto acquiescenza al contenuto della Delibera n. 70/2014 nelle parti in cui quest'ultima è stata censurata per mezzo di ricorso straordinario notificato il 3 marzo u.s., rispetto al quale persiste un interesse concreto e attuale al suo accoglimento.

Per agevolare la lettura complessiva degli impegni presentati dalla Scrivente, e anche ai fini della pubblicazione destinata alla consultazione dei terzi interessati, si riporta nel presente documento il testo della presunta violazione contestata da codesta Autorità con

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.912.512.180,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300

specifica indicazione della correlata misura rimediale contenente -in conformità a quanto prescritto da codesta Autorità- una descrizione dettagliata degli obblighi che RFI si dichiara disposta ad assumere nonché una rappresentazione dei relativi tempi e costi di attuazione previsti.

VIOLAZIONE CONTESTATA

Misura 8.6.1 (in materia di condizioni di accesso ai servizi) le informazioni richieste nella misura 8.6.1 non risultano attualmente desumibili dal combinato delle informazioni contenute negli allegati al PIR 2015 ed in PIR Web né da un distinto e unico documento

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) Al fine di ottimizzare ulteriormente l'immediata fruibilità dei dati, RFI si impegna ad ultimare il processo di migrazione di tutte le informazioni di cui alla misura 8.6.1, oggi comunque contenute negli allegati del PIR. Al riguardo si evidenzia come il suddetto impegno non consista nella mera predisposizione di un documento redatto secondo le forme tradizionali in quanto il PIR Web è uno strumento del tutto innovativo sotto il profilo dell'accessibilità e della rinvenibilità delle informazioni, peraltro non riscontrabile in altre realtà europee e di cui RFI ha deciso di dotarsi, in maniera del tutto autonoma, esclusivamente al fine di venire in contro alle esigenze informative dei suoi clienti.
2) Il costo di implementazione del sistema PIR Web ammonta a € 300.000.
3) Il processo di trasposizione delle informazioni, all'interno della piattaforma informatica PIR Web, sarà concluso entro il 30 giugno p.v..

VIOLAZIONE CONTESTATA

Misura 9.6.1 e 9.6.2 (in materia di PMR) le tariffe non risultano commisurate al costo marginale del servizio

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) Ferma la nuova rielaborazione tariffaria posta in essere da RFI secondo i criteri rappresentati nella relazione inviata con nota del 31 marzo u.s. e la disponibilità ad apportare eventuali modifiche ai criteri di determinazione delle tariffe alla luce dei chiarimenti che la stessa ART vorrà fornire, RFI si impegna ad avviare un tavolo tecnico con le imprese operanti nel settore passeggeri volto a approfondire la tematica di una differenziazione delle tariffe in funzione delle peculiarità infrastrutturali di ogni stazione oggetto del servizio di assistenza alle PMR.

2) L'attività consultiva con le imprese ferroviarie, rientrando nell'ambito delle attività svolte da RFI, non presenta voci di costo specifiche.
3) L'avvio del tavolo tecnico avverrà entro il 20 maggio p.v.

VIOLAZIONE CONTESTATA

Misura 10.6.1 (in materia di assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela): la previsione, contemplata nel PIR 2015 - edizione dicembre 2014, di riservare alle imprese ferroviarie richiedenti spazi idonei, si riferisce solo a BSS e desk informativi e spazi per assistenza alla clientela, e non anche ai servizi di biglietteria non automatici, a servizi di accoglienza, e ai servizi di assistenza diversi dai desk mobili, come invece richiesto dalla misura

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) Fin ad ora l'intervento di RFI, indipendentemente dal fatto di essere o meno gestore commerciale della stazione interessata, ha riguardato esclusivamente la messa in disponibilità degli spazi in stazione ai fini dell'installazione di BSS/desk informativi. Tale ruolo trova giustificazione nel fatto che le caratteristiche di "amovibilità" delle menzionate apparecchiature rendono necessaria una verifica di compatibilità del loro posizionamento con le esigenze di sicurezza, di funzionalità dell'esercizio ferroviario, nonché di corretto afflusso/deflusso degli utenti di stazione. Coerentemente al ruolo testé descritto rivestito da RFI, il PIR riportava esclusivamente informazioni attinenti all'assegnazione di spazi destinati all'installazione di BSS e deck informativi.
   Fermo quanto sopra, al fine di soddisfare le esigenze manifestate da codesta Autorità RFI si impegna ad integrare il PIR mediante l'inserimento di informazioni sugli spazi destinati ai servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza in tutte le stazioni che vedano due operatori ferroviari erogare i propri servizi e la previsione di relativi schemi di contratto tipo.
   Inoltre, sempre con specifico riferimento agli spazi per servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza -rientranti nel perimetro delle stazioni di proprietà di RFI e indipendentemente dal fatto di essere gestore commerciale della stazione interessata- questa Società si impegna ad assumere il ruolo di *focal point* adottando una specifica procedura improntata a principi di equità e non discriminazione. Tale procedura, perseguendo l'obiettivo di snellire ed efficientare il processo di allocazione, sarà caratterizzata dalla certezza delle relative tempistiche e prevederà che RFI sarà l'unica destinataria delle richieste degli spazi di cui trattasi e

assumerà la responsabilità della fase istruttoria e della materiale consegna degli stessi, fermo restando la competenza dei gestori commerciali delle stazioni interessate con riferimento alla mera attività negoziale.

2) L'attività di ricognizione delle stazioni e di predisposizione dei contratti tipo, rientrando nell'ambito delle attività svolte da RFI non presenta costi specifici.. Per quanto riguarda l'attività di *focal point* questa comporterà un costo di circa 115.000 € corrispondente al costo di un quadro ed un addetto da prevedere per lo svolgimento di detta attività.
3) L'inserimento di informazioni sugli spazi destinati ai servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza relativamente a tutte le stazioni in cui operino almeno due IF sarà effettuato con la pubblicazione, in considerazione dei tempi tecnici necessari alla ricognizione delle stazioni interessate, sarà fornita con la pubblicazione del PIR edizione dicembre 2015. La previsione degli schemi di contratto tipo per l'assegnazione degli spazi in parola sarà effettuata con uno specifico aggiornamento del PIR 2014, quindi con riferimento già all'attuale orario di servizio, e PIR 2015 da realizzare entrambi entro il 30 giugno p.v..

   Per quanto riguarda l'adozione della specifica procedura si comunica che la stessa sarà sottoposta all'attenzione di codesta Autorità e alla consultazione delle IF interessate entro il 15 maggio 2015 per poi confluire, a valle del ricevimento delle osservazioni, nell'aggiornamento del PIR 2014 e 2015 sopra richiamato da realizzare entrambi entro il 30 giugno p.v..

VIOLAZIONE CONTESTATA

Misura 10.6.3 (in materia di criteri che vanno rispettati nei contratti tra imprese ferroviarie e gestore della stazione, concernenti individuazione di Service Level Agreements, canoni orientati ai costi, durata pluriennale dei contratti): i criteri indicati dalla misura stessa non sono inseriti nel PIR 2015

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) Al fine di definire il perimetro di applicazione della misura in parola, si ritiene utile tener presente che i servizi resi alle IF in ambito stazione si sostanziano in: ***i)*** informazioni -rese in forma cartacea, sonora e digitale- concernenti i binari e gli orari di arrivo/partenza treno, le soppressioni, i ritardi, il posizionamento delle carrozze (ove previsto); ***ii)*** messa a disposizione di spazi funzionali all'installazione di BSS/desk ed alla fornitura di servizi di biglietteria non automatici e servizi di accoglienza/assistenza.

Con riferimento ai **servizi di cui alla precedente lettera *i)***, RFI -al fine di soddisfare le esigenze manifestate da codesta Autorità- si impegna ad inserire nei contratti di utilizzo dell'infrastruttura per servizio passeggeri un KPI relativo alla voce informazioni al pubblico non inferiore ad un livello di gradimento pari all'80% degli utenti, indice derivante dal monitoraggio a cura di una società specializzata individuata attraverso procedura ad evidenza pubblica.

In relazione ai **servizi di cui alla precedente lettera *ii)***, RFI si impegna, a fronte di segnalazioni da parte delle IF concernenti possibili eventi che pregiudichino la piena funzionalità degli spazi stessi, a garantire entro 24 ore dalla segnalazione gli interventi per il ripristino dell'operatività e, se del caso, all'eventuale ricollocazione in altro locale nell'ambito della stazione interessata. Inoltre, nell'ambito del rapporto contrattuale disciplinante l'allocazione degli spazi in questione, RFI si impegna a garantire le eventuali attività di manutenzione straordinaria.

2) I costi di cui alla precedente lettera *i)* rientrano nell'ambito dei costi connessi all'attività svolta da RFI. Per quanto attiene agli impegni di cui alla lettera *ii)* i costi saranno funzionali agli interventi di volta in volta richiesti.
3) Con riferimento ai servizi di cui alla lettera *i)* il primo momento utile per l'inserimento del KPI si individua nella sottoscrizione di contratti di utilizzo per il prossimo orario di servizio (dic. 2015/dic. 2016).

   In relazione all'impegno concernete i servizi di cui alla lett. *ii)* questo sarà inserito nei contratti tipo di assegnazione degli spazi di cui al precedente punto, e pertanto la loro previsione sarà effettuata con uno specifico aggiornamento del PIR 2014, quindi con riferimento già all'attuale orario di servizio, e PIR 2015 da realizzare entrambi entro il 30 giugno p.v.

Distinti saluti.

Maurizio Gentile

Delibera n. 38 del 7 maggio 2015

Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativa al procedimento avviato con Delibera n. 25/2015 del 12 marzo 2015.

L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

nella sua riunione del 7 maggio 2015;

VISTO il decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, recante «*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*»;

VISTO in particolare l'art. 13 comma 1 del citato decreto legislativo n. 188/2003, ai sensi del quale «*Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione*»;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTI in particolare, i commi 2 e 3 del citato art. 37 del decreto-legge n. 201/2011 e, specificamente:

- la lett. a) del comma 2, il quale stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie* (...)»;

- la lett. b) del comma 2, ai sensi del quale l'Autorità provvede «*a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico*

delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori»;

- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «a *svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura*»;

- la lett. l) del comma 2, che dispone: «*l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481*»;

- la lett. f) del comma 3, la quale prevede, tra l'altro, che l'Autorità, nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2, «*ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti;*

- la lett. i) del comma 3, ai sensi della quale l'Autorità «*ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, (...) di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti*»;

- la lett. m) del comma 3, la quale prevede che l'Autorità «*nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera f) applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata*»;

VISTO l'art. 37, comma 6-bis, lett. b), del citato decreto legislativo n. 188/2003, che stabilisce che l'organismo di regolazione provvede «*in caso di*

inottemperanza ai propri ordini e prescrizioni ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100.000 ad euro 500.000»;

VISTA la legge 24 novembre 1981, 689, recante "Modifiche al sistema penale" ;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, recante il «*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*», e in particolare l'art. 8, ai sensi del quale gli atti di regolazione sono efficaci dal giorno della pubblicazione sul sito internet dell'Autorità;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, recante il «*Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità*»;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, pubblicata sul sito internet dell'Autorità in data 5 novembre 2014, in materia di «*Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie*», e in particolare le misure di regolazione contenute nell'Allegato;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, pubblicata sul sito internet dell'Autorità in data 1° dicembre 2014, recante «*Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della Rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.*», e in particolare le indicazioni e prescrizioni contenute nell'Allegato;

VISTA la Delibera dell'Autorità n. 25/2015, del 12 marzo 2015, in pari data pubblicata sul sito internet dell'Autorità e comunicata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), di «*Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.* »;

CONSIDERATO che con la suddetta Delibera n. 25/2015, l'Autorità ha avviato nei confronti di RFI un procedimento sanzionatorio per l'inottemperanza alle seguenti indicazioni e prescrizioni, contenute nella Delibera n. 76/2014:

- prescrizione 3.2.6, relativa all'inserimento del riferimento all'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti: le informazioni richieste non sono presenti negli allegati al PIR 2015 e non risultano ancora implementate in PIR-Web;
- prescrizione 3.2.8, relativa all'inserimento dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni, nella sezione 3.5 (*recte:* 3.6) del

PIR e nell'allegato 2: l'allegato 2 non è più pubblicato sul sito internet di RFI e le informazioni richieste non sono riportate in PIR-Web;

- prescrizione 3.2.11, relativa alla trasmissione all'Autorità entro il 31/12/2014 della documentazione riguardante accordi e convenzioni, presenti e futuri, sottesi all'interconnessione delle reti tra RFI ed i gestori regionali: non è pervenuta alcuna documentazione;
- prescrizione 5.2.7, relativa all'obbligo per il gestore dell'infrastruttura di fornire informazioni tramite tabelloni arrivi e partenze, in luoghi prossimi alle biglietterie, nonché quadri orario: tale obbligo d'informazione non risulta inserito nel PIR;
- indicazione relativa alla sottosezione 5.2.6 del PIR, che prevede la necessità di introdurre nella sottosezione in parola i principi ed i criteri adottati dall'Autorità con le misure 10.6.1. e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione;
- indicazione relativa alla sottosezione 5.2.7 del PIR, che prevede la necessità di introdurre nella sottosezione in parola le misure 11.6.1. e 11.6.2 e 11.6.3 della Delibera n. 70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione;
- indicazione relativa alla sottosezione 5.2.7 del PIR, che prevede la necessità di incorporare nel testo quanto contenuto nella misura 9.6.3 della Delibera n. 70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione;
- prescrizione 6.2.8 relativa alla comunicazione all'Autorità della simulazione di calcolo che evidenzi l'impatto sulle imprese ferroviarie del nuovo sistema di *performance regime*: la prescrizione non risulta attuata;
- indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente la revisione, alla luce dei principi e criteri illustrati nella Delibera n. 70/2014, delle tariffe riguardanti "ulteriori servizi" per persone a mobilità ridotta (PMR), offerti dal gestore delle infrastrutture alle imprese ferroviarie: non risulta che le tariffe siano state riviste;
- indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente l'orientamento a criteri di equità delle tariffe relative ai servizi non rientranti nel perimetro delineato dal regolamento (CE) n. 1371/2007: non risultano indicati i criteri per la determinazione delle tariffe in parola;

CONSIDERATO che in data 26 marzo 2015, presso gli Uffici dell'Autorità si è svolta l'audizione di RFI, richiesta dalla stessa con nota del 17 marzo 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 1125/2015, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 1, comma 5, della delibera n. 25/2015, e convocata con nota prot. n. 2015/1135 del 18 marzo 2015;

CONSIDERATO che con nota del 10 aprile 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 1622/2015, RFI ha rappresentato la propria posizione con riferimento a ciascuna delle violazioni indicate nella delibera n. 25/2015, presentando, al riguardo, una proposta di impegni;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 1645/2015 del 15 aprile 2015 l'Autorità ha richiesto a RFI informazioni e integrazioni con particolare riferimento a

1) descrizione in dettaglio degli obblighi che l'operatore si dichiara disposto ad assumere;
2) costi previsti;
3) tempi di attuazione;

CONSIDERATO che con nota del 20 aprile 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 1821/2015, RFI ha precisato la propria proposta di impegni;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 1938/2015 del 28 aprile 2015 l'Autorità ha richiesto a RFI di comunicare eventuali esigenze di riservatezza o di segretezza relativamente alle informazioni contenute nella proposta di impegni;

CONSIDERATO che con nota del 4 maggio 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 2028/2015, RFI ha comunicato che il testo delle proprie note relative alla proposta di impegni "*non contiene informazioni o dati da considerare riservati o segreti*";

CONSIDERATO che le note presentate da RFI recano una proposta contenente i seguenti impegni, relativi alle contestazioni di cui alla delibera n. 25/2015, per la violazione delle sotto indicate prescrizioni e indicazioni, contenute nella delibera n. 76/2014:

1) prescrizione 3.2.6: migrazione, entro il 30 giugno 2015, sulla piattaforma informatica PIR Web, delle informazioni contenute nel PIR 2015 (edizione marzo 2015);
2) prescrizione 3.2.8: inserimento, entro il 30 giugno 2015, nella piattaforma informatica PIR Web, delle informazioni relative alla classificazione delle stazioni;
3) prescrizione 3.2.11: avvio, entro il 20 maggio 2015, di un confronto, tramite una procedura di consultazione, con i diversi soggetti interessati, al fine di pervenire alla definitiva condivisione di un testo di Convenzione tipo;
4) prescrizione 5.2.7: integrazione, entro il 30 giugno 2015, del testo del PIR 2014 e del PIR 2015, dando evidenza all'interno dello stesso PIR della circostanza che i quadri orario devono essere ubicati in prossimità dei locali biglietteria;
5) indicazione relativa all'inserimento, nella sottosezione 5.2.6 del PIR, delle misure 10.6.1. e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014: RFI, in considerazione degli impegni proposti, relativamente alla violazione di tali misure, contestata con la Delibera n. 24/2015, con le nota del 10 aprile 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 1621/2015, e con la nota del 20 aprile 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 1820/2015, ribadisce la proposta di impegno ad inserire nel PIR, entro il 30 giugno 2015, mediante uno specifico aggiornamento del PIR 2014 e PIR 2015:

- le informazioni sugli spazi destinati ai servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza in tutte le stazioni che vedano due operatori ferroviari erogare i propri servizi e la previsione di relativi schemi di contratto tipo;
- la procedura, improntata a principi di equità e non discriminazione, con la quale RFI assume il ruolo di *"focal point"* con riferimento agli spazi di stazione per servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/ assistenza, rientranti nel perimetro delle stazioni di proprietà di RFI e indipendentemente dal fatto di essere gestore commerciale della stazione interessata;
- la previsione, per i contratti di utilizzo dell'infrastruttura afferenti ai servizi passeggeri, di un indice KPI (*Key Performance Indicator*), relativo alla voce "informazioni al pubblico", non inferiore ad un livello di gradimento pari all'80% degli utenti;
- la previsione che a fronte di segnalazioni da parte delle imprese ferroviarie concernenti possibili eventi che pregiudichino la piena funzionalità degli spazi stessi, a garantire entro 24 ore dalla segnalazione gli interventi per il ripristino dell'operatività e, se del caso, all'eventuale ricollocazione in altro locale nell'ambito della stazione interessata;
- la previsione che, nell'ambito del rapporto contrattuale disciplinante l'allocazione degli spazi per biglietterie non automatiche e per l'accoglienza della clientela, RFI garantisce le eventuali attività di manutenzione straordinaria;

6) prescrizione 6.2.8: presentazione, entro il 30 aprile 2015, della simulazione relativa al modello di *performance regime* aggiornato a conclusione di un tavolo tecnico, con tutti i soggetti interessati, volto a raccogliere proposte ed osservazioni relativamente al modello proposto da RFI e pubblicato nel PIR 2015 edizione marzo 2015;
7) indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente l'orientamento a criteri di equità delle tariffe relative ai servizi non rientranti nel perimetro delineato dal regolamento (CE) n. 1371/2007: inserimento nel par. 6.3.2.8 del PIR - da realizzare, entro il 30 giugno 2015, con uno specifico aggiornamento del PIR 2014 e del PIR 2015 - del criterio di determinazione della tariffa basato sulla copertura dei costi di fornitura, al quale RFI si è attenuta con riguardo ai servizi in esame;

CONSIDERATO che le note del 10 e 20 aprile 2015 di RFI non recano una proposta di impegni con riferimento alle contestazioni di cui alla Delibera n. 25/2015, concernenti la violazione delle seguenti indicazioni, contenute nella Delibera n. 76/2014:

a) indicazione relativa alla sottosezione 5.2.7 del PIR, che prevede la necessità di introdurre nella sottosezione in parola le misure 11.6.1. e 11.6.2 e 11.6.3 della Delibera n. 70/2014;

b) indicazione relativa alla sottosezione 5.2.7 del PIR, che prevede la necessità di incorporare nel testo quanto contenuto nella misura 9.6.3 della Delibera n. 70/2014;
c) indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente la revisione, alla luce dei principi e criteri illustrati nella Delibera n. 70/14, delle tariffe riguardanti "ulteriori servizi" per persone a mobilità ridotta (PMR), offerti dal gestore delle infrastrutture alle imprese ferroviarie;

ATTESO che la mancata presentazione di una proposta di impegni con riferimento alle contestazioni riguardanti la violazione delle indicazioni della Delibera n. 76/2014 riportate alle precedenti lettere a), b) e c) comporta la prosecuzione ordinaria del procedimento sanzionatorio in relazione alle citate contestazioni per cui entro il termine finale di 180 giorni dall'avvio del procedimento sanzionatorio, salvo il periodo di sospensione, ai sensi dell'art. 5, comma 3, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori, dalla data del 18 marzo 2015 di convocazione dell'audizione sino alla data del 26 marzo 2015 di svolgimento della stessa, e salvo ulteriori sospensioni ai sensi del predetto regolamento, verrà emesso provvedimento di archiviazione o irrogazione di sanzione pecuniaria;

RITENUTO che, ad una preliminare e complessiva valutazione, la proposta relativa agli impegni sopra indicati con i nn. 1), 2), 3), 4), 5), 6) e 7) presentata da RFI con le note del 10 e 20 aprile 2015, concernenti le violazioni contestate con la Delibera n. 25/2015, appare potenzialmente idonea al più efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle misure che si assumono violate, , attesa anche l'opportunità del contributo partecipativo dei terzi interessati tramite la sottoposizione della predetta proposta di impegni nella sua integralità alle eventuali osservazioni degli stessi ai sensi dell'art. 8, comma 5, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori;

RITENUTO che sussistono pertanto i presupposti per dichiarare ammissibile, ai sensi dell'art. 9, comma 1, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori, la proposta di RFI concernente gli impegni sopra indicati con i nn. 1), 2), 3), 4),5),6) e 7);

CONSIDERATO che rimane comunque impregiudicata la valutazione - da effettuarsi in esito all'istruttoria di cui all'art. 8, comma 5 e seguenti, del predetto regolamento - sulla effettiva idoneità della proposta di impegni a risolvere le criticità sottese alle contestazioni di cui alla delibera n. 25/2015;

PRESO ATTO dell'istruttoria preliminare del responsabile del procedimento;

Su proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

1. E' dichiarata ammissibile, ai sensi dell'art. 9, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori, approvato con Delibera n. 15/2014, la proposta presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con le note del 10 e 20 aprile 2015, assunte agli atti dell'Autorità rispettivamente al prot. n. 1622/2015 (Allegato 1) e al prot. n. 1821/2015 (Allegato 2),con riferimento agli impegni citati in premessa con i nn. 1), 2), 3), 4), 5), 6) e 7) in relazione al procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 25/2015;
2. E' disposta la pubblicazione delle note di cui al punto 1. sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it,
3. I terzi interessati possono presentare, ai sensi dell'art. 8, comma 5, del citato regolamento, le proprie osservazioni scritte in merito agli impegni proposti e ammissibili entro e non oltre trenta giorni decorrenti dalla data di pubblicazione degli stessi sul sito internet dell'Autorità. I partecipanti al procedimento che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite devono presentare richiesta adeguatamente motivata.
4. Le osservazioni dei terzi interessati possono essere inviate al responsabile del procedimento, Dott. Roberto Gandiglio, tramite posta elettronica certificata (PEC) al seguente indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it.
5. Le osservazioni pervenute sono pubblicate sul sito internet dell'Autorità a cura del responsabile del procedimento.
6. Entro i trenta giorni successivi alla pubblicazione di cui al punto 5., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. può presentare per iscritto la propria posizione in relazione alle osservazioni presentate dai terzi ed eventualmente introdurre modifiche accessorie alla proposta di impegni.
7. La presente Delibera è comunicata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a mezzo PEC all'indirizzo segreteriacda@pec.rfi.it ed è pubblicata sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.

Torino, 7 maggio 2015

Il Presidente
Andrea Camanzi

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Official Global Rail Carrier
EXPO
MILANO 2015

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 10 4 2015
RFI-AD-A0011 P 2015 0001100

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Ufficio Vigilanza e Sanzioni
Pec: pec@pec.autorita-trasporti.it
c.a. Responsabile del procedimento
Dott. Roberto Gandiglio

Oggetto: Comunicazione della Delibera n. 25 del 12 marzo 2015 di avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanziona tori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto Informativo della Rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A .
Rif. nota ART prot. 2015/1042 trasmessa via pec in data 12/03/2015

Questa Società rappresenta quanto segue con riferimento a ciascuna delle violazioni contestate da codesta Autorità nella Delibera in oggetto.

Prescrizione 3.2.6, relativa all'inserimento del riferimento all'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti: le informazioni richieste non sono presenti negli allegati al PIR 2015 e non risultano ancora implementate in PIR-Web

Le informazioni concernenti l'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti sono contenute nel PIR edizione marzo 2015, in particolare:

- per quanto attiene le linee, nell'allegato 1 bis;
- per quanto concerne gli impianti, nell'allegato 7 e nel PIR Web.

Ciò posto, al fine di ottimizzare ulteriormente l'immediata fruibilità dei dati, RFI si impegna ad ultimare il processo di migrazione di tutte le informazioni di cui sopra all'interno della piattaforma informatica PIR Web entro il 30 giugno p.v..

Prescrizione 3.2.8, relativa all'inserimento dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni, nella sezione 3.5 del PIR e nell'allegato 2: l'allegato 2 non è più pubblicato sul sito internet di RFI e le informazioni richieste non sono riportate in PIR-Web

L'elenco delle stazioni secondo le categorie *platinum, gold, silver e bronze* è riportato nel sito web di RFI. Detta informazione è contenuta anche nel PIR mediante un rinvio al sito, di cui si da evidenza nel capitolo 6 dedicato alla tariffe. La collocazione degli elementi

informativi di cui trattasi all'interno della richiamato capitolo del PIR trova giustificazione nel fatto che la classificazione delle stazioni secondo le categorie sopra indicate rileva con riferimento al costo del servizio di "fornitura delle informazioni complementari".
Fermo quanto sopra, RFI si impegna entro il 30 giugno p.v. a inserire tutte le informazioni relative alla classificazione delle stazioni nella piattaforma PIR Web.

Prescrizione 3.2.11, relativa alla trasmissione all'Autorità entro il 31/12/2014 della documentazione riguardante accordi e convenzioni, presenti e futuri, sottesi all'interconnessione delle reti tra RFI ed i gestori regionali: non è pervenuta alcuna documentazione

Con riferimento alla prescrizione di cui trattasi, RFI rappresenta che in data 16 marzo 2015 è stata trasmessa a codesta Autorità la Convezione in essere tra RFI e Ferrovie del Gargano per l'utilizzo della stazione di San Severo Si precisa che la succitata Convenzione è l'unico accordo allo stato vigente rispondente alla normativa di settore. Si evidenzia che l'utilizzo delle altre stazioni di collegamento reti erano disciplinate da Convenzioni risultanti non più in linea con la normativa di settore a seguito dell'entrata in vigore delle direttive comunitarie in materia di liberalizzazione del settore ferroviario e della conseguente legislazione di recepimento nell'ordinamento giuridico nazionale (da ultimo D.lgs 188/03). La sottoscrizione della Convenzione con le Ferrovie del Gargano è conseguente all'attivazione della nuova linea Apricena città – S.Severo, precedentemente non in esercizio e, quindi, non disciplinata da precedenti Convenzioni.
Ciò premesso, RFI si impegna entro il 15 maggio p.v. ad avviare un confronto con i diversi soggetti interessati al fine di pervenire alla definitiva condivisione di un testo di Convenzione tipo.

Prescrizione 5.2.7, relativa all'obbligo per il gestore dell'infrastruttura di fornire informazioni tramite tabelloni arrivi e partenze, in luoghi prossimi alle biglietterie, nonché quadri orario: tale obbligo d'informazione non risulta inserito nel PIR

Fermo quanto argomentato nella memoria di RFI relativa al procedimento di cui alla Delibera n. 24/2015 ed inerente la misura 10.6.3, si rappresenta come nel PIR, al paragrafo 5.2.5 nella sezione *"ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità"* (nel PIR edizione marzo 2015 *cfr.* par. 5.2.5.6) si prevede l'obbligo del GI di fornire l'informazione al pubblico attraverso quadri orari e/o tabelloni arrivi e partenze, i cui i oneri sono ricompresi nel c.d.. "pacchetto minimo di accesso" secondo quanto previsto dal DM 43T/2000.

RFI si impegna ad integrare il testo del PIR dando evidenza al suo interno della circostanza che quadri orario devono essere ubicati in prossimità dei locali biglietteria.

Indicazione relativa alla sottosezione 5.2.6 del PIR, che prevede la necessità di introdurre nella sottosezione in parola i principi ed i criteri adottati dall'Autorità con le misure 10.6.1. e 10.6.3 della Delibera n.70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione

Con riferimento alla prescrizione in questione, in considerazione della coincidenza della tematica trattata, si rinvia a quanto argomentato ed oggetto di impegni in merito alle misure 10.6.1 e 10.6.3 nella memoria prodotta da RFI nell'ambito del procedimento di cui alla Delibera n. 24/2015.

Indicazione relativa alla sottosezione 5.2.7 del PIR, che prevede la necessità di introdurre nella sottosezione in parola le misure 11.6.1. e 11.6.2 e 11.6.3 della Delibera n. 70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione

Con riferimento all'indicazione in oggetto, si rappresenta che RFI ha riportato al paragrafo 6.3.2 (sottosezione manovra) del PIR edizione dicembre 2014 il contenuto delle misure 11.6.1 (predisposizione di un contratto tipo GU-IF), 11.6.2 (obbligo di avviare gare per l'assegnazione del ruolo di GU entro giugno 2015) e 11.6.3 (predisposizione di un contratto tipo di assegnazione delle locomotive di manovra di RFI) della Delibera n. 70/2014.

Per completezza si rappresenta che nel PIR edizione marzo 2015 RFI, cosi come prescritto dalle misure 5.2.4-5.2.6, ha ivi riportato gli schemi di contratto tipo relativi ai servizi di manovra resi dal Gestire Unico e all'assegnazione dei mezzi di manovra di proprietà di RFI, nonché le indicazioni inerenti lo svolgimento delle gare per l'affidamento dei servizi di manovra negli impianti con Gestore Unico.

In relazione a quanto sopra, RFI ritiene di aver adempiuto a quanto prescritto da codesta Autorità.

Indicazione relativa alla sottosezione 5.2.7 del PIR, che prevede la necessità di incorporare nel testo quanto contenuto nella misura 9.6.3 della Delibera n. 70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione

La misura 9.6.3 prescriveva che il Gestore dovesse inserire nel PIR le seguenti informazioni:

a) attuale distribuzione sul territorio delle stazioni aperte al pubblico prive di servizi di assistenza alle PRM, con precisa identificazione delle caratteristiche di accessibilità;

b) programma di investimenti nei prossimi 5 anni per l'adeguamento della stazioni a STI-PMR-2014 delle stazioni aperte al pubblico lungo l'infrastruttura ferroviaria di competenza di questa Gestore.

Riguardo la lett. a) si rappresenta che le informazioni di cui trattasi sono rinvenibili nella piattaforma informatica PIR Web.

Per quanto attiene alle informazioni di cui alla lett. b), le stesse sono state inserite in uno specifico allegato (13 bis) pubblicato con il PIR edizione marzo 2015.

Infine, per migliorare la tracciabilità delle informazioni fornite da questo Gestore agli operatori del settore ferroviario, si evidenzia come il richiamo al PIR Web e all'allegato 13 *bis* del PIR, è stato riportato nel PIR edizione marzo 2015 al par. 5.2.7.8 *"Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007"*

In relazione a quanto sopra, RFI ritiene di aver adempiuto a quanto prescritto da codesta Autorità.

Prescrizione 6.2.8 relativa alla comunicazione all'Autorità della simulazione di calcolo che evidenzi l'impatto sulle imprese ferroviarie del nuovo sistema di performance regime: la prescrizione non risulta attuata

RFI in occasione dell'audizione del 26 marzo u.s. ha consegnato *brevi manu* una simulazione del modello proposto da RFI e pubblicato nel PIR edizione marzo 2015.

Come preannunciato a codesta Autorità durante l'audizione del 4 marzo u.s., RFI, in aderenza con la richiesta in tal senso avanzata da tutti le imprese in sede di consultazione della bozza di PIR pubblicata il 2 febbraio 2015, ha aperto un tavolo tecnico di confronto con tutti i soggetti interessati volto a raccogliere proposte ed osservazioni al modello proposto.

RFI si impegna a presentare a codesta Autorità la simulazione relativa al modello aggiornato di Performance Regime a conclusione del tavolo sopra indicato entro il 30 aprile.

Indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente la revisione, alla luce dei principi e criteri illustrati nella Delibera n. 70/14, delle tariffe riguardanti "ulteriori servizi" per persone a mobilità ridotta (PMR), offerti dal gestore delle infrastrutture alle imprese ferroviarie: non risulta che le tariffe siano state riviste

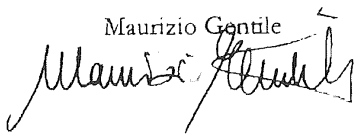
Indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente l'orientamento a criteri di qualità delle tariffe relative ai servizi non rientranti nel perimetro delineato dal regolamento (CE) n. 1371/2007: non risultano indicati i criteri per la determinazione delle tariffe in parola

La tabella 10 "*Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità – prestazioni occasionali ed eccezionali*" del par. 6.3.2.8 del PIR edizione marzo 2015 è stata rivista con specifico riferimento alla parte concernente il servizio di assistenza PRM propriamente inteso (alla voce "*servizi ad hoc*").
In merito alle altre voci riportate nella tabella 10, si rappresenta come le stesse siano state definite sulla base della mera copertura del costo sostenuto da RFI per l'erogazione del servizio nelle stazioni prive dell'assistenza alle PRM. Tale criterio, orientato a principi di equità, non discriminazione e trasparenza, appare rispondente a quanto in proposito stabilito dall'ART con la Delibera 76/2014.
Per quanto concerne il secondo profilo della prescrizione RFI nel fissare le tariffe in esame, si è attenuta al principio generale enunciato dalla normativa di settore ovvero al criterio di determinazione della tariffa basato sulla copertura dei costi di fornitura.
Questo Gestore si impegna, in occasione del primo aggiornamento del PIR, a riportare al paragrafo 6.3.2.8 del PIR il criterio di determinazione tariffaria così come testé esplicitato, ovvero a modificare la struttura tariffaria concernete i c.d. servizi ad hoc laddove dovessero pervenire indicazioni e chiarimenti da parte di codesta Autorità per quanto attiene la determinazione degli oneri a carico delle IF riportata in tabella 9.

Resta inteso che questa Società –nello spirito di piena collaborazione – si rende disponibile, anche nelle more del procedimento in oggetto, a recepire il contenuto di eventuali indicazioni fornite da codesta Autorità in ordine alle modalità di adempimento delle sopradescritte prescrizioni, anche a seguito di ulteriore confronto con codesta Autorità.

Distinti saluti.

Maurizio Gentile



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Official Global Rail Carrier
EXPO
MILANO 2015.

L'Amministratore Delegato

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 20/4/2015
RFI-AD\A0011\P\2015\0001181

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Ufficio Vigilanza e Sanzioni
Pec: pec@pec.autorita-trasporti.it
c.a. Responsabile del procedimento
Dott. Roberto Gandiglio

Oggetto: Delibera n. 25 del 12 marzo 2015 di avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto Informativo della Rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A .
Rif. nota ART prot. 2015/1645 trasmessa via pec in data 15/4/2015

In riscontro alla Vostra nota a riferimento, questa Società -ferme le argomentazioni esposte nella nostra memoria del 10 aprile u.s.- ritiene opportuno formulare un *set* di impegni, ai sensi dell'art. 8 comma 2 del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza di Codesta Autorità, idoneo a rimuovere alcune delle violazioni contestate nella delibera n. 25/2015 in modo così da consentire una rapida e positiva conclusione del procedimento in oggetto.

Nell'attuale contesto contraddistinto dalla piena validità ed efficacia delle Delibere nn. 70 e 76 la Scrivente precisa che la presentazione di impegni è finalizzata alla positiva chiusura del procedimento sanzionatorio avviato da Codesta Autorità e non costituisce pertanto acquiescenza al contenuto delle Delibere nn. 76/2014 e 70/2014 nelle parti in cui queste sono state censurate per mezzo di ricorso straordinario notificato il 3 marzo u.s., rispetto al quale persiste un interesse concreto e attuale al suo accoglimento.

Per agevolare la lettura complessiva degli impegni presentati dalla Scrivente, e anche ai fini della pubblicazione destinata alla consultazione dei terzi interessati, si riporta nel presente documento il testo della presunta violazione contestata da codesta Autorità con specifica indicazione della correlata misura rimediale contenente -in conformità a quanto prescritto da codesta Autorità- una descrizione dettagliata degli obblighi che RFI si

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.912.512.180,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300

dichiara disposta ad assumere nonché una rappresentazione dei relativi tempi e costi di attuazione previsti.

VIOLAZIONE CONTESTATA

Prescrizione 3.2.6, relativa all'inserimento del riferimento all'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti: le informazioni richieste non sono presenti negli allegati al PIR 2015 e non risultano ancora implementate in PIR-Web

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) Le informazioni concernenti l'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti sono contenute nel PIR edizione marzo 2015, in particolare:
   - per quanto attiene le linee, nell'allegato 1 bis;
   - per quanto concerne gli impianti, nell'allegato 7 e nel PIR Web.

   Al fine di ottimizzare ulteriormente l'immediata fruibilità dei dati, RFI si impegna ad ultimare il processo di migrazione di tutte le informazioni di cui sopra all'interno della piattaforma informatica PIR Web. Al riguardo si evidenzia come il suddetto impegno non consista nella mera predisposizione di un documento redatto secondo le forme tradizionali in quanto il PIR Web è uno strumento del tutto innovativo sotto il profilo dell'accessibilità e della rinvenibilità delle informazioni, peraltro non riscontrabile in altre realtà europee e di cui RFI ha deciso di dotarsi, in maniera del tutto autonoma, esclusivamente al fine di venire in contro alle esigenze informative dei suoi clienti.
2) Il costo di implementazione del sistema PIR Web ammonta a € 300.000.
3) Il processo di trasposizione delle informazioni, all'interno della piattaforma informatica PIR Web, sarà concluso entro il 30 giugno p.v..

VIOLAZIONE CONTESTATA

Prescrizione 3.2.8, relativa all'inserimento dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni, nella sezione 3.5 del PIR e nell'allegato 2: l'allegato 2 non è più pubblicato sul sito internet di RFI e le informazioni richieste non sono riportate in PIR-Web

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) L'elenco delle stazioni secondo le categorie *platinum, gold, silver e bronze* è già attualmente riportato nel sito web di RFI. In ogni caso RFI si impegna a inserire tutte le informazioni relative alla classificazione delle stazioni nella innovativa piattaforma informatica PIR Web al fine di migliorare ulteriormente la fruibilità e la facilità di ricerca dei dati da parte delle IF.
2) Il costo di implementazione del sistema PIR Web ammonta a € 300.000.

3) Il processo di trasposizione delle informazioni, all'interno della piattaforma informatica PIR Web, sarà concluso entro il 30 giugno p.v..

VIOLAZIONE CONTESTATA

Prescrizione 3.2.11, relativa alla trasmissione all'Autorità entro il 31/12/2014 della documentazione riguardante accordi e convenzioni, presenti e futuri, sottesi all'interconnessione delle reti tra RFI ed i gestori regionali: non è pervenuta alcuna documentazione

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) Ad oggi l'unica Convenzione vigente tra la Scrivente e Gestori regionali rispondente alla normativa di settore è quella in essere tra RFI e Ferrovie del Gargano per l'utilizzo della stazione di San Severo, trasmessa a codesta Autorità lo scorso 16 marzo. L'utilizzo delle altre stazioni di collegamento reti è disciplinato da Convenzioni risultanti non più in linea con la normativa di settore a seguito dell'entrata in vigore delle direttive comunitarie in materia di liberalizzazione del settore ferroviario e della conseguente legislazione di recepimento nell'ordinamento giuridico nazionale (da ultimo D.lgs 188/03). La sottoscrizione della Convenzione con le Ferrovie del Gargano, si precisa, è conseguente all'attivazione della nuova linea Apricena città – S.Severo, precedentemente non in esercizio e, quindi, non disciplinata da precedenti Convenzioni. Allo scopo di colmare il sopra descritto vuoto regolamentare, RFI si impegna ad avviare un confronto con i diversi soggetti interessati al fine di pervenire alla definitiva condivisione di un testo di Convenzione tipo.
2) Il costo dell'attività consultiva rientra nell'ambito del costo connesso alle specifiche attività svolte da RFI.
3) RFI avvierà entro il prossimo 20 maggio la procedura di consultazione.

VIOLAZIONE CONTESTATA

Prescrizione 5.2.7, relativa all'obbligo per il gestore dell'infrastruttura di fornire informazioni tramite tabelloni arrivi e partenze, in luoghi prossimi alle biglietterie, nonché quadri orario: tale obbligo d'informazione non risulta inserito nel PIR

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) Pur in assenza di un'esplicita indicazione nel quadro regolatorio di riferimento circa l'esatta collocazione dei quadri orario, di fatto, RFI ha sempre garantito il posizionamento delle bacheche in luoghi di massima visibilità per l'utenza nonché in prossimità delle biglietterie. Fermo quanto esposto, RFI -al fine di soddisfare anche sotto il profilo formale le esigenze manifestate da codesta Autorità- si impegna ad

integrare il testo del PIR dando evidenza al suo interno della circostanza che quadri orario devono essere ubicati in prossimità dei locali biglietteria.

2) Il costo dell'attività di implementazione del PIR rientra nell'ambito dei costi connessi alle specifiche attività svolte da RFI.
3) L'integrazione sopra descritta sarà effettuata con uno specifico aggiornamento del PIR 2014, quindi con riferimento già all'attuale orario di servizio, e del PIR 2015 da realizzare entrambi entro il 30 giugno p.v..

VIOLAZIONE CONTESTATA

Indicazione relativa alla sottosezione 5.2.6 del PIR, che prevede la necessità di introdurre nella sottosezione in parola i principi ed i criteri adottati dall'Autorità con le misure 10.6.1. e 10.6.3 della Delibera n.70/2014: non risulta data attuazione a tale indicazione

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1. Con riferimento alla prescrizione in questione, in considerazione degli impegni proposti relativamente alle misure 10.6.1 e 10.6.3 descritti nel formulario prodotto da RFI nell'ambito del procedimento di cui alla Delibera n. 24/2015, ribadisce l'impegno ad inserire nel PIR:
    - le informazioni sugli spazi destinati ai servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza in tutte le stazioni che vedano due operatori ferroviari erogare i propri servizi e la previsione di relativi schemi di contratto tipo;
    - la procedura, improntata a principi di equità e non discriminazione, con la quale RFI assume il ruolo di *focal point* con riferimento agli spazi di stazione per servizi di biglietteria non automatica ed accoglienza/assistenza, rientranti nel perimetro delle stazioni di proprietà di RFI e indipendentemente dal fatto di essere gestore commerciale della stazione interessata;
    - la previsioni di KPI, per i contratti di utilizzo dell'infrastruttura afferenti i servizi passeggeri, relativo alla voce informazioni al pubblico non inferiore ad un livello di gradimento pari all'80% degli utenti;
    - la previsione che a fronte di segnalazioni da parte delle IF concernenti possibili eventi che pregiudichino la piena funzionalità degli spazi stessi, a garantire entro 24 ore dalla segnalazione gli interventi per il ripristino dell'operatività e, se del caso, all'eventuale ricollocazione in altro locale nell'ambito della stazione interessata;
    - la previsione che, nell'ambito del rapporto contrattuale disciplinante l'allocazione degli spazi per biglietterie non automatiche e per l'accoglienza

della clientela, RFI si impegna a garantire le eventuali attività di manutenzione straordinaria.

2. Il costo dell'attività di implementazione del PIR rientra nell'ambito dei costi connessi alle specifiche attività svolte da RFI.
3. Gli inserimenti di cui al presente punto saranno oggetto di uno specifico aggiornamento del PIR 2014, quindi con riferimento già all'attuale orario di servizio, e PIR 2015 da realizzare entrambi entro il 30 giugno p.v.

VIOLAZIONE CONTESTATA

Indicazione relativa al capitolo 6 del PIR, concernente l'orientamento a criteri di qualità delle tariffe relative ai servizi non rientranti nel perimetro delineato dal regolamento (CE) n. 1371/2007: non risultano indicati i criteri per la determinazione delle tariffe in parola

IMPEGNO PROPOSTO DA RFI

1) RFI, nel fissare le tariffe riguardanti "ulteriori servizi" per PRM, si è attenuta al principio generale enunciato dalla normativa di settore ovvero al criterio di determinazione della tariffa basato sulla copertura dei costi di fornitura. In ogni caso, questo Gestore si impegna a riportare al paragrafo 6.3.2.8 del PIR il criterio di determinazione tariffaria così come testé esplicitato.
2) Il costo dell'attività di implementazione del PIR rientra nell'ambito dei costi connessi alle specifiche attività svolte da RFI.
3) L'integrazione sopra descritta sarà effettuata con uno specifico aggiornamento del PIR 2014, quindi con riferimento già all'attuale orario di servizio, e del PIR 2015 da realizzare entrambi entro il 30 giugno p.v..

Distinti saluti.

Maurizio Gentile

Delibera n. 39/2015

Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera n. 64/2014

L'Autorità, nella sua riunione del 13 maggio 2015

VISTA la Direttiva 2009/12/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti Aeroportuali;

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge. 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito: Autorità) come successivamente integrato e modificato;

VISTI gli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 marzo 2012, n. 27, con i quali è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;

VISTO il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (cd. Sblocca Italia), convertito, con modificazioni, con legge 11 novembre 2014, n.164, ed in particolare l'articolo 1, commi 11 *bis,* 11 *ter* e 11 *quater*;

VISTA la Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 "*Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali*";

VISTI in particolare i capitoli 3, 4, 5, 6 del Modello 1 approvato con la Delibera citata e relativi rispettivamente a:

- Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
- informativa da parte del gestore e dei vettori;
- esito della consultazione;
- procedura di ricorso in caso di mancato accordo ed attività di vigilanza dell'Autorità;

VISTA la lettera dell'8 maggio 2015, assunta agli atti al prot. 2140/2015, con cui la Società Aeroporto di Bologna S.p.A. (di seguito: SAB), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Guglielmo Marconi" di Bologna, ha notificato all'Autorità l'avvio in data 15 maggio 2015 della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei Diritti aeroportuali da applicarsi nel Periodo tariffario 2016/2019, adottando il predetto Modello 1 approvato con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 (di seguito: "Modello");

VISTA la documentazione, in lingua italiana ed inglese, che SAB ha trasmesso all'Autorità e presentato alla propria Utenza aeroportuale ai fini della Consultazione, in merito ai contenuti della suddetta proposta;

VISTA la proposta del Segretario Generale, sulla base degli atti del procedimento;

Tutto ciò premesso e considerato, l'Autorità

DELIBERA

1. E' avviato il procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali, approvati con Delibera n. 64/2014, per l'Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, sulla base della proposta di revisione dei Diritti per il periodo 2016/2019 presentata dal Gestore aeroportuale "Società Aeroporto di Bologna S.p.A." (SAB), con avvio della procedura di consultazione fra il Gestore stesso e gli Utenti aeroportuali prevista da parte del Gestore in data 15 maggio 2015.
2. E' nominato Responsabile del procedimento l'Ing. Roberto Piazza.
3. E' possibile prendere visione degli atti del procedimento presso l'Ufficio accesso alle infrastrutture dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in Via Nizza 230, 10126 Torino, indirizzo posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, telefono: 011 19212 500.
4. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato, fatti salvi gli esiti della consultazione fra Gestore aeroportuale ed Utenti dell'aeroporto, in 120 giorni a partire dalla data di pubblicazione della presente delibera.
5. Della data di avvio della consultazione fra Gestore Aeroportuale ed Utenti dell'Aeroporto è data immediata comunicazione sul portale web dell'Autorità.

Torino 13 maggio 2015

Il Presidente
Andrea Camanzi

Delibera n. 40/2015

Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018: avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera n. 64/2014

L'Autorità, nella sua riunione del 21 maggio 2015

VISTA la Direttiva 2009/12/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti Aeroportuali;

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge. 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito: Autorità) come successivamente integrato e modificato;

VISTI gli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 marzo 2012, n. 27, con i quali è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;

VISTO il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (cd. Sblocca Italia), convertito, con modificazioni, con legge 11 novembre 2014, n.164, ed in particolare l'articolo 1, commi 11 *bis,* 11 *ter* e 11 *quater*;

VISTA la Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 *"Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*;

VISTI in particolare i capitoli 3, 4, 5, 6 del Modello 3 approvato con la Delibera citata e relativi rispettivamente a:

- Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
- informativa da parte del gestore e dei vettori;
- esito della consultazione;
- procedura di ricorso in caso di mancato accordo ed attività di vigilanza dell'Autorità;

VISTA la lettera del 14 maggio 2015, assunta agli atti al prot.n. 2264 del 15 maggio 2015, con cui la Geasar S.p.A. (di seguito: GEASAR), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Costa Smeralda" di Olbia, ha notificato all'Autorità l'avvio in data 21 maggio 2015 della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei Diritti aeroportuali da applicarsi nel Periodo tariffario 2015/2018, adottando il predetto Modello 3 approvato con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 (di seguito: "Modello");

VISTA la documentazione, in lingua italiana ed inglese, che GEASAR ha trasmesso all'Autorità e presentato alla propria Utenza aeroportuale ai fini della Consultazione, in merito ai contenuti della suddetta proposta;

VISTA la proposta del Segretario Generale, sulla base degli atti del procedimento;

Tutto ciò premesso e considerato, l'Autorità

DELIBERA

1. E' avviato il procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali, approvati con Delibera n. 64/2014, per l'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia, sulla base della proposta di revisione dei Diritti per il periodo 2015/2018 presentata dal Gestore aeroportuale "Geasar S.p.A." (GEASAR), con avvio della procedura di consultazione fra il Gestore stesso e gli Utenti aeroportuali prevista da parte del Gestore in data 21 maggio 2015.
2. E' nominato Responsabile del procedimento il Dott. Ing. Roberto Piazza, Direttore dell'Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'Autorità.
3. E' possibile prendere visione degli atti del procedimento presso l'Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'Autorità, i cui recapiti sono: Via Nizza 230 Torino, CAP 10126, posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, telefono: 011 19212 500.
4. *Il termine* per la conclusione del procedimento è fissato, fatti salvi gli esiti della consultazione fra Gestore aeroportuale ed Utenti dell'aeroporto, in 120 giorni a partire dalla data di pubblicazione della presente delibera.
5. Della data di avvio della consultazione fra Gestore Aeroportuale ed Utenti dell'Aeroporto è data immediata comunicazione sul portale web dell'Autorità.

Torino, 21 maggio 2015

Il Presidente
Andrea Camanzi

Delibera n. 49/2015

Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento

L'AUTORITA' nella sua riunione del 17 giugno 2015;

VISTO il 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;

VISTA la Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, (2014/C 92/01), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 29 marzo 2014;

VISTA la legge 14 novembre 1995, n. 481 recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità" (di seguito "legge n. 481/95");

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i. ;

VISTO l'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i. (di seguito: "decreto-legge n. 201/2011") che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge n. 481/95, l'Autorità di regolazione dei trasporti, (di seguito: "Autorità") e in particolare:

- il comma 2, lettera a), in base al quale l'Autorità "*provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali (...) nonché, in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti*";

- il comma 2, lettere b) e c), in base al quale l'Autorità provvede a "*definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei*

pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori"; nonché "a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)";

- il comma 2, lettera f), in base al quale l'Autorità provvede a "*definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare nonché a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché, in relazione al trasporto ferroviario regionale, di verificare che nei relativi bandi di gara non sussistono condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile, già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti*";

- il comma 3, lettera a), in base al quale l'Autorità "*può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici*";

- il comma 4, riguardante il riparto di competenze, nonché il coordinamento delle rispettive funzioni, tra l'Autorità e le Amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché le Autorità amministrative indipendenti, nei settori interessati dall'attività di regolazione dell'Autorità medesima;

VISTO l'articolo 37, comma 1, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, (di seguito: "decreto-legge n. 1/2012") il quale attribuisce all'Autorità il compito di "*definire, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento*";

VISTA la sentenza della Corte Costituzionale dell'11 marzo 2013, n. 41;

VISTO il "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" approvato con delibera del 16 gennaio 2014, n. 5;

VISTO il Protocollo d'intesa stipulato tra l'Autorità e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato in data 6 giugno 2014;

VISTO il Protocollo d'intesa stipulato tra l'Autorità e l'Autorità nazionale anticorruzione in data 20 novembre 2014;

VISTA la delibera n. 46 del 19 giugno 2014 con la quale è stato avviato il procedimento per l'adozione di misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, ponendo in consultazione il relativo documento (di seguito: delibera n. 46/2014);

VISTA la delibera n. 26 del 12 marzo 2015 con la quale, anche in relazione a quanto emerso dall'analisi dei contributi pervenuti in occasione della consultazione sul menzionato documento, è stato predisposto uno schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, sottoposto a consultazione;

CONSIDERATE le osservazioni formulate sul citato schema di atto di regolazione da imprese e loro associazioni rappresentative, associazioni di consumatori, organizzazioni sindacali, istituzioni pubbliche e organismi associativi delle medesime tra cui, in particolare, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e l'Associazione Nazionale Comuni Italiani, diffusamente illustrate nell'Allegato B alla presente delibera unitamente alle pertinenti valutazioni;

CONSIDERATI i pareri resi, nell'ambito dei Protocolli di cui ai precedenti alinea, dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato e dall'Autorità nazionale anticorruzione, con note pervenute, rispettivamente, in data 4 maggio 2015, prot. ART 2008/2015, e 7 maggio 2015, prot. ART 2091/2015;

CONSIDERATO che dall'analisi dei contributi acquisiti emerge l'opportunità di modificare e precisare alcune parti dello schema di atto di regolazione posto in consultazione;

CONSIDERATO che alcune misure di regolazione trovano applicazione pure ai contratti di servizio affidati con modalità diverse dalla gara nonché a quelli sottoposti a revisione;

CONSIDERATA l'opportunità di verificare l'impatto delle misure regolatorie sul settore di riferimento dopo un periodo di osservazione di 36 mesi tramite l'attività di monitoraggio dei nuovi affidamenti e dei contratti di servizio oggetto di revisione;

RITENUTO a conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 46/2014, di approvare gli Allegati A e B alla presente delibera, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale, recanti, rispettivamente, le misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto

pubblico locale passeggeri e dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e il documento che ne illustra i contenuti unitamente agli esiti dell'attività procedimentale condotta;

CONSIDERATI altresì gli elementi acquisiti nel corso della predetta attività istruttoria concernenti la tematica della definizione degli ambiti di servizio pubblico e il dimensionamento dei lotti di gara;

RITENUTO opportuno avviare un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, rilevante pure ai fini della determinazione e del dimensionamento dei lotti di gara;

SU proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

Articolo 1

1. Sono approvati gli Allegati A e B alla presente delibera, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale, recanti, rispettivamente, le misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e il documento che ne illustra i contenuti unitamente agli esiti dell'attività procedimentale condotta.
2. Le misure di regolazione di cui all'Allegato A si applicano alle gare indette, ai contratti di servizio affidati con modalità diverse dalla gara o sottoposti a revisione successivamente all'entrata in vigore della presente delibera.
3. L'Autorità verifica l'impatto delle misure regolatorie di cui al punto 1 sul settore di riferimento dopo un periodo di osservazione di 36 mesi tramite l'attività di monitoraggio dei nuovi affidamenti e dei contratti di servizio oggetto di revisione.

Articolo 2

1. È avviato il procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37,

comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012.

2. Il responsabile del procedimento è il Segretario Generale dell'Autorità. Il termine di conclusione del procedimento è fissato alla data del 18 marzo 2016.

Torino, 17 giugno 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Il Presidente

Andrea Camanzi

Allegato A alla Delibera n. 49 del 17 giugno 2015

Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

PAGINA BIANCA

INDICE

Titolo I - Bando di gara
Capo I - Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi di gara
Misura 1 - Beni strumentali per l'effettuazione del servizi
Misura 2 - Beni essenziali, indispensabili e commerciali
Misura 3 - Assegnazione dei beni essenziali e indispensabili
Misura 4 - Azioni in capo agli enti affidanti per favorire l'acquisizione o la messa a disposizione di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, nonché di impianti e aree attrezzate per interventi infrastrutturali
Misura 5 - Criteri per la determinazione del valore di subentro
Misura 6 - Criteri per la determinazione dei canoni di locazione
Misura 7 - Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile
Misura 8 - Trasferimento del personale
Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare
Misura 9 - Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara
Misura 10 - Requisiti di partecipazione
Misura 11- Criteri di aggiudicazione
Capo III - Piano economico-finanziario, incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive e termini per la presentazione offerte
Misura 12 - Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante
Misura 13 - Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti
Misura 14 - Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive
Misura 15 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti
Misura 16 - Termine per la presentazione delle offerte
Titolo II - Schema delle convenzioni
Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale
Misura 17 - Contenuto minimo delle convenzioni
Misura 18 - Durata e proroga dei contratti di servizio
Misura 19 - Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi e misure di promozione dell'efficienza
Misura 20 - Modifiche contrattuali
Titolo III – Criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici
Capo I - Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse
Misura 21 - Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici
Glossario
Prospetto n. 1 - Informazioni aggiuntive da inserire nell'Avviso di pre-informazione
Prospetto n. 2 - Predisposizione del PEF simulato
Prospetto n. 3 - Tipologie di rischio
Prospetto n. 4 - Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento *in house* o diretto
Prospetto n. 5 - Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti

PAGINA BIANCA

Titolo I - Bando di gara

Capo I - Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi di gara

Misura 1 - Beni strumentali per l'effettuazione del servizi

1. In relazione all'oggetto della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e ad altre caratteristiche rilevanti del disegno o progetto di gara, gli enti affidanti individuano l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio ai fini della successiva pubblicazione nei documenti di gara.
2. Il predetto elenco dovrà classificare i beni, per quanto possibile, nelle seguenti quattro categorie, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali, per ciascuna delle quali sono fornite di seguito alcune esemplificazioni:

a) Reti, impianti e infrastrutture. Sono ricompresi i binari (per il trasporto ferroviario, metropolitano e tramviario) e le relative stazioni passeggeri, le autostazioni, gli spazi di fermata, le fermate attrezzate e i sistemi tecnologici di controllo per la sicurezza che insistono sulle predette reti, impianti e infrastrutture e diversi da quelli di cui alla successiva lettera c). Nelle stazioni passeggeri ed edifici loro connessi per le diverse modalità di trasporto sono inclusi gli spazi comuni e le strutture aperte al pubblico, nonché le biglietterie e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria connessi con il servizio di trasporto pubblico locale e i sistemi accessori. Per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario, sono incluse le aree e gli impianti di smistamento e di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra, le aree, gli impianti e gli edifici (immobili) destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, i centri di manutenzione, ad eccezione, per il servizio ferroviario, dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. Per il settore del trasporto su gomma, sono considerati depositi o rimesse e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile.

b) Materiale rotabile (o carrozzabile). Sono inclusi tutti i mezzi dotati di ruote di qualsiasi tipo per trasportare persone o cose, quali veicoli, carrozze e carri, motrici, locomotive, locomotori, automotrici e ricambi di prima scorta tecnica e altre dotazioni patrimoniali strettamente pertinenti allo stesso trasporto;

c) Altri beni mobili: sistemi *hardware*, *software* e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e della flotta (incluso i sistemi *Automatic Vehicle Monitoring*: AVM), il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati e dei ricavi da bigliettazione e ogni altro sistema assimilabile strettamente funzionali ai servizi oggetto di gara.

Misura 2 - Beni essenziali, indispensabili e commerciali

1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
   a) condivisibilità;
   b) non sostituibilità;
   c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
   d) dominanza.
2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
   a) non condivisibilità;
   b) non sostituibilità;
   c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

3. Per i beni essenziali e indispensabili, di cui ai punti 1 e 2, devono essere fornite garanzie sulla loro piena disponibilità sin dal momento in cui inizia l'affidamento e deve essere assicurato il subentro del nuovo operatore, secondo le modalità previste alla misura 3.
4. Sono beni commerciali, quindi né essenziali né indispensabili, per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 o 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.
5. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, da effettuare ai sensi del punto 2, si tiene conto anche:
   a) delle caratteristiche territoriali e organizzative del servizio oggetto di gara;
   b) dei livelli prestazionali richiesti nel bando di gara;
   c) dei tempi di approvvigionamento dal momento dell'aggiudicazione a quello di avvio del nuovo servizio aggiudicato;
   d) della durata media della vita utile residua del parco rotabili.
6. L'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte degli enti affidanti e delle successive modalità di messa a disposizione tiene conto degli esiti di una apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e da concludere entro sessanta giorni o, comunque, in tempo utile per la pubblicazione del bando di gara. Ove il contratto di servizio con il gestore uscente o atto normativo pertinente non preveda il trasferimento di beni, la consultazione può anche essere finalizzata da parte dell'ente affidante a verificare la disponibilità del gestore uscente a porre a disposizione i beni, sentiti gli altri potenziali concorrenti, sempre che ricorrano caratteri di indispensabilità dei beni. Ove il progetto di gara preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate, la consultazione dovrà coinvolgere gli enti locali titolari delle politiche urbanistiche e territoriali e i titolari di diritti di proprietà o uso dei beni, al fine di verificare l'effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli urbanistici. Resta ferma la facoltà degli enti affidanti di estendere l'oggetto della consultazione a qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, oltre quelli indicati ai periodi precedenti, o ad altri aspetti del disegno o progetto di gara. Tra i soggetti portatori di interesse devono essere consultati almeno il gestore uscente e altri potenziali concorrenti, potendosi altresì coinvolgere altri soggetti interessati, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i viaggiatori e/o le loro associazioni, i fornitori di materiale rotabile o altre imprese titolari di beni strumentali per l'effettuazione del servizio.
7. La procedura di consultazione di cui al punto 6 non deve falsare la concorrenza e non deve comportare una violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza. Nei casi in cui un candidato o un offerente o un'impresa collegata ad un candidato o ad un offerente abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'ente affidante deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.
8. Gli enti affidanti allegano ai documenti di gara una relazione recante l'illustrazione della procedura di consultazione seguita ai sensi della presente misura e dei suoi esiti, con particolare riferimento alle modalità con le quali è stata verificata la condizione di non duplicabilità dei beni a prezzi o costi socialmente sostenibili.

Misura 3 - Assegnazione dei beni essenziali e indispensabili

1. Gli enti affidanti mettono a disposizione dell'aggiudicatario o assicurano allo stesso l'accesso alle reti, agli impianti e alle infrastrutture individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, ai sensi della misura 1, e in quanto essenziali, tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altra forma di accordo giuridicamente vincolante, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi, allegati ai documenti di gara. Per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio di cui all'articolo 13 del decreto legislativo di recepimento approvato, in via definitiva, dal Consiglio dei Ministri in data 11 giugno 2015 e in corso di pubblicazione, gli enti affidanti stipulano un accordo quadro di cui all'articolo 23 del predetto decreto con il gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle

tracce e la disciplina di utilizzo delle stesse infrastrutture e impianti. L'accordo quadro è allegato ai documenti di gara.

2. Gli enti affidanti mettono a disposizione dell'aggiudicatario, secondo modalità prestabilite, i beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale qualificati come essenziali o indispensabili di cui dispongano direttamente o attraverso un proprio ente strumentale. L'aggiudicatario ha l'obbligo di manutenere e di rilevare gli stessi in base al titolo di trasferimento utilizzato.
3. In caso di disponibilità, per effetto di atto normativo o previsione del contratto di servizio o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o sulla base di un accordo negoziale, dei beni essenziali o indispensabili in proprietà del gestore uscente, detti beni sono messi a disposizione dell'aggiudicatario il quale ha l'obbligo di manutenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà.
4. Per i beni indispensabili di proprietà di terzi, già oggetto di contratto con il gestore uscente, è garantito il subentro del nuovo gestore, per tutta la durata del nuovo affidamento, in coerenza con i vincoli stabiliti su tali beni, in assenza dei quali è riconosciuta al terzo proprietario del bene la scelta della modalità di trasferimento a titolo di cessione o di locazione.
5. Gli enti affidanti definiscono nello schema di contratto di servizio allegato agli atti di gara la disciplina riguardante la messa a disposizione dei beni indispensabili, secondo i criteri di cui alla presente misura, anche tenendo conto degli esiti della consultazione pubblica di cui alla misura 2, punto 6. I beni strumentali all'effettuazione del servizio di trasporto acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal contratto di servizio.
6. In virtù di un accordo negoziale o di previsione normativa o contrattuale, al gestore uscente può essere imposto l'obbligo di assicurare la disponibilità del materiale rotabile ferroviario a titolo di locazione, fino all'entrata in esercizio del materiale oggetto di offerta e strumentale all'effettuazione del servizio da parte dell'aggiudicatario, ove ritenuto necessario per assicurare il tempestivo avvio del servizio.

Misura 4 - Azioni in capo agli enti affidanti per favorire l'acquisizione o la messa a disposizione di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, nonché di impianti e aree attrezzate per interventi infrastrutturali

1. Compatibilmente ad esigenze di finanza pubblica e in relazione alle caratteristiche della gara, gli enti affidanti possono:
   a) acquistare, anche attraverso i propri enti strumentali, il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di metterli a disposizione dell'aggiudicatario;
   b) fornire una garanzia per il finanziamento dell'acquisto da parte dell'aggiudicatario del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili strumentali per l'effettuazione del servizio o sul valore residuo dei medesimi;
   c) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario in maniera da rendere sostenibile e bancabile il Piano economico-finanziario richiesto ai concorrenti, di cui alla misura 15.
2. Nei casi in cui sia possibile realizzare interventi infrastrutturali finalizzati alla dotazione di beni strumentali immobili per la gestione del servizio con caratteristiche logistiche, tecniche e commerciali funzionali al servizio oggetto di gara e che presentino costi sostenibili in relazione al Piano economico-finanziario simulato di cui alla misura 13, l'ente affidante mette a disposizione appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici.

Misura 5 - Criteri per la determinazione del valore di subentro

1. Il valore di subentro dei beni indispensabili di proprietà del gestore da cedere all'eventuale nuovo aggiudicatario è individuato, ai fini della pubblicazione degli atti di gara, in base al valore di mercato secondo i criteri di cui alla presente misura.

2. Il valore di mercato dei beni immobili, degli impianti o altra dotazione patrimoniale assimilabile è determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dalla Agenzia delle Entrate. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile. Nel caso di beni strumentali asserviti esclusivamente allo svolgimento del servizio ferroviario, in luogo della stima peritale, il relativo valore di mercato è individuato con riferimento a un intervallo di valori compreso tra: (i) valori espressi dal mercato immobiliare per beni similari, (ii) valore di ricostruzione del bene ridotto del grado di vetustà. Se rileva nel caso specifico, è considerato il livello di dotazione degli impianti specifici inscindibili dal fabbricato ed è data separata valutazione alle attrezzature.
3. In caso di contenzioso tra le parti successivo all'aggiudicazione in ordine al prezzo della cessione, nelle more della definizione della controversia, i beni sono temporaneamente messi a disposizione dell'aggiudicatario dietro pagamento di un corrispettivo pari al valore stimato nelle perizie giurate di cui al punto 2. All'esito della definizione della controversia, il prezzo della cessione sarà determinato sulla base di quanto disposto dall'Autorità Giudiziaria e, ove necessario, compensato.
4. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su gomma è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.
5. Il valore di mercato è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:
   a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;
   b) vita residua;
   c) condizioni d'uso;
   d) stato di conservazione;
   e) attitudini prestazionali;
   f) indicatori di affidabilità e di disponibilità.
6. Per la determinazione del valore di rimpiazzo si assume a riferimento il valore di acquisizione rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto". La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel contratto di servizio comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sul materiale rotabile.
7. Ai fini della determinazione secondo criteri oggettivi dei parametri da b) a f) di cui al punto 5, si fa riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni. Il valore residuo calcolato secondo tali modalità è riferito a sottoinsiemi omogenei della flotta. La valutazione così risultante deve essere asseverata da un professionista iscritto al Ruolo dei Periti Assicurativi ex decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.
8. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario è determinato con riferimento al valore residuo o netto contabile, determinato in applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.
9. In caso di beni destinatari di contributo pubblico, qualora quest'ultimo non sia stata portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, le quote sospese e rinviate agli esercizi successivi, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per il soggetto subentrante. Se i beni finanziati non sono trasferiti al nuovo aggiudicatario, i gestori uscenti sono tenuti a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di finanziamento non ancora imputate.
10. Il valore dei sistemi tecnologici di controllo e rilevamento, di cui alla misura 1, punto 1, lettera d), è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un

revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Il valore di mercato è calcolato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto" e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di cinque anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi. La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel contratto di servizio comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sui predetti beni.

Misura 6 - Criteri per la determinazione dei canoni di locazione

1. Qualora sia prevista l'assegnazione all'aggiudicatario di beni in locazione, i documenti di gara disciplinano i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l'obbligo di manutenzione ordinaria, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.
2. Il canone di locazione annuo è quantificato con riferimento al criterio del valore di mercato determinato ai sensi della misura 5 per ciascuna tipologia di beni. In ogni caso, esso deve assicurare il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e di un congruo margine di utile. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato.

Misura 7 - Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile

1. Gli enti affidanti possono avvalersi, per l'individuazione di un termine congruo per l'acquisizione del materiale rotabile, di stime risultanti da apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile. Le stime tengono conto della natura non vincolante per i fornitori del materiale rotabile delle dichiarazioni fornite in corso di indagine e della loro effettiva capacità produttiva, anche in relazione allo svolgimento di altre procedure di gara, nei mercati di riferimento, aventi ad oggetto l'affidamento di analogo servizio di trasporto.
2. Nella individuazione di un termine congruo per l'acquisizione del materiale rotabile, l'ente affidante tiene conto dell'entità, specificità e complessità del materiale richiesto in sede di gara e, con particolare riferimento al settore ferroviario, dei tempi necessari per l'eventuale ottenimento della certificazione prevista dalla legge, per l'omologazione del materiale e per la formazione del personale.

Misura 8 - Trasferimento del personale

1. documenti di gara disciplinano:
   a) nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e contrattuali, in modo chiaro e dettagliato, le modalità e le condizioni giuridiche ed economiche del trasferimento all'aggiudicatario del personale in servizio presso il gestore uscente adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento;
   b) le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto del personale da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione, la certezza della disciplina applicabile e la garanzia per i lavoratori sul trattamento di fine rapporto maturato.
2. Ai fini di quanto previsto al punto 1, lettera a), fatta salva l'applicazione della disciplina sul trasferimento d'azienda o di ramo di essa, gli enti affidanti individuano il personale da trasferire assegnato in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, previa consultazione del gestore uscente, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui alla misura 2, punto 6.
3. Per l'individuazione del personale da trasferire di cui al punto 2, gli enti affidanti tengono conto:
   a) dell'allocazione del personale agli specifici centri di costo, indicata nella pertinente documentazione contabile relativa all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario utile[1];

[1] Di norma l'ultimo esercizio economico-finanziario approvato.

b) degli esiti della consultazione, prevista nella misura 2, punto 6, sulla disciplina dei beni essenziali e indispensabili al servizio.

Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

Misura 9 - Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara

1. Gli enti affidanti rendono noto, nelle diverse fasi della procedura di gara e nell'ambito dei pertinenti documenti di gara, tutte le informazioni elencate nel Prospetto 1, costituenti il set informativo minimo per le procedure di gara.
2. È fatta salva la possibilità per l'ente affidante di avviare, prima della pubblicazione del bando di gara, anche nell'ambito della procedura di cui alla misura 2, punto 6, una procedura di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi in merito agli aspetti qualitativi del servizio di trasporto pubblico che intende affidare. Tale consultazione deve essere svolta nel rispetto dei principi ribaditi nella misura 2, punto 7.

Misura 10 - Requisiti di partecipazione

1. Gli enti affidanti che intendono inserire tra le condizioni per la partecipazione ad una gara requisiti ulteriori rispetto a quelli normativamente prescritti illustrano, nell'ambito di un apposito allegato supplementare alla relazione di cui all'articolo 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, le puntuali motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito aggiuntivo e dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali concorrenti, fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.

Misura 11- Criteri di aggiudicazione

1. Gli enti affidanti, nella individuazione dei criteri di aggiudicazione, effettuata nel rispetto dei principi europei di trasparenza e di non discriminazione, tengono conto, fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a) del decreto legislativo n. 422/1997, anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro, (i) agli investimenti sul materiale rotabile, con particolare riferimento a quelli con basso impatto ambientale, (ii) al miglioramento della qualità del servizio erogato e all'utilizzo di appositi strumenti di rendicontazione, (iii) ad eventuali servizi aggiuntivi offerti, (iv) nonché a politiche tariffarie. Inoltre gli enti affidanti favoriscono anche (v) l'adozione di misure di efficace contrasto all'evasione ed elusione tariffaria, (vi) l'applicazione di sistemi di *Intelligent Technology System*, ivi compresa l'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica e di altre tecnologie innovative a bordo, e (vii) la previsione di misure a tutela dei passeggeri a mobilità ridotta.

Capo III - Piano economico-finanziario, incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive e termini per la presentazione offerte

Misura 12 - Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante

1. Ai fini della determinazione delle compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico che compongono il corrispettivo a base d'asta, gli enti affidanti si attengono ai principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e all'articolo 17 del decreto legislativo n. 422/1997 e s.m.i. e predispongono un piano economico-finanziario, denominato PEF simulato.
2. Gli enti affidanti predispongono il PEF simulato, con le modalità indicate nel Prospetto 2 e sulla base di ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'ente affidante e il gestore, in funzione delle caratteristiche della gara, con particolare riferimento all'oggetto e alla natura del contratto da aggiudicare. Per la ripartizione dei rischi si tiene conto almeno delle tipologie di rischio indicate nel Prospetto 3.

3. Il PEF simulato è finalizzato a stimare la congruità del corrispettivo posto a base d'asta, la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate dai partecipanti alla gara e a definire la corretta allocazione dei rischi connessi all'oggetto di affidamento. La sostenibilità economico-finanziaria del PEF simulato è verificata tramite l'applicazione di indici di redditività positivi anche nel caso di subentro nella titolarità dei beni mobili, immobili e del materiale rotabile.
4. In sede di pubblicazione del bando di gara è reso noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dalla simulazione del piano economico-finanziario di cui alla presente misura, distinto per tipologia di servizio e nelle sue diverse componenti, nonché la ripartizione dei rischi tra l'ente affidante e il gestore adottata.

Misura 13 - Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti

1. Per gli affidamenti *in house* o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), ed all'Allegato 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4.
2. Al fine di predisporre la Relazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante effettua il calcolo delle compensazioni separatamente per ciascuna modalità di trasporto, tenendo distinti in particolare i servizi di trasporto mediante autobus e i trasporti su rotaia, anche al fine di consentire le successive attività di controllo e valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici.

Misura 14 - Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive

1. Nei casi di affidamento del servizio con procedure non competitive, esclusi i casi di affidamento diretto con le modalità di cui all'articolo 5, paragrafi 4 e 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007, gli enti affidanti assicurano il miglioramento progressivo delle *performance* aziendali, individuando e disciplinando gli obiettivi annuali cui sono tenuti i gestori e le relative sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli stessi. I contratti di servizio stabiliscono le predette sanzioni, ivi incluse la risoluzione del contratto, nonché, nelle ipotesi di affidamento *in house* ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007, adeguate riduzioni della parte variabile della remunerazione del personale dirigenziale.
2. Gli obiettivi di cui al punto 1 possono consistere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in:
   a) riduzione dei costi o aumento della produttività, stabiliti anche con riferimento a *benchmark* di imprese efficienti e comparabili;
   b) incremento del numero dei passeggeri trasportati e paganti;
   c) ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi;
   d) miglioramento dei livelli quali-quantitativi del servizio erogato;
   e) per i contratti *net cost*, incremento della redditività legata anche al recupero dell'evasione tariffaria e ad altre politiche commerciali in relazione ai fattori controllabili dal gestore;
   f) ottimizzazione del piano degli investimenti programmati e delle manutenzioni, fermo restando la non derogabilità delle norme e dei regolamenti nazionali e europei in materia di sicurezza dei trasporti.

Misura 15 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti per il periodo di durata dell'affidamento. Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento.
2. Il piano economico-finanziario può essere richiesto in caso facoltativo dagli enti affidanti qualora l'importo complessivo a base d'asta sia inferiore a dieci milioni di euro.
3. Il piano economico-finanziario viene redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza, e si può comporre dei seguenti documenti:
   a) conto economico;
   b) stato patrimoniale;
   c) indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.
4. In caso di affidamento plurimodale, ai soli fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel contratto di servizio allegato al bando di gara, è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita.

5. Nei casi in cui i documenti di gara prevedano la realizzazione di opere infrastrutturali o di immobili da parte dell'aggiudicatario il piano economico-finanziario per gli affidamenti superiori al valore di cui al precedente punto 2 è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'ente far valutare il piano da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.

Misura 16 - Termine per la presentazione delle offerte

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione delle offerte non può essere inferiore a centodieci giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, da individuare in funzione della complessità del progetto di mobilità e della valutazione degli investimenti, ivi inclusa l'acquisizione dei beni necessari all'esercizio e, in particolare, del materiale rotabile e dei beni immobili.
2. L'ente affidante può prevedere un termine inferiore nel caso di messa a disposizione dei beni immobili e del materiale rotabile indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale.

Titolo II - Schema delle convenzioni

Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale

Misura 17 - Contenuto minimo delle convenzioni

1. Lo schema di convenzione o contratto di servizio contiene gli elementi minimi, articolati anche su più allegati, indicati nel Prospetto 5.

Misura 18 - Durata e proroga dei contratti di servizio

1. La durata dei contratti di servizio è fissata nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento, commisurando il periodo di affidamento in funzione della maggiore o minore entità degli investimenti richiesti, tenuto conto della modalità di ammortamento degli stessi.
2. L'ente affidante, conformemente all'articolo 4, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007, individua puntualmente negli atti di gara la possibilità di disporre la proroga del contratto di servizio, nonché il termine finale di cessazione della stessa.
3. Nei casi in cui sia necessario garantire la continuità del servizio di trasporto alla scadenza del precedente rapporto, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante, in alternativa alla adozione di provvedimenti di emergenza consistenti nell'aggiudicazione diretta di un nuovo contratto di servizio pubblico o nell'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici, individua un periodo di estensione della durata del contratto non superiore a due anni. A tal fine, nel disporre la proroga della durata del contratto di servizio, l'ente affidante rende conto delle circostanze che giustificano il ricorso al provvedimento di emergenza, fornendone evidenza nella relazione ex articolo 34, comma 20 del decreto legge del 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge del 17 dicembre 2012, n. 221.

Misura 19 - Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi e misure di promozione dell'efficienza

1. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, gli enti titolari della potestà tariffaria e gli enti affidanti procedono all'aggiornamento, rispettivamente, delle tariffe dei servizi e dei corrispettivi o sussidi, applicando il metodo del *price-cap*, di cui all'articolo 18, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, secondo le modalità indicate al punto 2.

2. L'aggiornamento annuale delle tariffe e dei corrispettivi è determinato secondo le seguenti formule:

(1)
$$T_t = T_{t-1} * [1 + P_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]$$

(2)
$$S_t = S_{t-1} * (1 + P_{t-1} - X_t)$$

Dove:
t = 1, 2, ..., n anni di applicazione del meccanismo di aggiornamento. Il parametro n assume valori pari a 3, 5 o 7 anni.
S_t = corrispettivo, sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t.
S_{t-1}= corrispettivo, sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t_{-1}.
P= tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo di applicazione del meccanismo di aggiornamento.
Q= indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati in ciascun anno, in base al sistema di monitoraggio disciplinato nel contratto di servizio.
X_t= recupero di produttività con riferimento a un indicatore semplice o ponderato (somma ponderata di più indicatori di efficienza operativa e di efficacia gestionale) definito dall'ente affidante al tempo t.
T_t= prezzi massimi unitari al netto delle imposte riferiti a un paniere di tariffe applicate ai passeggeri al tempo t.

3. Nella formula n. 1, di cui al punto 2, nei casi di applicazione al servizio di trasporto di superficie, può essere considerato anche un parametro relativo alla velocità commerciale, nella misura in cui lo stesso sia rilevato in maniera tale da riflettere esclusivamente e in maniera univoca le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità da parte dell'ente competente e non influenzabili dal gestore. Tale parametro, ove considerato, dovrebbe essere formulato in maniera che ad un aumento della velocità commerciale, consegua una diminuzione del corrispettivo e, viceversa, nel caso il valore del parametro diminuisca. Alla formula potrebbe inoltre essere aggiunto un addendo relativo ai costi non controllabili dal gestore.
4. L'applicazione del metodo del *price-cap* non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione annuale dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento).

Misura 20 - Modifiche contrattuali

1. I documenti contrattuali disciplinano, tramite apposite clausole chiare, precise ed inequivocabili, i presupposti e le modalità necessari per disporre le eventuali modifiche contrattuali tali da non alterare la natura generale e l'equilibrio economico del contratto.
2. Ferma restando la diversa titolarità dei rischi tra concedente e concessionario del servizio, e tenendo conto di specifici fattori esogeni, la disciplina delle modifiche contrattuali di cui al punto 1 regola la revisione del piano economico-finanziario se presente nei documenti di gara ai sensi della misura 15, laddove necessaria al fine di mantenere l'equilibrio economico del contratto.
3. Fatto salvo quanto previsto al punto 1, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del contatto di servizio può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea.
4. I documenti di gara individuano le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica non temporanea del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione del gestore.

Titolo III – Criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

Capo I - Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse

Misura 21 - Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici

1. Gli enti affidanti adottano misure adeguate per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico, per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti.
2. Le commissioni aggiudicatrici sono composte da un numero dispari di membri. La selezione dei componenti è rivolta a soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del piano economico finanziario, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico locale. Successivamente alla nomina e alla costituzione della commissione aggiudicatrice, da effettuare dopo la scadenza del termine fissato per la presentazione delle offerte, gli enti affidanti pubblicano nell'apposita sezione del sito internet dedicata alla gara i *curriculum* e la documentazione relativi ai titoli di studio ed alle qualificazioni ed esperienze professionali comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima, richiesti in relazione alla gara e che devono essere posseduti da ciascuno di essi.
3. Qualora sia prevista la nomina di dipendenti di amministrazioni pubbliche in seno alle commissioni aggiudicatrici, la maggioranza di essi è individuata tra dipendenti in servizio presso enti e amministrazioni che operano in ambiti territoriali diversi da quello dell'ente che ha indetto la procedura di gara, ovvero presso enti strumentali dotati di competenze settoriali e caratterizzati da terzietà nei confronti all'ente affidante. Detti componenti sono individuati secondo criteri di rotazione predefiniti.
4. L'incarico di componente delle commissioni aggiudicatrici non può essere conferito a soggetti che:
   a) rispetto alla specifica procedura di affidamento, abbiano interessi propri, di parenti, affini entro il secondo grado, del coniuge o di conviventi, ovvero qualora la suddetta procedura possa coinvolgere gli interessi di persone con le quali abbiano rapporti di frequentazione abituale, di soggetti od organizzazioni con cui loro o il coniuge abbiano causa pendente o grave inimicizia o rapporti di credito o debito, ovvero di soggetti od organizzazioni di cui siano tutori, curatori, procuratori o agenti, nonché di enti, associazioni anche non riconosciute, comitati, società o stabilimenti di cui siano amministratori o gerenti o dirigenti;
   b) operano, o abbiano operato nel precedente triennio, a qualunque titolo, presso le società partecipate dall'ente affidante attive nel settore del trasporto pubblico e loro controllate;
   c) prestano servizio, o abbiano prestato servizio nel precedente triennio, presso l'unità organizzativa dell'ente affidante preposta al controllo del servizio e al controllo delle società partecipate attive nel settore del trasporto pubblico;
   d) abbiano assunto compiti di gestione, pianificazione della rete, programmazione del servizio e consulenza relativamente al servizio oggetto della procedura di gara.
5. Per l'intera durata dell'affidamento, i soggetti aggiudicatari non possono conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione aggiudicatrice.
6. All'atto della nomina, ciascun componente rende una apposita dichiarazione in ordine all'insussistenza di alcuna delle ipotesi di conflitto di interesse di cui al punto 4.
7. Gli enti affidanti assicurano una effettiva applicazione dei criteri di cui alla presente misura, prevedendo, in particolare, idonee misure dissuasive e sanzionatorie nei confronti dei soggetti aggiudicatari che violino il divieto di cui al punto 5, da disciplinare nell'ambito della convenzione, nonché l'esclusione dalle future gare.

Glossario

Ai fini dell'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto si utilizzano le seguenti definizioni:

Bacino o Lotto di gara: ambito geografico che ottimizza il numero di partecipanti ai fini della contendibilità della gara, garantendo l'efficienza e l'efficacia del servizio in relazione alla sussistenza di economie di scala, di densità e di complementarità o di ampiezza.

Bacino di programmazione: livello territoriale, di norma regionale, per l'esercizio delle funzioni di indirizzo, pianificazione, programmazione; costituisce il punto di riferimento della *governance* dei servizi.

Bacino di traffico o di mobilità ottimale: area risultante dall'insieme di più Comuni caratterizzato da una domanda di mobilità i cui i luoghi di origine-destinazione (O/D) sono prevalentemente all'interno dei confini dell'ambito stesso e che può essere soddisfatta con una rete funzionale autonoma e con un sistema integrato di servizi per gli utenti.

Convenzione o *Contratto di servizio*: si intendono, indifferentemente, gli atti convenzionali e contrattuali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto legge n. 201/2011, all'articolo 2, lettera i), del regolamento (CE) n. 1370/2007 e all'articolo 19 del decreto legislativo n. 422/1997.

Ente affidante (EA): Regione, ente locale o associazione di enti locali, agenzia della mobilità investita dei compiti di stazione appaltante. L'EA può non coincidere con il titolare del servizio. In questo caso, il rapporto tra i due soggetti dovrà essere regolato da apposita convenzione che ne disciplini compiti, ruoli e ripartizione delle responsabilità. Nella convenzione andranno disciplinati gli aspetti connessi alla quantità del servizio messo a gara e relativi aspetti economici, la pianificazione del servizio, le tariffe, gli standard richiesti, il tipo e la quantità dei controlli, gli investimenti, la reportistica di base, ecc.

Ente strumentale (da intendersi sempre riferito ad un ente territoriale): ente pubblico, azienda speciale o società (anche nella forma dell'agenzia o della società patrimoniale) diversi dal gestore del servizio.

Portatore di interesse o stakeholder: soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, al buon funzionamento e ai risultati del servizio di trasporto pubblico locale.

Valore di rimpiazzo: costo necessario per sostituire gli impianti attuali con impianti a nuovo aventi caratteristiche tecnologiche e potenzialità analoghe agli impianti attuali.

Prospetto n. 1 - Informazioni aggiuntive da inserire nell'Avviso di pre-informazione

Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007[2]

Informazione	Descrizione	Modalità di accesso
Quantitativo e/o valore indicativo per tipologia di servizi	Bus*km/treni*km di servizio di trasporto pubblico di passeggeri e/o del valore stimato, tariffe + corrispettivi, IVA esclusa	Avviso pubblicato nel Supplemento alla GUCE - Sezione III: Informazioni di carattere giuridico, economico, finanziario e tecnico
Diritti di esclusiva	Presenti/Assenti	
Obblighi di servizio pubblico ed eventuale quantificazione delle compensazioni	Presenti/Assenti; valore dei corrispettivi, IVA esclusa, e delle compensazioni a fronte di esoneri tariffari, IVA esclusa	
Rinvio ai documenti e agli atti vigenti di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale	A titolo esemplificativo: - piano regionale dei trasporti; - piani regionali integrati della mobilità, delle infrastrutture e dei trasporti (PRIIM); - programma triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale; - piano generale traffico urbano (PGTU); - piano urbano di mobilità (PUM)	Avviso pubblicato nel Supplemento alla GUCE[3]
Informazioni sui beni strumentali	- Modalità di subentro, se previste, per il materiale rotabile; - Modalità di subentro, se previste, per gli altri beni strumentali (depositi, rimesse, centri di manutenzione);	Avviso pubblicato nel Supplemento alla GUCE[4]
Informazioni sul personale	Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili) e eventuali ulteriori informazioni (se disponibili)	Avviso pubblicato nel Supplemento alla GUCE - Sezione III: Informazioni di carattere giuridico, economico, finanziario e tecnico

[2] *"Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione. Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.*
Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5."

[3] Da inserire, ad esempio, nella Sezione VI : Altre informazioni

[4] Idem

Informazioni da fornire nel Bando di gara o nella Lettera di invito

Informazione	Descrizione	Modalità di accesso
Corrispettivi e compensazioni	Corrispettivo riconosciuto al precedente gestore ed a base d'asta per ciascuna tipologia di servizi oggetto di affidamento, distinto almeno nelle seguenti componenti: • corrispettivo a copertura degli oneri di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi e degli immobili a copertura degli obblighi di servizio pubblico; • corrispettivo ovvero finanziamenti pubblici a copertura degli oneri di investimento (se previsti) riconosciuti a copertura degli obblighi di servizio pubblico; • corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle reti (per il servizio ferroviario) e/o delle infrastrutture ; corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie	Bando di gara /lettera di invito
Struttura tariffaria	Menù tariffario corrente e di progetto, tra cui, tariffe agevolate ed esenzioni, modalità di riconoscimento delle agevolazioni; regole e procedure di *clearing* in caso di integrazione tariffaria.	Bando di gara /lettera di invito

Informazioni da fornire nel Disciplinare di gara e Data room (oltre alle informazioni di cui sopra)

Informazione	Descrizione	Modalità di accesso
Caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara	Descrizione rete viaria, zonizzazioni territoriali, descrizione e grafo della rete ciclo-pedonale, sistema della sosta. Dati descrittivi della domanda (es. popolazione residente e crescita negli anni, abitazioni, attività produttive, programmazione orari scuole e uffici, reddito pro-capite, valore aggiunto a livello territoriale e previsioni), con eventuale rinvio a studi e modelli di stima della domanda del territorio interessato con specificazione delle variabili esplicative utilizzate; Piani delle merci/logistica; dati su inquinamento ambientale. Basi di dati in formato rieditabile e aperto (*open data*).	Bando di gara /lettera di invito (rinvio ai documenti generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'ente affidante)
Servizi	Orario dei servizi programmati: - per i servizi su gomma, descrizione tabellare e geografica delle linee, percorsi, fermate, orari, cadenze; - per il servizio ferroviario, elenco tratte servite, cadenzamento, elenco treni e composizione (se non elemento di offerta). Solo per i servizi su gomma: velocità commerciale per linea e/o sub-bacini di mobilità (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) relativa all'ultimo anno. I *data base* dell'offerta devono essere omogenei a quelli utilizzati per le informazioni fornite al pubblico.	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)

Performance qualitativa per linea o gruppi di linee (informazioni da fornire solo in caso di trasferimento dei rotabili dal gestore *incumbent*)	Indicatori di ritardi e disfunzioni attribuibili alla qualità del materiale rotabile (se ceduto o messo in disponibilità) e delle infrastrutture (non dipendenti da altri aspetti del progetto di mobilità) relativi agli ultimi 3 anni: es. nr guasti/10.000 km per linea. Settore trasporto per ferrovia: Standard di puntualità RFI - B per linea e corsa; cause attribuibili alla rete; consuntivo degli ultimi 3 anni.	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Indici della qualità erogata dei servizi (in caso di messa a disposizione del materiale rotabile o di gara a doppio oggetto)	Monitoraggi degli indicatori di qualità erogata secondo tipologie preordinate dall'ente affidante. Basi di dati in formato rieditabile e aperto.	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Domanda effettiva per modalità di trasporto (per gara flessibile o contratto *net cost*)	Per ogni modalità di trasporto (dati riferiti agli ultimi 3 anni): flussi O-D, distribuzione per fascia oraria, singola fermata, per linea/corsa/direttrice, giorno della settimana (festivo / feriale), stagione. Ove i dati non siano disponibili nel dettaglio indicato, il n. dei passeggeri rilevato o stimato va fornito almeno a livello di sub-bacini di mobilità nel caso del trasporto su gomma (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie principali. Se non disponibili i dati sul numero dei passeggeri, vanno forniti i dati sui ricavi tariffari o la quantità di titoli venduti per tipologia del titolo di viaggio (es. biglietto ordinario, abbonamento, ecc.) aggregati almeno a livello di sub-bacini di mobilità (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie principali per un periodo di tre anni. I dati possono essere forniti per un periodo più breve ove nell'intervallo degli ultimi 3 anni non vi siano state modifiche nella struttura tariffaria oppure non si siano verificati eventi di domanda eccezionali Precisare la metodologia di rilevazione e dettagli criteri metodologici per le eventuali stime; Basi di dati in formato rieditabile e aperto.	Bando di gara /lettera di invito Data room
Informazioni sulle reti	Per il servizio di trasporto su strada: grafo, ubicazione e caratteristiche di dettaglio delle fermate Per il servizio di trasporto per ferrovia: informazioni contenute nell'Accordo quadro tra GI e Regione[5] in merito a: pedaggi, stazioni: biglietterie e spazi commerciali.	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)
Informazioni sui beni immobili (depositi, rimesse, centri manutenzione, sistemi tecnologici)	Caratteristiche fisiche e funzionali: - ubicazione; - dimensione; - capacità;	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)

[5]I contenuti dell'AQ sono dettagliati all'interno del PIR (Prospetto Informativo della rete) predisposto annualmente dal GI e riguardano la capacità di rete ed i servizi correlati garantiti senza oneri aggiuntivi rispetto al pedaggio (utilizzo degli scambi e dei raccordi, il controllo e la regolazione della circolazione, l'uso del sistema di alimentazione, le informazioni necessarie per la gestione dei servizi, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 188/2003), e per la programmazione del servizio. In particolare, l'AQ contiene: la tipologia, il numero e le caratteristiche dei collegamenti (origine – destinazione), il numero delle tracce, le caratteristiche dei treni, il volume del servizio (treni*km), il prezzo (pedaggio), accesso ai sistemi informativi di controllo della circolazione (PICWEB). È previsto inoltre un allegato all'AQ che illustra il servizio programmato nel periodo di valenza dell'AQ, modificabile in funzione di mutate esigenze del trasporto, mediante aggiornamenti da prevedersi con scadenze di norma annuali.
Con la delibera n. 70/2014 dell'Autorità, che impone al GI di inserire nel PIR un nuovo schema di AQ per il TPL, l'AQ conterrà anche l'identificazione degli impianti necessari per lo svolgimento del servizio ferroviario ed, in particolare: localizzazione, loro caratteristiche e dotazioni esistenti e relativi piani di sviluppo, canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

	- agibilità; - attrezzature; - funzionalità; - messa a norma; - certificati di sicurezza e altre certificazioni; - relazione di stato; - manutenzioni effettuate; Investimenti effettuati e modalità di finanziamento; Aspetti contrattuali (Condizioni di uso, noleggio; contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing in essere, obbligazioni pendenti, incluse quelle per la manutenzione) dei contratti che si trasferiscono; Piani di ristrutturazione, riammodernamento e sviluppo futuro (per immobili di proprietà pubblica).	
Materiale rotabile	Informazioni dettagliate sul materiale rotabile richiesto per l'esercizio del servizio: • tipologia dei veicoli da utilizzare ed autorizzati dall'ente sulle singole linee, in termini di larghezza e lunghezza (corto, medio, lungo, ecc.) per consentire il servizio in situazione di viabilità particolare (sezioni stradali strette, necessità di bassi raggi di curvatura), tensione di alimentazione; • quantità richieste per ciascuna tipologia; • dotazioni accessorie necessarie (pedane disabili, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia; • dettagli sui finanziamenti disponibili: entità, modalità di erogazione, vincoli, allocazione dei costi. Informazioni sul materiale rotabile oggetto di cessione o di messa in disponibilità: • tipologia dei veicoli (modelli euro, carrozzeria, alimentazione) e quantità; • dotazioni accessorie presenti (pedane disabili, aria condizionata, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia; • prestazioni medie in base agli indicatori utilizzati dal gestore uscente che esprimono il livello di affidabilità/disponibilità del materiale rotabile, come il parametro MTBF (*Mean Time Between Failures*), laddove previsto e/o altri indicatori utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio in essere; • costo di acquisto, anno di acquisto e di entrata in esercizio; • valore dell'eventuale finanziamento, data di *revamping* (eventuale) e valore di bilancio risultante; • contratti di acquisto e di manutenzione, finanziamento, affitto e leasing; • titolo di acquisizione; • entità dell'eventuale contributo pubblico (e fonte: UE, Stato, Regione, Enti locali) e quota sul totale; • valore ammortizzato; • periodo di ammortamento residuo; • criteri di ammortamento utilizzati; • interventi di manutenzione ordinaria, ciclica e straordinaria effettuati.	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)

Personale da trasferire al nuovo gestore	Elenco del personale interessato dal trasferimento, riportando per ogni addetto, in forma anonima, le seguenti informazioni: - n. matricola; - data di nascita; - anzianità contributiva; - data di assunzione; - sede di lavoro; - categoria di attività[6]; -livello professionale/area professionale; - figura professionale/qualifica; - eventuale inidoneità; - abilitazioni possedute; - parametro/posizione retributiva; - tipologia di contratto (tempo indeterminato /determinato/ altro); - tempo pieno/parziale (indicare percentuale); - scadenza (se applicabile); - trattamento economico[7]: costo complessivo annuo. Il suddetto elenco contiene anche una informazione riepilogativa del costo di tutto il personale da trasferire, suddiviso per categoria di attività, con la specifica indicazione delle diverse componenti: quota CCNL, quota contratto aziendale di II livello (se esistente), oneri sociali, rateo annuo accantonamento TFR, oneri accessori, altro. Nel medesimo elenco debbono essere, altresì, indicati i seguenti dati: importo complessivo del TFR da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro, e natura e relativa stima economica del contenzioso in essere (se trasferito) tra l'attuale gestore e dipendenti. Contratti integrativi aziendali (se vigenti); Accordi sottoscritti con le parti sociali sulle modalità di trasferimento del personale (se disponibili).	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e data room)

[6] Si fa riferimento alle seguenti categorie di attività definite in maniera uniforme a livello nazionale, quali quelle utilizzate dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL:
- personale di condotta e scorta, personale di movimento, personale di deposito, personale di manutenzione, personale amministrativo (per il trasporto ferroviario regionale);
- personale di guida, personale di movimento, personale di deposito, personale di manutenzione, personale amministrativo (per il trasporto esercito tramite veicoli automobilistici o filoviari su strada, tranviari, metropolitani e con funi).

[7] I dati economici fanno riferimento all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario utile (di norma quello approvato).

Prospetto n. 2 - Predisposizione del PEF simulato

Predisposizione del conto economico simulato

Fase 1

Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del regolamento (CE) n. 1370/07. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale
- spese per l'energia
- oneri per le infrastrutture
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri
- costi fissi

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile, e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
- B7) per servizi
- B8) per godimento beni di terzi
- B9) per il personale
- B10) ammortamenti e canoni
- B12) accantonamenti per rischi
- B13) altri accantonamenti
- B14) oneri diversi di gestione

I soggetti che adottano i principi contabili internazionali IAS (*International Accounting Standards*) procederanno al raccordo con le analoghe voci dello schema di conto economico predisposto "per natura" secondo le indicazioni del principio IAS 1, e precisamente:

- Materie prime sussidiarie e di consumo
- Costi del personale
- Altri Costi operativi (di cui costi per servizi, costi per godimento di beni di terzi, altri oneri di gestione)
- Ammortamenti
- Accantonamenti e svalutazioni

La voce di costo relativa all'imposta IRAP, se non già considerata nel calcolo dell'equa remunerazione del capitale, è da includere nei costi operativi.

Ciascuna delle suddette categorie di costo può essere a sua volta maggiormente dettagliata in funzione delle specifiche caratteristiche delle attività oggetto di gara, in conformità alle migliori pratiche contabili del settore o ai criteri contabili nazionali ed internazionali. In ogni caso, i costi indicati devono essere strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. I costi vanno stimati sulla base di ipotesi di efficienza, con riferimento a un'impresa mediamente efficiente e in relazione agli investimenti da effettuare, tenendo conto dell'andamento dei prezzi al consumo per gli anni di durata dell'affidamento come desumibile dalle proiezioni presentate nel Documento di Economia e Finanza.

Per quanto riguarda i costi del personale, la stima è condotta applicando i valori medi del costo unitario annuo del lavoro per le diverse qualifiche, così come desumibili dal CCNL e dai contratti aziendali (se gli stessi vengono trasferiti) moltiplicati per il totale degli addetti previsti in relazione a specifiche ipotesi di produttività. Per i costi esterni, si fissano intervalli di valore corrispondenti a appropriati benchmark.

Per quanto riguarda gli ammortamenti, la stima deve essere basata in prevalenza sulla durata effettiva della vita utile delle varie tipologie di cespiti ricomprese nel parco dei beni di investimento richiesti, nel caso degli autobus assumendo a riferimento i criteri indicati nella norma UNI 11282/2008 e s.m.i.. Rispetto alla durata effettiva di vita

utile sono commisurati gli oneri di manutenzione. Il fabbisogno di tali beni, con particolare riferimento al materiale rotabile e ai beni strumentali eventualmente richiesti per l'effettuazione del servizio, è stimato sulla base del programma di esercizio oggetto di gara, tenendo conto degli orari dei servizi e delle massime uscite necessarie.
Se non già ricompresi nella remunerazione del capitale (come è il caso laddove si adotti una misura del costo del capitale che ponderi sia il costo del capitale di rischio che quello del capitale di terzi, come il parametro del "costo medio ponderato del capitale" o *Weighted Average Cost of Capital* - WACC), devono essere considerati gli oneri finanziari correlati sia all'acquisto di beni strumentali (fabbisogno finanziario), sia anche alle specifiche modalità di pagamento del corrispettivo (fabbisogno corrente).

Fase 2

Valutazione delle diverse tipologie di ricavi in relazione alla struttura della gara e all'oggetto di affidamento (possibilità di utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori, ecc.). Per quanto riguarda la voce di ricavo generalmente più rilevante, i ricavi da traffico, la stima va condotta in base al sistema tariffario approvato dall'ente competente (vigente e prospettico sulla base di eventuali atti di indirizzo già noti) e ai modelli di previsione della domanda utilizzati. Nel computo vanno considerati anche gli eventuali "effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP)", effetti che si riferiscono ai vantaggi economici, traducibili in maggiori introiti, che non potrebbero conseguirsi se non si gestissero i servizi soggetti a OSP. Tali vantaggi sono da ritenersi già largamente computati nella stima dei ricavi da traffico, nella misura in cui queste tengono conto degli "effetti di rete" per calcolare i passeggeri trasportati e delle altre tipologie di ricavo (es. ricavi da pubblicità, se ammessi dalle regole di gara).

Fase 3

Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, che tiene conto "*dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica*" [Allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007]. A tale proposito l'ente affidante formula precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi con il gestore per tutta la durata dell'affidamento. Quanto più numerose sono le tipologie di rischio che gravano sull'ente affidante e maggiore la loro entità, tanto minore deve essere la remunerazione del capitale proprio riconosciuta al gestore. La misura dell'utile non deve essere necessariamente positiva o la stessa per tutti gli anni di durata dell'affidamento in considerazione della possibile diversa incidenza del rischio d'impresa nei vari anni, ma anche in virtù della gradualità dei processi di recupero di efficienza che le caratteristiche della gara consentono all'affidatario (oltre che in virtù del progetto industriale dello stesso).

La stima dei valori del conto economico deve essere compatibile con le ipotesi assunte per la predisposizione dello stato patrimoniale, distinto per fonti e impieghi e strutturato secondo il criterio un funzionale al fine di identificare le diverse aree gestionali.

Prospetto n. 3 - Tipologie di rischio

1. Variazioni costi operativi
2. Variazioni costo del personale di cui:
   - al CCNL di settore (che influisce sulle condizioni di lavoro e produttività, in materia di giorni di ferie, durata e nr. pause, orario di lavoro, al nastro continuo, etc.)
   - ai contratti aziendali
3. Variazioni costi dei carburanti
4. Variazioni elementi di ricavo
5. Variazioni costi finanziari:
   - Oneri finanziari
6. Modifiche Legislative incluse quelle relative al regime fiscale delle attività svolte
7. Modifiche Sistema Tariffario
8. Investimenti

Prospetto n. 4 - Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento *in house* o diretto

Metodologia per il calcolo delle compensazioni per OSP in caso di affidamento non competitivo

Fase 1. Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del regolamento (CE) n. 1370/2007. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale;
- spese per l'energia;
- oneri per le infrastrutture;
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico;
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri;
- costi fissi.

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e canoni;
- B11) variazione delle rimanenze;
- B12) accantonamenti per rischi;
- B13) altri accantonamenti;
- B14) oneri diversi di gestione.

I soggetti che adottano i principi contabili internazionali IAS (*International Accounting Standards*) procederanno al raccordo con le analoghe voci dello schema di conto economico predisposto "per natura" secondo le indicazioni del principio IAS 1, e precisamente:

- Materie prime sussidiarie e di consumo;
- Costi del personale;
- Altri Costi operativi (di cui costi per servizi, costi per godimento di beni di terzi, altri oneri di gestione);
- Ammortamenti;
- Accantonamenti e svalutazioni.

Fase 2. I suddetti costi devono essere decurtati delle voci non necessarie per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, ovvero di quei costi che, pur potendo comparire nel bilancio degli affidatari, non sono e non possono essere ricondotti funzionalmente alla fornitura degli obblighi di servizio pubblico.

Fase 3. Individuazione dei *driver* (parametri di riferimento) per l'allocazione dei costi comuni in conformità alle determinazioni dell'Autorità in merito all'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 3, lettera b) del decreto legge n. 201/2011 ("criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate").

Fase 4. Attribuzione dei costi comuni in base ai criteri di cui ai punti precedenti.

Fase 5. Calcolo degli eventuali effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi. (Prospetto 2 fase 2).

Fase 6. Detrazione dei ricavi tariffari e di qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio.

Fase 7. Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto "*dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica*" [Allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007]. Anche in questo caso, rileva formulare precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi tra gestore e ente affidante per tutta la durata dell'affidamento tenendo conto che l'affidamento *in house* si qualifica come un appalto, essendo i rischi tutti in capo al secondo per la specifica connotazione del "controllo analogo", mentre nell'affidamento diretto i rischi vanno considerati alla luce dell'assenza di un confronto competitivo.

Il risultato delle operazioni di cui sopra corrisponde all'effetto finanziario netto che deve essere compensato all'operatore.

Prospetto n. 5 - Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti

a) periodo di validità;
b) caratteristiche dei servizi offerti e programma di esercizio (in allegato l'Orario dei servizi programmati);
c) obblighi di servizio pubblico (OSP), con richiamo ai criteri di loro individuazione, e diritti di esclusiva[8];
d) standard quali-quantitativi minimi del servizio espressi in termini di standard generali e specifici ed obiettivi minimi di miglioramento[9];
e) obblighi verso le persone a mobilità ridotta (comprensivo delle previsioni contenute nelle norme sui diritti dei passeggeri)[10],
f) modalità di coinvolgimento degli utenti nel monitoraggio e di ridefinizione degli standard e dei livelli di qualità[11];
g) oggetto, forme, strumenti (ed eventuali organi) di controllo, monitoraggio e rendicontazione degli adempimenti contrattuali di natura quali-quantitativa, economica, gestionale e di investimento[12];
h) carta della qualità del servizio (comprensiva delle procedure di reclamo, conciliazione e risoluzione delle controversie e degli indennizzi automatici agli utenti, degli obblighi informativi ed adeguate forme di garanzia nei confronti degli utenti)[13];
i) promozione di azioni di innovazione tecnologica finalizzate al miglioramento del servizio[14] (come l'adozione di sistemi per la bigliettazione elettronica interoperabile[15]);
j) struttura tariffaria adottata e criteri di aggiornamento annuale, disciplina dei canali di distribuzione;
k) agevolazioni e riduzioni tariffarie a specifiche categorie di utenze [16](solo per contratti *net cost);*
l) condizioni e modalità di ripartizione tariffaria (solo per contratti *net cost*) in presenza di bigliettazione interoperabile per più servizi integrati di TPL afferenti a diverse modalità di trasporto e/o differenti ambiti territoriali;
m) modalità di contrasto ed obiettivo di recupero dell'evasione tariffaria;
n) altri eventuali ricavi complementari (solo per contratti *net cost*)[17];
o) corrispettivi a copertura delle prestazioni affidate e a compensazione degli obblighi di servizio pubblico e modalità di determinazione e adeguamento conseguenti al tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) e a modifiche della struttura tariffaria[18], nonché modalità di pagamento e tutele in caso di ritardato pagamento[19];
p) programma degli investimenti (contribuzione pubblica, piano ammortamento, condizioni di riscatto);
q) piano economico-finanziario (PEF) (allegato), se previsto negli atti di gara;
r) meccanismi incentivanti (premi e penali) di efficienza, investimenti, qualità, ricavi, redditività o numero di passeggeri trasportati[20];
s) modalità di sub affidamento (ove previsto);
t) obbligo di manutenzione del materiale rotabile e degli impianti;
u) disciplina dei beni essenziali e dei beni indispensabili all'effettuazione del servizio (in allegato, gli atti di cui alla

---

[8] Fermo restando la non considerazione dei contratti di servizio dei servizi di trasporto non soggetti a un regime di esclusiva.

[9] Gli standard quali-quantitativi dei servizi, sia generali che specifici, contenuti nelle Carte della qualità dei servizi coprono almeno tutte i fattori/criteri di qualità indicati nella Carta della mobilità (di cui al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998) e/o nella norma UNI EN 13816 così come determinati nella convenzione/contratto di servizio.

[10] Si fa riferimento in particolare ai regolamenti europei relativi ai diritti e agli obblighi dei passeggeri per le varie modalità di trasporto e ai relativi decreti legislativi recanti le discipline sanzionatorie per le violazioni.

[11] Si richiama in proposito l'articolo 2, comma 461, della legge n. 244/2007.

[12] Vedi nota precedente.

[13] Vedi nota precedente.

[14] Ad esempio, per il monitoraggio dell'erogazione del servizio, per la verifica della domanda di mobilità e l'ottimizzazione dell'offerta, per la lotta all'evasione tariffaria, per il miglioramento dell'informazione all'utenza, per il miglioramento dei canali di distribuzione, ecc.

[15] Cfr. l'articolo 8 *"Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto"*, comma 1, del decreto legislativo n. 179/2012.

[16] Con indicazione della tipologia delle esenzioni/agevolazioni tariffarie riconosciute, della metodologia utilizzata per la stima/computo del mancato introito e delle modalità e tempi di rimborso del corrispondente corrispettivo al gestore.

[17] Qualsiasi altro ricavo generato dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, come ad esempio i ricavi connessi all'attività di biglietteria o alla vendita di cibo o bevande.

[18] Secondo le indicazioni presenti nella misura n. 19.

[19] I corrispettivi vanno suddivisi nelle varie componenti come previste nella base d'asta per ciascuna tipologia di servizio oggetto di affidamento (vedi in proposito quanto riportato nel Prospetto n.1). La suddetta suddivisione del corrispettivo vale anche per i contratti affidati con modalità *in house* e diretta.

[20] Per le regioni a statuto ordinario i meccanismi d'incentivazione dell'efficienza tengono conto almeno dei criteri di ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

misura 3, punto 1 ed, in particolare, per i servizi ferroviari l'Accordo Quadro di cui all'articolo 23 del decreto legislativo di recepimento della direttiva Recast[21]), eventuali canoni di locazione, eventuali valori di subentro;

v) modalità di gestione delle emergenze[22] (comprendente sia modalità di informazione all'utenza che modalità di gestione dell'evento);

w) disciplina delle eventuali proroghe e il preavviso minimo per esercitare la proroga;

x) condizioni e modalità per la modifica del contratto e della revisione del PEF[23] ;

y) condizioni e modalità per la risoluzione del contratto;

z) modalità di risoluzione delle controversie tra gestore ed ente affidante;

aa) obblighi del gestore al termine del contratto o in caso di cessazione anticipata del contratto, ivi inclusa la eventuale previsione in merito all'acquisto da parte dell'ente affidante del materiale rotabile in uso all'aggiudicatario a valore di mercato;

bb) garanzie definitive[24] ;

cc) sanzioni amministrative (ove previste) e rimedi di carattere civilistico, ivi incluse eventuali clausole penali, in caso di mancata osservanza di clausole contrattuali da parte del gestore o dell'ente affidante; sanzioni amministrative nei confronti del gestore che violi il divieto di conferire, dopo l'aggiudicazione e per l'intera durata del contratto, funzioni o incarichi ai componenti della commissione aggiudicatrice;

dd) obbligo di applicazione dei contratti collettivi di lavoro per comparto sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;

ee) ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità della convenzione.

---

[21] Vedi misura n. 3, punto 1.

[22] Si tratta di eventi straordinari per forza maggiore e calamità naturali che determinano temporanee interruzioni, sospensioni o riduzioni del servizio da parte del gestore.

[23] Vedi misura n.20.

[24] Cauzione prestata dal gestore a garanzia degli obblighi contrattuali e coperture assicurative previste dalla normativa vigente, che garantiscano comunque il risarcimento degli eventuali danni a persone o cose, prodotti nell'espletamento del servizio.

Allegato B alla delibera n. 49 del 17 giugno 2015

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

PAGINA BIANCA

INDICE

Introduzione .....
Titolo I – Bando di gara .....
Capo I: Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi di gara .....
Misure 1 e 2 – Beni strumentali per l'effettuazione del servizio e beni essenziali, indispensabili e commerciali .....
Misura 3 - Assegnazione dei beni essenziali e indispensabili .....
Misura 4 - Azioni in capo agli enti affidanti per favorire l'acquisizione o la messa a disposizione di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, nonché di impianti e aree attrezzate per interventi infrastrutturali .....
Misura 5 - Criteri per la determinazione del valore del subentro .....
Misura 6 - I criteri per la determinazione dei canoni di locazione .....
Misura 7- Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile .....
Misura 8 – Trasferimento del personale .....
Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare .....
Misura 9 - Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara (Prospetto n. 1) .....
Misura 10 - Requisiti di partecipazione .....
Misura 11 – Criteri di aggiudicazione .....
Capo III - Piano economico-finanziario, incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive e termini per la presentazione offerte .....
Misura 12 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante (Prospetti n. 2 e n. 3) .....
Misura 13 - Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti *in house* o diretti (Prospetto n. 4) .....
Misura 14: Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive .....
Misura 15 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti .....
Misura 16 – Termine per la presentazione delle offerte .....
Titolo II - Schema delle convenzioni .....
Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale .....
Misura 17 – Contenuto minimo delle convenzioni (Prospetto n. 5) .....
Misura 18 – Durata e proroga dei contratti di servizio .....
Misura 19 - Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi e misure di promozione dell'efficienza .....
Misura 20 – Modifiche contrattuali .....
Titolo III – Criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici .....
Capo I - Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse .....
Misura 21 – Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici .....

PAGINA BIANCA

Introduzione

Con Delibera n. 46 del 19 giugno 2014 è stato avviato un procedimento per l'adozione delle prime misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo dell'Autorità, nonché nell'esercizio delle ulteriori competenze di cui alle lettere a), b), c), d) ed e) del medesimo comma, per gli aspetti ad esse connessi. Con la medesima Delibera è stato pubblicato un documento di consultazione (Allegato A alla Delibera) sulle questioni regolatorie relative all'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale. Anche sulla base di quanto emerso dall'analisi dei contributi pervenuti nell'ambito della consultazione sulle questioni regolatorie, l'Autorità, con Delibera n. 26 del 12 marzo 2015, ha approvato uno schema di atto di regolazione, sul quale ha invitato i soggetti interessati a formulare osservazioni e richiesto il parere dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (di seguito: "AGCM") e dell'Autorità nazionale anticorruzione (di seguito: "ANAC"). Il procedimento si è concluso con la delibera n. 49 del 17 giugno 2015, di cui il presente allegato costituisce parte integrante.

Questa Relazione reca gli esiti dell'attività condotta in fase istruttoria e le valutazioni dell'Autorità poste a fondamento delle misure approvate con la Delibera n. 49/2015. Nello specifico, per ciascuna misura, oltre all'illustrazione della relativa motivazione, sono evidenziate le modifiche apportate al testo posto in consultazione in esito all'esame dei contributi. Le misure forniscono agli enti affidanti i criteri per le attività da svolgere per gli affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale successivamente alla loro entrata in vigore. Esse individuano, pertanto, la "cornice di regolazione" all'interno della quale i predetti enti territoriali esercitano le competenze attribuite dalla Costituzione in materia, così come sancito dalla Corte costituzionale con sentenza dell'11 marzo 2013, n. 41. A quest'ultimo riguardo, un'associazione di soggetti pubblici che ha partecipato alla consultazione sullo schema di atto di regolazione, ha suggerito di chiarire quale sia il rapporto che intercorre fra le misure e le eventuali disposizioni di legge adottate dalle Regioni su fattispecie pure oggetto del provvedimento dell'Autorità. Sul punto l'Autorità – nel rispetto del riparto di competenze indicato nella menzionata sentenza della Corte costituzionale – ritiene necessario che le Regioni assumano ogni iniziativa idonea ad assicurare la piena implementazione della predetta cornice regolatoria.

In ordine al perimetro applicativo delle misure, anche in relazione a quanto segnalato dall'ANAC nel menzionato parere, esse dettano la disciplina uniforme di aspetti regolatori delle procedure di gara bandite dai competenti enti territoriali (o dagli enti delegati) per l'affidamento in esclusiva dei servizio di trasporto pubblico di passeggeri di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (di seguito: "decreto legislativo n. 422/1997") e al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 (di seguito: "regolamento (CE) n. 1370/2007"), ossia svolti su strada e per ferrovia. Quest'ultimo costituisce un *corpus* di norme speciali sia rispetto alle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, concernenti gli appalti di servizi, sia rispetto alla direttiva 2014/23/UE, sulle concessioni di servizi[1]. Rimane, invece, nell'ambito della discrezionalità degli enti territoriali la scelta di estendere anche agli altri modi del trasporto pubblico locale i principi dettati dalle citate misure, in quanto compatibili e nel rispetto della normativa settoriale di riferimento (europea, nazionale e regionale)[2]. Alcune misure riguardano anche i contratti di servizio pur sempre ricadenti in siffatto perimetro ma aggiudicati con modalità differenti dalla gara (*in house providing*, affidamento a società a partecipazione mista pubblica e privata con selezione del socio privato mediante procedure competitive ad evidenza pubblica e

[1] Cfr. Commissione europea, Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007, 2014/C 92/01, pubblicata su Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 29 marzo 2014, punto 2.1.1.

2 A tal riguardo, si richiama l'art. 1, paragrafo 2, del menzionato atto comunitario, secondo cui "*Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada (...), rimanendo, tuttavia, in capo agli Stati membri la scelta in ordine all'applicazione del medesimo atto "anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali (...)*".

affidamento diretto nei casi ammessi dall'ordinamento). Parimenti le misure in parola trovano applicazione in occasione della revisione dei contratti di servizio in essere. L'Autorità verificherà l'impatto delle misure regolatorie dopo un periodo di osservazione di trentasei mesi tramite l'attività di monitoraggio dei nuovi affidamenti e dei contratti di servizio oggetto di revisione.

Il quadro regolatorio sarà completato con l'avvio di specifici procedimenti per l'esercizio delle competenze dell'Autorità in materia di cabotaggio marittimo, di condizioni minime di qualità dei servizi gravati da obbligo di servizio pubblico, di definizione dei criteri per la fissazione delle tariffe da parte dei soggetti competenti, di determinazione dei criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e di imposizione, se necessario per garantire la concorrenza, della separazione contabile e societaria delle imprese integrate. Inoltre, anche alla luce degli elementi acquisiti nel corso dell'attività istruttoria, la Delibera n. 49/2015 di approvazione delle misure avvia un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento con riferimento al trasporto per ferrovia e su strada. Tale procedimento - già prospettato in occasione dell'avvio della consultazione sullo schema di provvedimento oggi adottato - rileverà anche ai fini della determinazione e del dimensionamento dei lotti di gara: aspetto centrale per la maggiore contendibilità delle gare, come osservato dall'AGCM nel parere rilasciato all'Autorità.

Titolo I - Bando di gara

Capo I: Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi di gara

Misure 1 e 2 - Beni strumentali per l'effettuazione del servizio e beni essenziali, indispensabili e commerciali

Descrizione delle misure sottoposte a consultazione

L'articolo 18, comma 2, lettera a), ultimo paragrafo, del decreto legislativo n. 422/1997 afferma il principio che *"il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio, non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti"*[3]. A livello applicativo permangono dubbi, tuttavia, circa sia la tipologia di beni strumentali da considerare per valutarne, in un momento logico successivo, la natura "essenziale", sia le modalità con le quali rendere disponibili gli *asset* e il regime di accesso effettivamente applicabile. Le stesse caratteristiche di essenzialità richiedono di essere precisamente circostanziate e chiarite a fini applicativi, anche per scongiurare difformità nelle interpretazioni tra i diversi enti affidanti suscettibili di non favorire lo sviluppo di un mercato nazionale dove tutti gli operatori possano competere alle stesse condizioni. Si è così stabilito - alla misura 1 - che siano gli enti affidanti stessi a individuare l'elenco dei beni strumentali per l'effettuazione del servizio. Sarebbe, infatti, oltremodo difficile decidere a priori la funzionalità tecnica di un bene senza aver prima definito l'oggetto di gara, sia in relazione alle modalità di trasporto che alle attività incluse (servizio, gestione delle infrastrutture, ecc.), oltre che all'assetto della rete e alle caratteristiche del materiale rotabile richiesto e dei pertinenti impianti e infrastrutture.

Allo stesso tempo, si è ritenuto utile fornire un primo elenco di beni strumentali all'effettuazione del servizio per le modalità di trasporto pubblico locale su strada e per ferrovia, classificati in quattro tipologie di tipo tecnico-funzionale, fermo restando che dovranno essere in ogni caso gli enti affidanti a verificare negli specifici contesti di gara la funzionalità della predetta classificazione, con la facoltà di sua integrazione o adattamento, considerando sia altre specifiche modalità, come ad esempio i servizi di navigazione urbana e lagunare o i sistemi a fune, sia altre tipologie di beni, non esplicitamente ricomprese.

Si segnala infine che i beni elencati al punto 2.a) afferenti al servizio ferroviario corrispondono, per quanto di pertinenza al servizio di trasporto passeggeri (escluso, pertanto, il trasporto di merci e il trasporto su treni ad alta velocità), a quelli di cui all'articolo 13 del decreto di recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 (di seguito: "Direttiva Recast") approvato, in via definitiva, dal Consiglio dei Ministri in data 11 giugno 2015 e in corso di pubblicazione (di seguito: decreto legislativo di recepimento della direttiva Recast).

Allo scopo di valutare il regime di messa in disponibilità dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, si è ritenuto opportuno porre in consultazione i criteri che qualificano gli stessi beni come essenziali, in quanto riconducibili al concetto di derivazione antitrust delle cd. *"essential facilities"*, alla luce di diversi pareri rilasciati dall'AGCM[4].

---

[3] Con particolare riferimento al settore del trasporto ferroviario regionale, anche il decreto istitutivo dell'Autorità (decreto legge n. 201/2011) all'articolo 37, comma 2, lettera f) attribuisce alla medesima la funzione di verificare che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti.

[4] Segnalazione AS262 - Reperimento del materiale rotabile ferroviario necessario per l'espletamento delle gare per l'aggiudicazione dei servizi ferroviari di competenza regionale, Boll. AGCM n. 26/2003, Segnalazione AS 658 - Regione Piemonte - gare per

Un bene si dice essenziale, seguendo l'analisi delle *essential facilities*, quando le seguenti quattro condizioni sono presenti cumulativamente: a) condivisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità e d) posizione di dominanza da parte del soggetto titolare del bene.

Identificazione dei beni "essenziali" e dei beni "indispensabili"

Nel caso della "*condivisibilità*", occorre riferirsi alla possibilità tecnica, organizzativa e commerciale che più operatori utilizzino contestualmente (contemporaneamente o cumulativamente) il bene. Si può parlare, in proposito, di assenza di "rivalità" nell'uso o nel consumo che è invece una caratteristica distintiva dei beni commerciali. In caso di *condivisibilità tecnica*, la fruizione del bene da parte di più soggetti non diminuisce la quantità disponibile per ciascuno in virtù di caratteristiche tecniche, operative o organizzative del bene (assenza di rivalità), se non in condizioni di congestione; (b) la *condivisibilità economica* o commerciale identifica una situazione nella quale la fruizione del bene da parte di più soggetti non diminuisce i guadagni attesi dalla fruizione dell'*asset* stesso ovvero non limita le possibilità di sfruttamento commerciale del bene stesso (profittabilità).

La "*non condivisibilità*" di un bene si riferisce ai casi in cui non si verificano le condizioni di cui sopra, ovvero il bene è suscettibile di un uso o consumo "rivale" o "concorrente".

In relazione alla caratteristica di uso contestuale nello stesso tempo o nello stesso spazio, va considerato come la "non condivisibilità"/"condivisibilità" possa anche non costituire un connotato statico e permanente del bene ma essere "parziale" o "temporale": in tali casi si potrebbero individuare soluzioni per rendere possibile l'utilizzo del bene a soggetti diversi contestualmente o in tempi diversi, attraverso accorgimenti organizzativi che, ad esempio, raggruppino nello stesso spazio attività omogenee per diversi lotti o che destinino gli spazi a diversi usi e soggetti, ma in orari o periodi dell'anno diversi. Tali soluzioni sono teoricamente percorribili nel caso di impianti e immobili, ma non nel caso del materiale rotabile che, sul servizio cui è destinato, ammette solo un uso esclusivo e concorrente. Nella misura in cui soluzioni per consentire l'uso condiviso siano fattibili tecnicamente e organizzativamente, deve esserne valutato il costo in termini di maggiori costi e di lucro cessante per il titolare del bene stesso.

La "*essenzialità - non sostituibilità*" è la situazione in cui l'*asset* è: (a) necessario allo svolgimento del servizio e (b) non intercambiabile agevolmente, realmente o potenzialmente, con altri *asset* per l'effettuazione dello stesso servizio; il grado di sostituibilità dello stesso va dimostrato con riferimento a caratteri fisici, tecnici e commerciali rispetto ai quali il mercato non offra, in un ragionevole periodo di tempo, alternative equivalenti. Nei termini del predetto decreto di recepimento della Direttiva Recast, non esistono alternative valide a condizioni economicamente accettabili.

Una volta qualificato un bene come non sostituibile, si procede ad individuare l'esistenza di "non duplicabilità", da valutare in termini prettamente economici come non replicabilità a costi parimenti efficienti (da parte di un'impresa mediamente efficiente) ovvero "socialmente sostenibili"(per l'intervallo di produzione considerato, il costo unitario è il più basso possibile), di cui alla già citata segnalazione dell'AGCM 262/2003; in altri termini, affinché un bene sia considerato non duplicabile, non devono esistere alternative valide da un punto di vista tecnico-funzionale sostenibili economicamente da un operatore efficiente (o "rappresentativo") diverso dal proprietario sia in quanto sussistano condizioni di sub-additività dei costi, sia in quanto i costi o i tempi di duplicazione per un impresa rappresentativa non siano sostenibili per operare in condizioni di efficienza, anche considerando i costi ambientali della duplicazione.

Con riferimento ai tempi, si intende, così come precisato dall'AGCM, nel citato Parere, che alcuni beni possono assumere un carattere di essenzialità anche temporaneamente, in quanto non immediatamente duplicabili in relazione all'orizzonte temporale previsto dallo specifico bando di gara per l'avvio del servizio e/o del contesto in cui si svolge la gara. Questo può essere il caso, ad esempio, del materiale rotabile (di norma duplicabile), qualora un bando preveda la disponibilità in tempi brevi di molti treni con caratteristiche analoghe a quelle dei treni usati dal gestore incumbent; tale situazione potrebbe verificarsi anche laddove per espletare il servizio fosse necessaria una determinata area di manutenzione o di deposito. Anch'essa duplicabile a costi ragionevoli in un sito alternativo e con caratteristiche analoghe a

l'affidamento di servizi ferroviari regionali del 3 febbraio 2010, Boll. AGCM 3/2010, e Segnalazione AS 1117- Regione Umbria - Bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, dell'11 marzo 2014, Boll. AGCM 13/2014.

quelle del sito a disposizione del gestore corrente, ma in tempi non pienamente coerenti con quelli previsti dalla gara (ad esempio, se l'avvio del servizio fosse previsto due mesi dall'aggiudicazione ma per costruire la nuova area fossero necessari 10 mesi).

Nel caso in cui la verifica di non sostituibilità riguardi i beni immobili, l'assenza di alternative valide va valutata con riferimento a elementi oggettivi, quali accessibilità, centralità, costo dei beni riferiti al nuovo assetto della rete e del servizio disegnato in sede di gara.

Per quanto invece riguarda il materiale rotabile, le condizioni di non sostituibilità devono essere accertate concretamente nelle diverse situazioni di gara, considerando anche le caratteristiche funzionali degli stessi beni rispetto alle caratteristiche territoriali e organizzative del servizio oggetto di gara, i livelli prestazionali richiesti nel bando di gara, i tempi di approvvigionamento dal momento dell'aggiudicazione a quello di avvio del nuovo servizio oggetto di gara e la durata della vita utile residua dei beni (punto 5).

Infine, la "dominanza", correlata alle tre condizioni precedenti, deve essere verificata sui mercati in cui l'impresa titolare è attiva e non esclusivamente su quella del bene interessato rispetto a un parametro indicativo di un effettivo controllo sull'asset, come può essere ma non esclusivamente la quota di mercato.

In relazione al ricorrere cumulativo o meno delle condizioni prima individuate è stata pertanto proposta a fini operativi la seguente tripartizione dei beni (punti 3 e 4):

1. beni essenziali
2. beni indispensabili e
3. beni commerciali.

Come definito nella misura 2, punto 1, sono beni essenziali quelli per i quali ricorrono cumulativamente le condizioni di condivisibilità, non sostituibilità, non duplicabilità a costi socialmente sostenibili e dominanza. Sono invece beni indispensabili, come previsto nella misura 2, punto 2 i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di non sostituibilità e di non duplicabilità o non replicabilità e dominanza, ma non quella di condivisibilità in quanto per i beni si configura un uso "rivale" o "concorrente", sia per caratteristiche tecniche, intrinseche del bene, sia per sue modalità di uso o fruizione. La dominanza per entrambi le categorie è sempre verificata con riferimento ai mercati in cui l'impresa è attiva in quanto i gestori *incumbent* ne hanno il monopolio. Con riguardo al mercato del bene interessato, invece, l'offerta degli stessi beni, soprattutto nel caso di officine di manutenzione o di immobili, potrebbe essere rappresentata da imprese che operano in un mercato terzo rispetto a quello del trasporto pubblico locale, non configurando pertanto una situazione di dominanza.

I beni commerciali sono invece quelli per i quali si configura un uso "rivale" o "concorrente e sono sempre reperibili sui mercati in quanto duplicabili a costi (prezzi) sostenibili.

Beni essenziali e beni indispensabili sono categorie non ontologicamente diverse, che differiscono solo in ragione della diversa intensità del carattere di condivisibilità, ma entrambe condividono la condizione di "essenzialità - non sostituibilità", in quanto non esistono alternative valide a condizioni economicamente accettabili. Chiarite meglio le diverse nozioni, ne discende che, per grandi linee, sono da ritenersi comprese nella nozione di *essential facilities* tipicamente le reti, mentre il materiale rotabile su gomma e su ferro è da considerarsi, di norma, duplicabile a condizioni economiche sostenibili o accettabili, anche se possono sussistere condizioni, relativamente ai tempi di approvvigionamento o alle caratteristiche funzionali dei beni, peraltro più ricorrenti nel settore ferroviario, tali da giustificare la sua qualificazione, nei predetti casi, come bene indispensabile (in relazione all'uso esclusivo e non condiviso che esso consente) e di cui, quindi, deve essere assicurata la disponibilità. Di qui l'opportunità della consultazione di cui al punto 6, della Misura 2, che costituisce la sede per verificare, ove non esistano alternative valide all'utilizzo dei beni del gestore uscente, le soluzioni tecniche per verificare e accomodare le esigenze rivali, qualora il bene presenti un'utilità o sia ancora funzionale al titolare.

La corretta qualificazione dei beni nelle tre diverse tipologie proposte della essenzialità, indispensabilità e commerciabilità definisce conseguentemente anche il regime di loro uso e/o acquisizione. Se per i beni essenziali il tema dell'accesso si pone principalmente in termini di utilizzo, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie a tutti i soggetti che ne facciano richiesta (regime del *third party access*), sussistendo limiti solo in caso di congestione, per i beni indispensabili l'accesso è a titolo esclusivo da parte di un unico operatore, pur potendosi individuare soluzioni tecniche e organizzative, ma per loro natura onerose, tali da permettere l'accesso anche a terzia condizioni sempre eque, trasparenti e non discriminatorie.

Accanto ai criteri operativi di riferimento per la classificazione dei beni, la misura 2 prevede anche, secondo un criterio di razionalità procedurale, una apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse *o stakeholder*, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e da concludere entro sessanta giorni o, comunque, in tempo utile per la pubblicazione del bando di gara.
Lo svolgimento della consultazione con le parti interessate consente all'ente affidante di disporre di tutte le informazioni e gli elementi tecnici per procedere all'identificazione dei beni strumentali all'effettuazione del servizio e alla loro successiva qualificazione nelle tre categorie individuate nella misura 2 e, in particolare, all'esatta perimetrazione di quelli indispensabili, così riducendosi il rischio di contenzioso nelle procedure di gara. Le determinazioni dell'ente, corredate dalle osservazioni pervenute nel corso della consultazione, dovranno essere allegate ai documenti di gara (misura 3, punto 8).
Oltre che sulla identificazione e qualificazione dei beni strumentali, lo strumento consultivo può essere utilizzato dagli enti affidanti per definire altri aspetti del disegno di gara, prima che questo venga approvato nei dettagli, sia ancora con riferimento ai beni, relativamente ai criteri di subentro o al personale da trasferire in quanto allocato agli stessi beni, come meglio precisato rispettivamente nelle misure 5 e 8, sia con riferimento al peso da assegnare a diversi fattori di offerta nell'aggiudicazione o ai contenuti della convenzione o contratto di servizio (misure 11 e 17).
Per le prime gare (successive all'emanazione dell'atto di regolazione di cui alla presente delibera), ove il contratto di servizio con il gestore uscente o atto normativo pertinente non preveda il trasferimento di beni, la consultazione può essere la sede per individuare consensualmente ipotesi di messa a disposizione per la gara in corso di avvio laddove ricorrano caratteri di indispensabilità dei beni, da verificare in contraddittorio tra le parti, tra il gestore uscente e altri potenziali concorrenti. Ove il progetto di gara preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate, essa potrà coinvolgere gli enti locali titolari delle politiche urbanistiche e territoriali e i titolari di diritti di proprietà o uso dei beni, al fine di verificare l'effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli urbanistici. Resta ferma la facoltà degli enti affidanti di estendere l'oggetto della consultazione ad altri aspetti del servizio, oltre quelli menzionati e di coinvolgere altri soggetti interessati, quali, a titolo semplificativo e non esaustivo, i viaggiatori e/o le loro associazioni e i fornitori di materiale rotabile.
Degli esiti della consultazione è previsto sia data informazione in una apposita relazione illustrativa che dia conto anche dei soggetti consultati e delle modalità adottate, con particolare riferimento a quelle modalità con le quali è stata verificata la condizione di non duplicabilità dei beni a prezzi o costi socialmente sostenibili (punto 7).
Si è inoltre ritenuto di recepire in questa misura, al punto 7, le osservazioni formulate nel suo parere dall'ANAC in merito all'analoga procedura di consultazione prevista al punto 2 della misura 9. L'ANAC, unitamente a qualche operatore, ha segnalato la necessità che le procedure di consultazione debbano garantire la massima partecipazione e la pubblicità delle osservazioni pervenute. Tale consultazione, che può portare al coinvolgimento degli stessi concorrenti, non deve avere l'effetto di falsare la concorrenza o comportare la violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza. L'ANAC suggerisce di integrare la misura in esame con un richiamo ai principi di cui agli artt. 40 e 41 della direttiva 2014/24/UE. In proposito si richiama la Comunicazione della Commissione europea che segnala agli Stati membri di applicare nella conduzione delle gare regole procedurali più dettagliate previste dalle direttive sugli appalti e sulle concessioni[5].
Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene di accogliere tali osservazioni e di integrare la misura con un esplicito richiamo all'obbligo per l'ente affidante di svolgere le consultazioni, nei casi previsti dalle misure oggetto di questo provvedimento, nel rispetto dei principio di concorrenza, di non discriminazione e di trasparenza. Inoltre nei casi in cui un candidato o un offerente o un'impresa collegata ad un candidato o ad un offerente abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'ente affidante deve adottare tutte le

5 Comunicazione della Commissione europea, punto 2.3.2 "Benché non sia un requisito obbligatorio, gli Stati membri possono applicare le regole procedurali più dettagliate della legislazione dell'UE in materia di appalti pubblici, quali la direttiva 2014/24/UE e la direttiva 2014/25/UE o la direttiva 2014/23/UE relativa alle concessioni".

misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente.
La previsione della consultazione ha preso spunto da suggerimenti di alcune associazioni di imprese e imprese, ancorché le stesse proponessero di limitarla al confronto tra gestore e concorrenti o tra ente affidante e gestori *incumbent*.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Le osservazioni alla misura 1 sono state rivolte, in generale, a rendere maggiormente precise ed esaustive le definizioni fornite, al fine di comprendere, ad esempio anche le autostazioni, le filovie, i ricambi di prima scorta tecnici e i servizi elencati all'articolo 13 e relativo Allegato II della . direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 (di seguito: " Direttiva Recast") , prima non ricompresi, a variare alcune denominazioni o a qualificare meglio i "sistemi tecnologici di controllo" di cui alla lettera a). In relazione alla loro generale pertinenza dal punto di vista tecnico, le indicazioni sono state tutte integrate nel nuovo testo della misura, al fine di rendere il contenuto più preciso ancorché l'elenco sia fornito in forma esemplificativa.
Con riferimento alla misura 2, pressoché unanimemente i partecipanti hanno condiviso il riferimento ai criteri operativi di identificazione della essenzialità dei beni come distinta dalla loro indispensabilità, carattere questo ritenuto di specifica pregnanza per discriminare tra le casistiche che ricorrono nel settore del trasporto pubblico locale. Allo stesso tempo, le osservazioni dei partecipanti hanno più volte richiamato la necessità di rendere più specifico e dettagliato il contenuto dei criteri enunciati e, in particolare, in quelle di "condivisibilità/non condivisibilità", "non-sostituibilità" e "dominanza" (un operatore e il Coordinamento delle regioni e delle province autonome), mentre un'associazione di categoria chiede "esemplificazioni", al fine di evitare possibili ambiguità interpretative, tema sollevato anche da alcune singole imprese. Un'impresa ferroviaria raccomanda di evitare di lasciare un'eccessiva discrezionalità agli enti affidanti nella determinazione della natura dei beni strumentali, cui potrebbe conseguire l'applicazione di un regime differenziato nei diversi bacini posti a gara. Il predetto Coordinamento delle regioni e province autonome chiede, inoltre, una migliore esplicitazione dei criteri di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili" e per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile. L'AGCM, nel citato parere, è intervenuta sulle definizioni proposte, evidenziando alcuni profili di criticità connessi con la tripartizione dei beni strumentali e con la non sufficiente considerazione della dimensione temporale nelle gare.
Con riguardo al primo profilo di criticità, si ritiene che le esemplificazioni e le precisazioni contenute nella precedente sezione di questa Relazione possano contribuire a rendere più comprensibile la distinzione – che ha precipuamente una finalità operativa - dei beni in essenziali e indispensabili, in particolare, esigenza manifestata anche da alcuni dei soggetti consultati, mentre si è modificata la formulazione della misura 2, punto 2 posta in consultazione, inserendo un punto 3 che riprende testualmente quanto affermato dall'AGCM in merito al fatto che per tali beni, in relazione in particolare alla sussistenza della condizione di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili", debbano essere fornite garanzie sulla piena disponibilità sin dal momento in cui inizia l'affidamento e poi assicurare il subentro del nuovo operatore, così come peraltro previsto alla misura 3.
Allo stesso tempo, nel testo di cui alla sezione precedente di questa Relazione, ove sono descritti in maniera "operativa" i criteri distintivi dei beni essenziali, indispensabili e commerciali, sono state integrate le considerazioni del parere AGCM in merito alla dimensione temporale della non replicabilità a costi socialmente sostenibili.

Un altro gruppo di osservazioni dei soggetti consultati si è soffermato in forma interrogativa sul significato e i soggetti da coinvolgere nella prevista procedura di consultazione di cui al punto 2, punto 6. Il riferimento ai "portatori di interesse", si richiede venga precisato (Coordinamento delle regioni e delle province autonome e altri soggetti istituzionali), mentre una associazione degli operatori propone una sua riqualificazione a "contraddittorio con il titolare dei beni" e un'altra vorrebbe coinvolgere solo i "titolari dei diritti di proprietà o uso dei beni e presso le amministrazioni pubbliche eventualmente interessate" (e suggerisce l'indicazione di un termine di 60 gg in luogo dell'espressione "in tempo utile per la pubblicazione del bando"), diversamente da un'impresa che chiede invece siano consultati anche i potenziali concorrenti. In proposito si è ritenuto di specificare nella misura il perimetro dei soggetti da coinvolgere in relazione alle

finalità che il processo consultivo assume rispetto alla disponibilità iniziale dei beni strumentali, fermo restando che debbano essere coinvolti almeno il gestore uscente e altri potenziali concorrenti.
Su tale obbligo di consultazione l'AGCM ha espresso un particolare apprezzamento, rilevando come il contenuto della prevista relazione della misura 6 "dovrebbe consentire di individuare, già prima dello svolgimento della procedura, le gare maggiormente soggette a criticità concorrenziali, agevolando così anche l'attività di segnalazione e/o di *enforcement* della stessa AGCM".

Misura 3 - Assegnazione dei beni essenziali e indispensabili

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La misura definisce il regime di assegnazione dei beni strumentali per l'effettuazione del servizio qualificati come essenziali o indispensabili. Per tali beni, vengono richiamati gli strumenti giuridici di "messa a disposizione", nel caso si tratti di beni mobili, tra cui il materiale rotabile, o di " accesso/uso", nel caso si tratti di reti, infrastrutture, impianti o immobili. Vengono altresì individuati gli obblighi degli enti affidanti ai sensi del citato articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 422/1997, laddove la disponibilità dei predetti beni non sia già assicurata da un "diritto di accesso/uso", come disciplinato da apposita normativa. A quest'ultimo proposito, si chiarisce sin da subito che per i beni di cui alla Misura 1, punto 1, lettera a), afferenti al servizio di trasporto ferroviario, di proprietà di terzi (si parla in tal caso di operatore dell'impianto di servizio, terzo rispetto al gestore dell'infrastruttura e all'impresa ferroviaria), è garantito un diritto di accesso ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo di recepimento della direttiva Recast. Tali operatori forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, incluso l'accesso alle linee secondo le modalità definite all'articolo 13, commi 6 e 7 del predetto decreto legislativo di recepimento della direttiva Recast, non richiedendosi pertanto alcun adempimento all'ente affidante in sede di pubblicazione del bando di gara o di invio della lettera di invito. Diversamente, per i centri di manutenzione, ove non di proprietà del gestore dell'infrastruttura o di un terzo (e, pertanto, di proprietà di imprese ferroviarie), non è stabilito, ai sensi dello stesso decreto, un diritto di accesso e si procede come indicato al punto 3 della misura 3.

Punto 1, paragrafo 1

Con riguardo alle reti, impianti e infrastrutture individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, ai sensi della misura 1, e in quanto essenziali, si è previsto al punto 1 che gli enti affidanti mettano a disposizione dell'aggiudicatario o assicurino allo stesso l'accesso a tali beni tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altra forma di accordo giuridicamente vincolante. La scelta tra queste modalità dipende dalla natura giuridica (demaniale, in concessione, ecc.) e dal regime proprietario dei beni stessi. In genere trattasi di beni nella titolarità diretta o indiretta dell'ente affidante anche tramite un proprio ente strumentale. È in genere il caso di binari e gallerie della metropolitana, fermate attrezzate e spazi di fermate e autostazioni.

Punto 1, paragrafo 2

Per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio di proprietà del gestore dell'infrastruttura di cui alla Misura 1, punto 1, lettera a), gli enti affidanti stipulano un accordo quadro di cui all'articolo 23 del predetto decreto legislativo di recepimento della direttiva Recast, così come peraltro previsto dalla delibera dell'Autorità n. 70 del 30 ottobre 2014, con il gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce e la disciplina di utilizzo delle stesse infrastrutture e impianti. Il contestuale obbligo di rilevare i beni, accanto a quello di trasferimento in capo al gestore uscente fornisce sufficienti certezze al gestore che risulterà aggiudicatario di vedere remunerato l'investimento che si impegnerà ad effettuare. Qualora i beni conservino il loro carattere di non replicabilità a costi convenienti, una tale previsione costituisce anche una garanzia a tutela dei concorrenti nelle future gare, che potranno contare, a tutti gli effetti, sulla disponibilità dei predetti beni (il Coordinamento delle regioni e delle province autonome e una Regione hanno parlato, in proposito, di "disponibilità circolare" dei beni). Ove, tuttavia, per il suo carattere dinamico, il carattere di non essenzialità-non sostituibilità dei beni possa presumersi, anche in esito agli elementi tecnici raccolti prima della pubblicazione del bando, non verificabile al termine del nuovo affidamento (anche considerando che saranno trascorsi svariati anni dall'affidamento, nei quali il mercato dell'offerta sarà presumibilmente mutato), l'ente affidante dovrà preferibilmente impegnarsi a fornire le forme di garanzie previste alla misura 5, in luogo della previsione dell'obbligo a rilevare i beni in capo al nuovo aggiudicatario.

Punto 2

Nell'ambito dei beni di proprietà dell'ente affidante, se trattasi di materiale rotabile o di beni immobili indispensabili, questi ne assicura la messa in disponibilità a titolo di locazione o di cessione e l'aggiudicatario ha solo l'obbligo di manutenere gli stessi e di rilevarli in base al titolo di trasferimento utilizzato.

Punto 3

La previsione di cui al punto 1 riguarda il perimetro delle infrastrutture e dei servizi di proprietà del gestore delle infrastrutture (di seguito: GI), come individuati nell'articolo 13 del decreto legislativo di recepimento della direttiva Recast. Diversamente, per l'accesso ai beni di proprietà di imprese ferroviarie (di seguito: IF), per i quali, come si detto, non vi è un diritto di accesso sancito a livello normativo, è necessario vi siano altri presupposti contrattuali, esigenza che si presenta anche nei settori del trasporto pubblico locale diversi dal ferroviario regionale, come il trasporto con autobus, su tram o metropolitano. In tali casi, in quanto i beni siano qualificati come essenziali o indispensabili, ai sensi della misura 2, e di proprietà dell'IF o di altre imprese di trasporto *incumbent* e, pertanto, per servizi di trasporto diversi da quello ferroviario, la loro messa a disposizione è disciplinata nell'ambito di un atto contrattuale o normativo che deve essere conosciuto e reso pubblico da parte dell'ente affidante in fase di pubblicazione del bando di gara o di invio della lettera di invito (punto 3); tali presupposti rispettano, infatti, i principi in materia di tutela della proprietà privata e libertà d'impresa. A tali atti è riconducibile anche il caso di beni sui quali gravino vincoli di destinazione in relazione alle modalità di finanziamento pubblico utilizzate, di cui alla misura 3, punto 5. L'atto contrattuale potrà coincidere con il contratto di servizio precedentemente in essere (ove sia già inserito un tale obbligo) tra il gestore e l'ente affidante o con un protocollo di intesa o un atto negoziale preliminare tra il gestore e l'ente affidante di impegno a mettere a disposizione il bene stesso a favore dell'eventuale nuovo aggiudicatario a titolo di locazione o di vendita, a canoni o prezzi prestabiliti secondo i criteri di cui alle successive misure 5 e 6, sulla base di accordi raggiunti nella fase di consultazione di cui alla misura 2.

Punto 4

Nel caso in cui, invece, sempre al di fuori delle fattispecie disciplinate dalle richiamate disposizioni del decreto di recepimento della direttiva Recast, i beni (afferenti al servizio di trasporto ferroviario regionale o al servizio di trasporto di superficie) valutati come indispensabili siano di terzi, dovrà essere l'ente affidante a verificare e a garantire la loro disponibilità per l'aggiudicatario futuro, secondo le previsioni dei contratti di servizio in essere con il gestore *incumbent* o sulla base di un accordo che dovrà definire anche le condizioni contrattuali di offerta applicabili. In entrambi i casi, e non diversamente da quanto previsto al punto 3, l'ente affidante provvederà ad acquisire gli accordi intercorsi o i contratti in essere al fine di includerli nei documenti di gara.

Punto 5

La misura 3, al punto 5 stabilisce che gli enti affidanti definiscano negli atti di gara, incluso lo schema di contratto di servizio allegato, la disciplina riguardante la messa a disposizione dei beni indispensabili, secondo i criteri stabiliti ai precedenti punti 2 e 4 della stessa misura. Simmetricamente, gli stessi enti dovranno disciplinare nel contratto di servizio, la destinazione ed il valore di cessione o locazione dei beni messi a disposizione nonché di quelli acquisiti in corso di contratto, anche tenendo conto degli esiti della consultazione di cui alla misura 2. L'obbligo di inserire nel contratto di servizio da allegare agli atti di gara la disciplina relativa alla destinazione dei beni essenziali e indispensabili per l'effettuazione del servizio al termine dell'affidamento è, come si è detto, una garanzia sia per il gestore uscente che per i concorrenti delle future gare, che potranno contare, a tutti gli effetti, sulla disponibilità dei predetti beni, superando così una potenziale barriera all'entrata.

Si è inoltre precisato che i beni acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal contratto di servizio. Si intende che il vincolo di destinazione e di reversibilità debba risultare dall'atto di trasferimento ed essere trascritto nei registri immobiliari.

Punto 6

La misura 3, al punto 6 disciplina il caso in cui un nuovo aggiudicatario non sia posto nella condizione di avviare con tempestività il servizio di trasporto oggetto di gara, a causa di lunghi tempi di approvvigionamento che contraddistinguono maggiormente l'acquisto di materiale rotabile ferroviario. Si prevede che lo stesso possa temporaneamente disporre dei beni del gestore uscente(non solo del materiale rotabile, ma anche dei connessi impianti adibiti a deposito o a manutenzione) a titolo di locazione, fino alla graduale entrata in esercizio del materiale che l'aggiudicatario si è impegnato ad acquistare in base all'offerta presentata. Rispetto alla formulazione della stessa misura posta in consultazione, si è chiarito che la messa in disponibilità dei beni del gestore uscente può essere imposta come obbligo in capo a quest'ultimo solo nel caso vi sia un accordo negoziale, anche in esito alla consultazione di cui alla misura 2, o una previsione normativa o contrattuale, condividendo molte delle osservazioni ricevute al riguardo.

Infine, non si è ritenuto, allo stato, di disciplinare misure specifiche per la messa a disposizione dei sistemi di gestione dei dati e dei ricavi da bigliettazione e ogni altro sistema assimilabile strettamente funzionali ai servizi oggetto di gara, valendo i principi generali di cui alla misura 3 e considerando il progresso tecnologico che caratterizza tali beni e il quadro normativo in evoluzione. Inoltre, ritenendo che, più che la messa a disposizione rileva l'interoperabilità dei sistemi, la materia costituirà oggetto del provvedimento in materia di criteri tariffari.

Le misure adottate, nel loro complesso, mirano a garantire sia l'accesso ai beni essenziali, sia la disponibilità dei beni indispensabili nel rispetto dei vincoli giuridici che gravano sui beni. Si è pertanto ritenuto che ove i beni siano di proprietà dei gestori *incumbent* (diversi dal GI o da un ente pubblico), in quanto autofinanziati, sia comunque necessario almeno uno dei seguenti presupposti: un atto normativo, un atto negoziale, una previsione contrattuale o un vincolo di destinazione nel contratto di finanziamento dei beni, al fine di garantirne la disponibilità all'eventuale nuovo aggiudicatario. Al tempo stesso si ritiene che i casi nei quali possa riscontrarsi una barriera all'accesso dei beni debbano essere molto circoscritti, sia in virtù dei vincoli che gravano sui beni, che escludono una destinazione diversa da quella del servizio oggetto di gara, sia in virtù dell'istruttoria che l'ente affidante deve compiere prima della pubblicazione del bando di gara inclusiva della consultazione pubblica di cui alla Misura 2.6.

Ai fini di tale consultazione l'ente affidante verifica in contraddittorio con il gestore la messa in disponibilità di un bene che non si presti immediatamente a essere messo a disposizione. Nel caso di immobili o di materiale rotabile, si verificherà un primo luogo la destinazione d'uso del bene, se ad esempio, adibito al ricovero, alla sosta alla rimessa di materiale usato per quel servizio oggetto di gara o non anche o in alternativa anche di altri servizi, ovvero se utilizzato solo per il servizio di trasporto pubblico locale di quell'ambito e non anche di altri ambiti o servizi, anche alla luce di piani industriali approvati del gestore. È evidente che in assenza di progetti specifici su quel bene nella circostanza appena vista, ossia di uso specifico del bene per il servizio oggetto di gara, un eventuale rifiuto a mettere a disposizione del bene, ovviamente anche a condizioni onerose, rischia di apparire discriminatorio o di configurare un abuso di posizione dominante. Un tale abuso potrebbe riguardare anche i prezzi di locazione o le garanzie imposte o altre condizioni contrattuali, anche in riferimento ai criteri di cui alla misura 6 sui canoni di regolazione.

Resta fermo che minori sono le dimensioni del lotto e più diluite nel tempo le procedure di gara che insistono in uno stesso bacino di mobilità, minori sono le barriere economico-finanziarie di ingresso per i partecipanti alla gara relativamente all'accesso dei beni strumentali all'effettuazione del servizio.

Con riferimento, in generale, al tema dell'accesso ai beni strumentali all'effettuazione del servizio, per il quale si sono individuate procedure, criteri e opzioni lasciate alla discrezionalità degli enti affidanti, sia nelle misure precedenti che nella misura 4, l'Autorità sta valutando l'opportunità di effettuare una apposita segnalazione al legislatore in merito alle ipotesi di assetto del mercato che potrebbero favorire lo sviluppo di più operatori specializzati nella gestione di materiale rotabile, depositi o rimesse e officine di manutenzione, sull'esempio anglosassone delle ROSCOs (*Rolling Stock Company*) e di altre esperienze europee. Esse sono società indipendenti da altri soggetti operanti nell'industria che detengono la proprietà

dei predetti beni e li offrono in locazione tramite contratti di leasing, a costi più accessibili di quelli che sosterrebbe un'impresa che investisse direttamente nell'acquisto degli stessi beni. La disponibilità dei beni in capo a soggetti terzi risolverebbe infatti molte delle criticità di accesso paventabili.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Le osservazioni sui punti che sono ora in parte confluiti nella misura 3 e in parte nella misura 4 si sono soffermate su diversi temi che per semplicità espositiva si raggruppano come segue:

A. Migliore definizione del regime d'accesso alle reti, impianti e infrastrutture (misure 3 e 4, in generale). Il Coordinamento delle regioni e delle province autonome chiede, in particolare, di disciplinare meglio l'utilizzo delle infrastrutture di Rete Ferroviaria Italiana nell'ambito dell'accordo quadro (aree, depositi, officine, biglietterie, impianti di lavaggio, ecc.) e un'impresa ferroviaria chiede un'esplicita trattazione del regime di accesso o di disponibilità degli impianti di servizio di cui alla direttiva Recast.

B. Obblighi di cessione/acquisto dei beni (misura 4). Il Coordinamento delle regioni raccomanda di "Definire obblighi di cessione/acquisto del parco rotabile con medesimo obbligo in capo al gestore cessante/subentrante a fine affidamento." Dello stesso tenore sono le osservazioni di un'associazione di operatori (che enfatizza la necessità di un correlativo obbligo dell'aggiudicatario a rilevare i beni alle condizioni previste dagli atti di gara) che segnala inoltre l'opportunità che gli atti di gara ed il contratto di servizio disciplinino la sorte ed il valore dei beni messi a disposizione o acquisiti in costanza di contratto alla scadenza del contratto di servizio medesimo. In effetti, tuttavia, la disciplina dei beni al termine dell'affidamento oggetto di gara era già inserita nel documento di consultazione, in corrispondenza della misura 17 che disciplina i contenuti minimi delle convenzioni, ma la segnalazione in merito suggerisce di rendere più esplicito il criterio.

C. Obbligo di messa in disponibilità temporaneo (misura 4, punto 3 del documento di consultazione (ora 3, punto 6). Secondo diversi contributi, tale misura, che prefigura un obbligo di messa in disponibilità per un periodo temporaneo per consentire al nuovo aggiudicatario di avviare il servizio, anche se ancora non nella disponibilità di nuovi rotabili limiterebbe la libertà di iniziativa del gestore *incumbent*. La misura è stata così riformulata, precisando innanzitutto che è riferita al solo settore ferroviario, dove si manifesta l'esigenza di modulare nel tempo l'entrata in esercizio dei rotabili in relazione ai loro lunghi tempi di approvvigionamento, e riconducendo l'eventuale obbligo di messa a disposizione temporanea a una previgente disciplina contrattuale, negoziale o normativa.

D. Un operatore segnala come rilevante disciplinare in sede regolatoria anche la sorte dei beni indispensabili in relazione dell'effettivo valore e alla effettiva utilità che gli stessi avranno nel corso dell'affidamento e ritiene in ogni caso opportuno consentire al gestore di alienare tali beni – ove non più utili all'esercizio – senza la previa autorizzazione dell'ente affidante. Allo spunto si è fornita risposta sottolineando la natura dinamica della definizione dei beni indispensabili, ancor più che di quelli essenziali.

E. Titolo di trasferimento. Sono inoltre emerse dai contributi diverse obiezioni con riguardo alla previsione di "locazione, se di proprietà pubblica o di un soggetto terzo", di cui alla misura 4, punto 2, lett. a) posta in consultazione in quanto non potrebbe imporsi un tale onere a un soggetto privato. Tuttavia, il termine era riferito a soggetti pubblici, quali enti o società strumentali, come società patrimoniali diversi dal gestore del servizio e pertanto i dubbi manifestati vengono meno, ma il fraintendimento generato consiglia una migliore formulazione della misura che confluisce in un'unica misura 3 che unisce alcuni punti delle precedenti misure 3 e 4.

F. Rapporto con le normative regionali o contrattuali. Un'associazione di operatori chiede infine maggiore chiarezza circa la prevalenza delle misure emanande in materia di beni strumentali all'effettuazione del servizio là dove già esistano disposizioni normative o contrattuali in ordine a modalità e condizioni di subentro nei beni, ritenendo che queste ultime dovrebbero prevalere su eventuali diverse disposizioni regolatorie. Sul punto e sulla più generale questione sull'ambito di applicazione delle misure regolatorie, si è fornita una indicazione nell'*Introduzione* a questa stessa Relazione.

Misura 4 - Azioni in capo agli enti affidanti per favorire l'acquisizione o la messa a disposizione di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, nonché di impianti e aree attrezzate per interventi infrastrutturali

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La misura 4, punto 1 che ripropone con una lieve modifica la misura 3, punto 3 del documento di consultazione, ha la finalità di garantire l'accesso effettivo e non discriminatorio ai beni strumentali per l'effettuazione del servizio nei casi in cui la disponibilità di tali beni sia compromessa dall'assenza di alternative a costi socialmente sostenibili (ad esempio per l'inesistenza di un mercato secondario che consenta il noleggio di materiale rotabile), così rischiando di costituire una significativa barriera all'entrata. A tale scopo sono state individuate tre opzioni, lasciate alla valutazione degli enti affidanti in relazione al disegno di gara e a valutazioni di bilancio, che prendono spunto da quanto sta emergendo in sede europea nell'ambito delle discussione del IV pacchetto ferroviario (Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 (COM(2013) 28 final 30.1.2013 e successiva proposta concordata dalla Presidenza della Lituania), e della valutazione degli effetti del regolamento (CE) n. 1370/2007 sui diversi settori del trasporto passeggeri, su strada e per ferrovia.

La prima opzione, che implica anche una scelta di assetto organizzativo da parte dell'ente affidante, è quella più lineare che prevede l'acquisto da parte dello stesso ente affidante o di un suo ente strumentale (ad esempio, una società patrimoniale), dei beni indispensabili, sia materiale rotabile, sia beni immobili, o solo di alcune di queste categorie di beni. Una tale società deterrebbe la proprietà dei beni, buona parte dei quali peraltro acquistata con fondi pubblici provenienti dallo stesso o da altro soggetto pubblico, con il conseguente onere di manutenzione straordinaria, con il fine di metterlo a disposizione degli aggiudicatari della gara a titolo gratuito (attraverso una concessione di uso gratuita) o oneroso con un canone di affitto predeterminato secondo criteri non discriminatori e sostenibile sotto il profilo commerciale.

La seconda opzione indicata agli enti affidanti è quella di fornire una garanzia per il finanziamento dell'acquisto da parte dell'aggiudicatario del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili necessari per l'esecuzione del contratto di servizio o sul valore residuo dei medesimi, laddove gli operatori che lo chiedano come presupposto della loro partecipazione alla gara. Rispetto al documento posto in consultazione, si è espunto il riferimento alla normativa in materia di aiuti di Stato, ancorché richiamata negli atti della Commissione europea prima menzionati, che si riferiscono a diverse forme di affidamento, oltre quella con gara, in quanto la compatibilità con la predetta normativa deve ritenersi, per consolidata prassi giurisprudenziale, sempre compatibile con gli affidamenti competitivi, trattandosi di elementi di gara pubblica, validi per tutti i concorrenti in condizione di trasparenza e privi pertanto di un carattere di "selettività". La garanzia menzionata può essere strutturata in diversi modi, in relazione agli strumenti di finanziamento dei beni necessari all'effettuazione del servizio per la gara utilizzabili dai partecipanti alle gare, così come avviene in altre realtà europee, come la Germania e la Svezia. Anche nel nostro paese, in alcune delle gare in corso per il servizio di trasporto pubblico locale iniziano a richiedersi da parte dei partecipanti alle gare diverse forme di garanzia, in parte già utilizzate nell'ambito di affidamenti in essere o di *project financing* di servizi di trasporto diversi, forme di garanzie sul servizio del debito (con diverse varianti) e sul valore di subentro, sempre ricordando che, in particolare tale ultima forma di garanzia è suggerita nel testo del nuovo regolamento (CE) n. 1370/2007, articolo 5-bis, proprio nei mercati del trasporto ove non operi nessuna società di noleggio di materiale rotabile. Infine (terza opzione), possono essere adottate altre misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario in maniera da rendere sostenibile e bancabile il Piano economico-finanziario richiesto ai concorrenti, come, ad esempio, la rateizzazione o il riacquisto dei beni al termine del periodo di affidamento da parte dello stesso ente. Resta fermo che la base d'asta deve coprire la quota di ammortamento dei beni e il bando di gara disciplinare la destinazione dei beni al termine del periodo di affidamento.

La misura 4, punto 2 ripropone con alcune lievi modifiche la misura di cui al punto 3, punto 2 posta in consultazione, per dare separata evidenza all'opzione di messa a disposizione da parte dell'ente affidante di impianti e aree attrezzate funzionali alla costruzione dei beni immobili (e relativi interventi infrastrutturali)

strumentali all'effettuazione del servizio, liberi da vincoli urbanistici, nei casi in cui i predetti beni immobili non siano altrimenti reperibili. In ogni caso, si intende che tali impianti o aree debbano presentare caratteristiche logistiche, tecniche e commerciali funzionali ala dotazione di beni immobili corrispondenti alle caratteristiche del servizio oggetto di gara, e ferma restando la sostenibilità economico-finanziario dell'investimento (la cui verifica è assicurata dalla misura 13), in maniera da favorire la contendibilità della procedura.
Si osserva che la misura è stata introdotto sull'esempio di una gara in corso per l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario, dove l'ente affidante si è impegnato a garantire all'aggiudicatario la disponibilità di aree attrezzate libere da vincoli urbanistici, al fine di consentire l'acquisizione di impianti (nel caso si trattava di officine di manutenzione) non altrimenti reperibili, contando peraltro sui lunghi tempi previsti nella procedura prima dell'avvio del servizio da parte del nuovo aggiudicatario. La soluzione era stata peraltro suggerita nella precedente consultazione come una valida alternativa in caso di indisponibilità dei beni, se la localizzazione e le altre caratteristiche di funzionalità degli immobili siano confrontabili con quelle dell'incumbent rispetto al nuovo assetto disegnato dalle regole di gara. Nel caso invece in cui le localizzazioni alternative non siano ugualmente funzionali alla economicità ed efficacia del nuovo servizio messo a gara, si individua uno dei presupposti per ritenere i beni già esistenti come indispensabili e per poter imporre un obbligo di messa in disponibilità, nei casi disciplinati dalla misura 3.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

In merito alle opzioni di messa a disposizione del materiale rotabile da parte degli enti affidanti, di cui alla misura 3, punto 3 del documento di consultazione (ora misura 4, punto1), alcuni soggetti istituzionali lamentano ostacoli di finanza pubblica che non permetterebbero di attuare una tale misura, mentre dubbi solleva l'opzione di fornire una garanzia ai partecipanti alle gare, che potrebbe risultare discriminatoria. Buona parte degli operatori e delle relative associazioni sono invece esplicitamente o implicitamente favorevoli in quanto ritengono la misura volta a realizzare la parità di trattamento. In proposito, si è ricordato come la previsione delle garanzie suddette e, in particolare, di una garanzia sul valore di subentro appaia tra quelle considerate nell'ultima bozza del nuovo regolamento (CE) n. 1370/2007.
Con riguardo alla misura 4, punto 2 (precedentemente posta in consultazione come misura 3, punto 2, il Coordinamento delle regioni e delle province autonome e altri soggetti istituzionali, oltre che un'associazione di operatori evidenziano le difficoltà nel dare attuazione alla misura, anche per i lunghi tempi che richiederebbe la sua attuazione, mentre un'altra associazione di operatori riconosce il principio come corretto in astratto, ma da verificare nel concreto, data la difficoltà degli enti di individuare ubicazioni ottimali. L'ANCI segnala come la stazione appaltante non possa garantire l'assenza di vincoli urbanistici. Altri aspetti sollevati dal Coordinamento delle regioni e delle province autonome al punto 2 appaiono frutto di fraintendimenti attribuibili a una non esaustiva o chiara formulazione della misura. Sempre al punto 2, la previsione di una voce del corrispettivo a copertura degli oneri di investimento, misura volta a realizzare la parità di trattamento trova favorevoli buona parte degli operatori e un'associazione degli stessi, mentre un'altra è contraria, assieme ad alcuni soggetti istituzionali, che la interpretano invece come una misura contraria ai principi di non discriminazione e parità di trattamento. Si è invece chiarito, con una formulazione auspicabilmente più chiara, che la misura troverebbe il proprio presupposto proprio sotto condizioni di costo asimmetriche, laddove i beni del gestore uscente non siano indispensabili (o essenziali) e sia pertanto possibile creare le condizioni per reperire alternative a costi socialmente sostenibili.
È d'altra parte sempre nella responsabilità degli enti competenti pianificare le reti di trasporto (funzione di pianificazione delle reti) e definire i lotti di gara in maniera funzionale all'efficacia del servizio e alla contendibilità della gara, ciò non necessariamente comportando una riproposizione dell'assetto vigente, che replichi i vantaggi storici dell'*incumbent*, potendosi al contrario configurare opportunità di sviluppo delle reti che favoriscano nuovi entranti insieme con nuovi modelli di rete e di programmazione del servizio.

Misura 5 - Criteri per la determinazione del valore del subentro

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La misura fornisce i criteri per la determinazione del valore di subentro nel caso di trasferimento dei beni strumentali all'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale.

Il valore di subentro dei beni indispensabili deve, da un lato, garantire al gestore uscente il riconoscimento degli investimenti non ancora ammortizzati e, dall'altro, evitare che eventuali nuovi entranti siano costretti ad acquisire il bene a condizioni discriminatorie o eccessivamente onerose rispetto a opportuni confronti di mercato (fermo restando che i beni non sono replicabili a costi sostenibili). A ben vedere, la garanzia che il valore di subentro copra i costi sostenuti dal gestore è a tutela dello stesso entrante che, così come nel caso della predetta "disponibilità circolare", può contare su un valore certo di recupero dell'investimento effettuato. Questo minor rischio dovrà poi riversarsi sull'offerta, da valutare ai fini dell'equilibrio economico-finanziario dei Piani economico finanziari presentati dai concorrenti.

Il principio cardine di riferimento al quale valorizzare i beni trasferiti è costituito dal valore di mercato, affermato anche a livello europeo e condiviso da tutti i partecipanti alla consultazione di cui alla Delibera n. 46/2014. La determinazione di un tale valore o prezzo è, tuttavia, tutt'altro che univoca per le diverse tipologie di beni e nelle diverse circostanze di mercato.

In relazione a tale problematica si è ritenuto opportuno, anche sulla base di risultati della consultazione di cui sopra, definire criteri differenziati di identificazione del valore di mercato per i beni immobili rispetto al materiale rotabile e ad alcune categorie dei beni mobili, quali, nello specifico, i sistemi tecnologici per il controllo del parco veicoli (o flotta).

Per i beni immobili, il criterio che è apparso meglio tutelare gli interessi sopra rappresentati è quello della perizia affidata a un organismo terzo rispetto alle parti, sia pure ancorata ad alcuni criteri prefissati. La perizia, oltre ad approssimare il valore di mercato dei beni, presenta il vantaggio di accompagnarsi a una verifica diretta della conformità edilizio-urbanistica e delle condizioni di agibilità, sicurezza, efficienza energetica, conformità ambientale, funzionalità, manutenzione, sulla base di apposita certificazione, che costituiscono elementi imprescindibili per la valutazione del valore stesso.

È stato obiettato che in caso di immobili e infrastrutture importanti, l'obbligo di perizia potrebbe comportare un costo ingente per le amministrazioni. In generale è sempre da ritenersi che la determinazione di valori con criteri oggettivi possa ridurre il costo, spesso non preventivato inizialmente, del contenzioso, fermo restando che il costo sostenuto dall'ente affidante può in ogni casi riversarsi sull'aggiudicatario, in base ad apposite previsioni della *lex specialis* di gara.
Quando si tratti di materiale rotabile, lo strumento della perizia appare assai meno diffuso e affidabile, mentre le quotazioni sui mercati secondari per materiale di seconda mano sono sicuramente reperibili nel caso dei veicoli su gomma, ma ancora poco diffuse nel caso del materiale ferroviario. Nel caso dei rotabili su gomma, autobus per servizi urbani e extraurbani, potrebbe essere certamente percorribile la metodologia di indagini sui prezzi di rivendita dei rotabili rinvenibili sul mercato dell'usato. Tuttavia ciò appare troppo aleatorio rispetto all'esigenza del gestore uscente di veder remunerati gli investimenti effettuati, soprattutto fino a che non si sviluppa un mercato maturo nei servizi di trasporto pubblico locale (che potrà realizzarsi solo a valle dello svolgimento di una pluralità di gare), oltre che nel mercato dell'usato e del leasing, peraltro con rischi di manipolazione dei dati sui prezzi non facilmente controllabili. Si è ritenuto, pertanto, di far riferimento a metodi deduttivi di ricostruzione del valore di mercato, come precisati di seguito.

In consultazione si era proposto un metodo semplificato che stabiliva, sulla base delle osservazioni raccolte, un metodo di calcolo del valore di mercato di tipo "nozionale", in parte sovrapponibile alle discipline regionali (o ad atti normativi secondari) e adottato in procedure di gara in essere o già espletate per il servizio di trasporto su gomma, ma con alcune differenze volte a contenere il valore che risulterebbe dalla sua applicazione. Tale metodo approssimava il valore di mercato con il criterio del costo storico (valore contabile di libro) rivalutato o attualizzato (in base a un indice dei prezzi) come base dalla quale sottrarre il

deprezzamento calcolato sulla base di un coefficiente lineare per gli anni di durata efficiente del bene, potendo comunque riconoscere al termine del periodo di ammortamento un valore residuo da definirsi in base ad una percentuale rispetto al costo di acquisizione del mezzo o comunque ad un valore di mercato dello stesso. Vale sottolineare che tale metodo ha una sua specifica valenza in molte delle situazioni di gara in corso ove l'ente affidante si è trovato a dover valorizzare ai fini della gara cespiti distribuiti tra un gran numero di proprietari, , dove diveniva oneroso verificare i criteri contabili applicati.
In ogni caso, il criterio adottato non si applica alle gare in corso, assumendo peraltro a riferimento una prospettiva di mercato di più lungo termine. In tale prospettiva temporale, vi sarà il tempo per le imprese di uniformarsi ai criteri di contabilità regolatoria adottati dall'Autorità nell'esercizio dei poteri di cui al citato articolo 37, comma 3 lett. b), rendendo più facilmente determinabili da parte degli enti affidanti la verifica del valore di mercato determinato secondo le modalità indicate nella misura.

Si è successivamente posto il tema di ricostruire un valore nozionale determinato secondo criteri più accurati e dettagliati di quelli proposti in consultazione, alla luce di evidenze e valutazioni contrastanti circa il valore da assegnare ad alcuni parametri, come la durata degli ammortamenti e, soprattutto, in merito agli effetti economici e competitivi della misura posta in consultazione, qualora adottata negli stessi termini.

È infatti evidente, da un lato, come considerare una durata degli ammortamenti di 15, 12 o 10 anni per gli autobus, o di 20, 25 o 30 anni per il materiale su rotaia, possa avere conseguenze diverse non solo sui bilanci, ma anche sulle politiche di acquisto e rinnovo dei beni. Dall'altro, la non considerazione del valore contabile netto, neppure come termine di confronto, potrebbe sortire effetti asimmetrici sulle condizioni di partecipazione alla gara. Infatti, in caso di rilevante difformità tra i valori contabili e i valori di mercato (anche prescindendo dal metodo di valorizzazione), l'*incumbent* potrebbe incamerare un vantaggio dato dal differenziale fra i valori di cessione ed i valori iscritti a bilancio dei beni all'atto del loro trasferimento. Questi, infatti, presenterà il Piano economico-finanziario (PEF) (di cui alla misura 15) valorizzando i beni al valore di mercato ottenendo una plusvalenza, nel caso in cui non si aggiudichi la gara, ovvero ottenendo un vantaggio da poter riversare in sede di offerta nel caso di aggiudicazione. In ogni caso, successivamente all'aggiudicazione, i valori di ammortamento dovranno essere calcolati sui valori dei beni presentati nel PEF, comportando un aggravio di onere per l'ente affidante. È peraltro sul valore di mercato che va predisposto il PEF simulato per la parte relativa agli investimenti di cui alla misura 12.

Il tema è di grande rilevanza per l'esito delle gare e ai fini di un uso efficiente delle risorse pubbliche e suggerisce di correggere le modalità di determinazione del valore di mercato. La misura adottata prevede di determinare il valore di subentro del materiale rotabile con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, determinato in applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile, e quello di mercato. Si ritiene che la differenza tra valori di mercato e valore contabile netto non sia elevata, ma che, ove quest'ultimo sia inferiore al valore di mercato nozionale indicato e, pertanto, al valore "recuperabile", come presumibile in relazione alle pratiche contabili più diffuse anche tra le imprese del settore del trasporto pubblico con autobus, vada salvaguardato il valore del bene e degli investimenti effettuati dal gestore uscente, indipendentemente dalle pratiche contabili adottate negli anni precedenti.

Il valore di mercato è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:

a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;
b) vita residua;
c) condizioni d'uso;
d) stato di conservazione;
e) attitudini prestazionali;
f) indicatori di affidabilità e di disponibilità.

Ai fini della determinazione dei parametri da b) a f) secondo criteri oggettivi è stato indicato il riferimento alla norma UNI 11282/2008[6] e s.m.i. che fornisce adeguate garanzie di oggettività e non distorsione per la

[6]La norma UNI 11282/2008 specifica un *metodo per la valutazione e la valorizzazione delle caratteristiche di fidatezza, funzionalità dell'esercizio e attrattività nei confronti del passeggero, potenzialmente offribili dalla flotta di rotabili su gomma nella durata di vita successiva.*"

determinazione dei valori commerciali degli autobus in caso di loro trasferimento ad un altro soggetto. Il valore residuo calcolato secondo tale norma, appositamente scritta per agevolare i processi competitivi nel settore del trasporto pubblico locale, appare pertanto un riferimento rigoroso e testato per la valutazione, dove gli elementi di valutazione discrezionali sono molto ridotti. Essa ha inoltre il vantaggio di individuare periodi di ammortamento differenziati per diverse tipologie di cespiti e di tener conto del grado di usura effettivo. Si è inoltre stabilito che la valutazione così risultante sia asseverata da un professionista iscritto al Ruolo dei Periti Assicurativi ex decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge n.135 del 7 agosto 2012 che si ritengono disporre delle competenze necessarie per applicare la predetta norma.
Per la determinazione del valore di rimpiazzo si è inoltre indicato a riferimento il valore di acquisizione rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto", così come previsto nella norma UNI. Sui rischi della rivalutazione si sofferma la stessa norma UNI, ma è opportuno qui richiamare l'attenzione degli enti affidanti sul legame sussistente tra modalità di remunerazione degli investimenti del gestore e rivalutazione. Si è così ritenuto corretto al fine di contenere gli oneri di finanza pubblica, di escludere la rivalutazione qualora la compensazione per il servizio prevista nel contratto di servizio comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sul materiale rotabile.

Lo stesso criterio non è stato possibile applicare nel caso ferroviario, data l'assenza di una norma UNI analoga, anche a motivo delle caratteristiche tecniche e dei vincoli di sicurezza che gravano sul materiale rotabile. Per questa categoria di cespiti si è pertanto utilizzato il criterio del costo contabile netto, anche considerando che il maggior operatore del settore adotta metodologie contabili uniformate ai principi IAS, che sono in grado di rappresentare l'effettiva consistenza del valore degli asset consentendo, tra l'altro, di verificare, attraverso il test di *impairment*, che i beni non esprimano un valore superiore a quello "recuperabile" dall'attività per la quale i beni stessi sono impiegati procedendo, se necessario, ad una riduzione del valore che consente di approssimare il *fair value* del bene. Tale valore è peraltro facilmente certificabili da parte di un soggetto terzo ancor di più se il gestore uscente sottopone il proprio bilancio a revisione e certificazione contabile.
Per quanto riguarda i sistemi tecnologici e di controllo, tenendo conto che il periodo di ammortamento è più breve (generalmente 5 o massimo 8 anni), ma al tempo stesso della più rapida obsolescenza di tali beni, si è proposto in consultazione di applicare il criterio del costo storico rivalutato di cui sopra garantendo un valore residuo più elevato corrispondente al valore più alto tra quello di realizzo e quello di sostituzione. La misura è stata confermata inserendo anche l'opzione di considerare, in alternativa, una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione del mezzo, ad esempio del 5%, per venire incontro alle osservazioni che lamentavano una difficoltà a stimare il valore di rimpiazzo citato come unica opzione nella stessa misura.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Alcuni operatori e le associazioni di categoria suggeriscono modifiche del criterio posto in consultazione (magari solo aggiungendo che al valore residuo si applichi, al termine del periodo di ammortamento, una maggiorazione corrispondente al valore più alto tra quello di realizzo e quello di sostituzione o, in alternativa, in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi), che tendono ad elevare il valore di subentro, ovvero a riconoscere un valore di mercato o commerciale più elevato di quello di libro. Diversamente, un operatore ferroviario propone di far riferimento seccamente al solo criterio del valore contabile netto, posta l'aderenza della società ai criteri contabili internazionali IAS che garantiscono la salvaguardia del valore investito e posto che nel settore ferroviario è meno agevolmente rinvenibile un prezzo di mercato, a motivo del mancato sviluppo di un mercato secondario.
Alcuni soggetti istituzionali hanno segnalato come il criterio posto in consultazione potrebbe sopravvalutare il valore dei beni rispetto ai valori iscritti a bilancio dei beni, che risulterebbero più bassi, con una duplice conseguenza sia sulla gara, all'atto del loro trasferimento, sia sui concorrenti (che verrebbero a beneficiare di una "marginalità occulta", nel caso di aggiudicazione o di una plusvalenza, nel caso "perdano la gara", con effetti discriminatori sottolineati anche da alcuni operatori che, in proposito

chiedono l'adozione di un criterio di valutazione delle offerte di tipo simmetrico più che una revisione del criterio.[7]

In generale, tuttavia, i soggetti consultati si sono limitati a rimandare alle osservazioni già formulate in risposta al documento di consultazione di cui alla delibera 46/2014. Sul tema dell'ammortamento, numerosi partecipanti avevano sottolineato la necessità di criteri di ammortamento uniformi per categoria di cespite in tutte le diverse situazioni di gara.
Le associazioni di categoria hanno illustrato in maniera congiunta criteri di valutazione molto puntuali in buona parte accolti, salvo le specificazioni offerte sopra.[8]
Per quanto riguarda la vita utile efficiente del materiale rotabile, le osservazioni sono risultate convergenti su una durata di 15 o 10 anni per gli autobus, mentre nel caso del ferroviario le valutazioni sono risultate variare tra i 20 e i 30 anni.
Posizioni diverse sono state invece espresse in merito alla scelta del parametro per la rivalutazione del costo storico (indice FOI o indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali).

[7] Poco praticabili appaiono soluzioni volte a eliminare tale asimmetria agendo sui criteri di aggiudicazione. Una prima soluzione potrebbe consistere nel considerare entrambe le offerte al valore commerciale, purché anche l'*incumbent* sia obbligato a costituire una NewCO, con i valori di bilancio risultanti dal PEF presentato o utilizzato per l'offerta. In alternativa, potrebbe penalizzarsi il gestore incumbent in misura equivalente al maggior onere dell'entrante, ovvero neutralizzare il fattore offerta ai fini dell'attribuzione dei punteggi. Tali soluzioni, tuttavia, non esimerebbero l'entrante, nel caso in cui vincesse la gara, dal dover corrispondere quanto richiesto dal gestore incumbent e, pertanto, non potrebbero incidere sulla valutazione della sostenibilità del PEF da parte dell'ente affidante. Al tempo stesso, è necessario vigilare che non si diffondano comportamenti opportunistici volti alla rivalutazione del valore dei cespiti nei bilanci delle imprese.

[8] I criteri proposti sono illustrati di seguito:

- Beni immobili – Il valore può essere definito con l'ausilio di operazioni peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dall'Agenzia del territorio, decurtando la percentuale di contributi pubblici di cui eventualmente l'azienda ha beneficiato per l'acquisto del cespite;
- Beni mobili – Per quanto riguarda gli autobus, tenendo conto della scarsa affidabilità di perizie giurate, il valore di mercato può essere determinato secondo la metodologia del costo storico rivalutato con la decurtazione degli ammortamenti e della percentuale di contributo pubblico ove esistente, assicurando comunque al termine del periodo di ammortamento un valore residuo da definirsi in base ad una percentuale rispetto al costo di acquisizione del mezzo o comunque ad un valore di mercato dello stesso; per quanto riguarda il materiale rotabile ferroviario, invece, oltre all'utilizzazione della metodologia del costo storico rivaluto simile a quella proposta per gli autobus si potrebbe valutare l'applicazione di un valore di mercato fissato attraverso operazioni peritali, ferma restando ad ogni modo la decurtazione dei contributi pubblici;
- Tecnologie: si potrebbe seguire la stessa metodologia della valutazione degli autobus (costo storico rivalutato) ma garantendo un valore residuo più alto tenuto conto che il periodo di ammortamento è più breve (generalmente 5 anni).

Misura 6 - I criteri per la determinazione dei canoni di locazione

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

Anche con riferimento ai beni da rendere disponibili a titolo di locazione, in caso di subentro, è stato proposto il criterio della stima del valore di mercato come riferimento sul quale calcolare il canone di locazione. Rispetto al metodo esposto nel documento di consultazione, si è espunto il riferimento al valore massimo del 10%, valutando come meno distorcente, anche alla luce del parere dell'AGCM, far riferimento a criteri piuttosto che a valori, ancorché massimi. Si è così previsto che il canone di locazione annuo sia quantificato con riferimento al criterio del valore di mercato, determinato ai sensi della misura 5, per le varie tipologie di beni, e che comunque assicuri in ogni caso il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, normalmente a carico del proprietario, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e del congruo margine di utile. Si è inoltre confermato che nella computazione del valore del bene si tenga conto anche delle eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

La grande maggioranza degli interventi suggerisce di prevedere in luogo di una misura massima del 10%, che per talune tipologie di cespiti potrebbe portare ad allinearsi su valori eccessivi, di esplicitare una metodologia di calcolo appositamente costruita per il ristoro dei costi sostenuti dal soggetto proprietario dei beni, in maniera da assicurare l'equilibrio economico finanziario di quest'ultimo. In proposito, i costi da considerare sarebbero quelli di ammortamento (comprensivi delle ricapitalizzazioni per manutenzione straordinaria), i costi finanziari, gli accantonamenti per manutenzione ciclica e del margine di utile. Sono stati accolti i suggerimenti, fermo restando che il tema della locazione e dei criteri per la fissazione del relativo canone rientrano in una più ampia considerazione del ruolo che potrebbero avere le già citate società specializzate di leasing, sul quale l'Autorità sta valutando l'opportunità di una segnalazione al legislatore.

Misura 7- Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

L'individuazione di termini congrui per l'acquisizione del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio oggetto dell'affidamento è una tematica centrale in quanto suscettibile di avere un effetto restrittivo e discriminatorio ai fini della partecipazione alla gara. La centralità di tale questione è ancora maggiore con riferimento al trasporto ferroviario regionale. Per questo comparto il legislatore nazionale, nel decreto legge n. 201/2011, all'articolo 37, comma 2, lettera f), dispone che "*l'Autorità verifica che nei bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali*" specificando che "*la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti*". La medesima norma individua nel termine di diciotto mesi, decorrente dalla aggiudicazione definitiva, il tempo massimo "*per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio*".

Relativamente al materiale rotabile ferroviario il legislatore pertanto non si limita a fissare il principio che la disponibilità del materiale debba essere garantita solo al momento dell'avvio del servizio – e pertanto non debba essere richiesta come requisito di partecipazione - ma assegna anche al soggetto risultato aggiudicatario un termine massimo di diciotto mesi per l'approvvigionamento del materiale rotabile funzionale al servizio: la *ratio* della predetta disposizione di legge è rinvenibile nella necessità di evitare che la *lex specialis* di gara possa comportare effetti discriminatori tra i partecipanti nonché garantire l'effettiva competitività delle procedure ad evidenza pubblica che saranno bandite nelle situazioni in cui gli *incumbent* possono godere di notevoli vantaggi.

La problematica assume particolare rilievo nelle procedure di gara disegnate su lotti particolarmente ampi: è evidente, infatti, che lotti di dimensioni ampie comportano l'acquisizione, da parte del soggetto risultato aggiudicatario, di una maggiore quantità di materiale rotabile rispetto a lotti di gara di dimensioni più ridotte, con inevitabili conseguenze sui tempi per l'approvvigionamento.

Premesso quanto precede, l'Autorità, al fine di supportare la valutazione dell'ente circa la congruità dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile, ha originariamente previsto, nella disposizione di cui al punto 1 posta in consultazione, l'obbligo per gli enti affidanti di svolgere un'indagine coinvolgendo i produttori del materiale rotabile.

La disposizione al punto 2 della misura in esame del documento in consultazione specifica che nella determinazione della stima per l'individuazione dei tempi necessari per la fornitura incide l'effettiva capacità di produzione dei fornitore del materiale rotabile che, a sua volta, è condizionata dal contemporaneo svolgimento di altre analoghe procedure di gara.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

In relazione allo schema di misura sottoposto a consultazione, gli *stakeholders* intervenuti hanno osservato quanto segue.

La maggioranza dei soggetti istituzionali intervenuti ha evidenziato forti perplessità circa la previsione che attribuisce agli enti affidanti il compito di effettuare l'indagine al fine di determinare tempi congrui per l'acquisizione del materiale rotabile: in particolare non è ritenuta opportuna in quanto, per essere efficace, l'indagine dovrebbe coinvolgere una molteplicità di produttori, con conseguente aggravio di tempo e di costi in capo all'ente; inoltre è stato rappresentato che l'indagine può essere foriera anche di contenzioso tra le parti. La previsione in esame è stata invece accolta con maggior favore da parte degli operatori, i quali hanno ribadito che l'indagine deve interessare un ampio numero di soggetti ma hanno altresì rappresentato l'esigenza che le stime fornite dai produttori nell'ambito di tale indagine non debbano avere natura vincolante. Infine un operatore ha evidenziato che, pur condividendo in linea di principio la finalità di tale disposizione, nella pratica tuttavia tale procedura potrebbe risultare alquanto complessa.

In proposito, alla luce delle osservazioni pervenute, riguardo alla previsione di cui alla misura posta in consultazione che impone all'ente affidante l'obbligo di effettuare un'indagine volta ad acquisire dal mercato elementi utili per la definizione di tempi congrui necessari per la fornitura del materiale, l'Autorità

ha ritenuto opportuno rimettere alla valutazione dell'ente stesso l'opportunità di avviare, o meno, la predetta indagine, tenuto conto delle caratteristiche specifiche ed entità del materiale che sarà richiesto nel bando di gara. Ciò anche al fine di non aggravare l'azione amministrativa di un obbligo procedurale per gare aventi ad oggetto la fornitura di materiale rotabile non particolarmente complesso ovvero in relazione alle quali l'ente abbia cognizione sui tempi necessari per l'acquisizione del relativo materiale rotabile.
Inoltre l'Autorità ha ritenuto opportuno confermare la previsione contenuta nella misura sottoposta a consultazione, secondo la quale le stime risultanti dall'esito delle indagini devono tener conto dell'effettiva capacità produttiva dei fornitori del materiale rotabile e anche dello svolgimento di altre procedure per l'affidamento di analogo servizio nei mercati di riferimento. Inoltre ha ritenuto accoglibile la richiesta di specificare la natura non vincolante delle stime risultanti dalle predette indagini.
Inoltre la maggior parte degli *stakeholders* ha segnalato l'opportunità che sia l'Autorità a definire una tempistica commisurata alla tipologia e alla quantità dei beni, anche mediante la fissazione di un termine minimo e massimo all'interno del quale l'ente affidante può fissare il termine ritenuto più congruo. Un operatore ha proposto di prevedere un termine minimo di sei mesi per l'eventuale acquisizione del materiale in caso di affidamento del servizio di trasporto su strada e di diciotto mesi per il materiale ferroviario.
Al riguardo, fermo restando la disciplina dell'articolo 37, comma 2, lettera f) sopra ricordata, che fissa per il materiale rotabile ferroviario il termine massimo di diciotto mesi, si osserva che l'individuazione di termini congrui per l'acquisizione del materiale rotabile è strettamente legata all'oggetto e specificità di ogni singola gara; inoltre si ribadisce quanto sopra già anticipato cioè che lotti di gara ampi comportano la fornitura di rilevante materiale rotabile, a fronte invece di lotti di gara di dimensioni più ridotte, con conseguente incidenza sui tempi per l'approvvigionamento. E' sulla base di tali convincimenti che l'Autorità, nella misura in esame e sottoposta a consultazione, aveva affidato all'ente affidante il compito di individuare, mediante un'indagine, una tempistica che fosse congrua tenuto conto delle specificità della gara e della dimensione del lotto.
Per le stesse motivazioni non si è ritenuto accoglibile l'ipotesi avanzata da un soggetto istituzionale che ha proposto che sia la stessa Autorità a svolgere la predetta indagine.
Al riguardo si segnala che l'Autorità svolge attività di collaborazione istituzionale con alcuni enti affidanti in relazione a singole procedure di gara già bandite, o in fase di predisposizione, per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico passeggeri su strada e per ferrovia. Tale attività di supporto, svolta nel rispetto delle competenze degli enti territoriali nel settore del trasporto pubblico locale, ha interessato anche specifici aspetti regolatori.
Pertanto, anche relativamente alla definizione di tempi congrui per l'acquisizione del materiale rotabile, sia automobilistico che ferroviario, l'Autorità potrà, se coinvolta dai soggetti interessati, pronunciarsi in merito alla congruità del termine oggetto della presente misura.
Inoltre alcuni operatori hanno segnalato che, nell'individuazione di un termine occorrente per l'acquisizione del materiale rotabile, si dovrebbe tener conto anche dei tempi necessari per l'espletamento di una procedura di gara europea per quei concorrenti che sono tenuti, per legge, applicazione del Codice dei contratti.
Alcuni operatori hanno, inoltre, evidenziato, con particolare riferimento al settore ferroviario, l'opportunità di tener conto dei tempi necessari per l'eventuale acquisizione della certificazione di sicurezza richiesta dalla normativa vigente, per l'omologazione dei nuovi rotabili e per la formazione del personale.
Al riguardo, l'Autorità ha ritenuto opportuno accogliere la proposta di integrazione della misura in quanto tiene in considerazione la specificità e la complessità, soprattutto procedurali, connesse all'acquisizione di materiale rotabile ferroviario da parte del nuovo soggetto entrante che, inevitabilmente, possono comportare tempi di approvvigionamento più lunghi.
Inoltre, dall'esame dei diversi contributi pervenuti è emerso che la maggior parte degli *stakeholders* ha ritenuto che la congruità del tempo necessario per l'eventuale acquisizione del materiale rotabile, sia esso automobilistico che ferroviario, debba essere individuata dall'ente affidante in funzione anche della dimensione dello stock del materiale rotabile, della tipologia e complessità del materiale necessario per l'espletamento del servizio oggetto dell'affidamento.

L'Autorità ha ritenuto pertanto necessario riaffermare, anche in virtù delle osservazioni pervenute, il principio, di carattere generale, secondo il quale l'ente affidante, nella individuazione di un termine congruo per l'acquisizione del materiale rotabile, debba valutare l'entità, la specificità e complessità del materiale rotabile che il soggetto aggiudicatario è obbligato ad avere nella sua disponibilità per lo svolgimento del servizio.

Misura 8 - Trasferimento del personale

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

Il tema dell'adozione di clausole di salvaguardia dei lavoratori nelle procedure di affidamento mediante gara dei servizi di trasporto pubblico locale è di grande rilevanza nel processo di liberalizzazione del mercato. Specificatamente, l'applicazione delle clausole in argomento ha effetto sui costi[9] del servizio e sulla concorrenza e può compromettere l'apertura dei mercati, scoraggiando potenziali nuovi entranti a causa del profilarsi di costi elevati di manodopera, non determinati dalle proprie scelte imprenditoriali. Allo stesso tempo appare altrettanto rilevante l'implicazione delle clausole in questione in materia di salvaguardia delle professionalità presenti all'interno delle imprese del settore e per evitare il rischio di *dumping* sociale, richiamato nella normativa europea.

In particolare, il diciassettesimo *Considerando* del regolamento (CE) n. 1370/2007 rimette alle autorità competenti la facoltà di stabilire criteri sociali. Nondimeno, la tematica in parola è presa in considerazione pure per gli aspetti regolatori, atteso che il medesimo *Considerando* rammenta che *"Per garantire condizioni di concorrenza trasparenti e comparabili tra operatori ed evitare il rischio di dumping sociale, le autorità competenti dovrebbero poter imporre specifici standard sociali (...)".* Tuttavia, ciascun Paese membro può definire gli standard sociali in parola attraverso molteplici opzioni, illustrate specificatamente nella Comunicazione della Commissione europea[10].

Per quanto riguarda la normativa nazionale di riferimento, specificatamente l'articolo 18, comma 2, del decreto legislativo 422/97, nel disciplinare il caso della cessazione/trasferimento dell'esercizio fa esplicito riferimento all'articolo 26 dell'Allegato A del Regio Decreto n. 148/1931[11], recante il regolamento (Allegato A) contenente disposizioni sullo stato giuridico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione. Si tratta di una normativa speciale che disciplina il rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri. Il comma 2 dell'articolo 1 della legge 270/1988 ha sancito che le disposizioni contenute nell'Allegato A del Regio Decreto n. 148/1931 (comprese le norme di legge modificative, sostitutive o aggiuntive) *"possono essere derogate dalla contrattazione collettiva nazionale di categoria ed i regolamenti d'azienda non possono derogare ai contratti collettivi"*. L'articolo 7 dell'Accordo nazionale del 14 dicembre 2004 ha esteso la previsione normativa dell'articolo 26 dell'Allegato A del Regio Decreto a qualunque caso di subentro di azienda, da realizzarsi anche attraverso gara, ed ha garantito tra l'altro, ai lavoratori, al

---

[9] Il costo del personale rappresenta mediamente una percentuale superiore al cinquanta per cento dei costi totali dei servizi di trasporto pubblico locale.

[10] Cfr. COMMISSIONE EUROPEA, Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, 2014/C 92/01, pubblicata su Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 29 marzo 2014, punto 2.2.8.

La Comunicazione disciplina l'ambito di applicazione della facoltà di azione in materia di protezione del personale riconosciuta alle Autorità competenti, individuando in capo alle stesse le specifiche seguenti possibilità:

" i) non adottare nessuna misura specifica. In questo caso i diritti dei lavoratori, quali il trasferimento di personale, devono essere garantiti esclusivamente quando sono soddisfatte le condizioni di applicazione della direttiva 2001/23/CE, ad esempio in caso di un trasferimento di beni materiali significativi quali il materiale rotabile;

ii) richiedere il trasferimento del personale precedentemente assunto per fornire i servizi alle condizioni cui avrebbe avuto diritto, a prescindere dalla possibilità o no di applicare la direttiva 2001/23/CE, se vi è stato un trasferimento ai sensi della stessa direttiva. Il considerando 16 del regolamento (CE) n. 1370/2007 spiega che «la suddetta direttiva non osta a che gli Stati membri salvaguardino condizioni di trasferimento dei diritti dei lavoratori diverse da quelle contemplate dalla direttiva 2001/23/CE e tenendo conto in tale contesto, ove appropriato, degli standard sociali fissati dalle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali o dai contratti collettivi o da accordi conclusi tra le parti sociali;

iii) chiedere all'operatore di trasporto pubblico di rispettare determinati standard sociali per tutti i lavoratori che operano nella fornitura di servizi di trasporto pubblico «per garantire condizioni di concorrenza trasparenti e comparabili tra operatori ed evitare il rischio di dumping sociale» come sancito dal considerando 17 del regolamento (CE) n. 1370/2007. Ad esempio, tali standard potrebbero riferirsi a un contratto collettivo a livello di impresa o a un accordo collettivo concluso per un determinato segmento di mercato;

iv) applicare una combinazione delle opzioni ii) e iii)".

[11] L'articolo 26 del Regio decreto n. 148/1931 dispone che: *" In caso di cessione di linee ad altra azienda, o fusione di aziende, devono essere osservate le disposizioni stabilite dall'autorità governativa all'atto dell'approvazione della cessione o della fusione per il passaggio del personale di ruolo alla nuova azienda, mantenendo, per quanto è possibile, al personale un trattamento non inferiore a quello precedentemente goduto e assicurando i diritti acquisiti.*

In caso di mutamento nei sistemi di esercizio, l'azienda deve utilizzare, in quanto sia dichiarato idoneo dall'autorità governativa, e nei limiti dei posti da questa riconosciuti necessari, il personale addetto ai vari servizi, rispettandone, per quanto è possibile, i diritti acquisiti (...)".

momento del subentro, l'applicazione dei contratti in essere nell'azienda cedente. Il suddetto articolo 7 prevede altresì che *"Le parti a livello aziendale negozieranno le modalità di armonizzazione in caso di trattamenti differenziati"*. La previsione in questione considera, quindi, l'opportunità di attribuire i necessari spazi operativi, almeno in fase attuativa, anche alle determinazioni dell'impresa subentrante[12].

In caso di trasferimento d'azienda, l'articolo 16 dell'ipotesi d'intesa 30 settembre 2009 sul nuovo CCNL della mobilità prevede che si applichino l'articolo 2112 del codice civile (Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda)[13] e l'articolo 47 della legge 428/90 recante la disciplina sindacale da seguire in caso di trasferimento d'azienda, e le successive modifiche e integrazioni[14] (nonché l'articolo 26 dell'allegato A del Regio decreto in quanto applicabile). Si ricorda, in proposito, che l'articolo 2112 del codice civile prevede che "*si intende per trasferimento d'azienda qualsiasi operazione che, in seguito a cessione contrattuale o fusione, comporti il mutamento nella titolarità di un'attività economica organizzata, con o senza scopo di lucro, preesistente al trasferimento e che conserva nel trasferimento la propria identità* (...). *Le disposizioni del presente articolo si applicano altresì* al *trasferimento di parte dell'azienda, intesa come articolazione funzionalmente autonoma di un'attività economica organizzata, identificata come tale dal cedente e dal concessionario al momento del suo trasferimento.*", in coerenza con la disciplina in materia dell'Unione Europea (articolo 1, paragrafo b della Direttiva 2001/23/CE),secondo cui "*è considerato come trasferimento ai sensi della presente direttiva quello di una entità economica che conserva la propria identità, intesa come un insieme di mezzi organizzati al fine di svolgere un'attività economica, sia essa essenziale o accessoria*".

Per la disciplina del trasferimento del personale dal gestore uscente al subentrante, alcune leggi regionali fanno esplicito rinvio all'articolo 2112 del codice civile; altre hanno a riferimento l'articolo 26 dell'Allegato A del Regio Decreto; altre stabiliscono direttamente il diritto alla conservazione dell'inquadramento contrattuale e del trattamento economico, comprensivo degli eventuali contratti integrativi aziendali. In alcuni casi sono previste delle disposizioni che si occupano della conservazione dei livelli occupazionali esistenti al momento del subentro.

Si ricorda, poi, la norma prevista dall'articolo 3 bis, comma 2 del decreto legge n.138/2011[15], che consentirebbe di prevedere nei criteri di valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa una quota parte del punteggio finalizzato a premiare maggiormente l'offerente che, nel rispetto della propria capacità organizzativa, riesca a salvaguardare i livelli occupazionali. La presente disposizione lascerebbe, quindi, intendere che il legislatore non preveda necessariamente il passaggio di tutto il personale dal vecchio al nuovo gestore.

Da ultimo, in applicazione dell'articolo 16-bis del decreto legge n. 95/2012 concernente i principi per l'individuazione dei criteri e modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (FNT), si segnala il DPCM 11 marzo 2013, che prevede, come verifica del criterio relativo alla *"definizione di livelli occupazionali appropriati"*, il *"mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali*

---

[12] La possibilità di applicazione del regime contrattuale del subentrante al personale trasferito è presente, in fase attuativa, anche nell'articolo 2112 del codice civile, in caso di trasferimento d'azienda o ramo di essa.
In proposito l'orientamento giurisprudenziale indica la necessità di armonizzare l'assorbimento dei lavoratori che operavano alle dipendenze dell'appaltatore uscente con l'organizzazione dell'imprenditore subentrante (Cons. Stato, sez.V, sentenza 16 giugno 2009, n. 3900). La stessa sentenza afferma che *"la c.d. clausola sociale va interpretata nel senso che l'appaltatore subentrante deve prioritariamente assumere gli stessi addetti che operavano alle dipendenze dell'appaltatore uscente, a condizione che il loro numero e la loro qualifica siano armonizzabili con l'organizzazione d'impresa prescelta dall'imprenditore subentrante"*.

[13] L'articolo 2112 del codice civile prevede che: *" In caso di trasferimento d'azienda, il rapporto di lavoro continua con il cessionario ed il lavoratore conserva tutti i diritti che ne derivano. (..) Il concessionario e' tenuto ad applicare i trattamenti economici e normativi previsti dai contratti collettivi nazionali, territoriali ed aziendali vigenti alla data del trasferimento, fino alla loro scadenza, salvo che siano sostituiti da altri contratti collettivi applicabili all'impresa del cessionario. L'effetto di sostituzione si produce esclusivamente fra contratti collettivi del medesimo livello.*
Ferma restando la facolta' di esercitare il recesso ai sensi della normativa in materia di licenziamenti, il trasferimento d'azienda non costituisce di per se' motivo di licenziamento .(...)".

[14] In particolare, come riformulati dal decreto legislativo 18/2001, in attuazione della Direttiva 98/50/CE.

[15] L'articolo 3 bis, comma 2 del decreto-legge n.138/2011 prevede che: "*In sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta*".

non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite".

Alla luce di quanto sopra rappresentato, dall'analisi della disciplina nazionale di riferimento, ivi incluse le leggi regionali, emerge un quadro normativo frammentario, complesso e disorganico in materia di clausola sociale. Pertanto, auspicando un intervento volto a rendere chiaro e organico il quadro di riferimento normativo, in coerenza con quanto delineato dalla Comunicazione europea, l'Autorità sta valutando l'opportunità di effettuare una apposita segnalazione in materia al Governo e al Parlamento. Specificatamente, l'auspicato intervento dovrebbe produrre una armonizzazione ed ottimizzazione del complessivo quadro normativo in materia, introducendo strumenti e criteri di gestione del personale ispirati a logiche di efficienza e alla gestione manageriale del servizio nel rispetto del principio della salvaguardia delle professionalità e dei diritti dei lavoratori. Sarebbe auspicabile anche un chiarimento normativo in merito all'applicabilità diretta del trasferimento d'azienda o ramo di essa alla fattispecie in esame e alla disciplina applicabile alla contrattazione aziendale.

Premesso quanto sopra, la misura in argomento definisce alcune regole relative alle modalità e condizioni per il trasferimento all'aggiudicatario del personale in servizio presso il gestore uscente adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento, nonché per la gestione del trattamento di fine rapporto (di seguito, "TFR") del personale da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro.

In presenza nei documenti di gara di clausole di salvaguardia, l'Autorità disciplina nel dettaglio[16] l'obbligo informativo espressamente previsto dal citato regolamento (CE) n. 1370/2007, il quale, all'articolo 4, paragrafi 5 e 6, dispone che, qualora sia imposto a un operatore di servizio pubblico di "*conformarsi a taluni standard sociali*", questi devono essere inclusi nei documenti di gara, i quali "*individuano il personale interessato e ne precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi*". Specificatamente, la misura in questione prevede che, nel rispetto delle vigenti disposizioni normative e contrattuali, gli enti affidanti individuino in modo chiaro e dettagliato il personale da trasferire dal gestore uscente al subentrante adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento. Fatta salva l'applicazione della disciplina sul trasferimento d'azienda o ramo di essa, Il personale da trasferire è individuato in quello assegnato in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento. A tal fine gli enti affidanti tengono conto dell'allocazione del personale interessato agli specifici centri di costo, indicati nella pertinente documentazione contabile relativa all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario utile, che è, di norma, quello approvato, e della disciplina adottata per i beni strumentali all'effettuazione dei servizi oggetto di affidamento. Per l'individuazione del personale da trasferire, gli enti affidanti consultano preliminarmente il gestore uscente, e, laddove lo ritengano opportuno, anche altri soggetti portatori di interesse nell'ambito della procedura di consultazione di cui alla misura 2, punto 5 del documento di consultazione.

Per quanto riguarda il tema della modalità di gestione del TFR, si sottolinea preliminarmente che la questione si pone solo per le somme, nella disponibilità del datore di lavoro, maturate dai lavoratori prima del 1 gennaio 2007, almeno per le imprese con organico superiore a 49 dipendenti[17]. Si può trattare, comunque, di un ammontare di liquidità importante per l'operatore.

L'Autorità, con la misura proposta, ha inteso garantire che gli enti affidanti disciplinino nei documenti di gara, con certezza e senza possibilità di alternative, la modalità di gestione del TFR, , assicurando parità di condizioni ai partecipanti alla gara.

A riguardo, l'Autorità ritiene che previsioni riguardanti il trasferimento del TFR al gestore subentrante ovvero la liquidazione diretta del TFR maturato ai lavoratori, ove ammissibile secondo la disciplina di settore[18], parrebbero coerenti con tale principio. Invece, il ricorso da parte del gestore uscente alla stipula

---

[16] Cfr. anche Prospetto n.1, parte relativa a "*Personale da trasferire al nuovo gestore*".

[17] Il TFR maturato dai lavoratori dal 1° gennaio 2007 è:

- per imprese con almeno 50 dipendenti, versato all'INPS su richiesta esplicita dell'interessato o versato al fondo integrativo di pensione competente;
- per imprese con organico inferiore a 50 dipendenti, è mantenuto nella disponibilità del datore di lavoro su richiesta esplicita dell'interessato o versato al fondo integrativo di pensione competente.

[18] Fermo restando che il diritto del lavoratore al TFR matura progressivamente in ragione dell'accantonamento annuale, mentre l'esigibilità del credito è rinviata al momento della cessazione del rapporto.

di apposite polizze assicurative o fideiussioni a garanzia del TFR, che verrebbe quindi trattenuto dal gestore uscente, potrebbe comportare effetti discriminatori a vantaggio dell'incumbent. Il TFR sarebbe una risorsa rientrante nella disponibilità del gestore solo nel caso di conferma del gestore uscente.
In particolare, poi, nel caso in cui il subentro del nuovo gestore si configurasse come trasferimento d'azienda o di ramo di essa, ai sensi dell'articolo 2112 del codice civile, sarebbe opportuno prevedere l'obbligo di una polizza fideiussoria stipulata dal concessionario[19], se diverso dall'incumbent, considerato che il suddetto articolo del codice civile prevede la responsabilità solidale del cedente e del concessionario per tutti i crediti maturati dal lavoratore al tempo del trasferimento.
Tuttavia, anche per il tema della modalità di gestione del TFR, come già sopra rappresentato in merito all'applicazione delle clausole sociali, rientrando l'argomento in questione nell'ambito della specifica materia di lavoro e tutela dei lavoratori, l'Autorità ha ritenuto più opportuno non intervenire con misure regolatorie di merito e sta valutando l'opportunità di sottoporre la problematica emersa al Governo e al Parlamento.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

In relazione allo schema di misura sottoposto a consultazione, gli *stakeholders* intervenuti hanno osservato, tra l'altro, quanto segue.
Alcuni degli intervenuti nella consultazione, soggetti istituzionali, imprese e organizzazioni sindacali, hanno sottolineato l'assenza di un quadro di regole chiare sul trasferimento del personale e sulle clausole sociali da applicare in caso di subentro di nuovo gestore nell'affidamento con gara di servizi di trasporto pubblico locale. Tuttavia, gli stessi intervenuti, nel sollecitare da parte dell'Autorità misure regolatorie più dettagliate, specificatamente riguardo all'entità del personale da trasferire e alla disciplina degli obblighi sulla contrattazione di secondo livello, hanno espresso posizioni in proposito diverse.
In merito, come già rappresentato nella descrizione della misura, l'Autorità ha ritenuto opportuno intervenire disciplinando, in presenza dell'applicazione nei documenti di gara di misure volte alla protezione del personale, nel dettaglio gli obblighi informativi previsti dalla norma europea. Fatta salva l'applicazione della disciplina sul trasferimento d'azienda[20], l'Autorità ha inteso anche introdurre regole che, nel rispetto delle vigenti disposizioni normative e contrattuali, assicurassero la necessaria corrispondenza del personale interessato dal trasferimento alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, in coerenza anche con la disciplina di trasferimento dei beni strumentali allo svolgimento dei servizi adottata dall'ente affidante. Per gli altri profili segnalati dagli osservatori, considerata la specificità della materia in oggetto e la disorganicità del quadro di riferimento normativo, come già sopra rappresentato, l'Autorità sta valutando l'opportunità di effettuare una specifica segnalazione al legislatore per esortare un intervento normativo chiarificatore del quadro di riferimento e in grado di ridurre l'onerosità dell'applicazione della clausola sociale nel processo di efficientamento e liberalizzazione del settore.
Sempre relativamente alla misura in questione, alcuni intervenuti hanno sottolineato l'importanza di considerare anche gli orientamenti giurisprudenziali europei. In particolare, un operatore, facendo riferimento specificatamente alla sentenza 9 dicembre 2004 - C 460/02 della Corte di Giustizia - Sez I[21], ha sottolineato come la finalità di tutelare i lavoratori vada lasciata all'intesa contrattuale tra le parti

[19] Se soggetto destinatario del TFR trasferito.
[20] La fattispecie in argomento presuppone il trasferimento di una entità economica organizzata che conserva la propria identità nel passaggio da un imprenditore all'altro. Anche in assenza di trasferimento di significativi beni patrimoniali, materiali o immateriali, il trasferimento di ramo d'azienda presuppone non il semplice passaggio di un insieme di lavoratori, stabilmente addetti allo svolgimento di una attività, ma il trasferimento di un insieme di conoscenze e di capacità professionali integrate e cristallizzate nell'entità rappresentata dal gruppo di lavoratori, che si configura come una articolazione funzionalmente autonoma di un'attività economica organizzata.
[21] La sentenza è relativa al regime di protezione sociale previsto dall'articolo 14 del decreto legislativo n.18/99 di recepimento della direttiva 96/67 relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. La censura espressa dalla Corte è relativa all'incompatibilità del regime di protezione sociale previsto dall'articolo 14 del decreto legislativo n.18/99 relativamente alla direttiva 96/67 finalizzata alla liberalizzazione del settore. Specificatamente, la Corte rileva che la protezione sociale prevista normativamente vada oltre l'ambito di applicazione (trasferimento di azienda o di ramo di essa) della direttiva 2001/23 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti.

interessate (gestore uscente e subentrante), basata soprattutto sul consenso e disponibilità del gestore uscente[22], e non si possa tradurre in un obbligo normativo.

In merito alla problematica rappresentata, l'Autorità sottolinea come il riferimento normativo europeo per la possibile applicazione di standard di protezione sociale per i servizi di trasporto pubblico locale su strada e per ferrovia sia l'articolo 4, paragrafo 5 e 6 del regolamento, nonché i considerando 16 e 17 dello stesso. La già citata Comunicazione europea interpretativa del regolamento disciplina dettagliatamente l'ambito di applicazione della facoltà di azione in materia di protezione del personale riconosciuta alle Autorità competenti, individuando in capo alle stesse le specifiche possibilità di intervento[23].

Pertanto, l'Autorità ritiene che gli enti affidanti debbano esercitare la propria facoltà di applicare clausole sociali nei documenti di gara primariamente facendo riferimento all'ambito di applicazione indicato dalla suddetta Comunicazione[24].

In merito, poi, più specificatamente alla misura proposta dall'Autorità, fatta salva l'applicazione della disciplina del trasferimento d'azienda o di ramo di essa, sull'individuazione del personale da trasferire addetto "*in maniera prevalente*" alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, un operatore ha suggerito di sostituire il criterio indicato con quello dell' "*equivalente in full time*". Le Organizzazioni Sindacali hanno richiesto che il passaggio dal gestore uscente al subentrante riguardi tutto il personale "*senza soluzione di continuità*". Invece, l'AGCM, nel condividere il principio in argomento, ha suggerito di introdurre una maggiore specificazione del concetto di "*prevalenza*" al fine di "*evitarne ambigue interpretazioni*" e consigliando al tempo stesso di far riferimento alla procedura di consultazione prevista nella misura 2, punto 5 del documento di consultazione. In proposito l'AGCM evidenzia anche il rischio che l'efficacia della suddetta regola, individuata dall'Autorità, possa essere compromessa dall'articolo 1 del DPCM 11 marzo 2013[25], che impone alla regioni a statuto ordinario il rispetto di uno stringente paramento occupazionale per acquisire parte della quota premiale di ripartizione del Fondo nazionale del trasporto pubblico locale. La stessa AGCM sottolinea come la richiamata previsione normativa "*sia suscettibile di influenzare in modo anticoncorrenziale il disegno delle gare, poiché incentiva gli enti affidanti a prevedere una clausola sociale estesa, ampliando al massimo il perimetro del personale da trasferire*".

Inoltre, sempre con riferimento al tema dell'individuazione del personale da trasferire, alcuni soggetti istituzionali e imprese hanno evidenziato l'esigenza di una più chiara e appropriata formulazione della parte di testo della misura relativo alla declinazione dello strumento - "*sulla base di apposita rendicontazione contabile*"- indicato per l'individuazione del personale interessato dal trasferimento.

In proposito si ritiene opportuno procedere ad una riformulazione più chiara della parte di testo in questione, facendo, peraltro, meglio emergere il ruolo primario degli enti affidanti nella individuazione del personale da trasferire[26]. Specificatamente, si conferma il principio dell'assegnazione "*in maniera prevalente*" alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, quale criterio ragionevole e opportunamente flessibile per l'individuazione del perimetro del personale da trasferire, lasciando agli enti affidanti la specifica attuazione del criterio in argomento, in considerazione anche del contesto caratteristico di ogni gara, ma precisando gli elementi che gli stessi enti affidanti debbono considerare per assicurare una coerente applicazione del principio stesso[27].

Relativamente all'articolo 1 del DPCM 11 marzo 2013, nel condividere quanto rappresentato dall'AGCM in merito alla norma, si sottolinea, tuttavia, il diverso ambito di incidenza della misura in argomento volta a disciplinare direttamente il disegno di gara rispetto al suddetto DPCM relativo alla valutazione del soddisfacimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione fissati dall'articolo 16-bis del decreto legge n. 95/2012 per la ripartizione dei fondi statali per il trasporto pubblico locale tra le regioni a statuto ordinario.

---

[22] Il consenso del gestore uscente, a parere dell'intervenuto, potrebbe superarsi solo in caso di espressa volontà di quest'ultimo di procedere ad un ridimensionamento o cessazione del rapporto di lavoro con il personale in servizio.

[23] Vedi nota n. 10.

[24] E nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e contrattuali.

[25] Vedi quanto indicato in proposito nella disamina della normativa rappresentata nell'ambito della descrizione della misura.

[26] Fatta salva la disciplina del trasferimento d'azienda o di ramo d'azienda.

[27] Cfr. punto 3 della misura in argomento.

Si ritiene, altresì, utile specificare nella misura (al punto 1, comma a) che i documenti di gara disciplinano le modalità e le condizioni economiche e normative del trasferimento *"nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e contrattuali"*, come suggerito anche da un soggetto istituzionale ed una associazione di imprese. Al contrario, non si ritiene possibile fare esplicito riferimento unicamente al Regio Decreto 148/1931, come suggerito da un soggetto istituzionale, pur costituendo lo stesso il riferimento al quale rinvia la normativa di settore (decreto legislativo n. 422/1997), per le motivazioni già sopra rappresentate in merito alla disorganicità del quadro normativo di riferimento.

La riformulazione del testo della parte di misura in questione, secondo quanto sopra rappresentato, permette di superare anche alcune osservazioni ricevute in merito alla richiesta di una maggiore precisazione della finalità della procedura di consultazione, di cui alla misura 2, punto 5 del documento di consultazione, per l'individuazione del personale da trasferire.

In merito al punto 2 della misura in argomento, alcuni intervenuti hanno rilevato come le organizzazioni sindacali andrebbero solo informate e non consultate a norma di legge[28]. Una associazione di operatori ha poi suggerito l'opportunità di non entrare nel merito delle modalità di coinvolgimento delle organizzazioni sindacali, essendo la disciplina delle relazioni sindacali già regolata dal CCNL di categoria e dalle vigenti disposizioni normative. In proposito, si ritiene opportuno accogliere l'ultima indicazione e non entrare nel merito della disciplina delle relazioni sindacali. Pertanto, si è eliminato dalla misura lo specifico riferimento relativo alla consultazione/informazione delle organizzazioni sindacali.

Per quanto riguarda il punto 1, lettera b) relativo al TFR, le osservazioni ricevute sono entrate nel merito della questione (passaggio o meno del TFR maturato al subentrante, previsione di apposite garanzie in caso di applicazione della disciplina del trasferimento d'azienda o ramo di essa per le obbligazioni come il TFR assoggettate a vincolo di solidarietà, ecc.). Si tratta di questioni affrontate nella fase istruttoria da parte dell'Autorità[29], per le quali, tuttavia, come già detto, si è ritenuto più opportuno non introdurre misure regolatorie di merito e si sta valutando l'opportunità di effettuare una segnalazione al legislatore per le motivazioni già sopra rappresentate.

Pertanto, la misura regolatoria non entra nel merito della questione ed è finalizzata esclusivamente a garantire parità di trattamento e non discriminazione ai concorrenti ed imporre che gli atti di gara indichino in maniera certa ed univoca la disciplina applicabile. In proposito, si ritiene utile il suggerimento avanzato da un soggetto istituzionale di garantire che la disciplina adottata per il TFR garantisca anche i diritti maturati dai lavoratori. Quindi si è proceduto con l'inserimento alla fine del comma della misura in questione del seguente testo: *"e la garanzia per i lavoratori sul TFR maturato"*.

[28] In realtà la legge n. 428/1990 relativa all'informazione e consultazione in caso di trasferimento d'azienda al comma 1 fa riferimento alla sola informazione, ma al comma 2 prevede la possibilità di un esame congiunto/consultazione con le organizzazioni sindacali.

29 Alcune valutazioni in proposito sono espresse nell'ambito della descrizione della misura.

Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

Misura 9 - Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara (Prospetto n. 1)

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La costruzione di un set informativo da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara nell'apposita *Data room* costituisce presupposto irrinunciabile ai fini della riduzione delle asimmetrie informative tra i partecipanti alle gare e per la loro contendibilità.

La sostenibilità economica di un'offerta o di un piano economico-finanziario dipende dalla robustezza delle ipotesi formulate, ma anche dall'affidabilità e accuratezza dei dati sottostanti. Per tali ragioni si è ritenuto di definire in dettaglio il contenuto del "pacchetto" minimo di dati e informazioni che gli enti affidanti dovrebbero porre a disposizione dei diversi partecipanti alla gara, come specificato nel Prospetto n. 1. La misura tiene altresì conto dell'esigenza di tutelare profili "commercialmente sensibili" dei dati, tema sollevato in particolare dalle imprese e dalle loro associazioni, e lascia alla discrezionalità degli enti affidanti l'adozione di modalità di diffusione dei dati che non agevolino o incentivino il coordinamento tra operatori concorrenti, così come raccomandato dall'AGCM.

Si precisa preliminarmente che i dati e le informazioni che l'ente affidante rende disponibile per la gara, sintetizzati nel Prospetto, devono essere contenuti in documenti e fasi di gara diverse (pre-informazione, bando o disciplinare di gara, convenzione/contratto di servizio), come indicato nello stesso.

Il Prospetto contiene, innanzitutto, le informazioni da rendere disponibili nella fase della "pre-informazione"[30]. Al riguardo si evidenzia che i servizi della Commissione europea hanno predisposto un apposito Formulario standard per la pubblicazione della pre-informazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea[31]. Tale Formulario[32] prevede la compilazione di campi obbligatori e facoltativi. I primi si riferiscono alle informazioni riguardanti l'autorità competente (denominazione e indirizzo), l'oggetto dell'affidamento (compresa la durata) e il tipo di procedura; sono invece facoltative le informazioni relative agli aspetti quantitativi e/o al valore del servizio (da esprimere in termini di km di servizio di trasporto pubblico di passeggeri e/o del valore stimato, IVA inclusa), quelle di carattere giuridico, economico, finanziario, tecnico[33] e amministrativo, la descrizione dei criteri di aggiudicazione.

Ciò premesso, al fine di consentire ai potenziali partecipanti una più approfondita valutazione della gara che l'ente intende avviare nonché garantire successivamente la formulazione di un'adeguata offerta per la corretta gestione del servizio, l'Autorità ritiene opportuno che alcune informazioni, qualificate come facoltative nel menzionato *formulario,* siano comunque fornite in via obbligatoria dall'ente affidante, unitamente a quelle concernenti la messa a disposizione del materiale rotabile e dei beni immobili (depositi, rimesse, centri manutenzione) per l'effettuazione dei servizi, eventuali documenti e atti pubblicati di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale, laddove rilevanti per il disegno di gara ed infine eventuali accordi con le parti sociali contenenti

---

[30] regolamento (CE) n. 1370/2007, articolo 7, paragrafo 2: *"Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni:*
a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.
Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri. Qualora dette informazioni cambino successivamente alla loro pubblicazione, l'autorità competente pubblica di conseguenza una rettifica al più presto. Tale rettifica non pregiudica la data di avvio dell'aggiudicazione diretta o del bando di gara.
Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5".

[31] Cfr. al riguardo la *Comunicazione* della Commissione europea del 29 marzo 2014 sugli *orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007*, al punto 2.5.2.

[32] Cfr. http://simap.europa.eu/buyer/forms-standard/pdf-forms/t01_it.pdf

[33] Parametri di costo per le compensazioni, informazioni sui diritti di esclusiva, ripartizione dei ricavi dalla vendita di biglietti, standard sociali per trasferimento del personale, obblighi di servizio pubblico, requisiti di partecipazione, obiettivi di qualità per contratti di servizi.

le modalità di trasferimento del personale, per consentire alle imprese di valutare con maggior discernimento l'opportunità economica e la convenienza alla partecipazione alla gara.

Specificamente, l'Autorità ritiene necessario che gli enti affidanti forniscano in fase di pre-informazione, utilizzando il Formulario standard predisposto dall'Ufficio Pubblicazioni della Commissione europea, le seguenti ulteriori informazioni relativamente a:

1. quantitativo e/o valore indicativo dei servizi (da esprimere in termini di km di servizio di trasporto pubblico di passeggeri e/o del valore stimato, IVA inclusa),
2. informazioni sui diritti di esclusiva, considerata l'importanza che il legislatore europeo riconosce all'attribuzione di tali diritti, i quali dovrebbero essere resi noti ai potenziali partecipanti già nella fase della pre-informazione[34];
3. obblighi di servizio pubblico, atteso che le indicazioni sul perimetro dell'obbligo di servizio pubblico e sulle compensazione costituiscono elementi fondamentali per la valutazione della gara[35];
4. rinvio a documenti e atti pubblicati di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale , laddove rilevanti per il disegno di gara;
5. messa a disposizione da parte dell'ente affidante o cessione da parte del soggetto uscente del materiale rotabile e dei beni immobili (depositi, rimesse, centri manutenzione), anche alla luce di quanto evidenziato nell'ambito della consultazione effettuata dall'ente affidante sugli effetti potenzialmente discriminatori, per gli operatori nuovi entranti, connessi alla disponibilità, o meno, del materiale rotabile e dei beni immobili;
6. eventuali accordi sottoscritti con le parti sociali contenenti le modalità di trasferimento del personale, se disponibili.

Riguardo alle criticità rappresentate da alcuni soggetti istituzionali circa la non disponibilità immediata o l'onerosità nella raccolta di alcuni dati, è necessario chiarire che lo schema proposto è una struttura "a tendere", alla quale gradualmente le amministrazioni dovranno conformarsi, imponendo appositi obblighi rendicontazione nell'ambito dei contratti di servizio stipulati con i gestori. Sono infatti fornite per i dati o indicatori di maggior dettaglio, come quelli relativi al traffico, alternative praticabili per consentire anche ai partecipanti alla prima tornata di gara ("prima", rispetto al momento di pubblicazione di questo documento, in quanto successiva a un affidamento non competitiva), di predisporre le offerte. È però necessario che i dati al livello disaggregato richiesto nel Prospetto come prima opzione siano disponibili almeno nella seconda tornata di gara: a tal fine è necessario prevedere specifici obblighi di rendicontazione in fase di predisposizione degli schemi di contratto di servizio o di loro revisione, per i contratti già affidati (con modalità non competitive), oltre che attraverso la previsione di specifiche modalità di rilevazione, come ad esempio, l'adozione delle nuove tecnologie di conteggio automatico dei passeggeri sui mezzi[36]. Si ritiene, peraltro, che la titolarità dei dati e delle informazioni elencate sia degli enti affidanti o di loro enti strumentali o, comunque, della Pubblica Amministrazione in quanto trattasi, in tutti i casi, di elementi

[34] L'articolo 2 del regolamento, nelle "*Definizioni*", descrive il diritto di esclusiva quale "*diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico*". In proposito la *Comunicazione*, al punto 2.2.6., dopo aver chiarito che, come previsto dall'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento, nel caso in cui un'autorità competente decida di concedere ad un operatore un diritto di esclusiva e/o una compensazione a fronte dell'adempimento di un obbligo di servizio pubblico, deve stipulare un contratto di servizio, precisa che "*tale diritto può essere sancito da uno strumento legislativo, normativo o amministrativo.*" Si ricorda, inoltre, che, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del regolamento, "*i contratti di servizio pubblico, e le norme generali, stabiliscono in anticipo, in modo chiaro e trasparente, la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi*".

[35] L'articolo 2 del regolamento qualifica l'obbligo di servizio pubblico come "*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*". Relativamente a tale aspetto, la *Comunicazione* della Commissione europea, al punto 2.2.5., ha specificato che "*in generale, ma non in assoluto, gli obblighi di servizio pubblico possono fare riferimento a requisiti specifici prescritti imposti all'operatore di un servizio pubblico per quanto riguarda, ad esempio, la frequenza dei servizi, la qualità dei servizi, la fornitura di servizi, in particolare nelle stazioni intermedie che possono non risultare interessanti dal punto di vista commerciale, e la garanzia di collegamenti ferroviari di prima mattina e a tarda sera*". L'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento stabilisce, inoltre, che "*i contratti di servizio pubblico, e le norme generali, definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate*".

[36] Si veda l'articolo 8 del decreto legge n. 179/2012 e del successivo decreto attuativo adottato dal Ministero dei trasporti in data 1 febbraio 2013, che rendono tali dispositivi obbligatori.

necessari allo svolgimento delle diverse funzioni esercite di monitoraggio dell'andamento dei servizi, di programmazione e pianificazione, di rendicontazione nei confronti della collettività, oltre che di affidatari di contratti servizi responsabili del controllo degli stessi. Da quanto sopra evidenziato, discende che se per la prima gara non è possibile fornire il dettaglio ottimale dei dati, l'ente affidante inserirà nel contratto obblighi di rendicontazione volti ad acquisire l'insieme dei dati e delle informazioni contenute nel Prospetto ai fini della gara successiva.

Per quanto riguarda i dati relativi alle caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito del bacino di mobilità e/o di gara, così come agli atti vigenti di pianificazione della mobilità e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale, si è confermato, con maggiore precisione, che è sufficiente fare rinvio ai documenti già pubblicati dall'ente competente sul proprio sito istituzionale, fermo restando che sarebbe opportuna nel tempo una uniformazione degli stessi, proprio al fine di evitare una asimmetria informativa tra i vari bacini di mobilità nel cui perimetro si individuano i lotti di gara, oltre che per la funzionalità delle stesse attività di pianificazione degli enti.

Nel Prospetto n. 1 è stato invece semplificato e riformulato l'obbligo informativo relativo ai corrispettivi e alle compensazioni a base d'asta, anche in conseguenza di alcuni refusi presenti nel documento di consultazione. Si ritiene molto rilevante ai fini della mitigazione del rischio in capo ai concorrenti e, pertanto, ai fini di una maggiore contendibilità della gara, fornire indicazioni certe sulle quote di copertura delle voci di costo principali (gestione e investimenti) o di quelli che spesso sono oggetto di contenzioso negli affidamenti in essere in relazione al loro ammontare (il riferimento è ai costi in termini di mancato guadagno, nel caso dei contratti *net cost*, relativi al riconoscimento di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie). La quota a copertura dei canoni, ed in particolare di quelli relativi all'uso della rete ferroviaria è determinata in base ai criteri vigenti e non richiede la formulazione di ipotesi di stima da parte dell'ente affidante. La segregazione della quota investimenti è inoltre funzionale alla stipula di operazioni finanziarie da parte dei concorrenti. Questa stessa suddivisione del corrispettivo in più componenti dovrebbe essere seguita nel caso di affidamenti non competitivi.

Con riferimento al tema dell'eventuale contenuto sensibile dei dati richiesti, sollevato soprattutto dalle imprese intervenute nella consultazione o da loro associazioni, si osserva preliminarmente che l'Autorità si riferisce solo a dati e informazioni che si ritiene debbano necessariamente essere nella disponibilità degli enti affidanti, nell'ambito degli obblighi di monitoraggio sulle gestioni esistenti, ai fini dell'esercizio delle loro funzioni istituzionali. è questo il caso, ad esempio, dei dati relativi all'impiego di fattori produttivi (lavoro, energia, carburante, ricambi), che infatti non vengono inclusi nella *data room*, in quanto non funzionali ai fini della predisposizione delle offerte, essendo peraltro espressione del modello di gestione adottato dagli attuali *incumbent*, non necessariamente riproponibile ai fini del nuovo affidamento. Ciò non esclude che gli enti affidanti non debbano provvedere al loro rilevamento nel corso della gestione del contratto affidato, per diverse finalità tra le quali la predisposizione dei documenti di gara e, *in primis*, del Piano Economico Finanziario. A tale scopo essi devono peraltro essere necessariamente rilevati "per linea" dagli enti affidanti, proprio al fine di misurare quegli "effetti di rete" segnalati dai partecipanti alla consultazione sulla delibera n. 46/2014 e richiamati altresì nel diritto comunitario[37].

Per altri indicatori, quali la velocità commerciale, non si ravvisa invece un problema di riservatezza in quanto gli stessi dati sono desumibili indirettamente dall'orario delle corse e anche, in termini complementari, dai risultati dei monitoraggi della qualità erogata (relativamente agli indicatori di puntualità del servizio) se riferiti a specifiche linee oltre che a intere reti (per il servizio su gomma): tali informazioni devono essere pubbliche per consentire, rispettivamente, la fruizione del servizio e la rendicontazione al pubblico circa le performance erogate.

Infine, per gli indicatori relativi ai passeggeri trasportati, si ritiene che essi assumano un carattere "essenziale", nel senso prima precisato, ai fini della predisposizione delle offerte. Essi dovrebbero essere resi disponibili per fascia oraria e giorno della settimana (festivo/feriale), stagione (distribuzione temporale) e per singola fermata, per linea/corsa/direttrice (distribuzione spaziale). Qualora non disponibili secondo tale dettaglio in tempo utile per la predisposizione delle offerte, dovrebbero essere forniti, in relazione alla loro distribuzione spaziale, almeno a livello di bacino urbano e extraurbano (nel caso del trasporto su gomma) ovvero almeno a livello di collegamento (relazione o itinerario) O-D (nel caso del trasporto

[37] Cfr. al riguardo la Comunicazione della Commissione europea , al punto 2.4.2.

ferroviario) principale. In assenza di questi dati, si giustifica l'inserimento in *data room* di dati sui ricavi, almeno a livello di bacino urbano e extraurbano (in caso di trasporto su gomma) ovvero almeno a livello di collegamento (relazione o itinerario) O-D principale o di un campione significativo delle stesse (nel caso del trasporto ferroviario).
Per quanto infine riguarda l'intervallo di disponibilità dei dati, per tutte le categorie si ritiene che un periodo congruo sia di almeno tre anni, in quanto adeguato a cogliere tendenze di fondo non influenzate da fattori occasionali o congiunturali. L'ente affidante potrà inserire un periodo inferiore qualora abbia ragionevoli elementi per ritenere che un periodo più breve colga comunque le tendenze normali della grandezza considerata.

Per quanto riguarda i dati sul personale interessato dal trasferimento dal gestore uscente al subentrante, si sottolinea come la previsione negli atti di gara dell'applicazione di clausole sociali comporti l'obbligo da parte degli Enti affidanti di rendere note ai partecipanti alla gara le informazioni che individuano il personale interessato dal trasferimento, precisandone, in modo trasparente, i diritti e le condizioni alle quali il medesimo personale è tenuto a svolgere la propria attività per l'erogazione dei servizi. Tale obbligo informativo è espressamente previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007, il quale, all'articolo 4, paragrafi 5 e 6, dispone che, qualora sia imposto a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, i documenti di gara individuano il personale interessato e ne precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi.

L'Autorità ha disciplinato nel dettaglio il suddetto obbligo e messo in consultazione un Prospetto informativo relativo al contingente di personale interessato al trasferimento, recante l'indicazione delle caratteristiche amministrative, tecniche ed economiche di ogni addetto. Le suddette informazioni devono essere rese note dagli enti affidanti, in forma anonima, in fase di gara.

La misura in esame, al punto 2, prevede la possibilità che gli enti affidanti possano determinare i livelli minimi qualitativi e quantitativi dei servizi oggetto di gara mediante procedure di consultazione che coinvolgano tutti i soggetti portatori di interesse, da avviare almeno sei mesi prima della pubblicazione del bando. Tali consultazioni possono costituire un valido supporto per l'ente affidante per definire insieme ai portatori di interesse, con particolare riferimento alle associazioni rappresentative dei consumatori, i livelli minimi quantitativi e di qualità dei servizi da porre a base della gara.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Sono state proposte alcune semplificazioni delle informazioni richieste e in gran parte accolte. Per quanto, invece, riguarda le obiezioni sulla natura sensibile o riservata dei dati richiesti (dati commercialmente sensibili), reiterate negli stessi termini della prima consultazione da alcuni soggetti interessati (alcune imprese e loro associazioni), si rinvia alla sezione precedente descrittiva della misura.

Relativamente alle informazioni da fornire nella fase della pre-informazione, che risultano essere aggiuntive rispetto a quelle minime e facoltative richieste nel Formulario standard predisposto dall'Ufficio Pubblicazioni della Commissione europea, gli *stakeholder* intervenuti hanno espresso il loro generale apprezzamento e hanno fornito alcuni elementi di precisazione. In particolare l'Autorità nazionale anticorruzione, nel suo parere, ha ribadito la necessità di chiarire che l'ente deve utilizzare l'apposito Formulario, suggerendo la necessità di inserire i dati carenti relativi "ai documenti e agli atti pubblicati di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale" e al "materiale rotabile e ai beni immobili" in altra sezione del formulario da individuarsi, quale ad esempio, la sezione "Informazioni complementari".
L'Autorità non può che condividere i suggerimenti proposti.
Per quanto concerne le informazioni sul personale interessato dal trasferimento dal gestore uscente al subentrante, alcuni soggetti istituzionali ed alcuni operatori hanno evidenziato che le informazioni relative alla "*linea di impiego prevalente*" e al "*deposito/impianto/officina di appartenenza*" non sono conosciute e non sono rilevanti al fine dell'affidamento. In proposito, si sottolinea che i dati informativi in questione sono stati inseriti nel Prospetto per consentire la verifica dell'appartenenza del lavoratore ai servizi oggetto di affidamento. Comunque, poiché l'individuazione del personale da trasferire è effettuata prima

dell'avvio della gara, si ritiene che la presenza dei suddetti elementi informativi negli atti di gara possa non essere più necessaria.

Alcuni intervenuti alla consultazione ritengono eccessivamente dettagliate le informazioni richieste nel Prospetto. In particolare, un'associazione di operatori del settore trasporto su strada suggerisce di limitare le informazioni necessarie ai seguenti elementi: numero di matricola, anzianità contributiva e livello di inquadramento o parametro. Un operatore del settore ferroviario propone di considerare le seguenti informazioni: - numero matricola;- data di nascita;- anzianità contributiva;- data di assunzione; - livello professionale;- figura professionale;- eventuale tipologia di inidoneità;- abilitazioni possedute;- sede amministrativa;- sede di lavoro;- Unità produttiva di appartenenza;- tipologia di contratto e relativa percentuale del tempo di impiego;- trattamento economico come previsto dal CCNL di II livello. In proposito, si ritiene di confermare l'elenco originariamente previsto, con alcuni chiarimenti e precisazioni terminologiche e con l'eliminazione dei dati di "*linea di impiego prevalente*" e "*deposito/impianto/officina di appartenenza*", per le motivazioni sopra rappresentate. Infatti, l'elenco proposto, peraltro in linea di massima corrispondente alle informazioni indicate dal suddetto operatore ferroviario, tiene conto di entrambe le modalità di trasporto, per ferrovia e su strada, e, come già indicato nella descrizione della misura, consente di disciplinare nel dettaglio il preciso obbligo informativo sancito dall'articolo 4, paragrafi 5 e 6 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e di assicurare una equa e non discriminatoria partecipazione alla gara.

Specificatamente, per quanto riguarda "*il trattamento economico*" relativo al singolo dipendente, indicato nel prospetto informativo, si ritiene opportuno mantenere l'originaria previsione di riportare il costo complessivo per addetto. Le varie componenti di costo potranno desumersi sulla base degli altri elementi informativi resi noti.

Una associazione di operatori, convenendo con la proposta dell'Autorità di fornire un'informazione riepilogativa del costo complessivo del personale da trasferire per categoria di attività, ha suggerito di introdurre categorie standard di attività. La proposta appare condivisibile al fine di assicurare uniformità ai prospetti informativi. Specificatamente, si ritiene opportuno introdurre le categorie di attività previste nell'ambito dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In merito alla nota 4 del Prospetto posto in consultazione[38], un operatore sottolinea che il riferimento per il costo complessivo annuo dei lavoratori ai dati del Bilancio consuntivo del gestore uscente potrebbe risultare non coerente con la consistenza del personale da trasferire e non oggettivamente correlabile. In merito si ritiene di non condividere tale osservazione. Infatti, il richiamo ai dati dell'ultimo anno di esercizio economico-finanziario approvato è utile per definire un riferimento certo. Saranno, poi, gli enti affidanti a verificare la coerenza dei dati forniti dal gestore con i dati della relativa Relazione di bilancio sulla base dell'allocazione del personale oggetto di trasferimento agli specifici centri di costo, indicati nella pertinente documentazione contabile. La nota in questione viene, comunque, semplificata facendo riferimento direttamente all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario utile, che è, di norma, quello approvato.

Per quanto riguarda l'obbligo di mettere a disposizione in fase di gara i contratti integrativi aziendali solo se applicabili all'aggiudicatario (come indicato nel Prospetto posto in consultazione), un soggetto istituzionale e le Organizzazioni sindacali rilevano l'opportunità che i suddetti contratti costituiscano sempre parte integrante della documentazione di gara. Specificatamente il soggetto istituzionale motiva il suggerimento sulla base "*dei vincoli eventualmente presenti negli accordi aziendali di 2° livello*". In proposito si ritiene condivisibile quanto proposto.

In merito alla previsione, contenuta nel Prospetto, di mettere a disposizione tra i documenti di gara anche gli "*Accordi sottoscritti con le parti sociali contenenti le modalità di trasferimento*", un operatore ha segnalato l'opportunità che i suddetti accordi siano sottoscritti con le organizzazioni sindacali firmatarie del CCNL di riferimento del gestore uscente. In proposito, si precisa che ci si riferisce agli accordi sottoscritti dagli enti affidanti con le parti sociali eventualmente già disponibili in fase di pre-informazione[39].

[38] La nota prevede che: "*I dati economici fanno riferimento all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario concluso e sono coerenti con i dati della relativa Relazione di Bilancio*".

[39] Cfr. Prospetto n. 1 –Pre-informazione.

Relativamente alla disposizione di cui al punto 2 della misura in esame gli stakeholders intervenuti hanno accolto nel complesso positivamente la previsione di avviare, prima della pubblicazione del bando di gara, una consultazione per l'individuazione dei livelli minimi qualitativi e quantitativi. Da precisare che la definizione di livelli minimi qualitativi del servizio è funzionale anche per la determinazione dei punteggi per valutazione dell'offerta tecnica relativamente ai livelli migliorativi che i partecipanti possono proporre nella presentazione delle relative offerte.

Alla luce di un'analisi più puntuale e al fine di garantire una coerenza della misura in esame con altre disposizione del presente documento, si ritiene opportuno limitare la procedura di consultazione ai soli aspetti qualitativi del servizio che si intende affidare. Relativamente agli aspetti quantitativi, si fa presente, infatti, che tali informazioni (quantitativo e/o valore indicativo per tipologia di servizi) devono essere rese note già nell'Avviso di pre-informazione, da pubblicare almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara (v. Prospetto n. 1).

Da evidenziare inoltre che il Coordinamento delle Regioni e Province Autonome, unitamente ad altri soggetti istituzionali, hanno tra l'altro evidenziato che la procedura di consultazione debba essere svincolata da tempistiche, tenuto conto che l'affidamento del servizio avviene sulla base di una programmazione già definita e che i Piani regionali del trasporto pubblico locale sono oggetto di una consultazione obbligatoria. Si ritiene pertanto opportuno accogliere la proposta di eliminare il riferimento temporale dei sei mesi.

Misura 10 - Requisiti di partecipazione

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La facoltà degli enti affidanti di introdurre nei documenti di gara requisiti soggettivi obbligatori - ulteriori rispetto a quelli previsti dalla vigente normativa[40] - potrebbe comportare degli effetti discriminatori e quindi l'esercizio di siffatta facoltà deve essere oggetto di una attenta valutazione.

In proposito, pare utile ricordare come la disciplina europea enfatizzi la necessità che le gare per la selezione del gestore di un servizio di trasporto pubblico di passeggeri su strada e per ferrovia siano, tra l'altro, aperte a tutti gli operatori, nel rispetto del principio di trasparenza e non discriminazione. Tale profilo è specificamente trattato nell'ambito della Comunicazione della Commissione europea [41], laddove si chiarisce, in particolare, che le procedure di aggiudicazione devono essere definite in modo tale da creare le condizioni di un'effettiva concorrenza.

Infatti, oltre ad assicurare la libertà di impresa dei potenziali concorrenti, "*Una procedura di gara aperta, trasparente e non discriminatoria ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, permette di ridurre al minimo la compensazione pubblica che le autorità competenti devono versare al soggetto erogatore dei servizi per ottenere il livello di servizio pubblico previsto dalla gara, evitando in tal modo compensazioni eccessive*"[42], contribuendo, pertanto, all'efficiente impiego delle risorse pubbliche e al buon andamento dell'amministrazione.

La Commissione rammenta la contrarietà alle disposizioni del menzionato articolo 5, paragrafo 3, di una procedura "(...) *elaborata in modo tale da limitare indebitamente il numero di potenziali offerenti. In questo contesto, le autorità competenti devono prestare particolare attenzione quando vi siano chiare indicazioni che le condizioni di concorrenza non sono efficaci, in particolare, ad esempio, quando viene presentata una sola offerta*"[43].

Per quanto precede, l'Autorità ritiene che gli enti affidanti debbano valutare con la massima attenzione l'introduzione di requisiti speciali di partecipazione, attesa la circostanza che ciascun requisito ulteriore è astrattamente idoneo a comprimere l'obiettivo di massima apertura della gara a tutti i concorrenti.

Pertanto, se, da un lato, non si può escludere, allo stato[44], il permanere di un limitato margine di discrezionalità in capo agli enti nel prevedere requisiti di partecipazione più restrittivi rispetto a quanto disposto dalla vigente normativa, le corrispondenti prescrizioni della *lex specialis* per la gara saranno legittime a condizione che rispettino i principi di proporzionalità e di ragionevolezza, da valutare in concreto, in correlazione alle peculiarità della gara medesima; ciò, affinché la platea dei potenziali concorrenti non sia limitata oltre lo stretto indispensabile e non si precostituiscano situazioni di privilegio.

A tal fine, la disposizione di cui al punto 1 prevede che l'ente affidante debba indicare, attraverso una apposita relazione da includere nei documenti di gara, le puntuali motivazioni poste a sostegno

---

[40] Sul piano del diritto nazionale, l'articolo 18 del decreto legislativo n. 422/1997 prevede requisiti di partecipazione alla gare connessi al conseguimento dei titoli autorizzatori o abilitativi prescritti per l'esercizio dell'attività di trasporto passeggeri, in relazione al modo di trasporto medesimo. Specificamente, il comma 1-bis dispone che "*I servizi di trasporto pubblico ferroviario, qualora debbano essere svolti anche sulla rete infrastrutturale nazionale, sono affidati dalle regioni ai soggetti in possesso del titolo autorizzatorio di cui all' articolo 3, comma 1, lettera r), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ovvero della apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal medesimo decreto legislativo n. 188 del 2003*"; mentre, il comma 2, lettera a), secondo periodo, prevede che "*(...) Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada (...)*". In merito ad una rassegna dei principali requisiti generali e speciali applicabili al settore si rinvia al parere formulato dall'ANAC (cfr. Parere ANAC, pag. 6-9).

[41] Cfr. COMMISSIONE EUROPEA, *Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, 2014/C 92/01*, pubblicata su Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 29 marzo 2014, punti 2.3.2 e 2.4.1.

[42] Così, COMMISSIONE EUROPEA, *Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, 2014/C 92/01*, cit., punto 2.4.1.

[43] Così, COMMISSIONE EUROPEA, *Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, 2014/C 92/01*, cit., punto 2.4.1. La generale tematica riguardante l'individuazione dei requisiti di partecipazione ad una gara pubblica è stata affrontata più volte dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato; cfr., *ex multis*, Segnalazione AS 187 *Bandi di gara in materia di appalti pubblici*, del 17 dicembre 1999, Boll. n. 49/99 e Segnalazione AS 814 *Comune di Reggio Emilia – Bando di gara per l'affidamento del servizio di gestione aree di sosta e del servizio scuolabus*, del 10 marzo 2011, in Boll. n. 9/2011.

[44] Sul generale aspetto riguardante il regime di gradualità in ordine all'applicazione di tali principio, si rinvia a COMMISSIONE EUROPEA, *Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007*, 2014/C 92/01, cit., punto 2.6.1.

dell'introduzione di ogni requisito aggiuntivo, dalle quali traspaia con evidenza la ragionevolezza di siffatta previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali concorrenti. Con riguardo alla natura (potenzialmente) discriminante delle condizioni attinenti la sede di stabilimento dell'impresa nello stesso bacino di affidamento o in un bacino contiguo, si segnala come la Corte costituzionale abbia ritenuto illegittimi gli interventi legislativi regionali aventi per effetto una discriminazione nei confronti di un operatore economico fondata sulla sua localizzazione in un determinato territorio[45]; pertanto, la parte finale della disposizione richiama il divieto di discriminazione in parola.

Da ultimo, al fine di promuovere la più ampia apertura alla concorrenza delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, la disposizione di cui al punto 2 dello schema sottoposto a consultazione ha previsto che il fatturato rilevante ai fini del soddisfacimento dei requisiti di partecipazione comprendesse anche quello realizzato nella produzione di servizi locali di pubblica utilità, quali, ad esempio, la distribuzione di acqua, di energia elettrica, di gas naturale e la raccolta dei rifiuti urbani. Ciò, con l'obiettivo di imprimere una ulteriore spinta verso la maggiore concorrenzialità del settore, incentivando la partecipazione alle gare di società *multiutilities*.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

In relazione allo schema di misura sottoposto a consultazione, gli *stakeholders* intervenuti hanno osservato, tra l'altro, quanto segue.

Sulla disposizione di cui al punto 1, il contributo offerto dai soggetti istituzionali intervenuti propone l'introduzione di una specifica previsione in ordine alla previa verifica da parte dell'Autorità, unitamente all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, sulla disciplina dei requisiti di partecipazione proposti da ciascun ente affidante.

Al riguardo, si osserva come un generalizzato obbligo in tal senso rischierebbe di costituire un costo amministrativo eccessivo e non sostenibile, in considerazione, peraltro, della numerosità dei soggetti tenuti ad effettuare procedure ad evidenza pubblica nei diversi modi di trasporto interessati dal provvedimento.

Piuttosto, sul punto, si segnala come l'Autorità abbia già avviato, sin dalla sua entrata in operatività, una proficua attività di collaborazione con diversi enti affidanti in relazione a singole gare già bandite per le quali è stato chiesto l'avviso su specifici aspetti regolatori.

Pertanto, pure la verifica sui requisiti di partecipazione proposta dagli *stakeholders* potrà essere oggetto di puntuali richieste degli enti affidanti che ritengano di usufruire del supporto istituzionale offerto dall'Autorità, ferma restando, ovviamente, l'attività di vigilanza che sarà assicurata dall'Autorità medesima in ordine al pieno rispetto delle misure regolatorie adottate, ivi inclusa quella in parola, che porterà - in caso di segnalazioni o d'ufficio - all'avvio degli opportuni accertamenti.

Infine, un operatore ha segnalato la necessità di evitare che l'obbligo di redigere la relazione possa scoraggiare la fissazione di qualsiasi requisito specifico volto ad assicurare che la gara avvenga fra concorrenti specialisti nel settore.

In proposito, si ribadisce quanto già ampiamente riportato nel precedente paragrafo in merito alla *ratio* della disposizione, attuativa del principio di trasparenza e non discriminazione prescritto dalla menzionata disciplina europea di settore. Invero, la disposizione mira ad salvaguardare la massima apertura della gara ai concorrenti, imponendo agli enti affidanti di dare espressa contezza del bilanciamento operato tra l'eventuale introduzione di requisiti speciali di partecipazione e la necessità di garantire la più ampia partecipazione degli operatori alla procedura di aggiudicazione.

---

[45] Cfr. Corte costituzionale, sentenza del 13 novembre 2013, n. 264, in materia di servizio pubblico di trasporto non di linea che dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 6, comma 1, lettera b), della legge della Regione Molise 13 novembre 2012, n. 25 (Norme per il trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea - Istituzione del ruolo dei conducenti di veicoli o natanti di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21); tale disposizione regionale è stata ritenuta contrastante con l'articolo 117 della Costituzione per violazione dell'art. 49 del TFUE (nonché della direttiva 12 dicembre 2006, n. 2006/123/CE, relativa ai servizi nel mercato interno), poiché prevede(va) – tra gli altri requisiti richiesti per l'iscrizione all'istituito ruolo provinciale dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea – alla lettera b), che i soggetti aspiranti all'iscrizione medesima dovessero "*essere residenti in un comune compreso nel territorio della Regione da almeno un anno ed avere la sede legale dell'impresa nel territorio regionale*".

Per le ragioni che precedono, l'Autorità ha ritenuto di mantenere l'impianto del testo della disposizione di cui al punto 1, così come proposto in sede di consultazione, limitandosi ad una mera modifica del punto relativo all'individuazione del documento destinato ad accogliere l'illustrazione delle puntuali motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito aggiuntivo. In particolare, pure al fine di semplificare gli adempimenti a carico degli enti affidanti, si ritiene opportuno prevedere che essa costituisca un apposito allegato supplementare alla relazione di cui all'articolo 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179.

In relazione alla disposizione di cui al punto 2, i contributi pervenuti, nella quasi loro totalità, propongono una modifica delle soglie di fatturato rilevante, aumentando quella concernente il fatturato realizzato nel settore del trasporto pubblico locale; altri contributi, suggeriscono l'inserimento di un riferimento anche al possesso dei requisiti tecnico professionali (oltre che economico-finanziari) in misura adeguata e proporzionata rispetto all'oggetto della gara corrispondente. Il parere fornito dall'ANAC evidenzia la complessità insita nel declinare il principio in parola, in termini generali e valevoli per ciascuna gara; ad avviso dell'AGCM, una estensione delle soglie di fatturato rilevanti non dovrebbe limitarsi al solo settore delle *multi-utility*[46], sottolineando come eventuali disposizioni di gara in ordine ai requisiti di fatturato non debbano comportare una indebita limitazione dei potenziali partecipanti alla medesima.

Al riguardo, pure alla luce dei contributi pervenuti, l'Autorità ritiene che siffatta disposizione, contrariamente al fine attribuitole, possa prestarsi ad interpretazioni e applicazioni concrete tese a incentivare l'introduzione di requisiti soggettivi obbligatori, ulteriori rispetto a quelli previsti dalla vigente normativa.

Pertanto, allo stato, si è ritenuto di eliminare tale disposizione, ribadendo come la previsione di ogni requisito ulteriore rispetto a quelli previsti dalla vigente normativa dovrà essere oggetto di una attenta valutazione e debitamente motivato nell'ambito della relazione di cui al punto 1.

[46] Cfr. parere AGCM, S2229, pag. 7.

Misura 11 - Criteri di aggiudicazione

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La determinazione dei criteri di aggiudicazione dell'offerta, e la relativa ponderazione, sono rimesse alla valutazione discrezionale dell'ente affidante. Tali criteri devono essere pubblicati unitamente ai documenti di gara: tale principio di carattere generale discende dalla applicazione dei canoni comunitari di trasparenza e non discriminazione richiamati dall'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007 ed è stato ribadito dalla Commissione europea nella Comunicazione, paragrafo 2.3.2.[47]. Inoltre, dall'applicazione dei menzionati canoni comunitari deriva anche il principio secondo il quale i criteri di aggiudicazione devono essere oggettivi e tali da evitare possibili conseguenti effetti discriminatori.

Nell'ottica di favorire l'efficienza e la produttività dei servizi di trasporto pubblico per passeggeri, sia su strada che per ferrovia, la misura, al punto 1, sottoposta in consultazione prevede che, nell'ambito della definizione dei criteri di valutazione, gli enti affidanti tengano conto anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro, a diversi elementi volti a valorizzare le capacità manageriali/operative delle imprese partecipanti alla gara, in particolare consentendo una maggior autonomia nella politica tariffaria nell'ambito delle indicazioni e dei range definiti dai titolari della potestà tariffaria; tenuto conto dell'esigenza di incrementare il volume dei ricavi da traffico, la misura è finalizzata, altresì, ad incentivare, mediante investimenti, l'adozione di misure di efficace contrasto del fenomeno di evasione ed elusione tariffaria alla luce del suo rilevante impatto sui conti economici dei gestori[48], alla diffusione dei sistemi di ITS (*Intelligent Technology System*), compresi quelli di biglietteria elettronica e di altre tecnologie a bordo che permetterebbero, tra l'altro, anche di acquisire da parte dell'ente affidante una grande quantità di dati sulle caratteristiche della domanda. Infine la misura ha l'intento di valorizzare le offerte che favoriscono una politica di trasporto finalizzata alla tutela dell'ambiente nonché alla tutela dei passeggeri a mobilità ridotta.

L'Autorità ha ritenuto opportuno valorizzare i suddetti criteri di valutazione che integrano quelli che l'ente affidante, nella sua discrezionalità, identifica sulla base della specificità della singola gara e delle esigenze del territorio. La misura posta inizialmente in consultazione non prevedeva, tra i criteri di valutazione delle offerte, quelli che valorizzano gli investimenti sul materiale rotabile (ad es. rinnovo del parco rotabile) e la qualità del servizio offerto in quanto ritenuti *minimi*, cioè imprescindibili per assicurare lo svolgimento di un servizio di trasporto pubblico adeguato. Relativamente al parco rotabile, come è stato da più parti evidenziato, si ricorda che lo stato dei mezzi si deduce, in prima battuta, dall'età media del parco mezzi. Secondo alcuni studi di settore, il parco mezzi su gomma per lo svolgimento del servizio urbano ed extraurbano è caratterizzato in Italia da un'età media molto elevata, pari a 11,6 anni, rispetto ad una media europea di 7 anni [49]. Per quanto attiene il servizio di trasporto pubblico regionale su ferro, è stata inoltre registrata, nel 2012, l'esistenza di un parco treni con un'anzianità media superiore ai 20 anni per i mezzi di trazione e ai 30 anni per il materiale rimorchiato, con punte di oltre 60 anni per le locomotive diesel e di 80 anni per le locomotive elettriche e materiale rimorchiato[50].

Risulta evidente la necessità di nuovi investimenti per il rinnovo del parco rotabile, sia per il trasporto su strada che per ferrovia, che l'ente affidante deve favorire attraverso i criteri di valutazione delle offerte.

---

[47] Richiamando l'applicazione dei principi generali del Trattato, quali i principi di trasparenza e non discriminazione, la Commissione afferma *"che i criteri di valutazione per la selezione delle offerte devono essere pubblicati insieme ai documenti di gara"*

[48] Camera dei Deputati, XVII Legislatura – IX Commissione *"Documento conclusivo sull'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale"*, 8 aprile 2014.

[49] Da evidenziare che a livello nazionale si registrano forti differenze: è il caso della Sardegna e del Friuli Venezia Giulia che hanno un parco rotabile più nuovo sia per il servizio di trasporto urbano (rispettivamente 3,6 e 5,2), sia per quello extraurbano (rispettivamente 7,7 e 7,5), a fronte invece di Regioni che hanno parchi autobus più vecchi della media: per i veicoli urbani è in caso, ad esempio, del Piemonte (14,3) e del Veneto (14,1); per i veicoli extraurbani si citano, a titolo di esempio, il Piemonte (14,9), la Calabria (14,6) e la Sicilia (15,2). (in proposito v. ASSTRA (2012), *Autobus e investimenti. Indagine statistica circa gli autobus adibiti al trasporto pubblico locale delle Aziende associate ad ASSTRA).*

[50] Idem ASSTRA (2012). Anche in questo caso la situazione del parco rotabile su ferro risulta territorialmente molto differenziata: ad esempio la Valle d'Aosta e la Provincia Autonoma di Bolzano hanno un parco rotabile più recente (rispettivamente di 3 e 12 anni), mentre la Lombardia, la Puglia e la Sardegna possiedono dei treni molto più vecchi, in media pari a 30 anni (i valori si riferiscono al 2008 e la fonte è uno studio della Fondazione Filippo Caracciolo del 2012).

Maggiori investimenti sul parco rotabile si riflettono inevitabilmente sulla qualità del servizio offerto e quindi sui passeggeri.
Il punto 1 della misura in argomento, infine, nella formulazione sottoposta a consultazione, valorizzava le offerte corredate dalla presentazione, qualora facoltativa, di un piano economico finanziario (PEF). Questa disposizione era in coerenza con quanto previsto nella misura 15, punto 2 che prevedeva, nella formulazione originaria, che la presentazione in sede di offerta del PEF potesse essere richiesta facoltativamente dall'ente affidante. Nei casi pertanto in cui l'ente affidante non avesse richiesto obbligatoriamente la presentazione del PEF in sede di presentazione delle offerte, avrebbe potuto introdurre, nell'ambito dei criteri di valutazione, quello che valorizzava le offerte corredate di un PEF.
La disposizione di cui al punto 2, nella formulazione originaria sottoposta in consultazione, prevedeva che gli enti potessero introdurre criteri di valutazione di offerte contenenti proposte di partecipazione di soggetti terzi, pubblici o privati, al finanziamento del costo del servizio a fronte del soddisfacimento di specifiche esigenze di mobilità emerse nel contesto territoriale. La misura era finalizzata ad incentivare forme di partenariato pubblico-privato che avrebbero potuto, in parte, contribuire a finanziare il costo del servizio.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

L'Autorità nazionale anticorruzione (di seguito ANAC), nel suo parere espresso relativamente alla misura in argomento, per quanto concerne il punto 1, ha suggerito di integrarlo mediante un richiamo espresso ai principi di carattere generale in tema di criteri di aggiudicazione sopra menzionati, compreso il principio secondo il quale i criteri di aggiudicazione non devono lasciare all'ente affidante una libertà di scelta incondizionata; in particolare, al fine di ridurre gli apprezzamenti soggettivi della commissione giudicatrice e quindi l'imparzialità delle valutazioni, per ciascun criterio di valutazione è possibile prevedere dei sub-criteri e specificare i sub-pesi o sub-punteggi e i relativi criteri motivazionali. Inoltre l'ANAC ha proposto, per completezza, di richiamare anche i criteri già individuati all'articolo 18, comma 2, lettera a) del decreto legislativo n. 442/1997.
L'Autorità ha ritenuto opportuno accogliere le proposte di ANAC e di integrare la disposizione della misura in esame con un espresso richiamo ai principi di carattere generale in materia nonché alla normativa di settore concernente i criteri di aggiudicazione.
Per quanto concerne le misure contenute al punto 1, gli stakeholders intervenuti hanno accolto positivamente, nel complesso, l'introduzione dei criteri di aggiudicazione proposti. Pertanto l'Autorità ha ritenuto opportuno confermarli e di integrarli anche sulla base delle osservazioni pervenute. Da evidenziare, infatti, che numerosi operatori e anche uno stakeholder istituzionale hanno, in maniera univoca, segnalato la necessità di inserire tra i criteri anche quelli che valorizzino la capacità di investimento, con particolare riferimento al rinnovo del parco rotabile; inoltre hanno suggerito di integrare la misura, prevedendo, altresì, il criterio che valorizzi la qualità dei servizi ed eventualmente i servizi aggiuntivi offerti che hanno un impatto diretto rilevante per i passeggeri. Analogamente alcune Organizzazioni sindacali hanno sollecitato l'inserimento nella misura dei criteri di valutazione che valorizzano i programmi di investimento destinati al rinnovo del parco rotabile, con particolare riferimento a quelli con basso impatto ambientale. Da evidenziare che una Associazione di consumatori ha sottolineato che il grado di innovatività dell'offerta va valutata anche tenendo conto di soluzioni che favoriscano l'engagement dei cittadini, la disponibilità a rendere aperti e fruibili i dati (open data) circa l'affluenza dei passeggeri sui mezzi di trasporto pubblico: ciò al fine di consentirne l'utilizzo da parte di altri operatori nel settore della mobilità nonché di organizzazioni del mondo civico per concorrere alla organizzazione o progettazione di combinazioni intermodali di trasporto. Inoltre, a parere dell'Associazione, andrebbero valorizzati criteri di aggiudicazione che incentivino lo sviluppo di intermodalità e multimodalità soprattutto attraverso partenariati, accordi e/o collaborazioni con altri e nuovi soggetti, pubblici e/o privati.
Un'altra Associazione di consumatori ha proposto di integrare i criteri con un esplicito riferimento ai livelli e alle forme di esecuzione degli obblighi in tema di previsione degli indennizzi a favore dei passeggeri, di rapida gestione dei reclami, anche per il tramite di forme di conciliazione paritetica, nonché di coinvolgimento nell'adozione delle condizioni generali del contratto di trasporto delle associazioni di categoria, dei consumatori, dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta.

Premesso quanto precede e alla luce delle osservazioni pervenute, l'Autorità ha ritenuto opportuno ribadire, anche nella fase di individuazione dei criteri di aggiudicazione, l'importanza degli investimenti, con particolare riferimento al rinnovo del materiale rotabile, con un favor per quello a basso impatto ambientale, che ha inevitabilmente ripercussioni positive sui passeggeri. Si è ritenuto, altresì, necessario riaffermare la necessità, in relazione alla proposta formulata dalla predetta Associazione dei consumatori nonché da un operatore, che gli enti affidanti debbano incentivare i concorrenti a presentare offerte volte a migliorare la qualità del servizio erogato e l'utilizzo di strumenti di rendicontazione per le esigenze dell'ente affidante, dei passeggeri e della collettività (*accountability*). In proposito l'Autorità, come segnalato nella *Introduzione*, si è riservata di avviare un'apposita procedura volta ad individuare i livelli minimi di qualità per i servizi di trasporto connotati da oneri di servizio pubblico.

Infine, si è reputato opportuno favorire l'offerta di servizi innovativi e/complementari al servizio posto a base della gara.

Relativamente alla valorizzazione delle offerte innovative da punto di vista della politica tariffaria, il Coordinamento delle regioni e delle province autonome ha evidenziato che le tariffe sono spesso definite a livello di bacino (tariffe integrate) e pertanto lo spazio di progettazione dell'offerta in alcuni casi potrebbe non essere molto rilevante. Da segnalare, inoltre, che alcune Organizzazioni sindacali hanno chiesto l'eliminazione dell'espresso riferimento alla valorizzazione dell'offerta innovativa sotto il profilo della politica tariffaria.

Relativamente a tale tematica l'Autorità, pur apprezzando le osservazioni pervenute, ha ritenuto tuttavia opportuno valorizzare anche le offerte che, nel rispetto delle tariffe fissate dai titolari della potestà tariffaria, possano, ove possibile, introdurre elementi di novità anche sugli aspetti di marketing e commerciali tali da catturare nuovi segmenti di mercato o da ampliare il numero dei passeggeri.

Per quanto attiene la disposizione che valorizza le offerte corredate dalla presentazione del piano economico-finanziario (PEF) a supporto della sostenibilità e della serietà dell'offerta, va precisato che la misura 15, punto 2 del presente documento, riformulata a seguito della consultazione, ha introdotto un obbligo generale di presentazione di un PEF in capo ai partecipanti alla gara; tale obbligo tuttavia non si applica nei casi in cui l'importo posto a base di gara sia inferiore a 10 milioni di euro. Qualora ricorrano tali condizioni, è facoltà dell'ente richiedere, o meno, la presentazione del piano in questione.

Alla luce di quanto precede, la previsione di inserire, tra i criteri di valorizzazione delle offerte, la presentazione del PEF nei casi in cui questa non sia obbligatoria, è risultata essere residuale e pertanto l'Autorità ha ritenuto opportuno eliminarla.

Per quanto attiene il punto 2, la misura proposta è stata oggetto di numerosi rilievi da parte di vari soggetti intervenuti. Innanzitutto l'ANAC, nel parere, ha segnalato che tale disposizione può lasciare spazio a dubbi interpretativi: la norma, infatti, potrebbe essere intesa anche nel senso che l'ente affidante rimette al singolo concorrente la possibilità di elaborare proposte di partecipazione di soggetti terzi, pubblici o privati, al finanziamento del costo del servizio a fronte del soddisfacimento di specifiche esigenze di mobilità, senza che dette esigenze siano state preventivamente individuate dall'amministrazione e quindi poste a base di gara. La norma, secondo l'ANAC, andrebbe intesa nel senso che l'ente affidante può fare proprie le istanze, presentate da soggetti pubblici o privati che hanno specifiche esigenze di mobilità in modo che, laddove ritenute rilevanti, l'Ente possa tenerne conto nella elaborazione del progetto di gara. Ciò al fine di consentire a tutti i partecipanti di formulare offerte contenenti proposte sulle modalità di soddisfacimento di tali esigenze.

Il Coordinamento delle regioni e delle province autonome ha ritenuto che tale misura, per essere efficace, debba prevedere che alla proposta di partecipazione corrisponda uno specifico obbligo, formalmente esigibile e sanzionabile, da parte dell'offerente. Dubbi sulla concreta applicazione della misura in esame sono stati sollevati anche da alcuni operatori: alcuni hanno evidenziato che tale disposizione si configura come attribuzione di un punteggio premiante al concorrente che acquisisce una partnership con un soggetto pubblico solo in virtù dell'impegno di quest'ultimo ad un proprio contributo, evidenziando altresì che la misura non chiarisce in quali termini un cofinanziamento di privati possa essere oggetto di miglior valutazione dell'offerta; infine, un altro operatore propone di sopprimere la disposizione in esame.

Al riguardo l'Autorità, anche alla luce delle osservazioni e delle criticità evidenziate, ritiene che tale disposizione possa prestarsi ad interpretazioni e applicazioni concrete non conformi ai principi di trasparenza e di non discriminazione. Pertanto, allo stato, si è ritenuto opportuno eliminarla.

Capo III - Piano economico-finanziario, incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive e termini per la presentazione offerte

Misura 12 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante (Prospetti n. 2 e n. 3)

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La misura stabilisce l'obbligo per gli enti affidanti di predisporre un piano economico finanziario (PEF) volto alla valutazione da parte dell'ente affidante della congruità delle offerte economiche in relazione al disegno di gara ed agli obblighi contrattuali previsti. Il PEF può ritenersi lo strumento più efficace per consentire una tale valutazione, in quanto consente di ricostruire i valori a base d'asta ammissibili (congrui) e di valutare anche la sostenibilità degli oneri richiesti ai partecipanti alla gara per il rinnovo del parco rotabile eventualmente richiesto e l'acquisizione di beni strumentali all'effettuazione del servizio, al netto dei finanziamenti pubblici per gli investimenti.

D'altra parte, il PEF è lo strumento tipico di gestione economica dei contratti di concessione nella cui fattispecie possono essere inquadrati quelli aggiudicati con procedura di gara nel trasporto pubblico locale. Infatti, l'articolo 143, comma 7 del decreto legislativo n. 163/2006 prevede che l'offerta ed il contratto debbano contenere un PEF al fine di verificare la copertura degli investimenti e della connessa gestione per tutto l'arco temporale prescelto.

Una volta espletata la gara, il PEF adottato dal gestore concessionario consente all'ente affidante di gestire la convenzione affidata nelle diverse contingenze future che accompagneranno il periodo di affidamento, permettendogli di verificare l'impatto di eventuali variazioni al programma di esercizio (orario programmato, km di servizio offerti, linee servite, materiale rotabile utilizzato, ecc.) o di altri eventi imprevisti rispetto alla matrice dei rischi previamente identificata (di cui sono forniti esempi nel Prospetto n. 3), con conseguenti minori rischi di contenzioso e relativi costi. Gli unici effetti economici di cui dovrà tener conto saranno riferiti agli aspetti che non ricadono nell'alea del gestore ovvero di cui si è assunto il rischio, mentre minore rilevanza presentano i riflessi sui conti economici del gestore di fattori che rientrano nell'alea imprenditoriale dello stesso.

Nella valutazione del rischio deve tenersi conto dell'effetto di possibili meccanismi di mitigazione ammessi nel contratto e nel disegno di gara complessivo, come le clausole di revisione contrattuale (vedi misura 20) o la possibilità di poter variare l'offerta in funzione della dinamica della domanda.

Per tali ragioni il PEF assurge a strumento di gestione economica dell'affidamento imprescindibile, anche nei casi in cui la gara in corso di avvio segua ad un precedente affidamento competitivo.

La valutazione della congruità dell'offerta presuppone la preliminare definizione, da parte dell'ente, degli intervalli di validità dei parametri di produttività presi a riferimento per la definizione della base d'asta (es.: per il personale: una produttività massima e un costo minimo congruenti con la contrattazione collettiva nazionale) per quanto riguarda i costi interni e di intervalli di validità per quanto riguarda i costi esterni, con riferimento a opportuni dati di *benchmark*, almeno per le voci principali di acquisto (Prospetto n. 2).

Per la stima dei valori congrui del corrispettivo a base d'asta da inserire nello schema di PEF simulato, rispetto alla componente relativa alla compensazione per obbligo di servizio pubblico, occorre adottare una metodologia coerente con i principi che governano il riconoscimento di compensazioni ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera. b), del regolamento (CE) n. 1370/2007 volti ad evitare rischi di sovra o sotto-compensazione. Il combinato disposto della normativa comunitaria e dell'articolo 17 del decreto legislativo n. 422/1997 e s.m.i., che stabilisce il principio che il corrispettivo a base d'asta venga quantificato con riferimento al criterio del costo standard, assicura che la compensazione sia calcolato secondo criteri che gradualmente conducono a costi efficienti. Peraltro la normativa comunitaria prevede che il contratto di servizio, indipendentemente dalla modalità di affidamento, debba stabilire in anticipo, in modo obiettivo e trasparente e, dunque, in fase di indizione della procedura di gara (oltre che di pre-informazione), i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione. In aggiunta, ai fini della

ricostruzione del corrispettivo a base d'asta a copertura delle compensazioni per la copertura degli obblighi di servizio pubblico, ma anche degli investimenti previsti e delle altre eventuali componenti (canoni, agevolazioni e esenzioni tariffarie), devono richiamarsi principi consolidati nell'ambito della contabilità regolatoria.
Si ritiene altresì che questa metodologia, con opportune varianti, possa essere seguita anche per la modalità di affidamento non competitivo (misura 13), al fine di dimostrare l'effettiva convenienza delle modalità di gestione *in house* e diretta, rispetto alle altre forme di affidamento competitivo, verifica richiesta dalla normativa nazionale ed europea vigente[51]. D'altra parte, i corrispettivi riconosciuti ai gestori *incumbent* vanno assunti come termine di confronto per la determinazione del corrispettivo a base d'asta per le nuove gare e costituiscono infatti oggetto della "pre-informazione" di cui alla precedente misura 9 e Prospetto n. 1.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Il principale tema emerso dalla consultazione riguarda l'obbligatorietà del PEF simulato. Il Coordinamento delle regioni e delle province autonome e, segnatamente, una Regione evidenziano l'onerosità e la scarsa significatività in caso di precedente affidamento competitivo (se il servizio messo a gara è già il risultato di procedure competitive già attuate). Sono favorevoli all'obbligatorietà in tutti i casi gli altri enti territoriali intervenuti e loro associazioni, le imprese e le loro associazioni. In particolare, alcune imprese segnalano l'opportunità di emanare linee guida sulle precise modalità di predisposizione del PEF, anche al fine di evitare un'eccessiva frammentarietà tra le discipline applicate nelle varie realtà territoriali.
Per le ragioni prima illustrate relative alla funzionalità del PEF ai fini del controllo dell'affidamento, non si è ritenuto pertanto di modificare il criterio di obbligatorietà dello stesso per gli enti affidanti.
Le associazioni degli operatori si sono espresse invece sulla necessità di coordinare la misura con riferimento al criterio di legge del costo standard come riferimento per la quantificazione della base d'asta e lo stesso Coordinamento delle regioni ha chiesto un chiarimento in proposito, che si ritiene ora di aver fornito raccordando meglio i riferimenti normativi della misura (regolamento 1370 e articolo 17 del decreto legislativo n. 422/1997) che hanno finalità non in contrasto tra loro. Due operatori ferroviari segnalano l'opportunità di individuare ai fini dell'applicazione da parte degli enti affidanti del criterio del WACC o di altro criterio di remunerazione del capitale le seguenti grandezze:

- capitale da remunerare
- tasso di remunerazione del capitale
- *driver* per l'allocazione dei costi comuni.

Gli stessi operatori segnalano come lo schema dovrebbe più opportunamente far riferimento a una riclassificazione per processo/attività redatta in accordo ai sistemi di controllo di gestione dell'impresa.

In effetti, la determinazione delle grandezze di cui sopra in base a criteri e metodologie uniformi, così come di classificazioni dei costi e ricavi più funzionali ai processi produttivi adottati dalle imprese contribuisce a rendere più cogenti le indicazioni dell'Autorità, proprio nell'ambito della comune "cornice di regolazione", evocata dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 41/2013. Tali aspetti costituiranno oggetto di apposite misure di regolazione nell'ambito del procedimento in materia di contabilità regolatoria delle imprese.

[51] Si veda l'articolo 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, così come modificato dall'articolo 1, comma 609 della Legge di Stabilità per il 2015.

Misura 13 - Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti *in house* o diretti (Prospetto n. 4)

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La misura replica la metodologia seguita per la predisposizione del PEF simulato da parte dell'ente affidante di cui alla precedente misura 12, con opportune varianti, al fine di dimostrare l'effettiva convenienza delle modalità di gestione *in house* e diretta, rispetto alle altre forme di affidamento competitivo, verifica richiesta dalla normativa nazionale ed europea vigente[52]. D'altra parte, i corrispettivi riconosciuti ai gestori *incumbent* vanno assunti come termine di confronto per la determinazione del corrispettivo a base d'asta per le nuove gare e costituiscono infatti oggetto della "pre-informazione" di cui alla misura 9.
La metodologia proposta nello Schema per il calcolo della compensazione a copertura degli obblighi di servizio pubblico di cui al Prospetto n.4 nel caso di affidamento con procedura *in house* o diretta è ricognitiva dei principi di cui all'articolo 4, comma 1, lettera b, del regolamento (CE) n. 1370/2007 ed è volta a fornire prime indicazioni sulle modalità di calcolo dell'«effetto finanziario netto», anche con riferimento a principi e criteri propri della contabilità regolatoria, la cui fissazione rientra nei poteri dell'Autorità. Essa è analoga, per quanto possibile, a quella seguita per il calcolo delle compensazioni a base d'asta, di cui alla misura 12 e Prospetto n. 2.

La misura prevede inoltre che al fine di predisporre la Relazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante effettua il calcolo delle compensazioni separatamente per ciascuna modalità di trasporto e per ciascun ambito del servizio pubblico, tenendo distinti in particolare i servizi di trasporto mediante autobus e i trasporti su rotaia, anche al fine di consentire le successive attività di controllo e valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici. Con la formulazione adottata, che riprende testualmente la norma comunitaria, si è precisata meglio la finalità della misura posta in consultazione.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Sulla misura vi sono state poche osservazioni, volte prevalentemente a richiedere precisazioni e chiarificazioni. Un operatore sottolinea come sia opportuno specificare che, in ogni caso, gli obblighi di servizio devono essere compensati in misura adeguata a prescindere da eventuali predeterminazioni, così come previsto dal paragrafo 2.4.8 della Comunicazione della Commissione europea. .
Le associazioni degli operatori e alcune imprese hanno espresso alcune perplessità in ordine alla misura 13, punto2. Si ritiene che effettuare il calcolo delle compensazioni per modalità di trasporto rischi di far venire meno quegli "effetti di rete" di cui alla citata Comunicazione della Commissione europea. In proposito si è riformulato il testo della misura per chiarire come la stessa sia meramente ricognitiva dell'obbligo di predisporre la Relazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

[52] Si veda l'articolo 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, così come modificato dall'articolo 1, comma 609 della Legge di Stabilità per il 2015.

Misura 14: Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

Nei casi di affidamento del servizio con procedure non competitive, gli enti affidanti assicurano il miglioramento progressivo delle performance aziendali, individuando e disciplinando gli obiettivi annuali cui sono tenuti i gestori e le relative sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli stessi. I contratti di servizio stabiliscono le predette sanzioni, ivi incluse la risoluzione del contratto, nonché, nelle ipotesi di affidamento *in house* ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007, adeguate riduzioni della parte variabile della remunerazione del personale dirigenziale.

Gli obiettivi di cui al punto 1 possono consistere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in:

- riduzione dei costi o aumento della produttività, stabiliti anche con riferimento a *benchmark* di imprese efficienti e comparabili;
- incremento del numero dei passeggeri trasportati e paganti;
- ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi;
- miglioramento dei livelli quali-quantitativi del servizio erogato;
- per i contratti *net cost*, incremento della redditività legata anche al recupero dell'evasione tariffaria e ad altre politiche commerciali in relazione ai fattori controllabili dal gestore;
- ottimizzazione del piano degli investimenti programmati e delle manutenzioni, fermo restando la non derogabilità delle norme e dei regolamenti nazionali e europei in materia di sicurezza dei trasporti.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

La misura ha avuto un generale apprezzamento, con alcuni contributi volti a meglio integrare i riferimenti normativi relativi agli affidamenti *in house* e a specificare i vincoli di sicurezza che gravano sulle operazioni di manutenzione del materiale rotabile.

A parere dell'AGCM sarebbe opportuno stralciare la misura di regolazione in esame, così come la misura 13 dall'atto di regolazione, il quale, sin dal titolo, è dedicato alle misure pertinenti le procedure competitive. Il loro inserimento, a suo avviso, potrebbe infatti risultare fuorviante, *inducendo a ritenere gli affidamenti non competitivi equivalenti a quelli con gara. Invece, in una prospettiva di "tutela della concorrenza", secondo il consolidato orientamento dell'Autorità, gli affidamenti diretti devono sempre costituire una modalità residuale, essendo in linea di principio sempre preferibile il ricorso a procedure concorsuali.*

Non è intento dell'Autorità legittimare forme di affidamento non concorsuali, ancorché l'ammissibilità delle diverse forme di affidamento nell'ordinamento italiano e europeo, incluse quelle non competitive travalichi le proprie competenze. Date le scelte del legislatore, le misure in argomento sono in effetti tese a diffondere metodologie e pratiche di valutazione e controllo presso gli enti affidanti (è il caso anche della misura 19 in materia di criteri di aggiornamento dei corrispettivi e delle tariffe) compatibili con gli stessi obiettivi cui tendono le gare, anche se di portata diversa . Con la misura 13, come si è detto, si intende offrire uno strumento per la valutazione dell'economicità degli affidamenti *in house* e diretti propedeutica alla valutazione dell'opportunità della gara come modalità in grado di assicurare risultati in termini di maggiore efficienza, contenimento degli oneri di finanza pubblica e miglioramento qualitativo del servizio rispetto a standard prefissati, obiettivi di cui peraltro alla legge n. 481/95, mentre la presente misura è volta ad offrire incentivi ai gestori per il miglioramento delle proprie prestazioni, in maniera tale da rafforzarne le capacità di concorrere in una futura gara.

Misura 15 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

I documenti di gara (il capitolato) richiedono la presentazione, da parte dei partecipanti al processo competitivo, di un piano economico finanziario (PEF) che contenga anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti coerente con le assunzioni dei rischi commerciali ed industriali. Qualora i documenti di gara prevedano la realizzazione di opere infrastrutturali o di immobili da parte dell'aggiudicatario, il Piano deve indicare anche le modalità di relativo finanziamento, al fine di mostrarne la sostenibilità della spesa.

Il Piano è redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante per le diverse modalità in caso di affidamento plurimodale di trasporto urbano e extraurbano (un unico schema con alcune varianti) e ferroviario. Il Piano dovrà essere asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo n. 385/1993 o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 1966/1939, fermo restante la possibilità per gli enti affidanti di prevedere comunque l'obbligo di asseverazione dei PEF nella *lex specialis* di gara. Negli altri casi, è facoltà dell'ente far valutare il piano da Revisori legali ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio, n. 39 o da società specializzate nel settore del trasporto pubblico locale.

Tale Piano (PEF di offerta) potrà essere strutturato nei seguenti documenti:

- Conto economico
- Stato patrimoniale
- Indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Gli *stakeholder* intervenuti sono hanno accolto, nel complesso, favorevolmente la misura in esame, anche se hanno sollevato perplessità sul grado di obbligatorietà del PEF e sui presupposti o sul soggetto che dovrebbe fornire l'asseverazione. Viene ribadita da più *stakeholders* l'importanza della presentazione del PEF a supporto della sostenibilità e della serietà dell'offerta. Generalmente si richiede inoltre una migliore specificazione del contenuto del PEF che gli enti affidanti devono chiedere ai concorrenti.

Viene richiesta inoltre una esplicitazione del vincolo di riservatezza sul piano economico-finanziario da parte degli enti affidanti. Un operatore ha proposto di eliminare il riferimento al carattere meramente facoltativo della presentazione del PEF a corredo dell'offerta allorquando l'importo complessivo a base d'asta sia superiore ad una determinata soglia.

Il Coordinamento delle Regioni e delle province autonome richiede un chiarimento in merito alla necessità di prevedere l'obbligo di asseverazione del piano economico finanziario e sottolinea come per l'affidamento di un servizio sia possibile anche non ricorrere alla concessione, e quindi non esservi necessità di un PEF, ma è assolutamente inderogabile la chiara identificazione dei rischi e della loro allocazione, osservazioni che si sono ritenute in linea con le finalità dell'intero atto di regolazione e pertanto accolte. Un ente territoriale osserva come le banche non abbiano competenza industriale specifica nella analisi di *business plan* nell'industria trasportistica, ed in particolare nel trasporto pubblico locale, suggerendo pertanto di affidare un tale compito a società specializzate nel settore (non escludendo gli istituti di credito) iscritte in un apposito albo a cura dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con requisiti severi da definire e monitorare nel tempo.

I suggerimenti sono stati accolti con una lieve riformulazione della misura.

La misura in esame, così come la 12 relativamente alle metodologie di calcolo delle compensazioni e alla verifica della sostenibilità finanziaria dei contratti di servizio, sono viste con favore dall'AGCM in quanto operano nella direzione di facilitare il disegno di meccanismi di gara in grado di incentivare l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico locale.

Misura 16 – Termine per la presentazione delle offerte

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La definizione di un termine minimo congruo per la presentazione delle offerte – decorrente dalla pubblicazione del bando di gara o dall'invio della lettera di invito - è rilevante sotto un duplice aspetto: da un lato deve garantire la massima partecipazione e quindi la concorrenza tra più operatori; dall'altro deve consentire la formulazione di offerte sufficientemente ponderate, secondo il principio generale di adeguatezza dei termini, in relazione alla complessità della gara[53]. Peraltro, la necessità che il periodo che intercorre tra l'avvio della procedura di gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico di passeggeri su strada e ferrovia e la presentazione delle offerte debba essere *"di durata adeguata e ragionevole"* è stata evidenziata anche dalla Commissione europea nella Comunicazione laddove la definizione dei termini relativi alla gara da parte dell'Ente affidante deve tener conto dell'obiettivo di assicurare ai potenziali offerenti *"opportunità eque e paritarie"*[54].

Premesso quanto sopra, l'Autorità ha ritenuto opportuno esaminare la questione del termine minimo per il ricevimento delle offerte sotto il duplice aspetto concernente:

a) la valutazione degli elementi che devono essere tenuti in considerazione per la definizione del termine;
b) la definizione di un termine congruo per la presentazione delle offerte.

Relativamente al punto a), l'Autorità ritiene che la complessità del progetto di mobilità posto a base di gara nonché la quantità di investimenti da effettuare, anche in relazione all'approvvigionamento dei beni necessari all'esercizio (in particolare il reperimento del materiale rotabile e la disponibilità dei beni immobili), siano fattori rilevanti ai fini della definizione del termine. Si evidenzia che l'ampiezza del bacino può essere un elemento che incide nella complessità del progetto di mobilità.

Per quanto attiene il punto b), l'Autorità ha ritenuto il termine *minimo* di 110 giorni equo e congruo al fine di consentire ai concorrenti un'attenta valutazione della documentazione, l'effettuazione di sopralluoghi e verifiche tecniche, la proposizione di quesiti all'ente affidante, la preparazione di un *business plan* e la valutazione degli investimenti, nonché per ottenere le autorizzazioni interne richieste dai gruppi societari nazionali ed internazionali nell'ambito di procedure standard di controllo di gestione. Indicativamente il periodo necessario, quantificato dall'Autorità in 110 giorni, può essere così di seguito dettagliato:

- valutazione e analisi della *data room*[55] completa di tutte le informazioni e informatizzata: non inferiore a 30 giorni;
- svolgimento di sopralluoghi, verifiche tecniche, proposizioni di quesiti all'Ente affidante e ricevimento delle relative risposte: non inferiore a 25 giorni;
- valutazione complessiva delle informazioni, preparazione del *business plan* e della matrice dei rischi/opportunità, nonché ricerca delle fonti di finanziamento e per le garanzie dell'offerta: non inferiore a 25 giorni;
- approvazioni interne (in funzione anche dei tempi tecnici di convocazione dei comitati interni e dei consigli di amministrazione): non inferiore a 30 giorni.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Relativamente alla misura in esame, l'ANAC ha ritenuto opportuno che la fissazione del termine sia ancorata alla complessità della prestazione oggetto del contratto e tenga conto del tempo ordinariamente necessario per preparare le offerte. Inoltre l'ANAC ha proposto che la fissazione del termine minimo potrebbe essere modulata in relazione alla pubblicazione dell'avviso di pre-informazione, di cui all'articolo

[53] V. AVCP – Parere di Precontenzioso n. 149 del 13.12.2007 – rif. PREC545/07

[54] Commissione europea, Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE). 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia, al punto 2.3.2.

[55] V. anche Segnalazione dell'AGCM- AS 1164 Procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici e marini in ambito regionale e locale del 18 giugno 2014.

7, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007[56], non sempre obbligatorio[57], analogamente a quanto previsto dall'articolo 70 del decreto legislativo n. 163/2006.
Secondo il Coordinamento delle Regioni e Province sarebbe opportuno ridurre il termine proposto di 110 giorni a 80/90 giorni in relazione alla dimensione del servizio e ad altri fattori (es. l'alta disponibilità dei mezzi, infrastrutture e personale oppure una limitata progettazione dei servizi). Analogamente altri soggetti istituzionali hanno ritenuto opportuno ridurre il termine nel caso di messa a disposizione di più del 90% dei mezzi ed infrastrutture e di limitata progettazione dei servizi oppure per procedure di gara in cui il servizio oggetto di affidamento presenti caratteristiche tecnico-economiche non significative.
Diversa la proposta pervenuta da un altro stakeholder istituzionale che, nell'ottica di una riduzione della tempistica definita dall'Autorità nella misura in esame, ha suggerito di far precedere la gara da una manifestazione di interesse che consenta di selezionare i concorrenti non dotati dei requisiti minimi adeguati per partecipare.
Di opposto parere è stato il contributo di un operatore che ha ritenuto opportuno modificare la misura prevedendo un termine di ricevimento delle offerte non inferiore a 150 giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, fermo restando l'obbligo per l'ente affidante di prevedere un termine superiore nel caso di procedure particolarmente complesse.
Infine un altro operatore ha condiviso pienamente la misura adottata.
L'Autorità, alla luce dei contributi e delle osservazioni pervenuti, tenuto conto della specificità e complessità delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri su strada e ferrovia, ha ritenuto opportuno confermare, per le motivazioni già espresse, la tempistica *minima* prevista nella misura in esame, quantificata in 110 giorni, introducendo, tuttavia, la possibilità per l'ente affidante di stabilire un termine inferiore nel caso di messa a disposizione dei beni immobili e mobili indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale. E' stato, pertanto, inserito un secondo punto alla misura in esame ove è stata prevista la possibilità in capo all'ente affidante di individuare un termine inferiore qualora ricorra l'ipotesi sopra evidenziata.

[56] L'articolo 7, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che " *Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.*

[57] L'articolo 7, paragrafo 2 del regolamento sopra indicato specifica che *"Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri(...).*Inoltre l'articolo 7, paragrafo 2, ultimo periodo aggiunge che *"Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5"* che recita *"L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni".*

Titolo II - Schema delle convenzioni

Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale

Misura 17 – Contenuto minimo delle convenzioni (Prospetto n. 5)

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La misura in argomento individua, rinviando allo specifico Prospetto n. 5, i contenuti minimi dello schema di convenzione o contratto di servizio.

Il contenuto minimo delle convenzioni per l'esercizio di servizi del trasporto pubblico locale su strada e per ferrovia può essere desunto dalla lettura contestuale della relativa normativa europea e nazionale. Specificatamente per la normativa europea si fa riferimento a quanto previsto dall'art. 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007, dai regolamenti (CE) n. 1371/2007 e (UE) n. 181/2011 relativi ai diritti e agli obblighi dei passeggeri rispettivamente nel trasporto ferroviario e per il trasporto effettuato con autobus e dalla direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto. Per la normativa nazionale, in particolare, si fa riferimento all'articolo 19, comma 3, del decreto legislativo n. 422/97, all'articolo 2, comma 461, della legge 244/2007, ai decreti legislativi n. 70/2014 e n. 169/2014 recanti le discipline sanzionatorie per le violazioni delle disposizioni dei suddetti regolamenti europei relativi ai diritti e agli obblighi dei passeggeri rispettivamente nel trasporto ferroviario e per il trasporto effettuato con autobus e l'articolo 8 *"Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto"*, comma 1, del decreto legislativo 179/2012.

Le leggi regionali hanno, in alcuni casi, precisato tali contenuti ed ampliato l'elenco dei requisiti minimi del contratto.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si precisa che il suddetto Prospetto n. 5, nell'intento dell'Autorità, costituisce solo una elencazione dei temi che debbono essere presenti nei contratti di servizio[58]. Pertanto, per quanto riguarda eventuali aspetti regolatori relativi ai singoli punti elencati nel Prospetto n. 5 si rinvia alle specifiche misure contenute nel presente atto di regolazione o in successivi atti di questa Autorità.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

In relazione allo schema di misura sottoposto a consultazione, gli *stakeholder* intervenuti hanno osservato, tra l'altro, quanto segue.

Un operatore ha sottolineato l'opportunità di precisare che il Prospetto in argomento si riferisca esclusivamente agli affidamenti dei servizi con gara. In proposito, si ritiene che la modalità di affidamento dei servizi si possa considerare indipendente dall'indicazione degli elementi che devono essere presenti nei contratti di servizio, come indicato dallo stesso regolamento (CE) n. 1370/2007[59] e dal decreto legislativo n. 422/97[60]. Per gli affidamenti assegnati con modalità differenti dalla gara, il contratto di servizio potrebbe richiedere la necessità di definire alcuni temi[61], oggetto del contratto stesso, in maniera specifica in ragione

[58] Solo in alcuni casi sono presenti alcune indicazioni aggiuntive.

[59] Cfr. articolo 6, paragrafo 1, del Regolamento 1370/2007, il quale prevede che: *"Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi alle disposizioni di cui all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto"*. Il regolamento non distingue i contenuti obbligatori dei contratti di servizio, disciplinati all'articolo 4, in funzione delle modalità di affidamento, prevedendo parametri uniformi per il calcolo delle compensazioni e un profitto ragionevole. Quest'ultimo espressamente riferito ai soli casi di affidamento diretto, considerato che nelle gare scaturisce direttamente dalla concorrenza.

[60] Cfr. articolo 18, comma 1, del decreto legislativo n. 422/97, il quale prevede che: *"L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalita' effettuati e in qualsiasi forma affidati, e' regolato, a norma dell'articolo 19, mediante contratti di servizio...."*.

[61] Si pensi, ad esempio, al tema del monitoraggio e vigilanza del contratto oppure, per i contratti *"in house"* al tema dell'adeguamento funzionale del sistema contrattuale incentivante (premi e penali), che dovrebbe essere rivolto direttamente al

dell'assenza a monte di un processo competitivo, di per sé incentivo di efficientamento e ottimizzazione delle gestioni. Tuttavia, questo non incide sulla misura in questione, per le ragioni già rappresentate.
Inoltre sono pervenute osservazioni relativamente ai singoli punti del Prospetto n. 5, con suggerimenti di integrazione o richieste di chiarimento.
Specificatamente, con riferimento ai punti del Prospetto relativi ai rapporti con gli utenti[62], alcune associazioni di consumatori hanno espresso numerosi suggerimenti di integrazione dei punti in questione volti ad evidenziare l'importante ruolo degli utenti e dei consumatori e a specificarne le modalità di coinvolgimento, anche attraverso loro associazioni, nel processo di erogazione dei servizi pubblici di trasporto. In particolare, una associazione di consumatori ha lamentato la scarsa rilevanza data nel Prospetto in argomento all'articolo 2, comma 461, della legge n. 244/2007[63] in merito al coinvolgimento diretto delle associazioni dei consumatori nella definizione e, poi, nel monitoraggio dei servizi erogati nell'ambito dei contratti di servizio e delle relative carte di qualità. Un soggetto istituzionale ha richiesto poi specificatamente in merito al punto relativo agli obblighi verso le persone a mobilità ridotta[64], che siano anche ricompresi gli adempimenti derivanti dalle normative europee sui diritti degli utenti.
In proposito si condividono i suggerimenti avanzati, che sono stati recepiti, in considerazione della sinteticità del Prospetto n. 5, specificatamente con riferimento ai singoli punti in questione solo evidenziando il riferimento esplicito alla norma dell'articolo 2, comma 461, della legge n. 244/2007[65], che precisa i termini e le attività fondamentali da porre in essere in merito a tali fattispecie di problematiche. Analogamente per gli obblighi del contratto per le persone a mobilità ridotta è stata inserita la previsione di ricomprendere anche le pertinenti disposizioni europee sui diritti dei passeggeri.
Con riferimento anche all'ambito dei rapporti con l'utenza, è stato considerato il suggerimento proveniente da una associazione di utenti di introdurre un esplicito riferimento all'introduzione di sistemi tecnologici per il miglioramento del servizio erogato, alla luce anche di quanto previsto dalla direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto. Specificatamente, si è ritenuto opportuno ampliare e precisare quanto già presente al punto K) del Prospetto in merito alla previsione contrattuale di individuare "*condizioni e modalità di tariffazione interoperabile (ove previsto il biglietto multimodale)*", che faceva implicitamente riferimento alla promozione di sistemi per la bigliettazione elettronica interoperabile. Si è, quindi, proceduto ad una più chiara e adeguata esplicitazione del tema, con l'articolazione dello stesso in due distinti punti del Prospetto: uno relativo alla promozione di azioni di innovazione tecnologica (come l'adozione di sistemi per la bigliettazione elettronica interoperabile) e l'altro relativo alle condizioni e modalità di ripartizione tariffaria (per i contratti *net cost*) in presenza di bigliettazione interoperabile per più servizi integrati di trasporto pubblico locale afferenti a diverse modalità di trasporto e/o differenti ambiti territoriali.
Relativamente ai punti del Prospetto relativi alla disciplina tariffaria[66], una associazione di imprese ha suggerito di specificare, in merito ai canali di distribuzione[67], la necessità che il contratto preveda oltre una disciplina minima anche le modalità per l'evoluzione ed il miglioramento dei suddetti canali di distribuzione nel corso del contratto e, in merito al contrasto all'evasione tariffaria[68], l'opportunità di distinguere contrattualmente le responsabilità del gestore da quelle dell'ente affidante. Una associazione di consumatori ha suggerito di prevedere con riferimento alle agevolazioni tariffarie ulteriori categorie di agevolazione non rientranti generalmente tra quelle oggetto di riduzione tariffaria. In proposito ai suggerimenti avanzati si rileva che gli stessi, pur condivisibili, non siano accoglibili, in considerazione del fatto che il Prospetto in argomento presuppone il generale intento di richiamare gli elementi obbligatori del

management e ai dipendenti dell'impresa in considerazione della forte commistione tra concedente ed impresa fornitrice del servizio derivante dalla disciplina del "*controllo analogo*".
[62] In particolare ci si riferisce ai punti compresi tra d) ed h) del Prospetto posto in consultazione.
[63] Menzionata solo in una nota del Prospetto stesso posto in consultazione.
[64] Punto e) del Prospetto posto in consultazione.
[65] La norma in questione, pur in assenza di una esplicita menzione, era già stata considerata per la sua ampia significatività e rilevanza per desumere i punti in argomento.
[66] In particolare ci si riferisce ai punti compresi tra i) ed l) del Prospetto posto in consultazione.
[67] Punto i) del Prospetto posto in consultazione.
[68] Punto l) del Prospetto posto in consultazione.

contratto, rinviando la trattazione degli eventuali aspetti regolatori di dettaglio alle specifiche misure contenute nel presente atto di regolazione o in successivi atti di questa Autorità.
Sempre in merito alle agevolazioni tariffarie, un soggetto istituzionale ha chiesto di introdurre la possibilità che l'ente affidante "*fornisca delle stime in merito alle agevolazioni regionali che vengono valorizzate solo a fine anno*". La richiesta appare non contraddire quanto attualmente indicato nel Prospetto, ovvero che il contratto preveda: "*indicazione della tipologia delle esenzioni/agevolazioni tariffarie riconosciute, della metodologia utilizzata per la stima/computo del mancato introito e delle modalità e tempi di rimborso del corrispondente corrispettivo al gestore*". Si ritiene, pertanto, opportuno non modificare la più generale formulazione adottata nel documento per le stesse motivazioni rappresentate sopra.
Con riferimento, poi, ai punti del Prospetto relativi al corrispettivo da riconoscere al gestore a compensazione degli obblighi di servizio pubblico richiesti dall'ente affidante e, più in generale, agli elementi economici caratterizzanti il contratto[69], si è provveduto alla correzione dell'errore materiale riguardante il tasso d'inflazione programmato per l'adeguamento del corrispettivo. Pertanto, il testo definitivo reca il riferimento al tasso ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali per l'adeguamento del corrispettivo. Inoltre sempre relativamente allo stesso punto, alcuni soggetti istituzionali hanno chiesto di poter derogare dalla considerazione della velocità commerciale per l'adeguamento del corrispettivo, in quanto, almeno per il settore gomma, il parametro in argomento dipenderebbe da una molteplicità di fattori solo limitatamente nella disponibilità degli enti affidanti. In proposito si rinvia a quanto argomentato sulla questione nella specifica misura regolatoria n. 19, alla quale, peraltro, conviene fare rinvio anche nel prospetto per assicurare piena coerenza al tema in argomento.
Analoga considerazione vale per l'osservazione avanzata da alcuni soggetti istituzionali in merito all'eccessiva ripartizione del corrispettivo presente nella nota n. 8 del Prospetto posto in consultazione, comportante, ad avviso degli intervenuti, un pesante aggravio per l'offerta economica della gara (il ribasso d'asta ed il conseguente punteggio dovrebbe essere formulato per ogni componente del corrispettivo). In merito, si rileva che questa previsione è strettamente legata alla distinzione del corrispettivo nelle varie componenti prevista nel Prospetto n.1 della misura n.9 relativa alle informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara. Quindi, si rinvia a quanto argomentato sulla questione nella misura n. 9 e relativo Prospetto.
Un soggetto istituzionale ha chiesto di chiarire il punto m) del Prospetto relativo a "*altri eventuali ricavi complementari (solo per contratti net cost)*". In proposito, si è proceduto all'inserimento di una specifica nota esemplificativa.
Relativamente agli altri punti del Prospetto, le osservazioni pervenute riguardano essenzialmente richieste di chiarimento o maggiore precisazione relativamente a quanto sinteticamente indicato. Specificatamente, le suddette richieste hanno riguardato le modalità di gestione delle emergenza[70], le garanzie definitive[71] e le condizioni e modalità di risoluzione del contratto[72]. Relativamente ai primi due temi si è proceduto ad integrare i relativi punti del Prospetto, mentre non si è ritenuto opportuno accogliere la proposta di una associazione di consumatori di specificare le cause di risoluzione del contratto. In proposito, infatti, si ritiene che la risoluzione contrattuale, la cui disciplina è da prevedersi obbligatoriamente nel contratto, vada più opportunamente articolata con l'individuazione delle specifiche cause nell'ambito del particolare contesto contrattuale.
Relativamente alle varie osservazioni ricevute relativamente ai punti cc) e dd) del Prospetto[73], si sottolinea che gli stessi punti traggono origine dalla specifica previsione normativa dell'articolo 19 comma 3 l) ed i), del decreto legislativo n. 422/97.

---

[69] In particolare ci si riferisce ai punti compresi tra m) ed q) del Prospetto posto in consultazione.
[70] Punto u) del Prospetto posto in consultazione.
[71] Punto aa) del Prospetto posto in consultazione.
[72] Punto x) del Prospetto posto in consultazione.
[73] In merito al punto cc) del Prospetto alcuni intervenuti ripropongono il tema dell'applicazione o meno della contrattazione di secondo livello. In proposito si rinvia a quanto rappresentato relativamente alla misura n.8 "*Trasferimento del personale*". In merito al punto dd) del Prospetto un operatore ne richiede l'eliminazione, ritenendo che la problematica del personale rientri essenzialmente nella competenza del gestore; mentre un altro operatore ritiene che la previsione proposta debba comunque far salvi i casi di discontinuità che comportano la risoluzione del contratto. Un soggetto istituzionale chiede un chiarimento in merito alla previsione di ridefinizione del capitale investito in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di

Infine una associazione di consumatori ha suggerito di integrare lo schema di contratto con la previsione di porre a carico del gestore il rispetto dei parametri di efficienza previsti dall'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012 e del successivo DPCM 11 marzo 2013, al fine di garantire agli enti affidanti "*il concreto accesso*" al fondo nazionale e assicurare, così, la sostenibilità del servizio. In proposito si sottolinea come il comma 4 dell'articolo 16 bis sopra richiamato già prevede per le regioni a statuto ordinario, a seguito dell'emanazione del DPCM di definizione dei criteri di ripartizione del fondo nazionale, l'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e conseguentemente, che "*i contratti di servizio gia' stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione*". Si ritiene che la norma in argomento possa trovare applicazione anche per i nuovi contratti. Specificatamente, quindi, il suggerimento ricevuto può trovare recepimento nel Prospetto in argomento con la previsione che il contratto, per le regioni a statuto ordinario, contenga un sistema di incentivazione dell'efficienza che tenga conto almeno dei criteri di ripartizione del fondo nazionale previsti dall'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012 e successivo DPCM 11 marzo 2013.

validità del contratto. Le organizzazioni sindacali chiedono che l'eventuale ridefinizione dei rapporti di lavoro avvenga mediante contrattazione con le strutture locali dei sindacati maggiormente rappresentativi.

Misura 18 – Durata e proroga dei contratti di servizio

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

La durata degli affidamenti è disciplinata dalla legislazione europea e nazionale (rispettivamente il regolamento (CE) n. 1370/2007, articoli 4, paragrafo 4 e 5 paragrafo 5, e il decreto legislativo n. 422/1997, articolo 18, comma 1) che prevedono, altresì, le condizioni per eventuali proroghe dei contratti e gli oneri procedurali e di comunicazione cui esse sono soggette. Coerentemente agli obbiettivi di regolazione economica assegnati all'Autorità, la fissazione del termine di durata del contratto deve fondarsi su una analisi che ne dimostri la coerenza con il piano degli investimenti e le modalità di ammortamento degli stessi. Ove, poi, ricorrano i presupposti per l'estensione di tale termine, occorrerà verificare caso per caso le specifiche e non ricorrenti circostanze che giustificano il protrarsi degli affidamenti e valutare l'adeguatezza del superamento dei limiti posti.

Va osservato, al riguardo, che la Commissione europea nella propria Comunicazione sugli orientamenti interpretativi afferma che la durata e l'eventuale proroga dei contratti di servizio dipendono dalla circostanze specifiche di ciascun caso; come sottolinea il quindicesimo Considerando, "*i contratti di lunga durata possono comportare la chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario, con conseguente riduzione degli effetti positivi della pressione della concorrenza. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano una durata limitata*"[74].

Seguendo tale impostazione, la misura di cui al punto 18, punto 1 1 prevede che gli elementi che dovranno essere tenuti in considerazione al fine di stabilire durata e eventuali proroghe del contratto di servizio sono l'entità degli investimenti e il periodo necessario a conseguire i relativi ammortamenti.

La misura 18, punto2 stabilisce espressamente che la possibilità di disporre la proroga sia chiaramente individuata nella documentazione relativa alla gara e circoscritta puntualmente nei suoi termini di efficacia[75].

La misura 18, punto 3 si propone di disciplinare i casi di proroga nei casi in cui risulti necessario garantire la continuità del servizio alla scadenza del precedente rapporto contrattuale, conformemente a quanto stabilito dall'articolo 5, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

La misura 18, punto 4 assegna inoltre la possibilità agli enti affidanti di disporre la proroga del contratto di servizio come soluzione per promuovere investimenti da parte del gestore del servizio o per stimolare il raggiungimento di determinati livelli di qualità dei servizi forniti. In questo caso l'estensione del periodo di validità del contratto sarebbe comunque subordinata a una verifica del raggiungimento di obbiettivi predefiniti di performance finanziaria, operativa e qualitativa in capo al gestore del servizio in un determinato periodo intermedio dell'affidamento.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Sulla misura di cui al punto 18, punto 1, un'associazione di operatori dell'autotrasporto viaggiatori, pur condividendo pienamente la necessità di commisurare la durata degli affidamenti agli investimenti e relativi ammortamenti, ritiene, tuttavia, che, entro i termini massimi normativamente previsti, la durata minima dell'affidamento deve essere tale da garantire l'integrale ammortamento degli investimenti occorrenti in base a quanto previsto nei documenti di gara.

---

[74] Cfr. al riguardo la Comunicazione della Commissione europea del 29 marzo 2014 sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, al punto 2.2.7.

[75] Secondo quanto peraltro indicato dalla Corte costituzionale in materia di proroga dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale. Cfr., al riguardo, Corte cost., sentenza n. 2 del 13 gennaio 2014, che ha disposto l'illegittimità dell'articolo 2 della legge regionale della Toscana n. 64 del 24 novembre 2012 secondo cui *"nelle more dell'espletamento della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma al gestore unico [...] e fino al subentro dello stesso, gli enti locali competenti provvedono, nei limiti degli stanziamenti di bilancio, a garantire la continuità del servizio reiterando, anche oltre il primo biennio, i provvedimenti di emergenza emanati ai sensi del comma 1"*, ossia i provvedimenti emanati nel 2011 ai sensi dell'articolo 5, paragrafo. 5 del regolamento (CE) n. 1370/07. In tale pronuncia, il giudice costituzionale ha stabilito che la norma impugnata, nello stabilire la possibilità, per gli enti locali, di reiterare la proroga dei contratti dei gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, senza neppure che vi sia l'indicazione di un termine finale di cessazione delle medesime, "*ha posto in essere una disciplina che opera una distorsione nel concetto di concorrenza ponendosi in contrasto con i principi generali, stabiliti dalla legislazione statale*".

Al riguardo, si rappresenta che la durata di un affidamento, così come stabilita dall'ente affidante in base ai criteri offerti dal regolamento (CE) n. 1370/2007, deve essere idonea a consentire al gestore del servizio di ammortizzare gli investimenti effettuati nel corso del rapporto contrattuale. In altri termini, nella fissazione del periodo di vigenza del contratto di servizio, ciò che occorre evitare è l'individuazione di una durata maggiore rispetto a quella ritenuta utile al recupero degli investimenti da parte dell'impresa affidataria. Diversamente operando, sarebbe concreto il rischio di determinare rendite di posizione in capo all'impresa affidataria e una chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario.
Quanto appena osservato è stato condiviso altresì dall'AGCM nel parere sullo schema di atto di regolazione. In detto parere l'AGCM ha avuto modo di ribadire i propri dubbi circa gli affidamenti di durata eccessivamente lunga.
Tanto premesso, l'Autorità ritiene che sia, in ogni caso, una prerogativa di Regioni e Comuni, nell'esercizio delle funzioni di programmazione loro garantite dall'Ordinamento, provvedere ad individuare la disciplina dell'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e, con essa, la durata dei contratti di servizio, basandosi, a tal fine, sulla disciplina europea e nazionale di riferimento.
Per le ragioni su esposte si ritiene di non accogliere quanto proposto dalla predetta associazione e di confermare, pertanto, la versione della misura posta in consultazione.
Sempre la stessa associazione, inoltre, è dell'avviso che la possibilità di disporre la proroga nel contratto di servizio debba essere altresì computata nella quantificazione del valore stimato del contratto di servizio posto a gara.
Con riferimento a quanto da ultimo osservato, si fa presente come tale richiesta esuli dalla *ratio* della misura in commento, che intende, per l'appunto disciplinare unicamente la durata e la proroga dei contratti di servizio. Pertanto, basandosi la misura 18 su un perimetro di norme già predisposto dall'ordinamento europeo e nazionale, si ritiene di non accogliere la previsione proposta.
Con riferimento alla misura 18, punto 2, alcuni operatori del settore ferroviario e su strada hanno evidenziato che oltre alla puntuale indicazione della possibilità di disporre la proroga dell'affidamento, occorre chiarire che la disciplina di gara deve definire preventivamente in modo netto e trasparente le condizioni di proroga.
Sul punto, si fa presente che la misura in esame si pone in coerenza con quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007 ed, in particolare, con l'articolo 4, paragrafo 4. Si consideri poi che la Comunicazione della Commissione europea , al punto 2.2.7, provvede a specificare i termini e le condizioni di esercizio della proroga da parte dell'ente affidante.
Si segnala, inoltre, che il Prospetto n. 5, lettera v) del documento posto in consultazione ("Schema del contenuto minimo dello convenzioni/contratti") prescrive espressamente in capo all'ente affidante di adottare la "disciplina delle eventuali proroghe e il preavviso minimo per esercitare la proroga").
Pertanto, l'Autorità, anche sulla scorta di quanto rilevato dall'ANAC nel parere reso , ha ritenuto di precisare il contenuto applicativo di tale disposizione, chiarendo che la proroga di cui alla misura 18, punto 2 sia disposta dagli enti affidanti conformemente a quanto previsto dall'articolo 4, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007.
Inoltre, sia la predetta associazione di operatori dell'autotrasporto viaggiatori che alcuni operatori del trasporto pubblico ritengono che la valutazione della opportunità di proroga del contratto, anche in assenza di chiara indicazione nei documenti di gara, debba essere prevista e consentita, in via eccezionale in corso di contratto, in presenza di revisioni dell'importo contrattuale e dei servizi oggetto del contratto connesse alla riduzione degli stanziamenti disponibili da parte dell'ente affidante. Tali riduzioni, infatti, renderebbero in proporzione più onerosi gli investimenti e gli altri obblighi di servizio previsti dal contratto.
A tal riguardo, l'Autorità rappresenta che la misura richiesta fuoriesce dal perimetro regolamentare stabilito dalla richiamata normativa di riferimento. Né, infatti, la disciplina europea né quella nazionale richiamata contemplano, anche in via eccezionale, l'istituto della proroga quale forma di compensazione per l'affidatario conseguente alla riduzione delle risorse disponibili in capo all'ente affidante. L'adozione della misura richiesta risulta pertanto priva di copertura normativa e, pertanto, non è ritenuta accoglibile.
Riguardo alla misura 18, punto 3, alcuni operatori del trasporto pubblico, nonché le associazioni rappresentative degli stessi e un soggetto istituzionale, hanno messo in evidenza che, relativamente alle ipotesi di affidamento di emergenza *ex* articolo 5, paragrafo 5 del regolamento CE n. 1370/2007, accanto

alla proroga, è prevista altresì la possibilità di un nuovo affidamento, che non vincola l'ente affidante e l'affidatario al rispetto delle condizioni pattuite nel contratto di servizio scaduto.

In proposito, occorre chiarire che la disposizione 18, punto 3 in esame intende prendere a riferimento unicamente la possibilità di proroga e non anche la possibilità di aggiudicazione diretta o di imposizione di un obbligo a fornire determinati servizi pubblici, previsti dal citato articolo 5, paragrafo 5, quali modalità alternative all'adozione della proroga del contratto. Nondimeno, l'Autorità è dell'avviso di recepire le osservazioni fornite al riguardo dagli *stakeholders*, precisando che la misura in parola riguarda esclusivamente l'istituto della proroga e non anche le ulteriori modalità alternative previste dal citato regolamento europeo.

In relazione alla misura 18, punto 4, un operatore del trasporto ferroviario ha osservato come, coerentemente alle fattispecie di proroga contemplate nel regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto direttamente applicabili, sia opportuno rimodularne i contenuti o valutarne l'eliminazione. Analoghe considerazioni su tale misura sono state avanzate dall'ANAC e dall'AGCM. La misura in parola, così come predisposta, risulterebbe priva di copertura normativa e legherebbe la possibilità di proroghe ad incerti miglioramenti dell'offerta che potrebbero essere usati dagli operatori *incumbent* come pretesto per prolungare indebitamente i contratti.

Sul punto, l'Autorità è dell'avviso di condividere i rilievi illustrati. Siffatta disposizione, infatti, contrariamente al fine attribuitole, può prestarsi ad interpretazioni e applicazioni concrete tese a incentivare l'indebito prolungamento della durata dei contratti, al di fuori delle ipotesi specifiche contemplate dalla normativa di riferimento. Pertanto, si è ritenuto di eliminare tale disposizione.

Sono state formulate, inoltre, ulteriori osservazioni non direttamente riferibili alle misure poste in consultazione. A tal riguardo, un operatore del trasporto ferroviario ha evidenziato l'opportunità che nei contratti di servizio pubblico vengano disciplinate le modalità di proseguimento del servizio, nonché siano previste adeguate garanzie per l'impresa affidataria uscente volte ad assicurare la sostenibilità di eventuali proroghe del servizio, per le quali dovranno essere definiti i tempi massimi. Infine, è stata sottolineata la necessità di prevedere nei contratti di servizio, apposite misure per disciplinare la prosecuzione del servizio anche nel caso in cui non pervengano offerte o non vi siano offerte valide tra quelle presentate.

In proposito, si evidenzia che il Prospetto n. 5, lettera v) del documento posto in consultazione ("Schema del contenuto minimo dello convenzioni/contratti") prescrive espressamente in capo all'ente affidante di adottare la *"disciplina delle eventuali proroghe e il preavviso minimo per esercitare la proroga"*. Con riferimento, invece, alle su menzionate garanzie per l'impresa affidataria uscente, si rappresenta che le proroghe del servizio eventualmente disposte dovranno comunque rispettare i termini di durata individuati dalla disciplina europea di riferimento. Con riguardo, poi, alla richiesta di apposite misure per garantire la prosecuzione del servizio, si rinvia alla citata disciplina posta dal citato articolo 5, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1370 e alla misura 18, punto 3 del documento posto in consultazione.

Da ultimo, un soggetto privato ha proposto di aggiungere alla misura 18 un quinto comma, secondo cui *"Al fine di favorire la concorrenza, di facilitare l'acquisto dei beni essenziali e indispensabili e il reperimento dei necessari finanziamenti, l'ente affidante assicura che, tra la data della stipula del contratto e l'avvio del servizio, intercorra un periodo congruo che, in base alle caratteristiche del servizio, può variare da ... a ... mesi"*. La proposta di inserimento del quinto comma risulterebbe necessaria al fine di consentire all'operatore aggiudicatario di poter provvedere al reperimento di beni e risorse finanziarie indispensabili per lo svolgimento della commessa - favorendo, in tal modo, la partecipazione di operatori economici potenzialmente interessati - nonché sufficiente ad evitare l'introduzione di meccanismi regolatori eccessivamente penalizzanti per gli *incumbent*.

A tal riguardo, si rinvia ai criteri contenuti nella misura 7 dello schema di documento di regolazione posto in consultazione ("Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile").

Misura 19 - Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi e misure di promozione dell'efficienza

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

Viene proposto agli enti titolari della potestà tariffaria un metodo *price-cap* da accoppiare, considerando la presenza nel trasporto pubblico locale di compensazioni a copertura di oneri di servizio pubblico, con un simmetrico e coordinato metodo di tipo *subsidy-cap*, volto alla definizione *ex ante* dei corrispettivi a copertura delle predette compensazioni.

Come noto, il *price cap* è un metodo di regolazione della dinamica tariffaria che consiste nell'applicazione di un tetto (*cap*) alla variazione media di un paniere di tariffe per le singole imprese, che ha una funzione incentivante grazie alla fissazione di un coefficiente X di recupero di efficienza o di miglioramento della produttività per un "periodo regolatorio" predefinito, in genere non inferiore a tre anni. Tale coefficiente riflette sia miglioramenti del grado di efficienza (miglior uso delle risorse nei diversi processi aziendali), che di produttività o redditività (ad esempio, incremento dei ricavi dovuti alla maggiore efficacia dell'azione di contrasto all'evasione tariffaria o grazie ad una migliore integrazione tariffaria tra i diversi bacini). Applicando il tetto ai corrispettivi o sussidi a copertura delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico, anziché sulle tariffe, si ottiene lo stesso effetto incentivante, posto che le tariffe vengono lasciate variare in funzione del tasso di inflazione, ma sempre entro limiti massimi (non oltre una certa soglia). Occorre però che la dinamica congiunta tra tariffe e corrispettivi assicuri la copertura dei costi totali (efficienti) del servizio.

Il metodo del *price cap* è disciplinato dalla legge 14 novembre 1995, n. 481, articolo 2, commi 18 e 19 - cui fa esplicito rinvio il decreto legislativo n. 422/1997 - che prevede l'applicazione dei seguenti parametri:

a) tasso di variazione medio annuo riferito ai dodici mesi precedenti dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI) rilevato dall'ISTAT;

b) obiettivo di variazione del tasso annuale di produttività, prefissato per un periodo almeno triennale;

c) recupero di qualità del servizio rispetto a standard prefissati per un periodo almeno triennale.

Come noto, la previsione in parola è rimasta largamente disattesa, come emerge anche dalle osservazioni raccolte presso i partecipanti alla consultazione, salvo i casi in cui le normative regionali abbiano previsto criteri applicativi al riguardo, anche difformi dal contenuto della legge n. 481/1995 (ad es. relativamente all'indice del tasso di indicizzazione da utilizzare).[76]

Nella misura 19 sono considerati tutti i tre parametri della legge n. 481/1995, intendendosi che gli ultimi due siano da commisurarsi agli obiettivi di miglioramento perseguibili in ciascun bacino di affidamento. In caso di affidamento competitivo, l'ente affidante potrà fissare obiettivi minimi annuali di miglioramento dell'efficienza e della qualità per tutta la durata dell'affidamento, sia come valore medi che come valori differenziati per anno, da rendere noti in fase di pubblicazione del bando di gara o di invio della lettera di invito e da disciplinare nei contratti di servizio affidati. In coerenza, lo stesso ente potrà richiedere che le offerte siano formulate in base ad un valore medio nominale per tutta la durata dell'affidamento o che vengano distinte anno per anno. Nella presentazione del PEF previsionale i corrispettivi annuali devono in ogni caso essere evidenti.

In caso di affidamento *in house providing*, invece, l'ente affidante deve prestabilire la curva di efficienza del gestore sulla cui base viene predisposto il PEF (vedi misura 13) e, in tale caso come in quello di affidamento diretto, deve giustificare la convenienza economica dell'affidamento stesso[77] per un periodo congruo a permettere il raggiungimento dei prefissati obiettivi di efficienza.

---

[76] Il riferimento alla metodologia (*price-cap*) ex legge n. 481/1995 consente di ritenere che il parametro di riferimento per l'aggiornamento al costo della vita debba sempre essere l'indice ISTAT FOI dell'anno precedente a quello di vigenza della tariffa, mentre l'utilizzo di altri parametri, come – ad esempio – l'indice di inflazione programmata o l'indice definito nel Documento di Economia e Finanza, costituirebbe una eccezione, ancorché sempre ammissibile quando prevista in una norma regionale.

[77] Il comma 609 della legge 190/2014 ha integrato il comma 1-bis dell'articolo. 3-bis del decreto legge n. 138/2011, imponendo che le relazioni degli enti di governo ex articolo. 34, comma 20, del decreto legge n. 179/2012, debbano motivare le ragioni della scelta della forma di affidamento *"con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio"*.

Con riguardo al parametro della qualità, deve essere considerato che la curva dei miglioramenti di qualità dei servizi erogati, inclusi quelli del trasporto pubblico locale, presenta, di norma, un andamento fisiologico decrescente all'aumentare del livello standard definito. Ne consegue che in sede di applicazione gli enti affidanti dovrebbero differenziare le percentuali di miglioramento per "cluster" di qualità, individuati in funzione del posizionamento sulla predetta curva di qualità.

Alla formula n. 2, relativa al corrispettivo, potrebbe inoltre essere aggiunto un addendo relativo ai costi non controllabili da parte del gestore (come, ad esempio, i costi di assicurazione in quanto legati a tariffe fissate unilateralmente dal fornitore) e agli investimenti, laddove questi facciano parte dell'oggetto di affidamento. Il riconoscimento di costi non controllabili (si parla, in tal caso, di costi "passanti" o *cost pass through*) deve, tuttavia, essere motivato adeguatamente ed essere coerente con le ipotesi esplicitate di ripartizione dei rischi commerciali, operativi e finanziari assunti a base della predisposizione del PEF da parte dell'ente affidante. Corrisponderebbe, infatti, a una doppia computazione riconoscere al gestore un costo il cui relativo rischio venga considerato già nella remunerazione del capitale. Inoltre, anche nel caso vengano riconosciuti come "passanti" sulla tariffa alcuni costi, andrebbe comunque evitato di deresponsabilizzare il gestore, inserendo anche costi (prezzi di acquisto) palesemente fuori mercato, rendendosi pertanto opportuno richiedere da parte dell'ente affidante di far riferimento a medie di mercato o a costi e prezzi efficienti o standard.

Il meccanismo proposto in sede di consultazione per il recupero di efficienza sui sussidi, nei casi di applicazione al servizio di trasporto di superficie, prevedeva anche l'inserimento di un parametro relativo alla velocità commerciale (V_t) da considerare solo ove l'algoritmo e i meccanismi di controllo utilizzati consentissero di riflettere esclusivamente e in maniera non ambigua le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità dell'ente competente e non influenzabili dal gestore. Tale discrezionalità dell'ente competente viene ora resa più esplicita, in relazione alle complessità che la verifica dell'indicatore comporta, come segnalato anche da diversi partecipanti alla consultazione, espungendo il relativo riferimento dalla formula n. 2, di cui sempre al punto 2. Laddove considerato, l'inserimento di un parametro *V*, definito in termini di variazione nell'intervallo di tempo da t_{-1} a t, e preceduto dal segno meno, dovrebbe comportare una diminuzione del corrispettivo nel caso in cui la velocità commerciale aumenti e, viceversa, nel caso la velocità commerciale diminuisca. Con tale meccanismo, quando la velocità commerciale aumenta, il gestore incamera un vantaggio dovuto ai minori costi gestionali correlati alla velocità commerciale (come, ad esempio, il costo dei carburanti, il tempo di guida degli autisti e, pertanto, una significativa componente del costo del lavoro aziendale o l'usura dei mezzi), in ciò giustificando una riduzione del corrispettivo, mentre in caso di diminuzione i maggiori costi che dovrà sostenere il gestore sono compensati da un aumento del corrispettivo. Il meccanismo svolge una funzione incentivante per lo stesso ente affidante, in quanto titolare delle politiche di mobilità. Infatti, esso sarebbe premiato da un minore esborso finanziario (riduzione del corrispettivo) per l'efficacia delle politiche di mobilità adottate e, penalizzato, in caso di peggioramento.

Il parametro V_t dovrebbe inoltre essere rilevato secondo metodologie oggettive e verificata dalle parti; esso potrebbe essere definito come un indicatore semplice, pari al rapporto tra vetture-km o treni-km offerti al pubblico e la somma delle ore totali offerte al pubblico, o come indicatore ponderato in base a fasce orarie a diversa intensità di passeggeri trasportati, secondo un algoritmo prestabilito.

Da valutare nei diversi contesti è anche la considerazione di un coefficiente α, compreso tra valori maggiori di 0 e minori di uno, da anteporre al parametro della velocità commerciale volto a stimare la quota della variazione del parametro che è correlata direttamente ai costi del Gestore. Un tale coefficiente non dovrebbe essere superiore al peso dei costi variabili sui costi totali, mediamente pari al 75-80% nelle aziende di trasporto pubblico locale, potendosi in alternativa far corrispondere all'aumento della velocità commerciale, in parte o totalmente, un incremento delle percorrenze ovvero dei livelli quantitativi del servizio fornito (e, dunque, senza riflessi sulla dinamica tariffaria).

Il meccanismo del *subsidy cap* è compatibile con obiettivi di recupero di efficienza (*cost-cap*) e di ottimizzazione dei ricavi attraverso, ad esempio, politiche di riduzione dell'evasione/elusione tariffaria o di aumento del numero di passeggeri paganti. Tali elementi si riflettono nel rapporto di copertura dei ricavi, rappresentato dal rapporto "ricavi da traffico/costi operativi" (*coverage ratio*), ma il recupero di efficienza o di produttività non può essere confuso con tale indicatore che, può essere considerato alla stregua di un indicatore di "economicità". Il *coverage ratio*, infatti, ingloba i miglioramenti di processi gestionali riferibili a

processi aziendali diversi, ma anche a fattori esogeni, non direttamente riconducibili all'*effort* gestionale. L'aumento dei ricavi potrebbe infatti risultare anche da un incremento delle tariffe, del traffico o dei passeggeri paganti. Tutte tali variabili sono influenzate sia da politiche aziendali del Gestore, come quelle di contrasto dell'evasione (in caso di trasferimento del rischio sui ricavi), sia da politiche di gestione della mobilità dell'ente affidante, sia infine da fattori esogeni di ciclo economico.[78] Di qui l'inadeguatezza di tale indicatore a riflettere l'*effort* aziendale e ad essere pertanto utilizzato nei meccanismi di efficientamento in parola.

Con riguardo all'ambito di applicazione del *price-cap/subsidy cap* proposto, si può ritenere condivisibile in linea generale l'affermazione di alcuni operatori ed esperti di settore che un tale meccanismo sia maggiormente idoneo negli affidamenti "in house" o diretti piuttosto che in quelli risultanti da procedure di gara, dove, nei termini del regolamento (CE) n. 1370/2007, una gare equa e non discriminatoria, dovrebbe assicurare la selezione dell'offerta più efficiente (o efficace), senza necessità di aggiungere ulteriori incentivi al miglioramento.

Una tale affermazione va tuttavia calata nei diversi contesti di gara e situazioni gestionali e territoriali e non appare sufficiente a costituire motivo di automatica inapplicazione. D'altra parte il Legislatore ha disposto che i corrispettivi a base d'asta siano determinati in base al criterio del costo standard, al fine di evitare che uno degli elementi fondamentali del disegno di gara sia fissato in maniera distorta. Si consideri peraltro che, anche in altri settori regolati, la presenza di affidamenti con gara non esclude il gestore dall'assoggettamento ai meccanismi di regolazione delle tariffe.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

Il criterio del *price cap* congiunto con quello del *subsidy cap* è stato ampiamente apprezzato sin dalla consultazione di cui alla delibera 46/2014, anche se, da parte degli operatori, le osservazioni si erano soffermate maggiormente sui meccanismi di indicizzazione piuttosto che su quelli di promozione dell'efficienza e della qualità del servizio.

Le associazioni delle imprese e le imprese chiedono di esplicitare che il recupero di produttività, catturato dalla variabile X nella formula di *subsidy cap*, non si applichi in caso di gara, manifestandosi, a loro dire, le efficienze di gara già in sede di presentazione delle offerte. Il Coordinamento delle Regioni e delle Province autonome chiede inoltre di chiarire come utilizzare tale variabile nel caso di un gara che preveda che l'efficientamento (o una parte di esso) sia necessario per conseguire la sostenibilità economico-finanziaria dell'affidamento, valutata sull'intero periodo di affidamento. "Possono, infatti, verificarsi casi, peraltro implicitamente previsti nel Prospetto n. 2, nei quali la gestione del servizio sia, all'istante 0, strutturalmente in perdita e tale perdita non possa essere subito recuperata (ad esempio a causa dell'eventuale vincolo della clausola sociale stabilita dalla legge regionale), o per strutturale sovradimensionamento degli organici (che, in presenza di obbligo del trasferimento di tutto il personale, può essere assorbito con il blocco del turn-over solo su un arco temporale medio-lungo)". La risposta è contenuta in quanto affermato sopra, in relazione al rapporto tra l'efficientamento e il *coverage ratio*. Fermo restando che il recupero di efficienza può essere graduale in un affidamento, in relazione ai normali processi di apprendimento o, anche, alla stessa struttura del disegno di gara, il recupero di efficienza va calibrato e, pertanto, essere nullo all'anno zero considerato e positivo negli anni successivi, fermo restando le riserve prima esposte in merito all'utilizzo di un indicatore quale il *coverage ratio* a fini di incentivazione.

Con riguardo all'inclusione del parametro relativo alla velocità commerciale, come si è detto, alcuni soggetti hanno espresso timori circa la sua corretta applicazione, In particolare, il Coordinamento delle Regioni ha segnalato il rischio che possa incentivare contenziosi o che si riveli inapplicabile nei casi in cui, come accade nel trasporto pubblico locale automobilistico, la velocità commerciale dipenda da fattori che sono solo in misura limitata nella disponibilità degli affidatari. Di tali considerazioni si è tenuto conto nella formulazione della misura adottata.

[78] Inoltre, a seguito dell'approvazione dell'articolo 16-bis del decreto legge n. 95/2012 e s.m.i., e del successivo DPCM 26 giugno 2013, attuativo dello stesso articolo, il *coverage ratio* viene oggi approssimato ai fini della ripartizione dei trasferimenti dal Fondo Nazionale Trasporti, come rapporto tra i ricavi da traffico e, al denominatore, della somma tra corrispettivi e ricavi da traffico, in conseguenza della asserita mancanza di dati sui costi aziendali degli operatori del settore. Ciò comporta che anche un aumento dei corrispettivi da parte dell'ente affidante potrebbe abbassare il valore del rapporto, alimentando la richiesta per un allineamento del corrispettivo allo stesso ente e così creando un effetto circolarità.

Con riguardo ai parametri di qualità, si sono espresse in particolare le associazioni dei consumatori e utenti, una delle quali propone che *le associazioni dei consumatori concorrano alla definizione degli indicatori di qualità erogata e di qualità percepita e che la loro rilevazione non sia delegata unicamente al sistema di monitoraggio aziendale ma preveda l'integrazione con delle forme di monitoraggio civico. È evidente di come la correlazione diretta che c'è nella formula di adeguamento tariffario tra l'incremento tariffario e la valutazione positiva della qualità rende quanto mai necessaria l'attribuzione della valutazione della qualità (erogata e percepita) agli utenti finali, per tramite delle associazioni e non del sistema di monitoraggio aziendale.*

Tali valutazioni, che sono state riportate integralmente, sono del tutto coerenti con la normativa esistente, dove l'articolo 2, comma 461, della legge n. 244/2007 prevede esplicitamente il coinvolgimento degli utenti, anche in forma associata, nelle metodologie e nell'effettuazione dei monitoraggi ed esse, infatti, costituiscono uno dei contenuti minimi delle Convenzioni di cui alla misura 17, che si applica a tutte le modalità di trasporto disciplinate del presente atto e pertanto l'Autorità auspica che esse vengano tenute nella debita considerazione da parte degli enti affidanti.

Un'altra Associazione dei consumatori ritiene utile che la misura regolatoria fornisca ulteriori dettagli sulle modalità di specificazione degli indicatori quali-quantitativi e sui meccanismi di monitoraggio che verranno adottati. In merito si osserva che tali elementi costituiranno oggetto del procedimento dell'Autorità in materia di condizioni minime di qualità dei servizi, menzionato nell'Introduzione di questa Relazione. La stessa Associazione suggerisce inoltre di porre un limite di prezzo all'aggiustamento annuale della tariffa, come infatti esplicitato nella misura che, in ogni caso, in base ai poteri attribuiti all'Autorità, definisce solo un criterio e non valori puntuali delle tariffe.

Con riguardo alla compatibilità tra il meccanismo proposto e l'applicazione di metodi di integrazione tariffaria, che nella misura di cui al punto 3 si richiede di tutelare, Il Coordinamento delle Regioni chiede espressamente "una clausola di salvaguardia per metodologie di aggiornamento delle tariffe definite e disciplinate a livello regionale, anche tenendo conto delle specificità dei diversi territori". Infine, le Regioni suggeriscono di non considerare perentoria la modalità proposta, anche in considerazione del fatto che la stessa, prevedendo, oltre a un criterio, un algoritmo matematico basato su quel criterio, sembra andare oltre la mera definizione dei criteri di fissazione delle tariffe, di cui all'articolo 37 del decreto legge n. 201/2011. Un soggetto istituzionale sottolinea come la misura vada a confliggere con i poteri normativi degli enti locali, mentre un altro soggetto istituzionale si limita ad osservare sull'intera misura come sembri opportuno e necessario definire i criteri del rapporto tra le tariffe, come stabilite dagli enti locali, e le compensazioni del servizio".

Si ritiene che l'attuale riformulazione della misura, unitamente ai dettagli forniti nella Relazione illustrativa chiarisca la portata dell'intervento dell'Autorità nei precisi confini dettati dall'articolo 37 del proprio decreto istitutivo, finalizzato a definire un criterio di aggiornamento delle tariffe collegato a quello di aggiornamento dei corrispettivi conforme ai principi generali della legge n. 481/95. E di criteri occorre parlare anche nel caso si usino algoritmi, che non vincolano a prestabiliti valori. Ne è prova anche la discrezionalità lasciata agli enti competenti circa la considerazione dei parametri relativi alla velocità commerciale, ai costi esterni e agli investimenti.

Con riguardo, invece, alle diverse osservazioni ricevute in merito alla struttura tariffaria (da non confondere con la sua dinamica), ancorché il punto non fosse stato posto in consultazione, si segnala che commenti e suggerimenti potranno trovare adeguata considerazione nell'ambito del procedimento da avviare sui criteri tariffari di cui all'articolo 37, comma 2, lettera b) del decreto istitutivo dell'Autorità, avente peraltro un perimetro applicativo diverso da quello del comma 2, lettera f) dello stesso articolo.

Misura 20 – Modifiche contrattuali

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

In assenza di specifiche disposizioni dettate in materia dal regolamento (CE) n. 1370/2007, una qualsiasi variazione delle condizioni contrattuali è assoggettata alle regole generali poste dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea in materia di modifiche dei contratti aggiudicati con gara, così come, peraltro, sostenuto dalla Commissione europea nella Comunicazione [79].

Specificamente, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che "*Al fine di assicurare la trasparenza delle procedure e la parità di trattamento degli offerenti, le modifiche sostanziali apportate alle disposizioni essenziali di un contratto di concessione di servizi costituiscono una nuova aggiudicazione di appalto, quando presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle del contratto di concessione iniziale e siano, di conseguenza, atte a dimostrare la volontà delle parti di rinegoziare i termini essenziali di tale appalto*"[80], chiarendo come una modifica apportata ad un contratto in corso di validità possa essere ritenuta sostanziale se introduce condizioni che, se inserite nella procedura di gara originaria, avrebbero consentito l'ammissione di offerenti diversi da quelli che sono stati accettati o avrebbero permesso di accettare un'offerta diversa da quella che è stata accettata[81].

Pertanto, soltanto in caso di modifiche non sostanziali e di minore entità, da valutare caso per caso, può non essere necessaria una nuova aggiudicazione e può essere sufficiente una semplice modifica del contratto.

Il menzionato orientamento giurisprudenziale è ribadito dall'articolo 43 della direttiva 23/2014/UE, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, che disciplina analiticamente le modifiche contrattuali ammesse senza richiedere una nuova procedura di aggiudicazione, prevedendo, tra l'altro, che "*Le concessioni possono essere modificate senza una nuova procedura di aggiudicazione della concessione a norma della presente direttiva nei casi seguenti: a) se le modifiche, a prescindere dal loro valore monetario, sono state previste nei documenti di gara iniziali in clausole chiare, precise e inequivocabili, che possono comprendere clausole di revisione dei prezzi, o opzioni. Tali clausole fissano la portata e la natura di eventuali modifiche o opzioni, nonché le condizioni alle quali possono essere impiegate. Esse non apportano modifiche o opzioni che altererebbero la natura generale della concessione; (....) e) se le modifiche, a prescindere dal loro valore, non sono sostanziali ai sensi del paragrafo 4. (...)*"[82].

Tanto premesso, la misura in argomento prevede la necessità che gli enti affidanti introducano nei documenti di gara clausole chiare, precise ed inequivocabili in ordine alle circostanze[83] che possano dar luogo alle eventuali modifiche delle condizioni contrattuali, senza alterare la natura generale del contratto. Tali clausole fissano la portata e la natura delle eventuali modifiche e le relative modalità applicative, assicurando l'equilibrio economico - finanziario del contratto sulla base della ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio[84] e regolando la corrispondente revisione del piano economico-

---

[79] Cfr. COMMISSIONE EUROPEA, *Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, 2014/C 92/01*, pubblicata su Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 29 marzo 2014, punto 2.3.6, concernente le "*Modifiche dei contratti di servizio pubblico*".

[80] Cfr. Corte di giustizia dell'Unione europea, causa C-91/08 Wall AG, punto 37.

[81] Cfr., *ex multis,* Corte di giustizia dell'Unione europea, causa C-454/06 *presse text Nachrichtenagentur* , punto 34 e causa C-91/08 *Wall AG*, cit., punti 37-39.

[82] Sui limiti di applicazione della menzionata direttiva si rinvia all'articolo 10, paragrafo 3.

[83] Con riguardo alla sopravvenuta insufficienza di fondi pubblici quale presupposto per l'esercizio dello *jus variandi*, si rinvia a quanto deciso dal Consiglio di Stato con sentenza n. 1799 del 2013, laddove si afferma come in relazione alla disciplina di cui all'articolo 19, commi 2 e 5, del decreto legislativo n. 422/1997, in materia di certezza finanziaria e copertura di bilancio dei contratti di servizio di trasporto pubblico: "*(...) dal punto di vista della contabilità pubblica, non si può nutrire dubbio sul fatto che l'onere economico complessivamente riveniente dai contratti di servizio dia luogo all'iscrizione nello stato di previsione della spesa del bilancio regionale di spese obbligatorie, corrispondenti ad obbligazioni giuridicamente perfette, vale a dire di oneri incomprimibili in sede di redazione del bilancio, del tipo di quelli disciplinati a livello di contabilità e finanzia pubblica statale all'art. 21 L. n. 196 del 2009. Per le quali spese, principi giuscontabilitistici di prudenza prescrivono la costituzione di fondi di riserva (cfr. art. 26 L. n. 196 citata), dai quali attingere per fronteggiare fenomeni di contrazione delle disponibilità, del tipo di quella verificabile in caso di riduzione dei finanziamenti (...)*" (punto 10.1). Si rammenta che, ai sensi del richiamato articolo 19, comma 2, "*I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera e) del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli*".

[84] Si ricorda che nel contratto *net cost* il rischio operativo insieme a quello commerciale sui ricavi è a carico del concessionario.

finanziario, laddove non venga mantenuto l'equilibrio economico del contratto. Diversamente, per eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del contratto di servizio, essi potranno apportare modifiche ai termini contrattuali solo non sostanziali e di modesta entità.
In relazione all'ultimo punto della misura proposta, l'Autorità ritiene necessario che gli enti affidanti disciplinino, nei documenti di gara, le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica dell'offerta del servizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione del gestore.

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

In relazione allo schema di misura sottoposto a consultazione, gli stakeholders intervenuti hanno osservato, tra l'altro, quanto segue.
Relativamente al punto 1 della misura, molti degli operatori intervenuti hanno chiesto di precisare che le clausole, contenute nello schema di contratto allegato al bando di gara, disciplinanti le eventuali modifiche contrattuali, debbano essere tali da non alterare l'equilibrio economico del contratto. Specificatamente, poi, una associazione di imprese ha osservato che variazioni in termini di percorrenze e valore economico complessivo superiori al 10%, anche se contrattualmente previste, porrebbero a rischio la sostenibilità del contratto.
In proposito, si rileva come proprio il punto 2 della misura proposta preveda esplicitamente che le suddette clausole contrattuali tengano conto della diversa titolarità dei rischi tra concedente e concessionario e definiscano precise modalità e condizioni, in caso di non mantenimento dell'equilibrio economico del contratto, per la revisione del piano economico-finanziario (di seguito "PEF"), se presente nei documenti di gara ai sensi della misura 15.
Sempre in merito al PEF, una associazione di consumatori suggerisce che la revisione del PEF sia sempre preceduta da una verifica contabile della efficienza della gestione[85] da parte degli enti affidanti per evitare che eventuali inefficienze del gestore si possano tradurre in una revisione degli investimenti e del programma di esercizio. Nel condividere la preoccupazione espressa, si ritiene tuttavia che quanto segnalato debba essere considerato e valutato proprio dagli enti affidanti nell'ambito della definizione, di propria competenza, della disciplina di dettaglio delle suddette clausole contrattuali.
Relativamente al punto 2, alcuni soggetti istituzionali hanno suggerito di modificare il testo relativo a" *tiene conto di un'equa ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio*" con "*tiene conto della diversa titolarità dei rischi tra concedente e concessionario del servizio*", ritenendo improprio in caso di affidamento tramite gara il riferimento a "*un'equa distribuzione dei rischi*", che rientra in un rapporto di tipo paritetico. Si condivide quanto sopra rappresentato, in considerazione del fatto che rientra nella competenza del concedente, in qualità di ente affidante il servizio, definire la più efficiente ripartizione dei rischi in funzione del tipo di contratto adottato[86].

Un soggetto istituzionale ha, poi, suggerito di sostituire la frase "*tiene conto di un'equa ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio*" con la specifica "*tiene conto di specifici fattori esogeni*", facendo riferimento al Prospetto n.3 del presente documento, comprendente elementi attinenti a condizioni "esogene", che hanno effetto sulle pattuizioni contrattuali. In proposito, si conferma la presenza di costi "esogeni" nel Prospetto n.3. Infatti, tale Prospetto andrebbe opportunamente finalizzato da parte degli enti affidanti, indicando per ciascuna tipologia di rischio l'allocazione tra concedente e concessionario, tenendo conto dei costi non controllabili da parte del gestore. Il riconoscimento al gestore di costi relativi a fattori "esogeni" (non controllabili da parte del gestore) non deve comportare il riconoscimento dei relativi fattori di rischio nella remunerazione del capitale.

Relativamente al punto 3, alcuni degli intervenuti segnalano l'opportunità di inserire un limite percentuale massimo di modifica ammissibile per rendere la misura in argomento più significativa. Specificatamente un operatore suggerisce che si possano considerare modifiche sostanziali le modifiche del programma di esercizio superiori al 10%. In proposito si ritiene che in assenza di uno specifico riferimento normativo non sia possibile individuare una soglia di ammissibilità per l'individuazione di modifiche non sostanziali. Si

[85] L'osservatore indica anche gli specifici parametri (elementi del PEF) che dovrebbero essere preventivamente verificati.
[86] Vedi nota n. 84.

ricorda, peraltro, che la già citata Comunicazione della Commissione europea [87] prevede specificatamente che: "*Al fine di determinare le modifiche non sostanziali è necessaria una valutazione caso per caso basata su criteri obiettivi*".

Relativamente al punto 4, un operatore ha suggerito di sostituire il termine "*riprogrammazione*", più attinente alla programmazione degli enti competenti, con "*variazione del servizio*" o "*modifica del programma di esercizio*". In proposito sembra più appropriata, rispetto alla formulazione originaria, la terminologia proposta dall'intervenuto.

[87] Vedi nota n. 79.

Titolo III - Criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

Capo I - Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse

Misura 21 - Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici

Descrizione della misura sottoposta a consultazione

L'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge n. 201/2011, attribuisce all'Autorità il puntuale compito di "*stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici*".

La funzione assegnata all'Autorità si inscrive all'interno del riparto di attribuzione tra lo Stato e le Regioni in materia di individuazione dei criteri in parola, sul quale la Corte costituzionale si è espressa con la sentenza 23 novembre 2007, n. 401[88], in relazione alle pertinenti disposizioni contenute nell'articolo 84 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

Specificamente, secondo quanto statuito dalla Corte, gli aspetti connessi alla composizione delle commissioni di gara e alle modalità di scelta dei componenti attengono all'organizzazione amministrativa degli organismi cui sia affidato il compito di procedere alla verifica del possesso dei necessari requisiti, da parte della imprese concorrenti, per aggiudicarsi la gara. Pertanto, per i contratti inerenti a settori di competenza regionale, le disposizioni statali adottate in materia devono avere carattere suppletivo e cedevole rispetto ad una divergente normativa regionale che abbia già diversamente disposto o che disponga per l'avvenire[89].

Nondimeno, la definizione dei criteri di nomina delle commissioni di gara nel settore dei trasporti pubblici – finalizzata ad assicurare la professionalità e competenza dei componenti delle commissioni aggiudicatrici e a contrastare le ipotesi di conflitto di interesse – contribuisce a rendere pienamente effettivo il principio di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007, teso a garantire l'apertura delle gare a tutti gli operatori, nel rispetto del principio di trasparenza e non discriminazione.

Tanto premesso in ordine alla portata applicativa dei criteri adottati dall'Autorità, si osserva preliminarmente come il settore del trasporto pubblico locale sia caratterizzato dalla presenza di numerosi operatori nella cui compagine proprietaria sono rappresentati l'ente o gli enti pubblici territoriali che svolgono, in forma singola o associata, anche funzioni di ente affidante. Pertanto, possono crearsi situazioni nelle quali alle gare indette da un ente affidante, da un suo ente strumentale o da un altro ente delegato, partecipino anche operatori controllati dallo stesso.

Conseguentemente, i criteri in parola sono finalizzati ad evitare la commistione in capo alle medesime amministrazioni di ruoli tra loro incompatibili, introducendo e rafforzando la distinzione tra soggetti regolatori e soggetti regolati.

Nondimeno, proprio in ossequio al riparto di funzioni tra Stato ed e enti territoriali prima richiamato, la disposizione di cui al punto 1 chiarisce come spetti agli enti affidanti il compito di adottare misure adeguate per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico, per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti; ciò, nell'ambito dei criteri dettati dall'Autorità e nel rispetto della eventuale disciplina regionale in materia.

In caso di presenza di una normativa regionale difforme a quanto stabilito dai presenti criteri, l'Autorità invita le Regioni ad apportare le conseguenti modifiche, tenendo in debita considerazione la circostanza sopra rilevata che tali criteri sono stabiliti anche in attuazione del richiamato principio di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

La definizione dei criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici deve avvenire attraverso l'individuazione, da un lato, dei requisiti di cui devono essere in possesso i componenti e, dall'altro lato, delle condizioni che ne impediscono il conferimento, per evitare ipotesi di conflitto di interessi.

---

[88] Espressamente richiamata dalla sentenza 11 marzo 2013, n. 41, riguardante giustappunto la legittimità costituzionale delle funzioni attribuite all'Autorità dall'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto legge n. 201/2011.

[89] Cfr. Corte costituzionale, sentenza 23 novembre 2007, n. 401, punto 13.

In merito al primo aspetto, si osserva come, in conseguenza dell'applicazione del criterio di aggiudicazione fondato sull'offerta economicamente più vantaggiosa, queste ultime siano chiamate a valutare una pluralità di elementi e ad esercitare una ampia discrezionalità tecnica; la nomina della commissione aggiudicatrice, quindi, deve avvenire in applicazione dei principi generali di trasparenza, responsabilità ed autonomia ed i componenti devono essere selezionati in relazione al possesso di adeguata professionalità e competenza, anche per la valutazione del piano economico finanziario, nonché di una particolare esperienza maturata nella gestione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nel controllo e monitoraggio degli stessi e nella relativa pianificazione delle reti di trasporto.

Fermo restando il rispetto delle richiamate prerogative degli enti affidanti nell'individuare le puntuali professionalità e competenze necessarie in funzione delle specificità di ciascuna gara, la disposizione di cui al punto 2 introduce l'obbligo, in ossequio ai menzionati principi, di disporre la pubblicazione, nell'apposita sezione del sito internet dell'ente concedente dedicata alla gara, dei curriculum e della documentazione relativa ai titoli di studio, alle qualificazioni ed esperienze professionali comprovanti il possesso dei requisiti in parola.

Con riferimento all'individuazione dei casi di inconferibilità dell'incarico di componente delle commissioni aggiudicatrici, si rileva la circostanza, già precedentemente evocata, insita nella particolare esposizione del settore del trasporto pubblico al rischio di possibili conflitti di interessi, attesa la prevalente presenza di operatori partecipati dagli enti concedenti.

Pertanto, con specifico riguardo alle professionalità interne, ovvero ai dipendenti del medesimo ente affidante, occorre evitare che i componenti della commissione di gara siano scelti tra coloro che, in relazione all'ufficio di assegnazione possano essere maggiormente esposti a tale rischio. Siffatta preoccupazione, d'altra parte, deve essere contemperata con contestuali esigenze di economicità, nonché con l'interesse a designare commissari competenti nel settore e che abbiano conoscenza del servizio messo a gara. A questo fine, dovrebbe essere favorito il ricorso a dipendenti pubblici con specifica competenza nel settore ma in servizio presso altre Amministrazioni che operano in ambiti territoriali diversi rispetto all'ente affidante, e scelti secondo criteri di rotazione predefiniti, ovvero presso enti strumentali (ad esempio, le Agenzie per la mobilità) caratterizzati da terzietà rispetto all'ente concedente medesimo e a cui sono attribuite specifiche competenze settoriali (punto 3)[90].

Per cui, le disposizioni presenti al punto 4 individuano le fattispecie di inconferibilità dell'incarico di componente delle commissioni aggiudicatrici, da ritenersi in ogni caso aggiuntive rispetto alla vigente disciplina di legge e regolamentare in materia.

Innanzitutto, non possono essere nominati componenti delle commissioni aggiudicatrici coloro che, rispetto alla specifica procedura di affidamento, abbiano interessi propri, di parenti, affini entro il secondo grado, del coniuge o di conviventi, ovvero qualora la suddetta procedura possa coinvolgere gli interessi di persone con le quali abbiano rapporti di frequentazione abituale, di soggetti od organizzazioni con cui loro o il coniuge abbiano causa pendente o grave inimicizia o rapporti di credito o debito, ovvero di soggetti od organizzazioni di cui siano tutori, curatori, procuratori o agenti, nonché di enti, associazioni anche non riconosciute, comitati, società o stabilimenti di cui siano amministratori o gerenti o dirigenti (lettera a).

Quindi, sono tipizzate le ipotesi di inconferibilità riguardano i soggetti che, in relazione all'attività svolta, siano esposti ad un maggior pericolo di versare in una ipotesi di conflitto di interesse.

Fra tali soggetti vi sono, prioritariamente, coloro che operano, o abbiano operato nel precedente triennio, a qualunque titolo, presso le società partecipate dall'ente affidante attive nel settore del trasporto pubblico e loro controllate (lettera b) nonché prestano servizio, o abbiano prestato servizio (sempre nel precedente triennio), presso l'unità organizzativa dell'ente affidante preposta al controllo del servizio e al controllo delle società partecipate attive nel settore del trasporto pubblico (lettera c) o, ancora, abbiano assunto compiti di gestione, pianificazione della rete, programmazione del servizio e consulenza relativamente al servizio oggetto della procedura di gara (lettera d).

All'atto della nomina, ciascun componente rende una apposita dichiarazione in ordine all'insussistenza di alcuna delle ipotesi di conflitto di interesse (punto 6).

---

[90] Pur sempre nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge, quali, ad esempio, l'articolo 84, comma 8, del decreto legislativo n. 163/2006 che, in ogni caso, nel settore in discorso ha carattere suppletivo e cedevole rispetto ad una divergente normativa regionale, la quale ben potrebbe disporre nel senso auspicato dall'Autorità.

Infine, la disciplina in esame deve perseguire l'ulteriore obiettivo di garantire l'assoluta neutralità e terzietà dei componenti, disincentivandoli dal perseguire fini e utilità private nell'esercizio della funzione loro assegnata.
Perciò, nell'ambito della disciplina dei criteri di nomina, si ritiene necessaria l'introduzione di opportune misure dissuasive, disponendo l'espresso divieto per il vincitore della gara di affidare incarichi, di qualunque natura, agli ex componenti della relativa commissione aggiudicatrice, per l'intera durata del contratto (punto 5).
L'*enforcement* di tale divieto deve essere assicurato anche attraverso appositi rimedi di natura contrattuale tramite cui far valere siffatta violazione, di cui sono tenuti a dotarsi gli enti affidanti. Parimenti, gli enti in parola devono includere, espressamente, la violazione del divieto in parola tra le cause di esclusione dalla partecipazione alle future gare (punto 7).

Sintesi delle osservazioni e valutazioni

In relazione allo schema di misura sottoposto a consultazione, gli *stakeholders* intervenuti hanno osservato, tra l'altro, quanto segue.
Con riguardo alla disposizione di cui al punto 1, un'associazione degli operatori del settore ha segnalato l'opportunità che l'Autorità curi direttamente le azioni utili a garantire l'applicazione dei criteri stabiliti nella misura. In proposito, nel ribadire quanto già indicato in premessa in ordine al perimetro e alla portata applicativa dei criteri dettati dell'Autorità, si ritiene di non dover modificare il testo della disposizione proprio in ragione di quanto statuito in materia dalla Corte costituzionale con la richiamata sentenza n. 401 del 2007.
Con riferimento alla disposizione di cui al punto 2, sono pervenuti contributi, esclusivamente, da parte di soggetti pubblici i quali hanno evidenziato la necessità di fugare ogni dubbio interpretativo in ordine alla circostanza che la nomina e la costituzione della commissione aggiudicatrice debbano avvenire successivamente allo spirare del termine di presentazione delle offerte[91]. Conseguentemente, sempre a decorrere da tale momento l'ente affidante sarà tenuto ad adempiere all'obbligo di pubblicazione dei curriculum e della documentazione relativi ai titoli di studio e alle specifiche qualificazioni ed esperienze professionali dei componenti delle commissioni, introdotto dalla misura. Analoghe considerazioni sono state formulate dall'ANAC[92].
Inoltre, l'ANAC ha ulteriormente evidenziato l'opportunità di chiarire come la commissione aggiudicatrice debba essere formata da un numero dispari di membri e che il requisito in ordine al possesso delle competenze e conoscenze pertinenti all'oggetto della gara debba essere verificato per tutti i componenti, nel rispetto del principio della collegialità delle competenze tecniche in seno alla commissione medesima.
L'Autorità ritiene accoglibili tutte le indicate richieste di precisazione e, pertanto, ha apportato le connesse modifiche al testo finale del punto 2 della misura.
Anche in merito alla disposizione di cui al punto 3 risultano pervenuti contributi da parte dei soli soggetti pubblici, tesi ad evidenziare l'eccessiva severità della misura che sarebbe disallineata a quanto disposto, invece, dall'articolo 84 del decreto legislativo n. 163/2006. In particolare, il comma 3 di tale norma prevede che le commissioni giudicatrici siano presiedute, di norma, da un dirigente della stazione appaltante e, in caso di mancanza in organico, da un funzionario della stazione appaltante incaricato di funzioni apicali, nominato dall'organo competente; analogo *favor* nei confronti del previo ricorso al personale della medesima stazione appaltante è espresso dal comma 10, relativo alla nomina dei componenti diversi dal presidente della commissione[93].
Tuttavia, corre l'obbligo di segnalare come tali disposizioni siano proprio fra quelle per le quali è stato evidenziato dalla Corte costituzionale il carattere suppletivo e cedevole rispetto ad una divergente

[91] In ossequio al principio generale in materia contenuto nell'articolo 84, comma 10, del decreto legislativo n. 163/2006.
[92] Cfr. nota ANAC prot. 56057 del 6 maggio 2015, pag. 18, pubblicato sul sito dell'Autorità.
[93] Si segnala come un contributo di un soggetto pubblico suggerisce, invece, di escludere tout court la presenza di tutti i dipendenti pubblici, interni o appartenenti ai ruoli di altre amministrazioni, dalla composizione delle commissioni di gara.

normativa regionale[94]; tant'è che alcune regioni hanno normato in materia, assumendo una disciplina differente rispetto a quella recata dall'articolo 84 del decreto legislativo n. 163/2006[95].

Tanto chiarito, l'Autorità ha ritenuto di mantenere il testo della disposizione presentato in sede di consultazione, il quale costituisce un criterio ispiratore di una eventuale modifica delle norme regionali, nel caso in cui la materia fosse già oggetto di una divergente disciplina presente in tali ambiti legislativi; mentre, ad avviso dell'Autorità, gli enti affidanti possono valutarne il ricorso diretto in caso di assenza di alcuna disciplina regionale in materia, privilegiando siffatto criterio di composizione delle commissioni di gara in luogo di quello dettato dall'articolo 84 del decreto legislativo n. 163/2006, in ragione della specialità del criterio regolatorio rispetto a quest'ultima disposizione, dettata per tutti i contratti pubblici.

Sulla disposizione di cui al punto 4, da un lato, un'associazione di operatori e un'associazione di soggetti pubblici hanno rilevato l'opportunità di limitare le specifiche ipotesi di incompatibilità ed inconferibilità al solo presidente della commissione; dall'altro lato, due contributi hanno suggerito di eliminare le puntuali fattispecie di cui ai punti c) e d) in quanto eccessivamente ampie.

Tuttavia, tali proposte non risultano accogliibili.

Invero, come sopra evidenziato, i criteri in parola servono ad affrontare la principale criticità presenti nel settore per l'applicazione della disciplina in questione - ossia la presenza di operatori partecipati dagli enti territoriali svolgenti anche funzioni di ente affidante – che può comportare il realizzarsi di ipotesi di conflitto di interesse dovute alla commistione in capo alle medesime amministrazioni di ruoli tra loro incompatibili.

Pertanto, l'Autorità ritiene che una riperimetrazione delle incompatibilità ed inconferibilità al solo presidente della commissione o, ancor più, una eliminazione delle fattispecie indicate, le quali riguardano la tipizzazioni dei casi di maggiore esposizione al rischio che si intende contrastare, creerebbero un arretramento della soglia di prevenzione, minando lo scopo di dare piena attuazione al principio di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Infine, in relazione alla disposizione di cui al punto 5, due operatori hanno segnalato come il divieto ivi contemplato per il vincitore della gara di affidare incarichi, di qualunque natura, agli ex componenti della relativa commissione aggiudicatrice, per l'intera durata del contratto, possa risultare eccessivo e tale da indurre a rinunce a prendere parte alla commissioni aggiudicatrici, proponendone una riduzione al successivo triennio dall'affidamento.

Per le ragioni appena indicate, anche siffatta proposta non risulta accoglibile, in quanto una riduzione temporale del divieto depotenzierebbe l'obiettivo perseguito dalla misura di garantire l'assoluta neutralità e terzietà dei componenti.

---

[94] Cfr. Corte costituzionale sentenza n. 401 del 2007, cit.

[95] Cfr. ad esempio, l'articolo 22, comma 8, della L. R. della Regione Lombardia 4 aprile 2012, n. 6, il quale dispone che *"Al fine di garantire i principi di terzietà e parità di trattamento, nel caso in cui gli enti locali aderenti alle agenzie per il trasporto pubblico locale che affidano i servizi possiedano partecipazioni all'interno delle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, le agenzie nominano le commissioni aggiudicatrici delle procedure per l'affidamento in modo che la maggioranza dei commissari sia formata da esperti esterni all'agenzia e agli enti locali partecipanti, dotati di requisiti di professionalità, competenza ed indipendenza individuati dalla Regione"*.

Delibera n. 66/2014

Bilancio di previsione 2014 Pluriennale 2014-2016 – Quinta variazione

L'Autorità, nella sua riunione del 29 settembre

VISTO l'art. 37 del decreto_legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTO in particolare il comma 6, lett. b), del citato art. 37, in materia di contributo dei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati;

VISTO il Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità, approvato con delibera n. 1/2013 del 16 ottobre 2013;

VISTO il Regolamento concernente la disciplina contabile (di seguito: Reg. contabilità), approvato con delibera dell'Autorità n. 1/2013 del 12 dicembre 2013;

VISTO il Bilancio di previsione per l'esercizio 2014 e pluriennale 2014–2016 dell'Autorità, approvato con delibera n. 11/2013, del 19 dicembre 2013, e tenuto conto delle delibere di variazione di bilancio nel frattempo intervenute;

VISTO il Rendiconto del bilancio relativo all'esercizio 2013, esaminato nella riunione del Consiglio del 3 aprile 2014;

CONSIDERATO che, in relazione all'incremento del personale immesso nei ruoli, risulta necessario assicurare l'acquisizione di beni e servizi riguardanti:

a) le spese di acquisto di materiale di informazione e documentazione e di consultazione delle banche dati on line, incrementando a tal fine il relativo stanziamento del Bilancio 2014 per un importo di € 30.000,00, al capitolo n. 405;
b) le spese d'ufficio di stampa e di cancelleria, incrementando a tal fine il relativo stanziamento del Bilancio 2014, per un importo di € 30.000,00, al capitolo n. 406;

CONSIDERATO altresì che in data 5 agosto 2014 l'Agenzia del Demanio ha assegnato all'Autorità porzione dell'immobile, di proprietà dello Stato, sito in Roma – Piazza Mastai n. 11, al fine di stabilirvi i nuovi Uffici in Roma dell'Autorità, e che in relazione a tali uffici, oltre che i lavori di manutenzione già in corso, occorre assicurare l'attivazione dei servizi di fonia e connessione dati, il noleggio delle attrezzature d'ufficio e servizi vari, nonché provvedere a disporre il trasloco degli uffici dell'Autorità

dall'attuale ubicazione presso la sede dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato in Roma – Piazza Verdi n. 6;

RILEVATA pertanto l'urgenza, al fine di assicurare con immediatezza l'operatività di tali nuovi uffici, di incrementare gli stanziamenti dei seguenti capitoli del bilancio:

a) n. 408, per un importo di € 130.000,00, al fine di garantire i servizi di fonia, Internet e di connessione dati;
b) n. 413, per un importo di € 70.000,00, al fine di assicurare l'approvvigionamento, mediante noleggio, delle attrezzature d'ufficio (fotocopiatrici, stampanti, ecc.) e altri servizi;

RITENUTO possibile finanziare le variazioni in aumento dei capitoli di spesa di cui sopra, ammontanti a complessivi € 260.000,00, mediante storno di bilancio per pari importo dal capitolo n. 407, relativo alla Convenzione con il Politecnico di Torino per spazi ed infrastrutture;

VERIFICATO che, con la variazione di bilancio appena illustrata, viene mantenuto l'equilibrio del bilancio di previsione 2014 dell'Autorità, che, ad oggi ed a seguito della presente variazione, pareggia per € 21.048.673,92 in termini di competenza ed € 21.837.393,81 in termini di cassa;

DATO ATTO inoltre che tale variazione modifica anche il Bilancio Pluriennale riferito all'anno 2014, in considerazione del fatto che gli stanziamenti previsti nel Bilancio Pluriennale per il primo anno corrispondono a quelli del Bilancio di Previsione annuale di competenza;

VISTO l'art. 7, comma 2, del Reg. contabilità, ai sensi del quale le variazioni di bilancio « (...) *sono adottate con deliberazione del Consiglio su proposta del Segretario Generale, sentito il Collegio dei revisori dei conti*»;

DATO ATTO del parere positivo del Collegio dei Revisori dei conti (verbale relativo alla seduta del 18 settembre 2014);

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. di approvare, per le motivazioni illustrate in premessa, la variazione al Bilancio di previsione 2014 di cui all'allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, per un importo complessivo ammontante ad € 260.000,00 in aumento ed in diminuzione;

2. di demandare al competente ufficio l'adozione dei necessari provvedimenti attuativi, ivi compresa l'esecuzione di tutti gli adempimenti tecnici e contabili volti alla concreta acquisizione dei beni e servizi descritti in narrativa.

Torino, 30 settembre 2014

Il Presidente

Andrea Camanzi

Delibera n. 74/2014

Regolamento per la disciplina dell'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa. Approvazione

L'Autorità, nella sua riunione del 10 novembre 2014

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTO il Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità, approvato con Delibera n. 1 del 16 ottobre 2013;

VISTO il Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale approvato con Delibera n. 4 del 31 ottobre 2013;

RITENUTO di disciplinare con apposito Regolamento, con decorrenza 15 novembre 2014, l'orario di lavoro e del servizio sostitutivo di mensa (di seguito Regolamento), attesa – riguardo a quest'ultimo – l'impossibilità di attivare un servizio di mensa in gestione diretta;

VISTO l'art. 5, comma 7, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, ai sensi del quale il valore dei buoni pasto attribuiti al personale, anche di qualifica dirigenziale, non può superare quello nominale di 7,00 euro;

RITENUTO che la fruizione del servizio sostitutivo della mensa decorra, per il personale a tempo indeterminato, dal 1 luglio 2014 o, se successiva, dalla data di immissione in servizio presso l'Autorità e, per quello a tempo determinato, decorra dalla data di immissione in servizio;

VISTO il Regolamento allegato alla presente sub A);

su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

1. di approvare il Regolamento quale risulta dall'Allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento con decorrenza 15 novembre 2014;
2. che, relativamente alla fruizione del servizio sostitutivo di mensa, essa decorra, per il personale a tempo indeterminato, dal 1 luglio 2014 o, se successiva, dalla data di immissione in servizio presso l'Autorità e, per quello a tempo determinato, dalla data di immissione in servizio.

Torino, 10 novembre 2014

Il Presidente

Andrea Camanzi

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DELL'ORARIO DI LAVORO E DEL SERVIZIO SOSTITUTIVO MENSA

Sommario

Art. 1 – Ambito d'applicazione e norma di rinvio .....
Art. 2 – Orario di servizio e orario di lavoro .....
Art. 3 – Prestazioni di lavoro straordinario .....
Art. 4 – Rilevazione delle presenze .....
Art. 5 – Assenza temporanea dal servizio e permessi brevi .....
Art. 6 – Ferie, festività soppresse, permessi retribuiti .....
Art. 7 – Servizio sostitutivo della mensa .....
Art. 8 – Decorrenza .....

Art. 1 – Ambito d'applicazione e norma di rinvio

1. Le disposizioni di cui al presente Regolamento si applicano al personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), anche di qualifica dirigenziale, con rapporto di lavoro a tempo pieno, di durata indeterminata o determinata. Si applicano, altresì, al personale posto in posizione di comando presso l'Autorità.

2. Per il personale a tempo parziale le disposizioni di cui al presente Regolamento si applicano in quanto compatibili con quelle di cui all'art. 27 del Regolamento concernente il trattamento economico e giuridico del personale dell'Autorità.

3. Per quanto non espressamente disciplinato, si applicano le disposizioni di cui al Regolamento concernente il trattamento economico e giuridico del personale dell'Autorità.

4. I dirigenti sono responsabili dei risultati dei progetti ad essi affidati. A tal fine, la timbratura ha rilevanza esclusivamente al fine di verificare la presenza in servizio o la fruizione di giorni di ferie, malattia ecc. e per la verifica della sussistenza del diritto al buono pasto.

Art. 2 – Orario di servizio e orario di lavoro

1. L'orario di servizio dell'Autorità è compreso tra le ore 8:00 e le ore 20:00 di ciascun giorno lavorativo, dal lunedì al venerdì. Eventuali deroghe, per motivate esigenze di funzionalità dei servizi, possono essere definite dal Consiglio o dai dirigenti degli Uffici.

2. L'orario di lavoro è di 37 ore e 30 minuti settimanali, si articola su cinque giorni lavorativi a settimana, dal lunedì al venerdì, come segue:

a) in entrata, dalle ore 8:30 alle ore 10.00;
b) in uscita dalle ore 16:30 alle ore 18.00;
c) con obbligo di presenza per almeno tre ore tra le ore 8:30 e le 13:00 e almeno tre ore tra le 13:30 e le 18:00;

Allegato alla delibera n. 74 del 10 novembre 2014



d) fra il servizio prestato al mattino e quello prestato al pomeriggio deve essere osservato un intervallo minimo di almeno trenta minuti e massimo di due ore.

3. Ai sensi dell'art. 25 comma 3 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, in relazione ad obiettive necessità funzionali, il normale orario di lavoro può essere modificato per particolari categorie di dipendenti, anche richiedendone la reperibilità nei giorni non lavorativi.

4. Al di fuori dei casi di cui al precedente comma 3, non è computabile ad alcun titolo il servizio prestato prima delle ore 8,00 ed il dipendente comunica all'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale qualsiasi assenza dal servizio non previamente concordata entro le 9,30 del giorno lavorativo interessato.

Art. 3 – Prestazioni di lavoro straordinario

1. I dipendenti delle carriere dei funzionari e degli operativi prestano il proprio servizio anche oltre l'orario normale di lavoro quando eccezionali e comprovate esigenze lo richiedano.

2. Le prestazioni di lavoro straordinario sono preventivamente autorizzate dal responsabile dell'Ufficio al quale è assegnato il dipendente.

3. Esse sono retribuite o possono essere compensate secondo quanto previsto dall'art. 26 comma 2 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, rispettivamente ai commi 2 e 3.

Art. 4 – Rilevazione delle presenze

5. Il rispetto dell'orario di lavoro è certificato dal sistema di rilevazione automatizzata delle presenze e verificato dal responsabile dell'Ufficio al quale è assegnato il dipendente interessato.

6. I dipendenti sono tenuti a registrare ogni entrata ed uscita dalla sede di lavoro presso i terminali marcatempo e attraverso l'utilizzo dell'apposito tesserino magnetico personale.

7. Entrata e uscita dalla sede di lavoro devono essere registrate anche in ogni caso di allontanamento temporaneo dal servizio al di fuori del periodo di pausa di cui all'art. 2 comma 2.

Art. 5 – Assenza temporanea dal servizio e permessi brevi

1. Al di fuori del periodo di pausa di cui all'art. 2 comma 2, ogni assenza temporanea dal servizio deve essere preventivamente autorizzata dal responsabile dell'Ufficio al quale è assegnato il dipendente interessato.



2. Permessi brevi per motivi personali della durata massima di un'ora devono essere autorizzati dal Responsabile dell'Ufficio al quale è assegnato il dipendente e devono essere recuperati entro il mese successivo a quello della fruizione.

Art. 6 – Ferie, festività soppresse, permessi retribuiti

1. La disciplina delle ferie, delle festività soppresse e dei permessi retribuiti è quella di cui, rispettivamente, agli articoli 28, 29 e 30 del Regolamento concernente il trattamento economico e giuridico del personale.

2. Il godimento delle ferie, delle festività soppresse e dei permessi retribuiti deve essere preventivamente autorizzato dal Responsabile dell'Ufficio al quale è assegnato il dipendente e può essere limitato per motivi di servizio.

Art. 7 – Servizio sostitutivo della mensa

1. Il servizio sostitutivo della mensa è assicurato attraverso l'erogazione di buoni pasto del valore nominale di euro 7,00. I buoni pasto non sono cedibili, né commerciabili, né convertibili in denaro e possono essere utilizzati soltanto per usufruire del servizio sostitutivo di mensa presso gli esercizi convenzionati.

2. I dipendenti hanno diritto ad un buono pasto per ogni giorno di lavoro nei giorni in cui prestano attività lavorativa per almeno sei ore complessive. Il buono pasto non è erogato nei giorni di trasferta o missione.

3. L'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale verifica per ogni mese, a consuntivo, il diritto all'attribuzione dei buoni pasto. L'erogazione dei buoni pasto viene effettuata, di norma, entro la fine del primo mese successivo a quello di riferimento.

4. I buoni pasto sono custoditi dal Cassiere dell'Autorità e consegnati dallo stesso o da un suo delegato ai dipendenti assegnati alla sede di Torino. La consegna dei buoni pasto ai dipendenti assegnati agli uffici di Roma avviene tramite il Consegnatario dei locali di Piazza Mastai o suo delegato.

5. All'atto della consegna il numero di buoni pasto distribuito ad ogni dipendente ed il numero di serie progressivo stampigliato sugli stessi sono annotati su appositi moduli, controfirmati per ricevuta dal dipendente o da un suo delegato.

Art. 8 – Decorrenza

1. La presente disciplina si applica a partire dal 15 novembre 2014.

Torino, 10 novembre 2014

Il Presidente
Andrea Camanzi

Allegato alla delibera n. 74 del 10 novembre 2014

Delibera n. 77/2014

Bilancio di previsione 2015 Pluriennale 2015-2017 – Approvazione

L'Autorità, nella sua riunione del 27 novembre

VISTO	l'art. 37 del decreto_legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);
VISTO	in particolare il comma 6, lett. b), del citato art. 37, in materia di contributo dei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati;
VISTO	il Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità, approvato con delibera n. 1/2013 del 16 ottobre 2013;
VISTO	il Regolamento concernente la disciplina contabile (di seguito: Reg. contabilità), approvato con delibera dell'Autorità n. 1/2013 del 12 dicembre 2013;
VISTA	la Pianta organica dell'Autorità, approvata con delibera n. 2/2013 del 16 ottobre 2013;
CONSIDERATO	che il progetto di bilancio presentato dal Segretario Generale è rispondente agli indirizzi del Consiglio forniti per la predisposizione del bilancio di previsione 2015;
ACQUISITO	in data 5 novembre 2014, in applicazione dell'art. 5, comma 2, del Reg. contabilità, il parere favorevole del Collegio dei Revisori dei conti sul progetto di bilancio;
RITENUTO	di dover approvare il bilancio di previsione per l'anno 2015 e pluriennale 2015-2017

DELIBERA

1. di approvare il bilancio di previsione per l'anno 2015 e pluriennale 2015-2017 di cui all'Allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

2. di approvare la Relazione illustrativa del bilancio di previsione per l'anno 2015 e programmatica per il triennio 2015-2017 di cui all'Allegato B, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Torino, 27 novembre 2014

Il Presidente

Andrea Camanzi

BILANCIO DI PREVISIONE 2015

BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2017

Via Nizza 230 - 10126 Torino

PAGINA BIANCA

Preconsuntivo 2014

PAGINA BIANCA

RIEPILOGATIVO MACROVOCI PER PRECONSUNTIVO 2014

Fondo cassa iniz.le al 1.1.2014	**1.286.393,91**	
riscossioni presunte al 31.12.2014	16.765.132,90	
pagamenti presunti al 31.12.2014	9.556.668,56	
Fondo cassa presunto al 31.12.2014	**8.494.858,25**	
residui attivi al 31.12.2014	115.504,92	
totale residui parte entrate	**115.504,92**	
residui passivi al 31.12.2014	5.398.871,00	
totale residui parte uscite	**5.398.871,00**	
Avanzo di amministrazione presunto al 31.12.2014	**3.211.492,17**	

PAGINA BIANCA

BILANCIO DI PREVISIONE 2015

Parte Prima - Entrate

PAGINA BIANCA

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO ENTRATE - ESERCIZIO 2015

Data Elaborazione 27-11-2014
Pagina 1

RISORSE		RESIDUI ATTIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
	FONDO DI CASSA PRESUNTO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.494.858,25
	AVANZO DI AMMINISTRAZIONE						
01.00	AVANZO DI AMMINISTRAZIONE	0,00	498.673,92	619.326,08	0,00	1.118.000,00	0,00
	TOTALI AVANZO DI AMMINISTRAZIONE	0,00	498.673,92	619.326,08	0,00	1.118.000,00	0,00
1	**ENTRATE CORRENTI**						
1.01	**TRASFERIMENTI**						
1.01.001	**TRASFERIMENTI**						
1.01.001.0000	**TRASFERIMENTI**						
100.00	CONTRIBUTO DELLO STATO PER LE SPESE DI FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITA' (LEGGE 214/2011)	0,00	2.500.000,00	0,00	2.500.000,00	0,00	0,00
101.00	CONTRIBUTI SOGGETTI ESERCENTI IL SERVIZIO DI TRASPORTO	113.504,92	10.000.000,00	4.500.000,00	0,00	14.500.000,00	14.613.504,92
	Totale C.S. 0	113.504,92	12.500.000,00	4.500.000,00	2.500.000,00	14.500.000,00	14.613.504,92
	Totale V.E. 1	113.504,92	12.500.000,00	4.500.000,00	2.500.000,00	14.500.000,00	14.613.504,92
	Totale Categoria 1	113.504,92	12.500.000,00	4.500.000,00	2.500.000,00	14.500.000,00	14.613.504,92
1.02	**REDDITI PATRIMONIALI**						
1.02.002	**REDDITI PATRIMONIALI**						

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO ENTRATE - ESERCIZIO 2015

RISORSE		RESIDUI ATTIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.02.002.0000	**REDDITI PATRIMONIALI**						
111.00	INTERESSI ATTIVI	2.000,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00	12.000,00
	Totale C.S. 0	2.000,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00	12.000,00
	Totale V.E. 2	2.000,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00	12.000,00
	Totale Categoria 2	2.000,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00	12.000,00
1.03	**ENTRATE DIVERSE**						
1.03.003	**ENTRATE DIVERSE**						
1.03.003.0000	**ENTRATE DIVERSE**						
121.00	RECUPERI, RIMBORSI E PROVENTI DIVERSI	0,00	0,00	2.000,00	0,00	2.000,00	2.000,00
	Totale C.S. 0	0,00	0,00	2.000,00	0,00	2.000,00	2.000,00
	Totale V.E. 3	0,00	0,00	2.000,00	0,00	2.000,00	2.000,00
	Totale Categoria 3	0,00	0,00	2.000,00	0,00	2.000,00	2.000,00
	TOTALE TITOLO 1	115.504,92	12.510.000,00	4.502.000,00	2.500.000,00	14.512.000,00	14.627.504,92

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO ENTRATE - ESERCIZIO 2015

RISORSE		RESIDUI ATTIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
3	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**						
3.06	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**						
3.06.006	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**						
3.06.006.0000	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**						
151.00	RECUPERO ANTICIPAZIONI AL CASSIERE	0,00	40.000,00	0,00	0,00	40.000,00	40.000,00
152.00	RITENUTE PREVIDENZIALI, ASSISTENZIALI ED ERARIALI	0,00	4.000.000,00	0,00	0,00	4.000.000,00	4.000.000,00
153.00	ALTRE PARTITE DI GIRO - ENTRATE	0,00	4.000.000,00	0,00	3.500.000,00	500.000,00	500.000,00
	Totale C.S. 0	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00
	Totale V.E. 6	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00
	Totale Categoria 6	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00
	TOTALE TITOLO 3	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO ENTRATE - ESERCIZIO 2015

RISORSE		RESIDUI ATTIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
	RIEPILOGO DEI TITOLI						
	ENTRATE CORRENTI	115.504,92	12.510.000,00	4.502.000,00	2.500.000,00	14.512.000,00	14.627.504,92
	ENTRATE IN CONTO CAPITALE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00
	TOTALE TITOLI	115.504,92	20.550.000,00	4.502.000,00	6.000.000,00	19.052.000,00	19.167.504,92
	AVANZO DI AMMINISTRAZIONE PRESUNTO	0,00	498.673,92	619.326,08	0,00	1.118.000,00	0,00
	FONDO DI CASSA PRESUNTO						8.494.858,25
	TOTALE GENERALE ENTRATA	115.504,92	21.048.673,92	5.121.326,08	6.000.000,00	20.170.000,00	27.662.363,17

Parte Seconda - Spese

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
	DISAVANZO DI AMMINISTRAZIONE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	**SPESE CORRENTI**						
1.01	**SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO**						
1.01.001	**SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO**						
1.01.001.0000	**SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO**						
201.00	COMPENSI AL PRESIDENTE ED AI COMPONENTI DELL'AUTORITA'	43.868,48	850.000,00	0,00	130.000,00	720.000,00	763.868,48
202.00	ONERI PREVIDENZIALI, ASSISTENZIALI E ASSICURATIVI A CARICO DELL'AUTORITA'	117.307,93	300.000,00	0,00	220.000,00	80.000,00	197.307,93
203.00	RIMBORSO SPESE DI MISSIONE AL PRESIDENTE ED AI COMPONENTI DELL'AUTORITA'	91.516,26	250.000,00	0,00	50.000,00	200.000,00	291.516,26
	Totale C.S. 0	252.692,67	1.400.000,00	0,00	400.000,00	1.000.000,00	1.252.692,67
	Totale V.E. 1	252.692,67	1.400.000,00	0,00	400.000,00	1.000.000,00	1.252.692,67
	Totale Categoria 1	252.692,67	1.400.000,00	0,00	400.000,00	1.000.000,00	1.252.692,67
1.02	**PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO**						

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.02.002	**PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO**						
1.02.002.0000	**PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO**						
301.00	STIPENDI, RETRIBUZIONI ED ALTRE INDENNITA' FISSE E VARIABILI (PRODUTTIVITA', STRAORDINARI, ECC.) AL PERSONALE	1.789.488,63	3.700.000,00	3.500.000,00	0,00	7.200.000,00	8.989.488,63
302.00	ONERI PREVIDENZIALI E ASSISTENZIALI A CARICO DELL'AUTORITA'	416.834,63	800.000,00	900.000,00	0,00	1.700.000,00	2.116.834,63
303.00	SPESE DI MISSIONE DEL PERSONALE E COLLABORATORI	38.320,00	180.000,00	220.000,00	0,00	400.000,00	438.320,00
304.00	QUOTA ANNUA TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	150.000,00	240.000,00	160.000,00	0,00	400.000,00	550.000,00
305.00	ALTRI ONERI PER IL PERSONALE (TIROCINI, BORSE STUDIO, FORMAZIONE, MENSA, ECC.)	125.000,00	190.000,00	110.000,00	0,00	300.000,00	425.000,00
	Totale C.S. 0	2.519.643,26	5.110.000,00	4.890.000,00	0,00	10.000.000,00	12.519.643,26
	Totale V.E. 2	2.519.643,26	5.110.000,00	4.890.000,00	0,00	10.000.000,00	12.519.643,26
	Totale Categoria 2	2.519.643,26	5.110.000,00	4.890.000,00	0,00	10.000.000,00	12.519.643,26
1.03	**ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**						
1.03.003	**ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**						
1.03.003.0000	**ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**						

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
401.00	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DI COLLEGI COMITATI E COMMISSIONI (COMPRESI COMPENSI AI MEMBRI E INDENNITA' MISSIONE E RIMBORSO SPESE TRASPORTO)	140.333,53	390.000,00	10.000,00	0,00	400.000,00	540.333,53
402.00	COMPENSI E RIMBORSI PER INCARICHI DI STUDIO E RICERCA SU SPECIFICI TEMI E PROBLEMI	133.506,08	580.000,00	0,00	280.000,00	300.000,00	433.506,08
403.00	SPESE PER CONTRATTI, UTENZE E SERVIZI ACCESSORI TORINO E ROMA (DA 2015)	59.771,60	498.673,92	701.326,08	0,00	1.200.000,00	1.259.771,60
404.00	SPESE PER INSERZIONI PUBBLICAZIONI E PUBBLICITA' LEGALE	22.000,36	40.000,00	10.000,00	0,00	50.000,00	72.000,36
405.00	SPESE ACQUISTO MATERIALE INFORMAZIONE E DOCUMENTAZIONE, CONSULTAZIONE BANCHE DATI E COLLEGAMENTO CON CENTRI ELETTRONICI DI ALTRE AMMIN.NI	37.706,65	90.000,00	0,00	0,00	90.000,00	127.706,65
406.00	SPESE D'UFFICIO, DI STAMPA, DI CANCELLERIA E MATERIALE DI CONSUMO	17.621,18	50.000,00	0,00	0,00	50.000,00	67.621,18
407.00	CONVENZIONE CON IL POLITECNICO DI TORINO PER SPAZI E INFRASTRUTTURE	1.101.420,00	1.240.000,00	0,00	1.240.000,00	0,00	1.101.420,00
408.00	SPESE TELEFONICHE, TELEGRAFICHE, POSTALI E GENERALI D'AMMINISTRAZIONE	168.079,37	190.000,00	0,00	130.000,00	60.000,00	228.079,37
409.00	CAPITOLO PER MEMORIA - SPESE GENERALI D'AMMINISTRAZIONE (ACCORPATO NEL 2014 AL CAP 408)	481,83	0,00	0,00	0,00	0,00	481,83

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
410.00	SPESE DI RAPPRESENTANZA	31.076,00	50.000,00	0,00	0,00	50.000,00	81.076,00
411.00	SPESE PER L'ORGANIZZAZIONE DI INIZIATIVE ACCADEMICHE, CONVEGNISTICHE ED ALTRE MANIFESTAZIONI	18.839,80	80.000,00	0,00	0,00	80.000,00	98.839,80
412.00	PREMI DI ASSICURAZIONI DIVERSI	197.081,00	220.000,00	0,00	20.000,00	200.000,00	397.081,00
413.00	PRESTAZIONI DI SERVIZI RESE DA TERZI	234.380,41	350.000,00	50.000,00	0,00	400.000,00	634.380,41
	Totale C.S. 0	2.162.297,81	3.778.673,92	771.326,08	1.670.000,00	2.880.000,00	5.042.297,81
	Totale V.E. 3	2.162.297,81	3.778.673,92	771.326,08	1.670.000,00	2.880.000,00	5.042.297,81
	Totale Categoria 3	2.162.297,81	3.778.673,92	771.326,08	1.670.000,00	2.880.000,00	5.042.297,81
1.04	**SOMME NON ATTRIBUIBILI**						
1.04.004	**SOMME NON ATTRIBUIBILI**						
1.04.004.0000	**SOMME NON ATTRIBUIBILI**						
501.00	FONDO DI RISERVA	0,00	1.910.000,00	0,00	1.180.000,00	730.000,00	0,00
502.00	SOMME DA CORRISPONDERE PER IRAP ED ALTRE IMPOSTE E TASSE	296.497,86	500.000,00	220.000,00	0,00	720.000,00	1.016.497,86
503.00	FONDO DI RISERVA DI CASSA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.823.492,17
	Totale C.S. 0	296.497,86	2.410.000,00	220.000,00	1.180.000,00	1.450.000,00	3.839.990,03
	Totale V.E. 4	296.497,86	2.410.000,00	220.000,00	1.180.000,00	1.450.000,00	3.839.990,03

PAGINA BIANCA

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
	Totale Categoria 4	296.497,86	2.410.000,00	220.000,00	1.180.000,00	1.450.000,00	3.839.990,03
	TOTALE TITOLO 1	5.231.131,60	12.698.673,92	5.881.326,08	3.250.000,00	15.330.000,00	22.654.623,77

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
2	**SPESE IN CONTO CAPITALE**						
2.05	**BENI MOBILI ED IMMOBILI**						
2.05.005	**BENI MOBILI ED IMMOBILI**						
2.05.005.0000	**BENI MOBILI ED IMMOBILI**						
601.00	ACQUISIZIONE BENI MOBILI, MACCHINE ED ATTREZZATURE TECNICO-SCIENTIFICHE. SOFTWARE, LICENZE D'USO - PUBBLICAZIONI	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	Totale C.S. 0	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	Totale V.E. 5	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	Totale Categoria 5	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	TOTALE TITOLO 2	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40

Data Elaborazione 27-11-2014

Pagina 7

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
3	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**						
3.06	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**						
3.06.006	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**						
3.06.006.0000	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**						
701.00	ANTICIPAZIONI AL CASSIERE	0,00	40.000,00	0,00	0,00	40.000,00	40.000,00
702.00	VERSAMENTO RITENUTE PREVIDENZIALI, ASSISTENZIALI ED ERARIALI	100.000,00	4.000.000,00	0,00	0,00	4.000.000,00	4.100.000,00
703.00	ALTRE PARTITE DI GIRO - USCITE	0,00	4.000.000,00	0,00	3.500.000,00	500.000,00	500.000,00
	Totale C.S. 0	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00
	Totale V.E. 6	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00
	Totale Categoria 6	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00
	TOTALE TITOLO 3	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00

BILANCIO DI PREVISIONE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
	RIEPILOGO DEI TITOLI						
	SPESE CORRENTI	5.231.131,60	12.698.673,92	5.881.326,08	3.250.000,00	15.330.000,00	22.654.623,77
	SPESE IN CONTO CAPITALE	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00
	TOTALE TITOLI	5.398.871,00	21.048.673,92	5.881.326,08	6.760.000,00	20.170.000,00	27.662.363,17
	DISAVANZO DI AMMINISTRAZIONE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTALE GENERALE SPESA	5.398.871,00	21.048.673,92	5.881.326,08	6.760.000,00	20.170.000,00	27.662.363,17

BILANCIO DI PREVISIONE 2015

Quadro riassuntivo

PAGINA BIANCA

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
BILANCIO DI PREVISIONE ENTRATE - ESERCIZIO 2015

RISORSE		RESIDUI ATTIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
	FONDO DI CASSA PRESUNTO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.494.858,25
	AVANZO DI AMMINISTRAZIONE	0,00	498.673,92	619.326,08	0,00	1.118.000,00	0,00
1	**ENTRATE CORRENTI**						
1.01	**TRASFERIMENTI**						
1.01.001	**TRASFERIMENTI**						
1.01.001.0000	TRASFERIMENTI						
1.01.001.0000	TRASFERIMENTI	113.504,92	12.500.000,00	2.000.000,00	0,00	14.500.000,00	14.613.504,92
	Totale V.E. 1	113.504,92	12.500.000,00	2.000.000,00	0,00	14.500.000,00	14.613.504,92
	Totale Categoria 1	113.504,92	12.500.000,00	2.000.000,00	0,00	14.500.000,00	14.613.504,92
1.02	**REDDITI PATRIMONIALI**						
1.02.002	**REDDITI PATRIMONIALI**						
1.02.002.0000	REDDITI PATRIMONIALI	2.000,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00	12.000,00
	Totale V.E. 2	2.000,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00	12.000,00
	Totale Categoria 2	2.000,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00	12.000,00
1.03	**ENTRATE DIVERSE**						

BILANCIO DI PREVISIONE ENTRATE - ESERCIZIO 2015

RISORSE		RESIDUI ATTIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.03.003	**ENTRATE DIVERSE**						
1.03.003.0000	ENTRATE DIVERSE	0,00	0,00	2.000,00	0,00	2.000,00	2.000,00
	Totale V.E. 3	0,00	0,00	2.000,00	0,00	2.000,00	2.000,00
	Totale Categoria 3	0,00	0,00	2.000,00	0,00	2.000,00	2.000,00
	TOTALE TITOLO 1	115.504,92	12.510.000,00	2.002.000,00	0,00	14.512.000,00	14.627.504,92

BILANCIO DI PREVISIONE ENTRATE - ESERCIZIO 2015

RISORSE		RESIDUI ATTIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
3	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**						
3.06	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**						
3.06.006	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**						
3.06.006.0000	PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00
	Totale V.E. 6	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00
	Totale Categoria 6	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00
	TOTALE TITOLO 3	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00

BILANCIO DI PREVISIONE ENTRATE - ESERCIZIO 2015

RISORSE		RESIDUI ATTIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
	RIEPILOGO DEI TITOLI						
	ENTRATE CORRENTI	115.504,92	12.510.000,00	2.002.000,00	0,00	14.512.000,00	14.627.504,92
	ENTRATE IN CONTO CAPITALE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI	0,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.540.000,00
	TOTALE TITOLI	115.504,92	20.550.000,00	0,00	1.498.000,00	19.052.000,00	19.167.504,92
	AVANZO DI AMMINISTRAZIONE PRESUNTO	0,00	498.673,92	619.326,08	0,00	1.118.000,00	0,00
	FONDO DI CASSA PRESUNTO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.494.858,25
	TOTALE GENERALE ENTRATA	115.504,92	21.048.673,92	0,00	878.673,92	20.170.000,00	27.662.363,17

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI

BILANCIO DI PREVISIONE SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	**SPESE CORRENTI**						
1.01	**SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO**						
1.01.001	**SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO**						
1.01.001.0000	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO						
1.01.001.0000	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO	252.692,67	1.400.000,00	0,00	400.000,00	1.000.000,00	1.252.692,67
	Totale V.E. 1	252.692,67	1.400.000,00	0,00	400.000,00	1.000.000,00	1.252.692,67
	Totale Categoria 1	252.692,67	1.400.000,00	0,00	400.000,00	1.000.000,00	1.252.692,67
1.02	**PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO**						
1.02.002	**PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO**						
1.02.002.0000	PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO	2.519.643,26	5.110.000,00	4.890.000,00	0,00	10.000.000,00	12.519.643,26
	Totale V.E. 2	2.519.643,26	5.110.000,00	4.890.000,00	0,00	10.000.000,00	12.519.643,26
	Totale Categoria 2	2.519.643,26	5.110.000,00	4.890.000,00	0,00	10.000.000,00	12.519.643,26
1.03	**ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**						

Data Elaborazione 27-11-2014

BILANCIO DI PREVISIONE SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.03.003	**ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**						
1.03.003.0000	ACQUISTO DI BENI E SERVIZI	2.162.297,81	3.778.673,92	0,00	898.673,92	2.880.000,00	5.042.297,81
	Totale V.E. 3	2.162.297,81	3.778.673,92	0,00	898.673,92	2.880.000,00	5.042.297,81
	Totale Categoria 3	2.162.297,81	3.778.673,92	0,00	898.673,92	2.880.000,00	5.042.297,81
1.04	**SOMME NON ATTRIBUIBILI**						
1.04.004	**SOMME NON ATTRIBUIBILI**						
1.04.004.0000	SOMME NON ATTRIBUIBILI	296.497,86	2.410.000,00	0,00	960.000,00	1.450.000,00	3.839.990,03
	Totale V.E. 4	296.497,86	2.410.000,00	0,00	960.000,00	1.450.000,00	3.839.990,03
	Totale Categoria 4	296.497,86	2.410.000,00	0,00	960.000,00	1.450.000,00	3.839.990,03
	TOTALE TITOLO 1	5.231.131,60	12.698.673,92	2.631.326,08	0,00	15.330.000,00	22.654.623,77

Data Elaborazione 27-11-2014

BILANCIO DI PREVISIONE SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
2	**SPESE IN CONTO CAPITALE**						
2.05	**BENI MOBILI ED IMMOBILI**						
2.05.005	**BENI MOBILI ED IMMOBILI**						
2.05.005.0000	BENI MOBILI ED IMMOBILI	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	Totale V.E. 5	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	Totale Categoria 5	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	TOTALE TITOLO 2	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40

Data Elaborazione 27-11-2014

Pagina 4

BILANCIO DI PREVISIONE SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
3	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**						
3.06	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**						
3.06.006	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**						
3.06.006.0000	PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00
	Totale V.E. 6	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00
	Totale Categoria 6	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00
	TOTALE TITOLO 3	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00

Data Elaborazione 27-11-2014

Pagina 5

BILANCIO DI PREVISIONE SPESE - ESERCIZIO 2015

INTERVENTI		RESIDUI PASSIVI PRESUNTI ALLA FINE DELL'ANNO IN CORSO	PREVISIONI DEFINITIVE ESERCIZIO IN CORSO	PREVISIONI DI COMPETENZA per l'esercizio al quale si riferisce il seguente bilancio			PREVISIONI DI CASSA per l'anno al quale si riferisce il seguente bilancio
				VARIAZIONI		SOMME RISULTANTI	
Codice e Numero	Denominazione			in aumento	in diminuzione		
1	2	3	4	5	6	7	8
	RIEPILOGO DEI TITOLI						
	SPESE CORRENTI	5.231.131,60	12.698.673,92	2.631.326,08	0,00	15.330.000,00	22.654.623,77
	SPESE IN CONTO CAPITALE	67.739,40	310.000,00	0,00	10.000,00	300.000,00	367.739,40
	PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI	100.000,00	8.040.000,00	0,00	3.500.000,00	4.540.000,00	4.640.000,00
	TOTALE TITOLI	5.398.871,00	21.048.673,92	0,00	878.673,92	20.170.000,00	27.662.363,17
	DISAVANZO DI AMMINISTRAZIONE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTALE GENERALE SPESA	5.398.871,00	21.048.673,92	0,00	878.673,92	20.170.000,00	27.662.363,17

PAGINA BIANCA

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2017

PAGINA BIANCA

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO ENTRATE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	ACC. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	**ENTRATE CORRENTI**							
1.01	**TRASFERIMENTI**							
1.01.001	**TRASFERIMENTI**							
1.01.001.0000	**TRASFERIMENTI**							
100.0	CONTRIBUTO DELLO STATO PER LE SPESE DI FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITA' (LEGGE 214/2011)	0,00	2.500.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
101.0	CONTRIBUTI SOGGETTI ESERCENTI IL SERVIZIO DI TRASPORTO	0,00	10.000.000,00	14.500.000,00	20.888.000,00	24.573.000,00	59.961.000,00	14.613.504,92
	Totale C.S. 0	0,00	12.500.000,00	14.500.000,00	20.888.000,00	24.573.000,00	59.961.000,00	14.613.504,92
	Totale V.E. 1	0,00	12.500.000,00	14.500.000,00	20.888.000,00	24.573.000,00	59.961.000,00	14.613.504,92
	Totale Categoria 1	0,00	12.500.000,00	14.500.000,00	20.888.000,00	24.573.000,00	59.961.000,00	14.613.504,92
1.02	**REDDITI PATRIMONIALI**							
1.02.002	**REDDITI PATRIMONIALI**							
1.02.002.0000	**REDDITI PATRIMONIALI**							
111.0	INTERESSI ATTIVI	0,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	30.000,00	12.000,00
	Totale C.S. 0	0,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	30.000,00	12.000,00

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO ENTRATE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	ACC. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Totale V.E. 2	0,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	30.000,00	12.000,00
	Totale Categoria 2	0,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	30.000,00	12.000,00
1.03	**ENTRATE DIVERSE**							
1.03.003	**ENTRATE DIVERSE**							
1.03.003.0000	**ENTRATE DIVERSE**							
121.0	RECUPERI, RIMBORSI E PROVENTI DIVERSI	0,00	0,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	6.000,00	2.000,00
	Totale C.S. 0	0,00	0,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	6.000,00	2.000,00
	Totale V.E. 3	0,00	0,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	6.000,00	2.000,00
	Totale Categoria 3	0,00	0,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	6.000,00	2.000,00
	Totale Titolo 1	0,00	12.510.000,00	14.512.000,00	20.900.000,00	24.585.000,00	59.997.000,00	14.627.504,92
3	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**							
3.06	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**							
3.06.006	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**							

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO ENTRATE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	ACC. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.06.006.0000.	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**							
151.0	RECUPERO ANTICIPAZIONI AL CASSIERE	0,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	120.000,00	40.000,00
152.0	RITENUTE PREVIDENZIALI, ASSISTENZIALI ED ERARIALI	0,00	4.000.000,00	4.000.000,00	4.500.000,00	5.000.000,00	13.500.000,00	4.000.000,00
153.0	ALTRE PARTITE DI GIRO - ENTRATE	0,00	4.000.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	1.500.000,00	500.000,00
	Totale C.S. 0	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.540.000,00
	Totale V.E. 6	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.540.000,00
	Totale Categoria 6	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.540.000,00
	Totale Titolo 3	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.540.000,00

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO ENTRATE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	ACC. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	RIEPILOGO ENTRATE							
	Totale Titolo 1	0,00	12.510.000,00	14.512.000,00	20.900.000,00	24.585.000,00	59.997.000,00	14.627.504,92
	Totale Titolo 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale Titolo 3	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.540.000,00
	TOTALE ENTRATE	0,00	20.550.000,00	19.052.000,00	25.940.000,00	30.125.000,00	75.117.000,00	19.167.504,92
	AVANZO		498.673,92	1.118.000,00	0,00	0,00	1.118.000,00	0,00
	FONDO DI CASSA							8.494.858,25
	TOTALE GENERALE ENTRATE	0,00	21.048.673,92	20.170.000,00	25.940.000,00	30.125.000,00	76.235.000,00	27.662.363,17

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

Data Elaborazione 27-11-2014
Pagina 1

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	IMP. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	**SPESE CORRENTI**							
1.01	**SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO**							
1.01.001	**SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO**							
1.01.001.0000	**SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CONSIGLIO**							
201.0	COMPENSI AL PRESIDENTE ED AI COMPONENTI DELL'AUTORITA'	0,00	850.000,00	720.000,00	720.000,00	720.000,00	2.160.000,00	763.868,48
202.0	ONERI PREVIDENZIALI, ASSISTENZIALI E ASSICURATIVI A CARICO DELL'AUTORITA'	0,00	300.000,00	80.000,00	80.000,00	80.000,00	240.000,00	197.307,93
203.0	RIMBORSO SPESE DI MISSIONE AL PRESIDENTE ED AI COMPONENTI DELL'AUTORITA'	0,00	250.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	600.000,00	291.516,26
	Totale C.S. 0	0,00	1.400.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	3.000.000,00	1.252.692,67
	Totale V.E. 1	0,00	1.400.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	3.000.000,00	1.252.692,67
	Totale Categoria 1	0,00	1.400.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	3.000.000,00	1.252.692,67
1.02	**PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO**							
1.02.002	**PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO**							
1.02.002.0000	**PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO**							
301.0	STIPENDI, RETRIBUZIONI ED ALTRE INDENNITA' FISSE E VARIABILI (PRODUTTIVITA', STRAORDINARI, ECC.) AL PERSONALE	0,00	3.700.000,00	7.200.000,00	10.500.000,00	12.950.000,00	30.650.000,00	8.989.488,63

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	IMP. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
302.0	ONERI PREVIDENZIALI E ASSISTENZIALI A CARICO DELL'AUTORITA'	0,00	800.000,00	1.700.000,00	2.500.000,00	2.800.000,00	7.000.000,00	2.116.834,63
303.0	SPESE DI MISSIONE DEL PERSONALE E COLLABORATORI	0,00	180.000,00	400.000,00	500.000,00	630.000,00	1.530.000,00	438.320,00
304.0	QUOTA ANNUA TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	0,00	240.000,00	400.000,00	600.000,00	840.000,00	1.840.000,00	550.000,00
305.0	ALTRI ONERI PER IL PERSONALE (TIROCINI, BORSE STUDIO, FORMAZIONE, MENSA, ECC.)	0,00	190.000,00	300.000,00	500.000,00	665.000,00	1.465.000,00	425.000,00
	Totale C.S. 0	0,00	5.110.000,00	10.000.000,00	14.600.000,00	17.885.000,00	42.485.000,00	12.519.643,26
	Totale V.E. 2	0,00	5.110.000,00	10.000.000,00	14.600.000,00	17.885.000,00	42.485.000,00	12.519.643,26
	Totale Categoria 2	0,00	5.110.000,00	10.000.000,00	14.600.000,00	17.885.000,00	42.485.000,00	12.519.643,26
1.03	**ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**							
1.03.003	**ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**							
1.03.003.0000	**ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**							
401.0	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DI COLLEGI COMITATI E COMMISSIONI (COMPRESI COMPENSI AI MEMBRI E INDENNITA' MISSIONE E RIMBORSO SPESE TRASPORTO)	0,00	390.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00	1.200.000,00	540.333,53
402.0	COMPENSI E RIMBORSI PER INCARICHI DI STUDIO E RICERCA SU SPECIFICI TEMI E PROBLEMI	0,00	580.000,00	300.000,00	400.000,00	480.000,00	1.180.000,00	433.506,08
403.0	SPESE PER CONTRATTI, UTENZE E SERVIZI ACCESSORI TORINO E ROMA (DA 2015)	0,00	498.673,92	1.200.000,00	1.200.000,00	1.200.000,00	3.600.000,00	1.259.771,60
404.0	SPESE PER INSERZIONI PUBBLICAZIONI E PUBBLICITA' LEGALE	0,00	40.000,00	50.000,00	70.000,00	80.000,00	200.000,00	72.000,36

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	IMP. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
405.0	SPESE ACQUISTO MATERIALE INFORMAZIONE E DOCUMENTAZIONE, CONSULTAZIONE BANCHE DATI E COLLEGAMENTO CON CENTRI ELETTRONICI DI ALTRE AMMIN.NI	0,00	90.000,00	90.000,00	100.000,00	100.000,00	290.000,00	127.706,65
406.0	SPESE D'UFFICIO, DI STAMPA, DI CANCELLERIA E MATERIALE DI CONSUMO	0,00	50.000,00	50.000,00	60.000,00	70.000,00	180.000,00	67.621,18
407.0	CONVENZIONE CON IL POLITECNICO DI TORINO PER SPAZI E INFRASTRUTTURE	0,00	1.240.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.101.420,00
408.0	SPESE TELEFONICHE, TELEGRAFICHE, POSTALI E GENERALI D'AMMINISTRAZIONE	0,00	190.000,00	60.000,00	70.000,00	70.000,00	200.000,00	228.079,37
409.0	CAPITOLO PER MEMORIA - SPESE GENERALI D'AMMINISTRAZIONE (ACCORPATO NEL 2014 AL CAP 408)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	481,83
410.0	SPESE DI RAPPRESENTANZA	0,00	50.000,00	50.000,00	50.000,00	50.000,00	150.000,00	81.076,00
411.0	SPESE PER L'ORGANIZZAZIONE DI INIZIATIVE ACCADEMICHE, CONVEGNISTICHE ED ALTRE MANIFESTAZIONI	0,00	80.000,00	80.000,00	80.000,00	80.000,00	240.000,00	98.839,80
412.0	PREMI DI ASSICURAZIONI DIVERSI	0,00	220.000,00	200.000,00	220.000,00	220.000,00	640.000,00	397.081,00
413.0	PRESTAZIONI DI SERVIZI RESE DA TERZI	0,00	350.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00	1.200.000,00	634.380,41
	Totale C.S. 0	0,00	3.778.673,92	2.880.000,00	3.050.000,00	3.150.000,00	9.080.000,00	5.042.297,81
	Totale V.E. 3	0,00	3.778.673,92	2.880.000,00	3.050.000,00	3.150.000,00	9.080.000,00	5.042.297,81
	Totale Categoria 3	0,00	3.778.673,92	2.880.000,00	3.050.000,00	3.150.000,00	9.080.000,00	5.042.297,81
1.04	**SOMME NON ATTRIBUIBILI**							

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	IMP. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.04.004	**SOMME NON ATTRIBUIBILI**							
1.04.004.0000	**SOMME NON ATTRIBUIBILI**							
501.0	FONDO DI RISERVA	0,00	1.910.000,00	730.000,00	1.000.000,00	1.150.000,00	2.880.000,00	0,00
502.0	SOMME DA CORRISPONDERE PER IRAP ED ALTRE IMPOSTE E TASSE	0,00	500.000,00	720.000,00	950.000,00	1.100.000,00	2.770.000,00	1.016.497,86
503.0	FONDO DI RISERVA DI CASSA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.823.492,17
	Totale C.S. 0	0,00	2.410.000,00	1.450.000,00	1.950.000,00	2.250.000,00	5.650.000,00	3.839.990,03
	Totale V.E. 4	0,00	2.410.000,00	1.450.000,00	1.950.000,00	2.250.000,00	5.650.000,00	3.839.990,03
	Totale Categoria 4	0,00	2.410.000,00	1.450.000,00	1.950.000,00	2.250.000,00	5.650.000,00	3.839.990,03
	Totale Titolo 1	0,00	12.698.673,92	15.330.000,00	20.600.000,00	24.285.000,00	60.215.000,00	22.654.623,77
2	**SPESE IN CONTO CAPITALE**							
2.05	**BENI MOBILI ED IMMOBILI**							
2.05.005	**BENI MOBILI ED IMMOBILI**							
2.05.005.0000	**BENI MOBILI ED IMMOBILI**							
601.0	ACQUISIZIONE BENI MOBILI, MACCHINE ED ATTREZZATURE TECNICO-SCIENTIFICHE. SOFTWARE, LICENZE D'USO - PUBBLICAZIONI	0,00	310.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	900.000,00	367.739,40

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	IMP. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Totale C.S. 0	0,00	310.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	900.000,00	367.739,40
	Totale V.E. 5	0,00	310.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	900.000,00	367.739,40
	Totale Categoria 5	0,00	310.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	900.000,00	367.739,40
	Totale Titolo 2	0,00	310.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	900.000,00	367.739,40
3	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**							
3.06	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI**							
3.06.006	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**							
3.06.006.0000	**PARTITE DI GIRO E CONTABILITA\' SPECIALI**							
701.0	ANTICIPAZIONI AL CASSIERE	0,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	120.000,00	40.000,00
702.0	VERSAMENTO RITENUTE PREVIDENZIALI, ASSISTENZIALI ED ERARIALI	0,00	4.000.000,00	4.000.000,00	4.500.000,00	5.000.000,00	13.500.000,00	4.100.000,00
703.0	ALTRE PARTITE DI GIRO - USCITE	0,00	4.000.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	1.500.000,00	500.000,00
	Totale C.S. 0	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.640.000,00
	Totale V.E. 6	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.640.000,00

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	IMP. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Totale Categoria 6	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.640.000,00
	Totale Titolo 3	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.640.000,00

AUTORITA' DI REGOLAZIONE TRASPORTI
PLURIENNALE DETTAGLIATO SPESE - ESERCIZIO 2015

CODICE NUMERO	DENOMINAZIONE	IMP. ULTIMO ESER. CHIUSO	PREVISIONI ESE. IN CORSO	PREVISIONI DEL BILANCIO PLURIENNALE 2015 - 2016 - 2017				CASSA
				2015	2016	2017	TOTALE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	RIEPILOGO SPESE							
	Totale Titolo 1	0,00	12.698.673,92	15.330.000,00	20.600.000,00	24.285.000,00	60.215.000,00	22.654.623,77
	Totale Titolo 2	0,00	310.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	900.000,00	367.739,40
	Totale Titolo 3	0,00	8.040.000,00	4.540.000,00	5.040.000,00	5.540.000,00	15.120.000,00	4.640.000,00
	TOTALE SPESE	0,00	21.048.673,92	20.170.000,00	25.940.000,00	30.125.000,00	76.235.000,00	27.662.363,17
	DISAVANZO		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTALE GENERALE SPESE	0,00	21.048.673,92	20.170.000,00	25.940.000,00	30.125.000,00	76.235.000,00	27.662.363,17

PAGINA BIANCA

Relazione illustrativa del bilancio di previsione per l'anno 2015 e programmatica per il triennio 2015-2017

Premessa - il quadro di riferimento normativo

Come noto l'Autorità è stata istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

L'articolo 25-*bis* del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, ha poi modificato il comma 1 del citato articolo 37 disponendo che "*La sede dell'Autorità è individuata in un immobile di proprietà pubblica nella città di Torino, laddove idoneo e disponibile, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 31 dicembre 2013*".

L'Autorità ha iniziato la sua attività a partire dal 17 settembre 2013, data nella quale il Presidente ed i Componenti, nominati con Decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013, pubblicato sulla gazzetta ufficiale del 16 settembre 2013, si sono ufficialmente insediati nelle rispettive cariche.

Il bilancio di previsione che viene sottoposto all'approvazione è, quindi, riferito al 2015, ed è stato predisposto tenendo conto del periodo di attività svolto nel corso del 2014 che non ha visto la piena operatività di personale e degli uffici.

A fronte di un organico pari a 80 unità a tempo indeterminato e 60 a tempo determinato, infatti, il 2014 si chiude con circa 30 dipendenti a tempo indeterminato immessi nel ruolo dell'Autorità a seguito della procedura di selezione conclusa a fine giugno, mentre non è stato possibile attivare le successive procedure concorsuali, che si prevedeva di concludere entro il 2014, a causa dell'intervenuto decreto legge 26 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che ha dettato, tra l'altro, alcune prescrizioni alle Autorità indipendenti.

In particolare, il comma 9 dell'art. 22 ha imposto alle autorità indipendenti i seguenti vincoli:

a) sede in edificio di proprietà pubblica o in uso gratuito, salve le spese di funzionamento, o in locazione a condizioni più favorevoli rispetto a quelle degli edifici demaniali disponibili;
b) concentrazione degli uffici nella sede principale, salvo che per oggettive esigenze di diversa collocazione in relazione alle specifiche funzioni di singoli uffici;
c) esclusione di locali adibiti ad abitazione o foresteria per i componenti e il personale;
d) spesa complessiva per sedi secondarie, rappresentanza, trasferte e missioni non superiore al 20 per cento della spesa complessiva;
e) presenza effettiva del personale nella sede principale non inferiore al 70 per cento del totale su base annuale;
f) spesa complessiva per incarichi di consulenza, studio e ricerca non superiore al 2 per cento della spesa complessiva.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha già sottoscritto un contratto di comodato con il Politecnico di Torino, istituzione universitaria pubblica, che prevede il rimborso degli oneri di gestione e utenze attive e, analogamente, si è proceduto per gli spazi disponibili nell'immobile demaniale sito in Piazza Mastai 11 in Roma individuando, ad agosto 2014, gli uffici considerati necessari alle funzioni da svolgere a Roma.

Le previsioni di spesa connesse alla gestione degli uffici di Roma (comodato uffici di Roma, trasferte del personale e del Consiglio incluse nei cap. 203, 303 e 403) risultano inferiori a Euro 1.000.000, complessivamente ben al di sotto di 3.000.000 di Euro stabilito applicando il limite massimo del 20% di cui alla citata legge 114/2014.

La sede di Torino, inoltre, è strutturata per ospitare oltre 100 postazioni di lavoro a fronte di circa 30 su Roma. Tale aspetto garantirà il rispetto della presenza del personale nella sede principale dell'Autorità.

Anche lo stanziamento del capitolo delle spese di consulenza, studio e ricerca è determinato nel limite di legge (2% della spesa complessiva), nonostante il fatto che l'obbligo della gestione unitaria delle procedure di reclutamento del personale tra le Autorità, stabilito dal d.l. 90/2014, abbia impedito nel 2014 di realizzare nei tempi previsti il programma di assunzione del personale necessario allo svolgimento delle attività degli uffici.

Il bilancio 2015 - lo schema

Lo schema di bilancio sia per le entrate che per le spese è strutturato secondo una ripartizione in *Titoli* in ragione della fonte di provenienza, in *Categorie* in ragione della

natura dei cespiti e dell'analisi economica e in *Capitoli* in ragione dell'oggetto, recanti una specifica denominazione ed una progressiva numerazione.

Si è operato in tal senso in via provvisoria e in attesa di definire gli eventuali adempimenti da porre in essere per adeguare i documenti previsionali ai principi fissati nella Legge n. 196 del 31 dicembre 2009 "*Legge di contabilità e di finanza pubblica*", nonché al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 "*Disposizioni recanti attuazione dell'articolo 2 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di adeguamento ed armonizzazione dei sistemi contabili*".

Conformemente a quanto emerso nella seduta del Collegio dei revisori dei conti n° 4 del 5 novembre 2014, le operazioni necessarie all'introduzione del processo di armonizzazione contabile e lo studio della conseguente revisione della struttura del bilancio di cui al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 verranno avviati nel corso del 2015.

Il Bilancio 2015 – dati di sintesi della spesa

Il bilancio 2015 è stato quindi elaborato sulla base degli indirizzi forniti dal Consiglio per la predisposizione degli input di bilancio. Questi ultimi si possono riassumere nelle seguenti variazioni rispetto al 2014:

- Personale in servizio. Nel 2015 saranno complessivamente individuate ulteriori 80 unità di personale così come dettagliato nel successivo punto "cat. II – personale in attività di servizio";
- Beni e servizi. Individuato il Politecnico di Torino quale edificio pubblico sede dell'Autorità e l'immobile demaniale di piazza Mastai per gli uffici di Roma, il bilancio del 2015 prevede il corrispettivo della convenzione che consente all'Autorità di utilizzare gli spazi, le strutture e le utenze del Politecnico nonché l'analoga spesa per l'altra convenzione con l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (AAMS) per gli uffici di Roma. Tra le spese per i servizi, come precisato in premessa, sono state altresì previste, nel rispetto dei limiti di legge, spese relative a consulenze altamente qualificate e connesse all'urgenza di raggiungere la piena operatività dell'Autorità;
- Spese in conto capitale: sono state stanziate le somme necessarie ad acquistare alcuni arredi funzionali all'attività dei dipendenti in previsione dell'ingresso del personale mancante in organico, nonché l'acquisto di alcune apparecchiature hardware.

Il Bilancio 2015 – dati di sintesi delle entrate

Le entrate del 2015, rispetto a quelle dell'anno precedente, si caratterizzano per la prosecuzione della gestione di riscossione delle entrate proprie derivanti dai soggetti esercenti il trasporto pubblico, stimate in 14.500.000.

Si è altresì provveduto all'iscrizione di quota parte dell'avanzo di amministrazione presunto alla data del 31 dicembre 2014 per un ammontare di Euro 1.118.000,00, nonché alla previsione di uno stanziamento per le entrate da interessi attivi e di uno stanziamento per le altre entrate da recuperi, rimborsi e proventi diversi.

SPESE CORRENTI E IN CONTO CAPITALE

Categoria I – Spese per il funzionamento del Consiglio

(Capitoli 201, 202 e 203)

Lo stanziamento complessivo di Euro/migl. 1.000 della categoria, inferiore di 400 Euro/migl. rispetto alle previsioni di bilancio 2014, è dato per €/migl. 720 dalle spettanze del Presidente e dei due Componenti per le quali è stata costituita un'apposita provvista nel capitolo 201 – Compensi al Presidente ed ai Componenti dell'Autorità. Per quanto attiene la base di calcolo, è stato utilizzato il limite massimo retributivo (240.000 euro annui al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali) stabilito dal D.L. 66 del 24/4/2014 convertito in legge n. 89 del 23/6/2014.

Al capitolo 201 si aggiunge per lo stanziamento di €/migl. 80 del capitolo 202 – *Oneri previdenziali, assistenziali e assicurativi a carico dell'Autorità* – conteggiato applicando le aliquote contributive vigenti ai componenti del Consiglio.

Il capitolo 203 – *Rimborso spese di missione al Presidente ed ai Componenti dell'Autorità* – accoglie gli oneri connessi alle spese di viaggio e soggiorno italiani ed esteri sostenute nello svolgimento dell'incarico, stimati in €/migl. 200.

Categoria II – Personale in attività di servizio

(Capitoli 301, 302, 303, 304 e 305)

A differenza del 2014, in cui gli importi contenuti nel bilancio tenevano conto di poche unità di personale, l'esercizio 2015 si caratterizzerà per la maggiore incidenza della spesa del personale che sarà progressivamente inserito nel ruolo dell'Autorità previo esperimento di procedure selettive/concorsuali.

Gli stanziamenti dei capitoli della categoria in questione si riferiscono agli oneri per il trattamento economico (fisso e accessorio), previdenziale, assistenziale e di fine rapporto del Segretario Generale, del Capo di Gabinetto, del personale dipendente e in posizione di comando da altre Amministrazioni pubbliche, nonché alle spese per la formazione, al buono pasto sostitutivo della mensa, formazione, viaggio e soggiorno in caso di missione. Questi capitoli di spesa accolgono anche la spesa per la remunerazione di alcune unità di collaboratori a tempo determinato.

Le previsioni di spesa sono state effettuate tenendo conto dell'urgente necessità di attuare il programma delle assunzioni del personale a tempo indeterminato e determinato realizzato solo parzialmente nel corso del 2014. Queste le fasi principali del 2015:

1. Fino al 31 marzo 2014 l'attività sarà garantita dal Segretario Generale, dal Capo di Gabinetto e, complessivamente, da 4 dirigenti, 24 funzionari e 7 operativi tra tempi indeterminati e determinati. E' altresì prevista la presenza di 10 collaboratori a tempo determinato o con contratto di collaborazione coordinata e continuativa.
2. Il primo di aprile è prevista l'individuazione di ulteriori 26 unità di personale (TD e TI) suddivise tra dirigenti, funzionari, operativi e collaboratori.
3. Il primo di ottobre ulteriore immissione di 44 unità di personale (TD e TI) suddivise tra dirigenti, funzionari, operativi e collaboratori.

L'obiettivo è quello di chiudere il 2015 con il Segretario Generale, il Capo di Gabinetto, 7 dirigenti, 60 funzionari e 28 operativi oltre a una ventina di collaboratori a tempo determinato.

Nel corso del 2016 si provvederà inoltre a gestire i bandi per ulteriori 20 unità di personale (personale a tempo indeterminato) da assumere nel 2017.

Categoria III – Acquisto di beni e servizi

(Capitoli da 401 a 413)

La categoria in esame accoglie le spese per il funzionamento e mantenimento degli uffici. Si ritiene di evidenziare, in particolare:

- il capitolo 401 - *Spese per il funzionamento di Collegi, Comitati e Commissioni compresi i compensi ai membri e le indennità di missione e rimborso spese di trasporto* – pari a €/migl 400 comprende i rimborsi delle trasferte ai componenti dell'advisory board, i compensi dei revisori dei conti, dei componenti del nucleo di valutazione, del garante etico, del consigliere giuridico, delle commissioni di selezione del personale e delle altre commissioni, ecc. ;

- il capitolo 402 – *Compensi e rimborsi per incarichi di studio e ricerca su specifici temi e problemi* – Lo stanziamento di €/migl. 300 tiene conto del vincolo di spesa previsto dall'art. 22 c. 9 lett. f) del D. L. 90 del 26/06/2014 convertito con modifiche in legge n. 114 dell'11/08/2014 (spesa non superiore al 2% della spesa complessiva dell'ente). Occorre considerare che l'organico del personale non è ancora a regime e l'utilizzo delle consulenze è da porre in relazione anche alla necessità, in attesa di costituire una struttura in possesso di adeguate professionalità, di ricorrere ad esperti dei settori nei quali l'Autorità è chiamata a svolgere i propri compiti di regolazione. Questo capitolo accoglie altresì le previsioni delle consulenze obbligatorie per legge D. Lgs. 81/08 (es. medico competente, piano valutazione rischi, ecc);

- il capitolo 403 – *Spese per contratti di comodato, utenze e servizi accessori di Torino e Roma* – comprende in un unico stanziamento le spese connesse al comodato con il Politecnico di Torino nonché l'analoga spesa per l'altra convenzione con l'AAMS per gli uffici di Roma esponendo uno stanziamento di €/migl. 1.200 per la copertura delle spese per i locali, i beni ed i servizi compresi nei contratti stipulati (disponibilità di spazi e uffici, sale riunioni e audizioni, pulizie, sicurezza e guardiania, raffrescamento e riscaldamento, utenze, infrastrutture di rete e servizi connessi). Si prevedono Euro 600.000,00 per la sede di Torino, Euro 150.000,00 per gli uffici di Roma oltre ad Euro 450.000,00 per spese fisse connesse alle utenze e a servizi accessori non direttamente riconducibili a ciascuna struttura (es. sistemi e connessioni di fonia e rete).

  In base alle convenzioni sottoscritte, l'ART si impegna a corrispondere al Politecnico e all'AAMS, con cadenza periodica, il rimborso degli oneri da questi sostenuti in relazione a tali dotazioni e servizi. L'ammontare dei rimborsi sarà determinato, a consuntivo, secondo i seguenti criteri: a) integralmente per spese sostenute per interventi finalizzati all'attuazione delle convenzioni, sottoposti al preventivo vaglio da parte dell'ART; b) pro-quota sulla base dei metri quadri messi a disposizione di ART per le spese generali oggetto di contratti in corso; c) forfettariamente per ogni eventuale ulteriore spesa non altrimenti quantificabile in misura da concordare con ART.

- il capitolo 412 – *Premi di assicurazione diversi* – l'importo di 200.000 accoglie le polizze assicurative, quelle integrative per il personale, furto e di responsabilità civile verso terzi.

- il capitolo 413 – *Prestazioni di servizi resi da terzi* – contiene i servizi necessari al funzionamento dell'Autorità che non sarà possibile gestire internamente o tramite le convenzione con il Politecnico/AAMS (es agenzia viaggi, tesoreria, riscossione delle entrate, corriere postale, spese inerenti la selezione del personale, service paghe e applicativi informatici, ecc).

<u>Categoria IV – Somme non attribuibili</u>

Nella categoria IV rientrano:

- il capitolo 501 – *Fondo di riserva* – il cui stanziamento cautelativamente determinato in €/migl. 730 (5% delle spese correnti) è destinato a coprire eventuali spese impreviste che potrebbero sopraggiungere nella prima fase di avvio dell'Autorità;

- il capitolo 502 – *Somme da corrispondere per IRAP e altre imposte e tasse* – con uno stanziamento di €/migl. 720 corrispondente alla stima delle somme da versare per l'imposta regionale sulle attività produttive che l'Autorità, nella sua qualità di

Amministrazione pubblica, è tenuta a conteggiare in misura percentuale (8,50%) sulle spettanze del Consiglio, del personale dipendente e comandato nonché dei redditi assimilati al lavoro dipendente. Contiene altresì le somme necessarie al pagamento delle imposte e tasse a carico dell'ente.

Categoria V – Beni mobili ed immobili - macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche

Nella categoria V rientrano:

- il capitolo 601 e 602 relativi alle spese di investimento che sono state complessivamente quantificate in €/migl. 300 volte ad acquisire mobili e arredi per gli uffici nonché apparecchiature tecnologiche e hardware non rientrante nella convenzione con il Politecnico.

ENTRATE CORRENTI E IN CONTO CAPITALE

Il bilancio di previsione, per quanto riguarda le entrate, determina la copertura delle spese ed è basato sul contributo degli operatori dei trasporti pari a €/migl. 14.500 per il 2015 e sull'avanzo di amministrazione presunto pari a €/migl. 1.118 .

Il contributo degli operatori è stato calcolato sulla base delle somme accertate e di cui si presume la riscossione entro il 31 dicembre 2014 (€/migl. 10.000) e sulla base della variazione, rispetto al 2014, che verrà apportata alla modalità di calcolo del contributo stesso da parte delle imprese operanti nel settore dei trasporti.

PARTITE DI GIRO E CONTABILITA' SPECIALI DELLE ENTRATE E DELLE SPESE

Categoria VI – Partire di giro e contabilità speciali

Le evidenze della categoria in esame delle entrate e delle spese sono state implementate, principalmente, per fornire una rappresentazione complessiva dell'attività di sostituto svolta dall'Autorità, ai fini del corretto adempimento degli obblighi nei confronti degli Enti previdenziali, dell'Erario e degli altri soggetti titolari di crediti nei confronti del personale e di prestatori d'opera.

LE PREVISIONI PER IL TRIENNIO 2015 – 2017

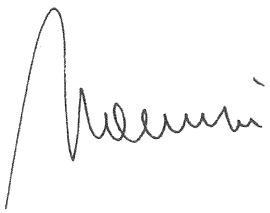
Le previsioni per i successivi esercizi 2016 e 2017 saranno caratterizzate, per quanto riguarda le entrate, dalle contribuzioni da porre a carico dei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati. Conformemente a quanto previsto dalla lettera b) del comma 6 dell'articolo 37 del più volte citato d.l. 201/2011, dette contribuzioni non potranno

eccedere l'uno per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte, percepito nell'ultimo esercizio dai soggetti obbligati al versamento. L'Autorità, con proprio atto da sottoporre all'approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilirà annualmente la misura del contributo in sintonia con il principio di equilibrio di reperimento di provvista finanziaria diretto a limitare, quanto più possibile, gli oneri a carico degli operatori economici.

Le spese che maggiormente incideranno sul fabbisogno degli anni 2016 e 2017 saranno quelle connesse alla messa a regime della struttura organizzativa da realizzarsi, sia mediante il reclutamento di personale, sia attraverso le attività connesse al funzionamento e al mantenimento degli uffici.

Il prospetti di bilancio allegati evidenziano gli stanziamenti sui singoli capitoli di spesa e di entrata del triennio 2015 - 2017.

Torino, 27 novembre 2014



Delibera n. 78/2014

Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione di Trasporti per l'anno 2015

L'Autorità, nella sua riunione del 27 novembre 2014

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), ed in particolare il comma 1, secondo cui "[l]'*Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori* (...)", ed in particolare

- il comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede "*a garantire* (...) *condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali* (...)" (lett. a), "*a definire* (...) *nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi* (...)" (lett. b), a "*stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico ...*" (lett. d), "*a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria* (...)" (lett. e), "*a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici* (...)" (lett. f), "*con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap* (...); *a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali* (...)" (lett. g), *a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza* (...) *concernenti i diritti aeroportuali*" (lett. h); "*a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione* (...) *e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità* (...)" (lett. i); "(...)a *monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani* (...)" (lett. m);

- il comma 6, lettera b) del d.l. 201/2011 che dispone che al finanziamento delle attività di competenza dell'Autorità si provveda "*mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivanti dall'esercizio delle attività svolte percepiti nell'ultimo esercizio*", precisando che "*[i]l contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato*";

VISTI Il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 recante *"Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"* ed il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, contenente *"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 del trasporto effettuato con autobus"*;

VISTO il Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità approvato con delibera n. 1/2013 del 16 ottobre 2013;

VISTA la Pianta organica dell'Autorità approvata con delibera n. 2/2013 del 16 ottobre 2013;

VISTO il Regolamento concernente la disciplina contabile approvato con delibera dell'Autorità n. 6/2013 del 12 dicembre 2013;

VISTA la delibera n. 13/2013 del 19 dicembre 2013 di entrata in operatività dell'Autorità;

VISTA la delibera n. 32/2014 del 7 maggio 2014 di istituzione del ruolo dell'Autorità e prima immissione in Ruolo del personale proveniente da pubbliche amministrazioni risultato vincitore delle procedure di selezione definite ai sensi dell'art. 37, comma 6, lettera b-*bis*, del d.l. 201/2011, nonché la delibera n. 57/2014 del 15 luglio 2014, di ulteriore immissione nel ruolo dell'Autorità di personale proveniente da pubbliche amministrazioni;

VISTO il bilancio di previsione per l'anno 2015 approvato dal Consiglio dell'Autorità il 27 novembre 2014, e preso, pertanto, atto del fabbisogno stimato per le spese di funzionamento dell'Autorità;

VISTO il parere favorevole del Collegio dei Revisori al bilancio di previsione per l'anno 2015;

CONSIDERATO che, pur in assenza – attesa la fase di primo avvio dell'Autorità – di uno storico consolidato relativo agli oneri di finanziamento dell'attività, occorre provvedere, in applicazione del riportato art. 37, comma 6, lett. b), alla determinazione annuale di entità e modalità di contribuzione a carico dei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati;

CONSIDERATO che l'Autorità ha improntato la propria azione al contenimento delle spese anche in attuazione delle misure legislative di contenimento della spesa (c.d. *spending review*);

CONSIDERATO che per l'anno 2015 è previsto un incremento dei costi di gestione, dovuto alla necessità di avviare nuove procedure selettive e concorsuali per il completamento dell'organico, allo stato notevolmente inferiore rispetto a quanto previsto dalla approvata pianta organica;

CONSIDERATO che tale contributo costituisce per legge l'unica fonte di entrata dell'Autorità per far fronte ai suoi oneri di funzionamento;

CONSIDERATO che l'impianto normativo istitutivo dell'Autorità, sopra riportato, consente alla stessa di svolgere le necessarie competenze su tutti i comparti e i segmenti dell'intero settore dei trasporti, soprattutto in ragione dell'esigenza di svolgere una complessiva attività di regolazione, di vigilanza e consultiva;

CONSIDERATO che per l'esercizio delle illustrate competenze il decreto istitutivo dell'Autorità attribuisce i poteri previsti dal comma 2, lettera l) e dal comma 3 del citato art. 37;

CONSIDERATE inoltre, le funzioni – ulteriori rispetto a quelle previste dall'art. 37 del d.l. n. 201/11 – attribuite all'Autorità dal decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 recante *"Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"* e dal decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, contenente *"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 del trasporto effettuato con autobus"*;

RILEVATA la necessità di garantire ai soggetti interessati un quadro applicativo certo, omogeneo e conoscibile, assicurando, tra l'altro:

- corrispondenza tra gli oneri imposti ai soggetti tenuti al contributo ed i costi amministrativi sostenuti per l'esercizio dell'attività dall'Autorità nel perseguimento della missione istituzionale;
- obiettività, trasparenza e proporzionalità nella individuazione dei soggetti tenuti al contributo e nella determinazione del *quantum* dello stesso;
- il rispetto dei principi di economicità, trasparenza ed efficienza dell'azione amministrativa nella definizione delle modalità di contribuzione, ferma comunque la necessità di ridurre al minimo gli adempimenti richiesti ai soggetti interessati, i costi amministrativi aggiuntivi e gli oneri accessori;

RITENUTO di dovere determinare, ritenendola congrua allo scopo di soddisfare il fabbisogno dell'Autorità per l'anno 2015, l'aliquota nella misura dello 0,4 (zero virgola quattro) per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte nell'ultimo esercizio, in misura, quindi, notevolmente inferiore a quella stabilita come massima dalla legge e ciò nel rispetto del principio di proporzionalità;

RITENUTO di prevedere, sempre al fine di soddisfare il fabbisogno dell'Autorità per l'anno 2015, per le imprese operanti nei soli settori dell'autotrasporto e della logistica, un'aliquota nella misura dello 0,2 (zero virgola due) per mille del fatturato, in considerazione (i) del considerevole numero di operatori presenti in tale mercato, che comporta un elevato numero di soggetti tenuti al contributo; (ii) della diversità di esigenza regolatoria in questi settori;

RITENUTO di prevedere lo scomputo dal fatturato rilevante, ai fini del calcolo del contributo, dei ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale;

RITENUTO di ampliare la base dei soggetti tenuti al versamento del contributo eliminando la soglia di Euro 80.000.000 (ottanta milioni) prevista per l'anno 2014, al fine di evitare che la contribuzione al finanziamento dell'Autorità gravi su un ridotto numero di società;

RITENUTO di prevedere che il versamento non sia dovuto per importi contributivi - calcolati in base a quanto previsto *infra* - pari od inferiori ad Euro 6.000 (seimila);

RITENUTO di dover considerare - per le sole imprese operanti nel settore del trasporto aereo e al fine di evitare una diversità di trattamento tra le imprese italiane e quelle estere non soggette, in quanto tali, alle norme contabili italiane - il fatturato pari al volume d'affari IVA (prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata) relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono, per il trasporto passeggeri: (i) 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. 633/72) –

aliquota attualmente in vigore; (ii) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del d.P.R. 633/72; per il trasporto di merci: (a) trasporto rilevante ai fini iva nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota iva del 22% - aliquota attualmente in vigore; (b) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del d.P.R. 633/72. In tal modo le società operanti nel settore aereo, sia aventi sede in Italia che all'estero, avranno la possibilità di corrispondere il contributo unicamente sul fatturato prodotto in Italia;

RITENUTO di confermare, in via generale, le modalità di contribuzione agli oneri di funzionamento dell'Autorità, in modo da garantire ai soggetti operanti nei settori di competenza della stessa un quadro applicativo certo, omogeneo e conoscibile, assicurando, inoltre, che le stesse soddisfino i principi di economicità, trasparenza ed efficienza dell'azione amministrativa;

RITENUTO similmente a quanto deliberato per l'anno 2014, di individuare le imprese soggette al contributo attraverso l'utilizzo della metodologia dei codici Ateco unitamente ad un'attenta verifica - tramite visure camerali ed utilizzo di banche dati - delle attività effettivamente svolte dalle imprese ed integrando tale criterio, in relazione al lavoro effettuato dall'Autorità nel primo anno di attività, con le informazioni ricevute durante gli incontri effettuati con le associazioni di categoria;

RITENUTO a tale fine di utilizzare i codici della classificazione delle attività economiche ATECO 2007 per l'individuazione delle attività indicate in allegato (Allegato A)

DELIBERA

Articolo 1

Soggetti tenuti alla contribuzione

1. I gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati dall'Autorità, così come individuati dalla presente delibera, sono tenuti al versamento del contributo previsto dall'art 37, comma 6, lett. b) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
2. Nel caso di società legate da rapporti di controllo o di collegamento di cui all'art. 2359 cod. civ. ovvero sottoposte ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 cod. civ. anche mediante rapporti commerciali all'interno del medesimo gruppo, ciascuna impresa è tenuta 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.
3. Il versamento non è dovuto per importi contributivi - calcolati in base a quanto previsto al successivo articolo 2 - pari od inferiori ad Euro 6.000 (seimila) e per le società in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con "finalità liquidative".

Articolo 2
Misura del contributo

1. Per l'anno 2015, l'aliquota del contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità, dovuto dai soggetti indicati all'art. 1, è fissata nella misura dello 0,4 (zero virgola quattro) per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato.

2. Per le società operanti nei settori dell'autotrasporto e della logistica l'aliquota del contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità per l'anno 2015 è fissata nella misura dello 0,2 (zero virgola due) per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato.
3. Per fatturato deve intendersi l'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi). Dai ricavi così determinati dovranno essere scomputati i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale.
4. Per le imprese operanti nel settore aereo il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA (prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata) relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono per il trasporto passeggeri: (i) 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. 633/72), aliquota attualmente in vigore; (ii) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del d.P.R. 633/72; per il trasporto di merci: (a) trasporto rilevante ai fini iva nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 22%, aliquota attualmente in vigore; (b) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte territorialmente rilevante in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del d.P.R. 633/72.

Articolo 3
Termini e modalità di versamento

1. Per l'anno 2015 il contributo dei soggetti obbligati deve essere versato quanto a due terzi dell'importo entro e non oltre il 30 aprile 2015 e quanto al residuo entro e non oltre il 30 novembre 2015, unicamente tramite bonifico bancario su conto corrente intestato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti presso Banca Nazionale del Lavoro S.p.A., Via Salaria n. 228, Agenzia 6339 (Ag. 9) di Roma IBAN: IT83Y0100503239000000001020, causale "Contributo Art 2015 – Trasporti". Eventuali ulteriori istruzioni relative alle modalità per il versamento del contributo verranno pubblicizzate sul sito dell'Autorità.
2. Il mancato o parziale pagamento del contributo entro il termine sopra indicato comporta l'avvio della procedura di riscossione e l'applicazione degli interessi di mora nella misura legale, a partire dalla data di scadenza del termine per il pagamento. E' fatta salva ogni competenza dell'Autorità in merito all'attività di controllo, oltre che di escussione dei versamenti omessi, parziali o tardivi, anche con riferimento all'applicazione dell'interesse legale dovuto.

Articolo 4
Comunicazioni

1. I soggetti tenuti al versamento del contributo entro il 30 aprile 2015 dichiarano all'Autorità i dati anagrafici ed economici richiesti nel modello telematico all'uopo predisposto e pubblicato sul sito web dell'Autorità, dando contestualmente notizia dell'avvenuto versamento. Nel caso di mancata o tardiva dichiarazione, nonché di indicazione nel modello di dati non rispondenti al vero, l'Autorità esperirà le azioni previste dalla normativa vigente.
2. I dati economici richiesti dovranno essere attestati dal revisore legale dei conti ovvero dalla società di revisione legale o, in mancanza, dal collegio sindacale della società a cui i dati si riferiscono.

Articolo 5
Disposizioni finali

1. La presente delibera è sottoposta ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Una volta divenuta esecutiva, sarà pubblicata sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.
2. Il Segretario Generale dell'Autorità effettuerà tutti gli atti necessari, nessuno escluso, per dare esecuzione alla presente delibera ivi incluso il potere di fornire le necessarie istruzioni tecniche agli operatori del settore dei trasporti per il versamento e la comunicazione del contributo.

Torino, 27 novembre 2014

Il Presidente
Andrea Camanzi

ALLEGATO A

Settore ferroviario:

49	**TRASPORTO TERRESTRE E TRASPORTO MEDIANTE CONDOTTE**
49.1	TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI (INTERURBANO)
49.10	Trasporto ferroviario di passeggeri (interurbano)
49.10.0	Trasporto ferroviario di passeggeri (interurbano)
49.10.00	Trasporto ferroviario di passeggeri (interurbano)
49.2	TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI
49.20	Trasporto ferroviario di merci
49.20.0	Trasporto ferroviario di merci
49.20.00	Trasporto ferroviario di merci
52.21	Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri
52.21.1	Gestione di infrastrutture ferroviarie
52.21.10	Gestione di infrastrutture ferroviarie
52.24.3	Movimento merci relativo a trasporti ferroviari
52.24.30	Movimento merci relativo a trasporti ferroviari
52.21.4	Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)
52.21.40	Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)

Settore autostradale:

42.11	Costruzione di strade e autostrade
42.11.0	Costruzione di strade, autostrade e piste aeroportuali
42.11.00	Costruzione di strade, autostrade e piste aeroportuali
52.21	Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri
52.21.2	Gestione di strade, ponti, gallerie
52.21.20	Gestione di strade, ponti, gallerie

Settore marittimo:

50	**TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA**
50.1	TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI PASSEGGERI
50.10	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
50.10.0	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
50.10.00	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
50.2	TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI MERCI
50.20	Trasporto marittimo e costiero di merci

50.20.0	Trasporto marittimo e costiero di merci
50.20.00	Trasporto marittimo e costiero di merci
50.3	TRASPORTO DI PASSEGGERI PER VIE D'ACQUA INTERNE
50.30	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne
50.30.0	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne (inclusi i trasporti lagunari)
50.30.00	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne (inclusi i trasporti lagunari)
50.4	TRASPORTO DI MERCI PER VIE D'ACQUA INTERNE
50.40	Trasporto di merci per vie d'acqua interne
50.40.0	Trasporto di merci per vie d'acqua interne
50.40.00	Trasporto di merci per vie d'acqua interne
52.29.21	Intermediari dei trasporti
77.34	Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
77.34.0	Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
77.34.00	Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
52.24.2	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali
52.24.20	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali
52.22.09	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua

Trasporto nazionale e locale connotato da oneri di servizio pubblico:

49.3	ALTRI TRASPORTI TERRESTRI DI PASSEGGERI
49.31	Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane
49.31.0	Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane
49.31.00	Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane
49.39	Altri trasporti terrestri di passeggeri nca
49.39.0	Altri trasporti terrestri di passeggeri nca
52.21.9	Altre attività connesse ai trasporti terrestri nca
52.21.90	Altre attività connesse ai trasporti terrestri nca
49.32	Trasporto con taxi, noleggio di autovetture con conducente
49.32.1	Trasporto con taxi
49.32.10	Trasporto con taxi
49.32.2	Trasporto mediante noleggio di autovetture da rimessa con conducente
49.32.20	Trasporto mediante noleggio di autovetture da rimessa con conducente

Settori dell'autotrasporto e della logistica:

49.4	TRASPORTO DI MERCI SU STRADA E SERVIZI DI TRASLOCO

49.41	Trasporto di merci su strada
49.41.0	Trasporto di merci su strada
49.41.00	Trasporto di merci su strada
49.42	Servizi di trasloco
52	MAGAZZINAGGIO E ATTIVITÀ DI SUPPORTO AI TRASPORTI
52.1	MAGAZZINAGGIO E CUSTODIA
52.10	Magazzinaggio e custodia
52.10.1	Magazzini di custodia e deposito per conto terzi
52.10.10	Magazzini di custodia e deposito per conto terzi
52.21.60	Attività di traino e soccorso stradale
52.29	Altre attività di supporto connesse ai trasporti
52.29.1	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali
52.29.10	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali
52.29.2	Intermediari dei trasporti, servizi logistici
52.29.21	Intermediari dei trasporti
52.29.22	Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci
52.24.4	Movimento merci relativo ad altri trasporti terrestri
52.24.40	Movimento merci relativo ad altri trasporti terrestri
53	SERVIZI POSTALI E ATTIVITÀ DI CORRIERE
53.1	ATTIVITÀ POSTALI CON OBBLIGO DI SERVIZIO UNIVERSALE
53.10	Attività postali con obbligo di servizio universale
53.10.0	Attività postali con obbligo di servizio universale
53.10.00	Attività postali con obbligo di servizio universale
53.2	ALTRE ATTIVITÀ POSTALI E DI CORRIERE
53.20	Altre attività postali e di corriere senza obbligo di servizio universale
53.20.0	Altre attività postali e di corriere senza obbligo di servizio universale
53.20.00	Altre attività postali e di corriere senza obbligo di servizio universale

Settore del trasporto aereo:

51	**TRASPORTO AEREO**
51.1	TRASPORTO AEREO DI PASSEGGERI
51.10	Trasporto aereo di passeggeri
51.10.1	Trasporto aereo di linea di passeggeri
51.10.10	Trasporto aereo di linea di passeggeri

51.10.2	Trasporto aereo non di linea di passeggeri; voli charter
51.10.20	Trasporto aereo non di linea di passeggeri; voli charter
51.2	TRASPORTO AEREO DI MERCI E TRASPORTO SPAZIALE
51.21	Trasporto aereo di merci
51.21.0	Trasporto aereo di merci
51.21.00	Trasporto aereo di merci
52.23	Attività dei servizi connessi al trasporto aereo
52.23.0	Attività dei servizi connessi al trasporto aereo
52.23.00	Attività dei servizi connessi al trasporto aereo
52.24.1	Movimento merci relativo a trasporti aerei
52.24.10	Movimento merci relativo a trasporti aerei

Delibera n. 82/2014

Pianta organica dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Rideterminazione.

L'Autorità, nella sua riunione del 4 dicembre 2014

VISTO l'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), ed in particolare il comma 6, lett. b-*bis*, ai sensi del quale la Pianta organica dell'Autorità è determinata in ottanta unità;

VISTO il Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità, approvato con delibera n. 1/2013 del 16 ottobre 2013, nonché il Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale, approvato con delibera n. 4/2013 del 31 ottobre 2013;

VISTA la delibera n. 2/2013 del 16 ottobre 2013, di approvazione della Pianta organica dell'Autorità;

VISTO il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante «*Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus*», ed in particolare l'art. 3, che, nell'individuare le funzioni attribuite in materia all'Autorità, assegna alla medesima, per lo svolgimento di tali funzioni, ulteriori dieci unità di personale a tempo indeterminato da reclutare nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni, con le modalità previste dall'articolo 37, comma 6, lettera b-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni;

CONSIDERATO che occorre, conseguentemente, provvedere alla rideterminazione della Pianta organica dell'Autorità;

VISTE la Pianta organica e la ripartizione del personale dell'Autorità, come riportate nel documento allegato;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

di approvare l'aggiornamento della Pianta organica dell'Autorità come definita nell'allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

Torino, 4 dicembre 2014

Il Presidente

Andrea Camanzi

Allegato A

Articolo 1

Classificazione del personale

Il personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti è inquadrato in tre carriere:

a) Carriere dei dirigenti;
b) Carriera dei funzionari;
c) Carriera degli impiegati.

Articolo 2

Ripartizione del personale di ruolo

Ai sensi dell'art. 37, comma 6, lett. b-*bis*) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e conformemente al Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità, approvato con delibera n. 1/2013 del 16 ottobre 2013, il personale di ruolo dell'Autorità è così ripartito:

a)	Dirigenti	10 unità
	Direttore generale 1	
	Dirigente 9	
b)	Funzionari	66 unità
c)	Impiegati	14 unità
	Totale	90 unità

Articolo 3

Personale non di ruolo

Ai sensi dell'art. 37, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, l'Autorità si avvale fino ad un massimo di 60 unità di personale assunto con contratto a tempo determinato ai sensi dell'art. 2, comma 30, della legge 14 novembre 1995, n. 481, ivi richiamato, che può essere ripartito secondo le qualifiche indicate nell'art. 2.

Torino, 4 dicembre 2014

Il Presidente

Andrea Camanzi

Delibera n. 13/2015

Assegnazione delle funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti

L'Autorità, nella sua riunione del 5 febbraio

VISTO l'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTA la legge 6 novembre 2012, n. 190, recante "*Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione*", nonché il Piano Nazionale Anticorruzione approvato con delibera CIVIT n. 72/2013 dell'11 settembre 2013;

RITENUTO necessario, anche in considerazione della rilevanza dei compiti istituzionali svolti e dei principi che caratterizzano l'attività dell'Autorità, provvedere all'attuazione della l. 190/2012, pur nell'ambito dell'autonomia in merito a portata e specifici contenuti dell'adeguamento, tenendo conto, in particolare, delle peculiarità organizzative, strutturali e funzionali dell'Autorità;

VISTO il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, recante "*Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni*" e, in particolare:

- l'art. 11, come modificato dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante "*Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari*", che include le Autorità indipendenti nel proprio ambito soggettivo di applicazione;

-l'art. 43, che prevede che il Responsabile per la prevenzione della corruzione, di cui all'art. 1, comma 7, della l. 190/2012 svolga, di norma, le funzioni di Responsabile per la trasparenza;

CONSIDERATO che con delibera n. 13/2014 del 7 febbraio 2014 l'Autorità ha provveduto, in applicazione della previgente formulazione dell'art. 11 cit., a nominare il Dott. Michele Pantè Responsabile della trasparenza dell'Autorità e ad individuare, quale sostituto, il Dott. Andrea Ferroni, per lo svolgimento delle attività di supporto al Responsabile della trasparenza e, comunque, per assicurare lo svolgimento dei suoi compiti in caso di mancanza, assenza o impedimento;

DATO ATTO che, a far data dal 31 dicembre 2014, il Dott. Michele Pantè, Dirigente responsabile dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale, in posizione di comando presso l'Autorità in applicazione dell'art. 37, comma 6,

lett. b-*bis*), d.l. 201/2011, non avendo prestato il proprio assenso all'immissione nel ruolo, ha cessato il proprio servizio presso l'Autorità;

VISTA la delibera n. 12 del 5 febbraio 2015 con cui si è provveduto ad assegnare al Dott. Vincenzo Accardo, immesso nel ruolo dell'Autorità con delibera n. 5/2015 del 20 gennaio 2015, le funzioni di Responsabile dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale;

RITENUTO opportuno assegnare, in applicazione dei citati art. 1, comma 7, l. 190/2012 e 43 d.lgs. 33/2013, le funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza al dirigente responsabile dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale, con il compito, tra l'altro, di curare, coordinare e controllare l'assolvimento degli obblighi in materia di prevenzione della corruzione;

VISTO l'art. 1, comma 7, della l. 190/2012, che prevede che il Responsabile anticorruzione venga individuato dall'organo di indirizzo politico, nonché l'art. 28 del Regolamento concernente gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, approvato con la delibera n. 11/2014 del 23 gennaio 2014, ai sensi del quale il Responsabile per la trasparenza viene nominato con delibera del Consiglio dell'Autorità;

su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

1. Le funzioni di Responsabile per la prevenzione della corruzione e di Responsabile per la trasparenza sono assegnate al Dott. Vincenzo Accardo, dirigente responsabile dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale;

2. Per lo svolgimento delle attività di supporto del Responsabile per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza di cui al punto 1, e comunque per assicurare lo svolgimento dei relativi compiti in caso di mancanza, assenza o impedimento è individuato, quale sostituto, il Dott. Andrea Ferroni.

Torino, 5 febbraio 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Delibera n. 14/2015

Regolamento concernente la disciplina contabile. Modifica.

L'Autorità, nella sua riunione del 19 febbraio

VISTA la delibera dell'Autorità n. 6/2013 del 12 dicembre 2013, che ha approvato il Regolamento concernente la disciplina contabile, nel testo di cui all'Allegato A alla medesima delibera;

RILEVATA la necessità di adeguare l'indicato Regolamento al mutato quadro normativo in materia di acquisto di beni e servizi, e segnatamente alle disposizioni introdotte dall'art. 22, comma 8, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114;

RITENUTO altresì, opportuno precisare la disciplina regolamentare in materia di procedimenti di spesa e di impegno;

VISTO il Regolamento di organizzazione e funzionamento, approvato con delibera dell'Autorità n. 1/2013 del 16 ottobre 2013, ed in particolare l'art. 3, ai sensi del quale il Consiglio adotta gli atti regolamentari di competenza dell'Autorità;

su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

1. Sono approvate le modificazioni del Regolamento concernente la disciplina contabile, adottato con delibera dell'Autorità n. 6/2013 del 12 dicembre 2013, quali risultanti dal quadro di raffronto tra testo vigente e testo modificato, di cui all' Allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente delibera;

2. Il Regolamento concernente la disciplina contabile, come modificato ai sensi del punto 1, è pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità ed entra in vigore il giorno della pubblicazione.

Torino, 19 febbraio 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Delibera n. 15/2015

Nomina del Nucleo di valutazione

L'Autorità, nella sua riunione del 19 febbraio 2015

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge.6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con la quale è stata istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità";

VISTO il Regolamento di organizzazione e funzionamento adottato dall'Autorità con delibera n. 1/2013 del 16 ottobre 2013 e, in particolare, l'articolo 27 che, nel disciplinare il Nucleo di valutazione, la cui composizione è stabilita in tre membri nominati per la durata di tre anni, prevede che esso svolga l'attività di *"valutazione e controllo strategico finalizzata alla verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio"*, proponga al Consiglio i criteri e le metodologie di valutazione dei dipendenti e che possa contribuire, su richiesta del Consiglio, all'individuazione degli obiettivi e dei programmi di attività funzionali al raggiungimento degli stessi;

VISTO il Regolamento sul trattamento economico e giuridico del personale adottato dall'Autorità con delibera n. 4/2013 del 31 ottobre 2013 e, in particolare, l'articolo 44, recante *"criteri e metodo di valutazione dei risultati"*, laddove è previsto che il Nucleo di valutazione *"propone al Consiglio, sentito il Segretario Generale e tenuto conto del sistema gestionale e di controllo operativo della Autorità, i criteri, le metodologie e le modalità operative per la valutazione delle prestazioni fornite dal personale della Autorità"*, *"vigila sul rispetto delle procedure di assegnazione degli obiettivi e informa, almeno semestralmente, il Consiglio sul raggiungimento degli obiettivi, avvalendosi degli strumenti di controllo di gestione predisposti dal Segretario Generale"* , *"effettua la valutazione delle prestazioni individuali dei dirigenti e dei funzionari e, per gli impiegati quelli delle unità organizzative di appartenenza"*, entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento, e redige il risultato finale della valutazione, rappresentato in termini di percentuali rispetto agli obiettivi assegnati;

RITENUTO opportuno, in tema di Nucleo di valutazione, riferirsi, quanto ai criteri e ai principi generali, alla disciplina, in materia di controlli e di Organismi indipendenti di valutazione, di cui ai decreti legislativi 30 luglio 1999, n. 286, e 27 ottobre 2009, n. 150, in quanto compatibile, ancorché non applicabile all'Autorità ;

VISTA la delibera n.84/2014 del 18 dicembre 2014, con la quale, ai fini della costituzione del Nucleo di valutazione, sono stati designati il Dott. Roberto De Robertis, in qualità di Presidente, e il Dott. Leonardo Falduto e la Dott.ssa Stefania Tango, in qualità di Componenti, demandando la nomina del Nucleo e la determinazione dei compensi spettanti al Presidente e ai Componenti a successiva deliberazione in esito alla verifica delle manifestazioni di assenso all'incarico da parte dei soggetti designati e della insussistenza di condizioni ostative e di incompatibilità da parte degli stessi;

VISTE le note in data 5 febbraio 2015 con le quali il Dott. Roberto De Robertis, il Dott. Leonardo Falduto e la Dott.ssa Stefania Tango hanno rispettivamente espresso la propria accettazione

all'incarico e hanno dichiarato l'insussistenza di condizioni ostative all'assunzione dell'incarico;

RITENUTO congruo, rispetto all'attività e i compiti da espletare da parte del Nucleo di valutazione, riconoscere, a titolo di compenso annuo lordo, l'importo di euro 30.000,00 per il Presidente e di euro 20.000,00 per ciascuno dei componenti, nonché il rimborso delle spese eventualmente sostenute per viaggio, vitto e pernottamento, funzionali all'espletamento dell'incarico, debitamente documentate e comunque in misura non eccedente il limite di euro 10.000,00 annui ciascuno;

VISTO il Bilancio di previsione per l'esercizio 2015 e pluriennale 2015–2017 dell'Autorità, approvato con delibera n. 77/2014, del 27 novembre 2014;

RITENUTO di provvedere alla copertura della spesa complessiva, per ciascuno degli anni del triennio 2015-2017, nel limite di euro 100.000,00 annui, per il 2015, mediante utilizzo dello stanziamento sul capitolo 401, "*Spese per il funzionamento di collegi, comitati e commissioni*" del bilancio di previsione 2015, e per i due anni successivi mediante stanziamenti sui bilanci degli esercizi successivi come di competenza;

su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

1. E' nominato il Nucleo di valutazione di cui all'art. 27 del Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità, per la durata di tre anni, nella seguente composizione:
   a) Il Dott. Roberto De Robertis in qualità di Presidente;
   b) Il Dott. Leonardo Falduto in qualità di Componente;
   c) la Dott.ssa Stefania Tango in qualità di Componente.

2. Al Dott. Roberto De Robertis è riconosciuto un compenso annuo lordo di euro 30.000,00, nonché il rimborso delle spese eventualmente sostenute per viaggio, vitto e pernottamento, funzionali all'espletamento dell'incarico, debitamente documentate, per un ammontare annuo non eccedente il limite di euro 10.000,00 annui.

3. Al Dott. Leonardo Falduto e alla Dott.ssa Stefania Tango è riconosciuto un compenso annuo lordo di euro 20.000,00 ciascuno, nonché il rimborso delle spese da ciascuno di essi eventualmente sostenute per viaggio, vitto e pernottamento, funzionali all'espletamento dell'incarico, debitamente documentate, per un ammontare annuo non eccedente il limite di euro 10.000,00 annui ciascuno.

4. Agli oneri derivanti dalla presente delibera si provvede, per ciascuno degli anni del triennio 2015-2017, nel limite massimo di euro 100.000,00 annui, a valere sul capitolo 401 "*Spese per il funzionamento di collegi, comitati e commissioni*" del bilancio di previsione 2015 dell'Autorità e sui bilanci degli esercizi successivi come di competenza.

Torino, 19 febbraio 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Delibera n. 21/2015

Adempimento da parte dell'Autorità degli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" - Convenzione con la Città metropolitana di Torino

L'Autorità, nella sua riunione del 5 marzo

VISTO l'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e modificato dall'art. 36 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012,n. 27, istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata "Autorità";

VISTA la legge 14 novembre 1995, n. 481 recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità";

VISTA la legge 12 marzo 1999 n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili", avente come finalità la promozione dell'inserimento e della integrazione lavorativa delle persone disabili nel mondo del lavoro attraverso servizi di sostegno e di collocamento mirato;

VISTO in particolare, l'art. 3, comma 1, della citata legge n. 68 del 1999, in base al quale i datori di lavoro pubblici e privati sono tenuti ad avere alle loro dipendenze lavoratori disabili nella misura: del sette per cento dei lavoratori occupati, se occupano più di 50 dipendenti; due lavoratori, se occupano da 36 a 50 dipendenti; un lavoratore, se occupano da 15 a 35 dipendenti;

CONSIDERATO che, a norma del successivo art. 4, della medesima legge, la base di computo per determinare il numero dei soggetti disabili da assumere, va calcolata considerando esclusivamente i lavoratori occupati con contratto di lavoro subordinato e con le esclusioni indicate dallo stesso art. 4 della legge;

CONSIDERATO che presso l'Autorità, alla data della presente delibera, sono in servizio complessivamente n. 38. unità di personale, escluse le qualifiche cui il predetto obbligo di assunzione non si applica e che, pertanto, in attuazione delle disposizioni di cui sopra, occorre procedere, nel periodo 2015/2016, a programmare l'assunzione di n. due unità di lavoratori disabili, da inserire nell'area "Operativi", con la qualifica di Vice Assistente, livello economico VA3;

CONSIDERATO che il conseguimento degli obiettivi occupazionali previsti della legge n. 68/1999 può essere, fra l'altro, compiutamente perseguito, ai sensi dell'art. 11 della legge medesima, attraverso convenzioni fra gli uffici competenti all'avviamento al lavoro dei disabili e i datori di lavoro, aventi ad oggetto la determinazione di un programma mirante al perseguimento degli obiettivi anzidetti;

RITENUTO opportuno, in relazione alle esigenze occupazionali dell'Autorità, utilizzare lo strumento convenzionale, di cui all'art. 11 della richiamata legge n. 68 del 1999 e, in particolare, dal comma 4, che prevede la possibilità di stipulare convenzioni "di integrazione lavorativa"

per l'avviamento al lavoro di disabili che presentino particolari caratteristiche e difficoltà di inserimento nel ciclo lavorativo ordinario;

CONSIDERATO che, con riferimento alle assunzioni di disabili di competenza dell'Autorità, le convenzioni di cui sopra vanno stipulate con la Città Metropolitana di Torino e che, nella specie, la materia risulta tuttora regolata dalla delibera della Giunta provinciale di Torino n. 570-32227 del 10/06/2008 e relativo allegato, contenente le linee guida per la stipula delle convenzioni di cui al predetto art. 11 della legge e il modello di Convenzione per gli Enti Pubblici;

su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

1. di stipulare ai sensi dell'art. 11, comma 4, della legge 12 marzo 1999 n. 68, recante *"Norme per il diritto al lavoro dei disabili"*, con la Citta Metropolitana di Torino, la convenzione di cui al testo allegato, che costituisce parte integrante della presente delibera.

Torino, lì 5 marzo 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Delibera n.27/2015

Pubblicazione sul sito internet dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'avviso di attivazione di tirocini formativi e di orientamento curriculari ed extracurriculari

L'AUTORITÀ, nella sua riunione del 12 marzo 2015;

VISTO l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);

VISTO l'art. 16 del Regolamento del 31 ottobre 2013, sul Trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità, recante la disciplina del praticantato, ai sensi del quale "l'Autorità, anche sulla base di apposite convenzioni con Università, Enti ed Istituti di ricerca, può ospitare studenti iscritti all'ultimo anno del corso di laurea o giovani laureati per una esperienza di praticantato, per un periodo non superiore ad un anno, nelle discipline attinenti le materie di interesse dell'Autorità, previa valutazione comparativa dei curricula pervenuti. 2. Tale attività è esperita a titolo gratuito, non costituisce attività lavorativa e può essere oggetto di valutazione ai fini di eventuali procedimenti concorsuali. 3. Può essere previsto un rimborso spese, la cui misura è determinata dall'Autorità";

VISTO l'art. 18 della legge 24 giugno 1997, n. 196, recante la disciplina dei tirocini formativi e di orientamento;

VISTO il Regolamento recante norme di attuazione dei principi e dei criteri di cui all'art. 18 della legge 24 giugno 1997, n. 196, sui tirocini formativi e di orientamento, adottato dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale di concerto con il Ministro della pubblica istruzione e con il Ministro dell'Università e della ricerca scientifica e tecnologica, con decreto ministeriale 25 marzo 1998, n. 142;

VISTO l'art. 1, commi 34, 35 e 36 della legge 28 giugno 2012, n. 92, recante "Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita";

VISTA la sentenza della Corte costituzionale n. 287 dell'11 dicembre 2012 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 11 del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138;

VISTO l'Accordo Governo, Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano sottoscritto il 24 gennaio 2013, con il quale sono state adottate le Linee guida in materia di tirocini ai sensi dell'art. 1, commi 34-36, legge 28 giugno 2012, n. 92;

VISTI l'art. 38 della legge della Regione Piemonte del 22 dicembre 2008, n. 34 e la delibera della Giunta Regionale della Regione Piemonte del 3 giugno 2013, n. 74-5911, attuativa della sopra menzionata disposizione, recante la disciplina dei tirocini formativi e di orientamento, tirocini di inserimento/reinserimento e tirocini estivi;

RITENUTO di procedere all'attivazione di tirocini formativi e di orientamento *curriculari* ed *extracurriculari* al fine di realizzare momenti di alternanza tra studio e lavoro e di agevolare le scelte professionali dei laureati mediante conoscenza diretta del mondo del lavoro;

VISTA la nota per il Consiglio sottoscritta dal Segretario Generale in data 15 gennaio 2015;

DELIBERA

1. L'attivazione, di tirocini formativi e di orientamento *curriculari* ed *extracurricurali*, ai sensi dell'art. 18 della legge 24 giugno 1997, n. 196, a mezzo di apposita convenzione da stipularsi con le Università e gli Istituti di istruzione universitaria statali e non statali abilitati al rilascio di titoli accademici;
2. di approvare l'allegato (Cfr. All. 01) "Avviso – Tirocini formativi e di orientamento *curriculari* ed *extracurriculari* – scadenza candidature: 31 maggio 2015", da pubblicare sul sito internet dell'Autorità e le convenzioni da stipularsi con le Università e gli Istituti di istruzione universitaria statali e non statali abilitati al rilascio di titoli accademici;
3. di demandare al Segretario Generale l'adozione dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente delibera.

Torino, 12 marzo 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Allegato 1 alla delibera del Consiglio n. 27/2015

AVVISO – TIROCINI FORMATIVI E DI ORIENTAMENTO CURRICULARI ED EXTRACURRICULARI – SCADENZA CANDIDATURE: 31 maggio 2015

Al fine di realizzare momenti di alternanza tra studio e lavoro e di agevolare le scelte professionali dei laureati mediante conoscenza diretta del mondo del lavoro, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti intende attivare presso la propria sede di Torino tirocini formativi e di orientamento sia "curriculari", riservati a studenti iscritti all'ultimo anno di un Master universitario di I o II livello avente ad oggetto tematiche attinenti all'attività istituzionale della medesima, sia "extra-curriculari", rivolti a soggetti che abbiano conseguito da non oltre un anno il diploma di laurea, o il dottorato di ricerca, o un Master universitario di I o II livello, in discipline inerenti materie di interesse dell'Autorità.

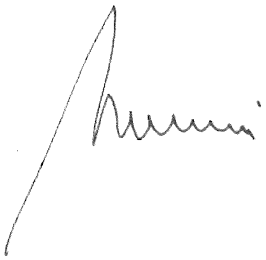
Con riferimento alla prima fattispecie, il tirocinio consente di completare il percorso formativo dei tirocinanti ed è principalmente finalizzato alla redazione della tesi di Master e alla formazione sul campo. I tirocinanti, che in base alla normativa nazionale vigente non potranno essere in numero superiore al 10% dei dipendenti a tempo indeterminato in forza presso l'Autorità, saranno selezionati da quest'ultima sulla base delle valutazioni conseguite nel corso dell'attività didattica, dell'argomento della tesi di Master in relazione alle materie di interesse dell'Autorità e dei *curricula* pervenuti, e svolgeranno un periodo di tirocinio che può avere durata massima di 12 mesi, proroghe comprese. L'Autorità sosterrà l'effettuazione di tali tirocini attraverso l'assegnazione di un contributo economico destinato ai tirocinanti a titolo di indennità di partecipazione nel rispetto delle vigenti discipline di finanza e contabilità.

Con riferimento alla seconda fattispecie, il tirocinio è finalizzato sia a completare e ad approfondire il percorso di studi svolto, sia all'orientamento delle scelte professionali dei tirocinanti mediante un'esperienza formativa a diretto contatto con il mondo del lavoro. I tirocinanti, che in base alla normativa regionale vigente non potranno essere in numero superiore al 10% dei dipendenti in forza presso la sede dell'Autorità, saranno selezionati sulla base delle valutazioni conseguite nel corso dell'attività didattica e dei *curricula* pervenuti, e svolgeranno un periodo di tirocinio della durata massima di 6 mesi, proroghe comprese. L'Autorità sosterrà i tirocini con l'assegnazione di un contributo economico destinato ai tirocinanti a titolo di indennità di partecipazione che sarà erogato in conformità con la normativa regionale vigente, ed in particolare con l'art. 7 della delibera Regione Piemonte n. 74-5911/2013 ed, in ogni caso, nel rispetto delle vigenti discipline di finanza e contabilità.

I suddetti tirocini saranno regolati, oltre che dalla normativa nazionale e regionale vigente, dalle convenzioni che saranno stipulate con le Università e gli Istituti che avranno manifestato il proprio interesse entro i termini sotto indicati. Con le suddette convenzioni saranno tra l'altro stabiliti i tempi e le modalità dell'attivazione dei tirocini, il numero di tirocinanti che l'Autorità si impegnerà ad

accogliere presso la propria sede, l'impegno orario settimanale per ogni tirocinio e la misura dell'indennità di partecipazione, ove prevista.

Si invitano, pertanto, le Università e gli Istituti universitari intenzionati a stipulare una convenzione con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti avente ad oggetto l'attivazione di entrambe o di una delle due tipologie di tirocinio sopra descritte a manifestare il proprio interesse entro e non oltre il giorno 31 maggio 2015.



Autorità di Regolazione dei Trasporti

Delibera n. 30 /2015

Performance Management

L'Autorità, nella sua riunione del 25 marzo 2015

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i.;

VISTA la legge 14 novembre 1995, n. 481, recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità";

VISTO il Regolamento di organizzazione e funzionamento adottato dall'Autorità con delibera n. 1/2013 del 16 ottobre 2013 e, in particolare, l'articolo 27 che, nel disciplinare il Nucleo di valutazione, la cui composizione è stabilita in tre membri nominati per la durata di tre anni, prevede che esso svolga l'attività di *"valutazione e controllo strategico finalizzata alla verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio"*, proponga al Consiglio i criteri e le metodologie di valutazione dei dipendenti e che possa contribuire, su richiesta del Consiglio, all'individuazione degli obiettivi e dei programmi di attività funzionali al raggiungimento degli stessi;

VISTA la delibera n. 15 del 19 febbraio 2015 di nomina del nucleo di valutazione, per la durata di tre anni, nella seguente composizione:

a) Il dr. Roberto DE ROBERTIS in qualità di Presidente;
b) Il dr. Leonardo FALDUTO in qualità di Componente;
c) la dr.ssa Stefania TANGO in qualità di Componente.

VISTO il Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale adottato dall'Autorità con delibera n. 4/2013 del 31 ottobre 2013 e, in particolare, l'articolo 44, recante *"criteri e metodo di valutazione dei risultati"*, laddove è previsto che il Nucleo di valutazione *"propone al Consiglio, sentito il Segretario Generale e tenuto conto del sistema gestionale e di controllo operativo della Autorità, i criteri, le metodologie e le modalità operative per la valutazione delle prestazioni fornite dal personale della Autorità"*, *"vigila sul rispetto delle procedure di assegnazione degli obiettivi e informa, almeno semestralmente, il Consiglio sul raggiungimento degli obiettivi, avvalendosi degli strumenti di controllo di gestione predisposti dal Segretario Generale"* , *"effettua la valutazione delle prestazioni individuali dei dirigenti e dei funzionari e, per gli impiegati quelli delle unità organizzative di appartenenza"*, entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento, e redige il risultato finale della valutazione, rappresentato in termini di percentuali rispetto agli obiettivi assegnati;

CONSIDERATO che il Nucleo di valutazione, sentito il Segretario Generale, ha redatto un articolato sistema di misurazione della valutazione delle prestazioni fornite dal personale ispirato a principi di meritocrazia e di miglioramento continuo, allegato alla presente delibera (All. 01);

RITENUTO di attivare il sistema di valutazione delle prestazioni fornite dal personale ai sensi dell'articolo 44 del Regolamento sul trattamento economico e giuridico del personale proposto dal Nucleo di valutazione con l'allegato "Performance Management" comprensivo delle schede di assegnazione degli obiettivi e di valutazione delle performance;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. L'attivazione del sistema di valutazione delle prestazioni fornite dal personale ai sensi dell'articolo 44 del Regolamento sul trattamento giuridico ed economico del personale.
2. di approvare l'allegato documento "Performance Management" comprensivo delle schede di assegnazione degli obiettivi e di valutazione delle performance.
3. di demandare al Segretario Generale l'adozione dei necessari provvedimenti per l'attuazione della presente delibera.

Torino, 25 marzo 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

PAGINA BIANCA

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Allegato 1 alla delibera n. 30 del 25 marzo 2015

PERFORMANCE MANAGEMENT

Redatto da: <nome Cognome>

Verificato da: <nome cognome>

Codice Documento [Parole chiave]	Versione 1.1	CLASSIFICAZIONE PRIVACY [Categoria]	17/03/2015

Autorità di Regolazione dei Trasporti	Performance Management			
Redatto da: Ufficio Affari generali, amministrazione e personale	Versione 1.1	Stato: Draft	Data di redazione 17/03/2015	Codice Documento [Parole chiave]

VERSIONI, MODIFICHE E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

VERSIONI

DATA	AUTORE	VERSIONE	STATO

PRINCIPALI CAMBIAMENTI RISPETTO VERSIONE PRECEDENTE

1.
2.
3.

DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

DATA	AUTORE	VERSIONE	TITOLO	CLASSIFICAZIONE

Autorità di Regolazione dei Trasporti	Performance Management			
Redatto da: Ufficio Affari generali, amministrazione e personale	Versione 1.1	Stato: Draft	Data di redazione 17/03/2015	Codice Documento [Parole chiave]

DESTINATARI

NOME E COGNOME	POSIZIONE

Autorità di Regolazione dei Trasporti	Performance Management			
Redatto da: Ufficio Affari generali, amministrazione e personale	Versione 1.1	Stato: Draft	Data di redazione 17/03/2015	Codice Documento [Parole chiave]

INDICE DEI CONTENUTI

VERSIONI, MODIFICHE E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO .....

1. PREMESSA .....

2. LA DETERMINAZIONE DEGLI OBIETTIVI .....

3. I PARAMETRI DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE .....

4. LE COMPETENZE .....

5. IL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE .....

INDIVIDUAZIONE E ASSEGNAZIONE DEGLI OBIETTIVI .....

MONITORAGGIO SEMESTRALE DEGLI OBIETTIVI .....

CONSUNTIVAZIONE DEGLI OBIETTIVI CONSEGUITI E/O DELLE PRINCIPALI REALIZZAZIONI .....

6. I SOGGETTI DELLA VALUTAZIONE .....

I VALUTATI .....

I VALUTATORI .....

7. GLI STRUMENTI DI VALUTAZIONE .....

LA SCHEDA DI ASSEGNAZIONE OBIETTIVI .....

LA SCHEDA DI VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE .....

LA SCHEDA DI VALUTAZIONE DELLE COMPETENZE .....

8. IL COLLOQUIO DI FEED-BACK .....

9. IL RACCORDO FRA CONSUNTIVAZIONE DEGLI OBIETTIVI E PREMIO DI RISULTATO .....

DIRIGENTI .....

FUNZIONARI .....

OPERATIVI .....

10. LE PROCEDURE DI CONCILIAZIONE .....

11. NORMA TRANSITORIA DI PRIMA APPLICAZIONE.....

ALLEGATI

DIZIONARIO DELLE COMPETENZE (ALLEGATO 1)

SCHEDA DI ASSEGNAZIONE OBIETTIVI (A1, A2, A3)

SCHEDA DI VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE (C1, C2, C3)

SCHEDA DI VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE - SEZIONE COMPETENZE (B)

1. PREMESSA

Terminata la prima fase di costituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità"), si rende necessario adottare il sistema di misurazione e valutazione della prestazione (**Performance management**). Ciò al fine di stimolare e valorizzare lo specifico apporto di ogni singolo individuo, facendo anche ricorso a specifici strumenti organizzativi di indirizzo delle persone e del loro impegno nel lavoro. Particolare rilevanza viene quindi riservata alla dimensione del miglioramento continuo della performance.

A tal proposito, essendo diversificati i contributi delle singole risorse, è necessario valutare ed apprezzare le "differenze". Nasce da ciò l'esigenza di incoraggiare e valorizzare anche le competenze, quali fattori qualificanti la prestazione.

Quest' ultima è l'elemento sul quale si incentra il **Performance Management**, sistema operativo centrale per l'evoluzione e il funzionamento dell'Autorità, poiché concorre al conseguimento di risultati nodali di efficienza, efficacia, economicità e trasparenza della propria azione amministrativa nonché di miglioramento del benessere organizzativo, nel rispetto del concetto evolutivo di "cultura" di Enti operanti nell'ambito pubblico/istituzionale.

Il sistema di Performance Management viene introdotto e applicato per assolvere ai precisi obiettivi di gestione del personale:

a) determinare in maniera meritocratica e selettiva gli interventi economici accessori (in particolare per quel che attiene alla voce, maggiormente rilevante, costituita dal "premio di risultato"), nonché il sistema di progressione di carriera dei dipendenti;
b) fornire un inventario periodico del rendimento e delle capacità dei dipendenti;
c) supportare l'individuazione dei bisogni di formazione;
d) rendere più razionali eventuali processi di internal recruitment e job rotation;
e) contribuire alla formazione dei responsabili, stimolandoli a seguire consapevolmente i propri collaboratori.

Il processo di misurazione e valutazione della prestazione si delinea quindi come uno ***strumento di sviluppo delle persone***, oltre che di analisi e verifica delle performance effettive, poiché consente di individuare i reali punti di forza del singolo -competenze e capacità- e attraverso questi i risultati e l'evoluzione dei comportamenti organizzativi in un arco di tempo definito.

Inoltre, tale processo rappresenta un'occasione preziosa per definire gli aspetti più tipici della sua applicazione: la formalizzazione degli obiettivi di ogni Ufficio, la precisazione dei parametri di controllo e la verifica di coerenza dei singoli obiettivi con le strategie dell'Autorità.

Tutta l'Autorità è coinvolta in modo integrato nel processo top-down di Performance Management: il Consiglio nell'indicazione delle linee strategiche e gli Uffici nella declinazione delle aree di risultato da presidiare per l'efficacia/efficienza dell'Autorità. Il Segretario Generale è *owner* del corretto utilizzo del sistema di Performance Management e della sua coerenza complessiva con il controllo di gestione.

Pertanto, l'adozione del sistema di Performance Management va considerata come opportunità per monitorare e incrementare l'efficienza dell'Autorità, per valorizzare il merito delle persone legandone la misurazione ad elementi oggettivi, per generare trasparenza di giudizio, per aumentare il livello di cooperazione e di integrazione tra gli Uffici. Ciò al fine ultimo di perseguire la *mission* dell'Autorità ovvero favorire la concorrenza nell'ambito del settore dei trasporti e migliorare il livello dei servizi erogati agli utenti, alle imprese e ai consumatori finali.

Il **Performance Management** si configura inoltre come tool di comunicazione interna attraverso il quale è possibile diffondere, apprendere, condividere missioni, strategie ed obiettivi, mettendo in evidenza il grado di interazione che lega il Consiglio a ciascun Ufficio nonché ai responsabili dei medesimi e più in generale alle strutture di ogni livello ed ai loro collaboratori.

Il sistema di **Performance Management** si sviluppa a partire dalla fase di individuazione dei risultati da conseguire attraverso un meccanismo di continuo dialogo con

gli Uffici e di monitoraggio in itinere delle attività, costituendo nel contempo utile strumento per il monitoraggio dell'attività.

****

Si riportano di seguito gli elementi caratterizzanti il sistema di misurazione e valutazione della performance:

- **la determinazione degli obiettivi;**
- **i parametri di misurazione e valutazione;**
- **le competenze;**
- **il ciclo di gestione della performance;**
- **i soggetti della valutazione;**
- **gli strumenti di valutazione;**
- **il colloquio di feed-back;**
- **il raccordo fra la consuntivazione degli obiettivi e il premio di risultato;**
- **le procedure di conciliazione.**

2. La Determinazione degli Obiettivi

E' la fase in cui si definiscono precisi punti di riferimento circa i risultati attesi dall'Autorità per facilitare l'espressione del successivo giudizio sulla prestazione dei singoli e degli Uffici.

Un obiettivo correttamente definito si differenzia, di norma, dalle attività correnti ed enfatizza gli elementi di efficienza e innovazione (quantità, modalità, tempi, qualità).

Obiettivi tipici dell'attività potranno essere inseriti solo se in stretta connessione con significative differenze quali/quantitative delle prestazioni (ad es. accelerazione tempi di output, progetti ad hoc, attivazione di processi, ecc.).

In concreto gli obiettivi, anche rinvenibili dagli *obiettivi programmatici biennali* individuati dal Consiglio e in base alle priorità strategico-operative stabilite per l'anno di riferimento, si distinguono in:

- *Obiettivi trasversali* (obiettivi assegnati a più Uffici a livello dirigenziale). Possono costituire obiettivo "soglia" cioè obiettivo il cui mancato conseguimento "annulla" ogni altro risultato, tra quelli sotto indicati, ancorché raggiunto).
- *Obiettivi individuali* strettamente correlati alle aree di responsabilità e al profilo professionale e di competenze del valutato.
- *Obiettivi collettivi* assegnati a ciascun Ufficio – ed a sue eventuali articolazioni - specifici dell'attività ad esso deputata.

I suddetti obiettivi possono essere:

- *di tipo quantitativo*, in quanto intrinsecamente misurabili attraverso uno o più indicatori correlati a specifici target e grading;
- *di tipo qualitativo* indirettamente misurabili attraverso parametri di stima (ad esempio, qualità e livello del servizio, livello di adeguatezza del portafoglio competenze, clima organizzativo, ecc.).

Al fine di garantire una corretta individuazione degli obiettivi, è bene che questi rispondano a determinate caratteristiche di adeguatezza:

a) *rilevanti e pertinenti* rispetto alla missione istituzionale, alle priorità politiche ed alle strategie dell'Autorità;
b) *specifici e misurabili* in termini concreti e chiari;
c) tali da determinare un *significativo miglioramento* della qualità dei servizi erogati e degli interventi;
d) riferibili ad un *arco temporale determinato*, di norma corrispondente ad un anno;
e) *commisurati ai valori di riferimento*, quando possibile derivanti da standard definiti a livello nazionale e internazionale, nonché da comparazioni con amministrazioni omologhe;
f) *confrontabili* con i trend della produttività dell'Autorità;
g) *raggiungibili*, in quanto correlati congruamente alla quantità e alla qualità delle risorse disponibili.

Il numero degli obiettivi assegnati annualmente non dovrà essere superiore a 5.

Riguardo alla *ponderazione*, a ciascun obiettivo, in funzione della priorità enucleata, verrà assegnato un peso percentuale.

Per una corretta focalizzazione del dipendente valutato è importante che nessun obiettivo abbia mai un peso inferiore al 10%.

Il peso dell'Obiettivo qualitativo relativo alle competenze, di norma, non potrà essere superiore al 30%.

Sarà cura del Segretario Generale provvedere alla pesatura degli obiettivi dei dirigenti.

Sarà cura dei dirigenti, d'intesa con il Segretario Generale, provvedere alla pesatura degli obiettivi dei funzionari e degli Uffici di cui gli stessi sono responsabili.

3. I Parametri di Misurazione e Valutazione

La definizione dell'Obiettivo necessita dell'associazione a specifici parametri / indicatori.

I parametri possono essere costituiti da:

- indicatori diretti (grandezze dimensionali, quantità economico / finanziarie, tempi, ecc.);
- indici (statistici, percentuali, di composizione, ecc.);
- punteggi derivanti da scale di valutazione che permettano di quantificare i giudizi (p.e. rispetto dei tempi di esecuzione, feedback dell'Ente esterno/interno, benessere organizzativo, ecc.).

La tabella seguente costituisce il riferimento metodologico per caratterizzare correttamente gli indicatori / parametri degli Obiettivi. Sarà compito della struttura operativa del controllo di gestione curare il data base degli indicatori attivi in ogni periodo gestionale annuale garantendone la puntuale e coerente definizione del target e la certificabile misurazione in itinere e a consuntivo del valore effettivo di ciascuno.

Nome dell'indicatore	
Descrizione dell'indicatore	
Obiettivo (di riferimento)	
Tipo di calcolo / Formula / Formato	
Fonte / i dei dati	
Frequenza di rilevazione	
Reportistica	

4. Le Competenze

Uno degli obiettivi assegnati può ricondursi alle competenze.

In tale caso occorre, quindi, definire per ciascun valutato (o per tutti i lavoratori ascrivibili ad un determinato profilo) quali siano le competenze chiave la cui valutazione determinerà il punteggio (Score) relativo a tale tipologia di obiettivo.

Si ritiene opportuno limitare comunque a non più di 5 il numero delle competenze chiave attribuibili a ciascun valutato (individualmente o collettivamente).

Sarà cura del Segretario Generale e dei dirigenti individuare annualmente, a cascata, le competenze oggetto di valutazione, rispettivamente dei dirigenti e dei funzionari e operativi, scegliendole nell'ambito del c.d. "Dizionario delle Competenze" dell'Autorità (Allegato 1), oggetto di eventuale aggiornamento annuale a cura del Nucleo di valutazione.

Il Dizionario delle competenze

L'adozione di un Dizionario è necessaria per ancorare quanto più possibile la metodologia di valutazione delle competenze a criteri condivisi e omogenei. Tale Dizionario facilita l'attività del valutatore che dovrà scegliere, tra un insieme predefinito di competenze, quelle più idonee per la valutazione ("Portafoglio" di competenze).

Il Dizionario comprende aree delle competenze cognitive, realizzative, relazionali e skills. Ciascun fattore di ogni tipologia deve essere associato a un "descrittore del pattern" utile a formulare il giudizio valutativo, che dovrà riferirsi al profilo professionale/ruolo agito dal valutato.

Il peso relativo di ogni competenza del "Portafoglio" abbinata a ciascun valutato è definito da ciascun dirigente per i propri collaboratori (funzionari e operativi) d'intesa con il Segretario Generale, mentre è scelta dal Segretario Generale medesimo per tutti i dipendenti dell'Autorità a lui direttamente di riporto.

Il Segretario Generale valuta le competenze relative ai dirigenti.

I dirigenti, d'intesa con il Segretario Generale, valutano le competenze relative ai funzionari e agli Uffici.

Il valutatore, in riferimento al ruolo effettivamente agito dal valutato, assegna a ciascuna competenza un punteggio secondo il seguente grading: 100, 80, 60, 0.

Se il Valutato

POSSIEDE/MANIFESTA SEMPRE E PROATTIVAMENTE il pattern comportamentale, senza necessità di input gerarchico	**100 punti**
POSSIEDE/MANIFESTA TALVOLTA E COMUNQUE PROATTIVAMENTE il pattern comportamentale, senza necessità di input gerarchico	**80 punti**
POSSIEDE/MANIFESTA RARAMENTE E/O SU RICHIESTA il pattern comportamentale	**60 punti**
NON MANIFESTA NE' RARAMENTE, NE' A RICHIESTA il pattern comportamentale	**0 punti**

La determinazione dello Score assegnabile all'obiettivo relativo alle competenze di ciascun valutato si basa sulla media ponderata degli Score valutati per ciascuna Competenza (Score finale) abbinata a ciascun valutato (vedasi Scheda di Valutazione Performance – sez. Competenze, allegato B).

5. Il Ciclo di Gestione della Performance

Di seguito viene riportato il ciclo attinente allo svolgimento del processo di Performance Management.

Individuazione e Assegnazione degli Obiettivi

Il Consiglio, entro il 31 dicembre di ogni anno, approva, sentito il Segretario Generale, gli obiettivi programmatici per il biennio successivo, le priorità e gli obiettivi prestazionali e di risultato dell'Autorità, quantitativi e qualitativi, da raggiungere per il primo anno del biennio di programmazione.

Entro il 31 gennaio il Segretario Generale assegna ai dirigenti degli Uffici da lui coordinati gli obiettivi individuali e collettivi da raggiungere negli anni successivi e, entro il 15 febbraio i dirigenti, a loro volta, assegnano gli obiettivi individuali ai funzionari propri collaboratori e obiettivi di Ufficio per l'area degli operativi.

Monitoraggio semestrale degli Obiettivi

Anche al fine dell'informativa semestrale svolta dal Nucleo di valutazione al Consiglio sul raggiungimento degli obiettivi assegnati, l'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale, in collaborazione con i dirigenti responsabili degli altri Uffici, predispone e trasmette al Nucleo di valutazione e al Segretario Generale una adeguata rendicontazione contenente il grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati ai dirigenti.

In tale occasione, anche con riferimento agli eventuali obiettivi relativi alle competenze, sarà cura del Segretario Generale segnalare ai dirigenti eventuali scostamenti anomali, considerati di particolare criticità.

Consuntivazione degli Obiettivi Conseguiti e/o delle Principali Realizzazioni

Entro il 31 gennaio di ogni anno il Nucleo di valutazione riceve le schede di valutazione di prima istanza inerenti alle competenze compilate a cura del Segretario Generale (Allegato B).

Entro la fine di febbraio di ciascun anno il Nucleo di valutazione riceve:

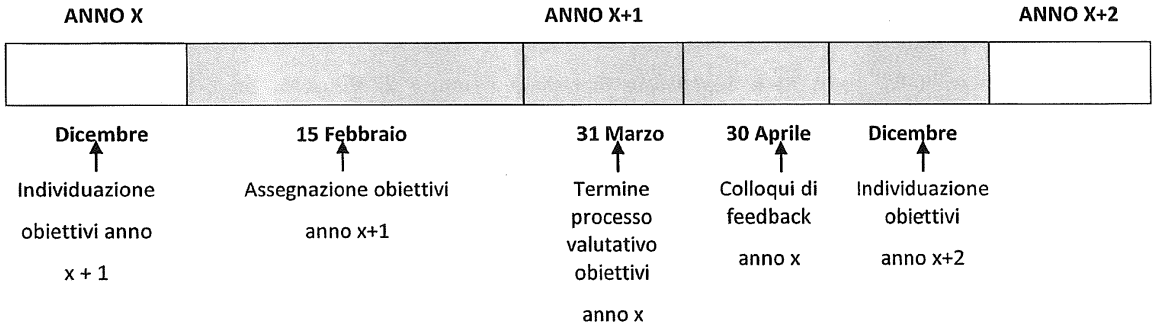
- le rendicontazioni relative a ciascun indicatore associato agli obiettivi quali/ quantitativi predisposte dall'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale;
- le schede di valutazione degli obiettivi / performance compilate in tutti i campi ad eccezione di quello relativo allo Score assegnato (Allegati C1, C2, C3).

La compilazione di tali schede sarà effettuata a cura dell'Ufficio Affari generali, amministrazione e personale che provvederà a condividere con il Segretario Generale e con ciascun dirigente di riferimento le note valutative relative al valore effettivo consuntivato rappresentato da ciascun indicatore. Le note valutative rappresentano le motivazioni relative agli eventuali scostamenti critici riferiti al processo valutativo.

Entro il 31 marzo il Nucleo di valutazione completa il processo valutativo, con riferimento all'anno precedente, effettuando la valutazione degli Score degli obiettivi.

Al termine del processo il Nucleo di valutazione presenta i risultati finali della valutazione al Segretario Generale. Entro fine aprile si svolgeranno i colloqui di feed-back nei confronti di tutti i soggetti valutati.

In sintesi viene riportato un Gantt a rappresentazione della tempificazione su descritta:



6. I SOGGETTI DELLA VALUTAZIONE

I VALUTATI

I valutati comprendono tutto il personale dipendente dell'Autorità, nonché quello in comando, che nell'anno oggetto di valutazione abbiano svolto almeno sei mesi continuativi di attività lavorativa.

Sono soggetti alla valutazione:

- i Dirigenti;
- i Funzionari;
- gli Operativi.

I VALUTATORI

Il Nucleo di valutazione effettua la valutazione annuale delle prestazioni individuali dei dirigenti e dei funzionari nonché quella degli operativi, con riferimento agli Uffici di cui i dirigenti sono responsabili. Con riguardo agli obiettivi relativi alle competenze il Nucleo di valutazione basa i propri giudizi sulle valutazioni di prima istanza predisposte dal Segretario Generale e dai dirigenti, oltre che su qualunque ulteriore elemento informativo comunque acquisito. Al riguardo è assicurato a ciascun componente del Nucleo, anche individualmente, l'accesso agli atti e ai documenti dell'Autorità utili allo svolgimento del proprio compito.

Il Presidente, i Consiglieri, e il Capo di Gabinetto effettuano la valutazione di prima istanza dei dirigenti, funzionari e del restante personale che ad essi riporta gerarchicamente o funzionalmente.

7. Gli Strumenti di Valutazione

La Scheda di Assegnazione Obiettivi

La scheda di assegnazione degli obiettivi, comprende, per l'anno di riferimento e oltre ai dati della persona valutata, i seguenti elementi:

- *gli obiettivi;*
- il *peso* attribuito ad ogni *obiettivo*;
- i *criteri di misurazione e valutazione dei risultati;*
- *il target* relativo ad ogni obiettivo e il connesso *grading*.

I destinatari sono tutti i soggetti precedentemente descritti nel punto "I Soggetti della valutazione – I valutati".

Le schede sono riportate in allegato (A1, A2, A3).

La Scheda di Valutazione della Performance

La scheda di valutazione della performance comprende, per l'anno di riferimento e oltre ai dati della persona valutata, i seguenti elementi:

- la *valutazione degli obiettivi assegnati* ad inizio anno (peso, valore effettivo, note valutative, score assegnato, livello di grading);
- il *punteggio totale* della performance;
- *specifici interventi formativi* suggeriti per il valutato;
- *eventuali osservazioni* del *Superiore* del valutatore e del valutato.

Inoltre nella parte finale della scheda, saranno riportate le risultanze del colloquio di feed-back e dovranno essere apposte le firme sia del valutatori (di prima istanza e del Nucleo di valutazione) sia del valutato attestanti in tal maniera l'avvenuta comunicazione.

Le schede sono riportate in allegato (C1, C2, C3).

La Scheda di Valutazione delle Competenze

La scheda di valutazione dell'obiettivo relativo alle competenze comprende, per l'anno di riferimento e oltreché i dati della persona valutata, i seguenti elementi:

- le competenze assegnate;
- il peso assegnato a ciascuna competenza;
- la valutazione effettuata per ciascuna competenza rispetto al livello di grading;
- lo score finale di valutazione.

La scheda è riportata in allegato.(B).

8. Il Colloquio di Feed-Back

Il processo di valutazione delle prestazioni si conclude con il feed-back agli interessati, momento in cui si registra la comparazione tra quanto prefissato e quanto conseguito. Tale momento non è, però, una mera esercitazione "numerica", ma assume una particolare valenza di gestione, di sviluppo e di comunicazione interna tra valutatore e valutato.

È bene quindi che vi sia una chiara, trasparente ed approfondita interazione verbale, oltre ad una effettiva capacità di ascolto e dialogo.

Il Nucleo di valutazione presenta al Segretario Generale i risultati finali della valutazione, che saranno oggetto di un colloquio di feed-back.

Il colloquio con i dirigenti viene svolto dal Nucleo di valutazione in stretta collaborazione con il Segretario Generale.

Il colloquio con i funzionari e gli operativi viene effettuato dai dirigenti.

Oggetto di disamina tra superiore diretto-valutatore e collaboratore-valutato saranno, quindi, i **risultati** conseguiti e, qualora assegnato il "Portafoglio" di competenze, il conseguente **livello di adeguatezza** del medesimo.

Durante il corso del colloquio, una particolare attenzione potrà essere rivolta all'individuazione di possibili azioni formative e di sviluppo da riportare nella scheda di valutazione per supportare il miglioramento della prestazione in termini quali-quantitativi.

Al fine di rendere massimamente efficace il processo di consuntivazione ed il conseguente colloquio di feedback è opportuno tenere presente alcuni accorgimenti volti a minimizzare le seguenti distorsioni:

- *appiattimento*, quando il valutatore costantemente assegna il valore centrale –medio- per tutte le scale di giudizio;
- *effetto alone*, quando il valutatore si lascia influenzare da un singolo fattore di valutazione facendo, poi, dipendere da questo tutta la valutazione;
- *influenza della mansione*, quando il valutatore invece di incentrarsi sulla performance del valutato si focalizza sulla mansione a lui affidata;
- *influenza di giudizi precedenti*, quando il valutatore si rifà a valutazioni già stilate in precedenza piuttosto che contestualizzarsi sulla prestazione svolta nell'anno di riferimento;
- *standardizzazione*, quando il valutatore attribuisce sempre lo stesso punteggio per ogni fattore di valutazione al valutato;
- *durezza*, quando il valutatore tende ad esprimere giudizi severi e si avvale della valutazione come strumento punitivo;

- *slittamento*, quando il valutatore assegna, in giudizi successivi, acriticamente punteggi sempre migliori.

Tutti questi elementi saranno monitorati attraverso il coaching che il Nucleo di valutazione effettuerà nei confronti dei valutatori.

9. Il Raccordo fra Consuntivazione degli Obiettivi e Premio di Risultato

I risultati della procedura di valutazione descritta nel presente documento costituiscono condizione necessaria per la determinazione e la liquidazione dei premi di risultato del personale dell'Autorità, così come statuito annualmente dal Consiglio dell'Autorità, secondo le seguenti griglie e rappresentazioni grafiche.

DIRIGENTI

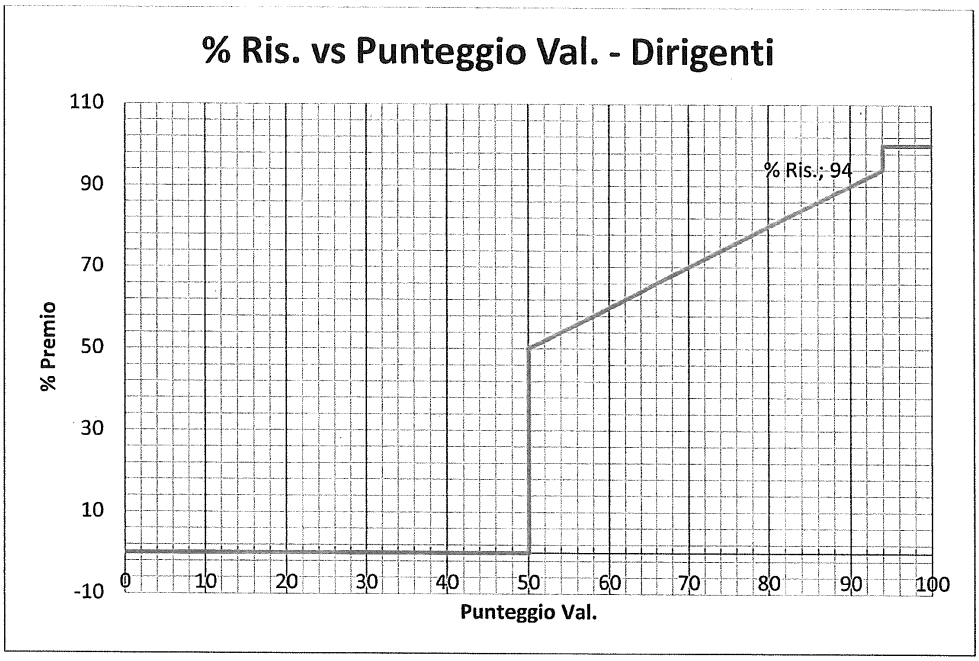
Punteggio totale della valutazione individuale		**% Premio di risultato da corrispondere**
da	**a**	
100	94	100%
93	50	= punteggio totale in %
<50		0%

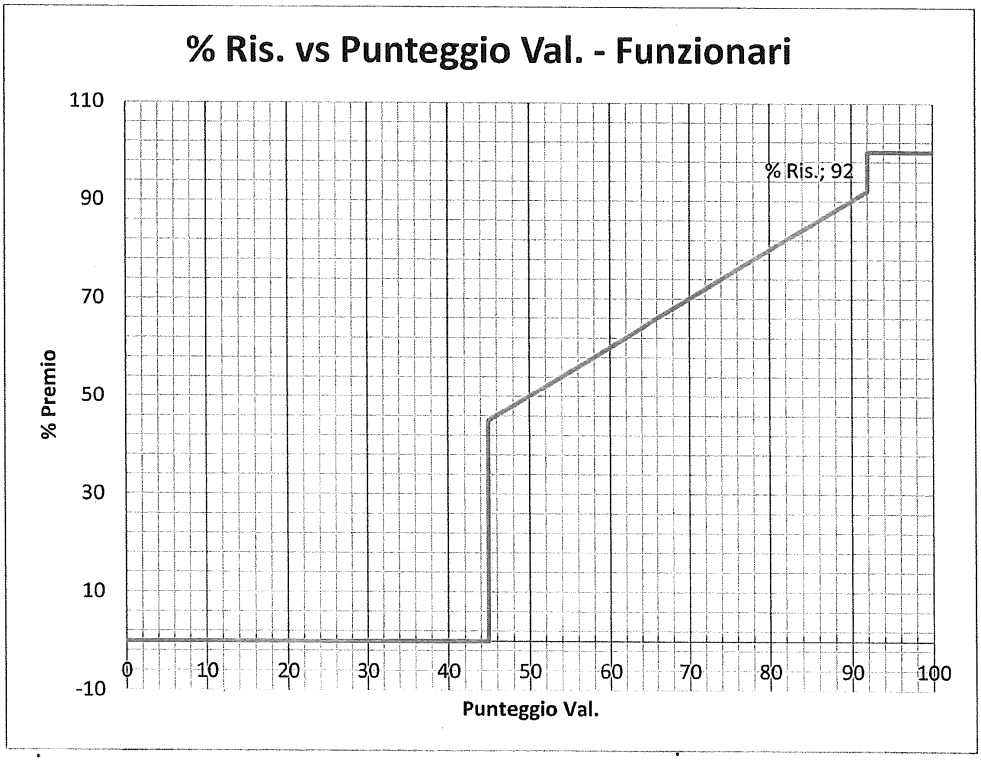
FUNZIONARI

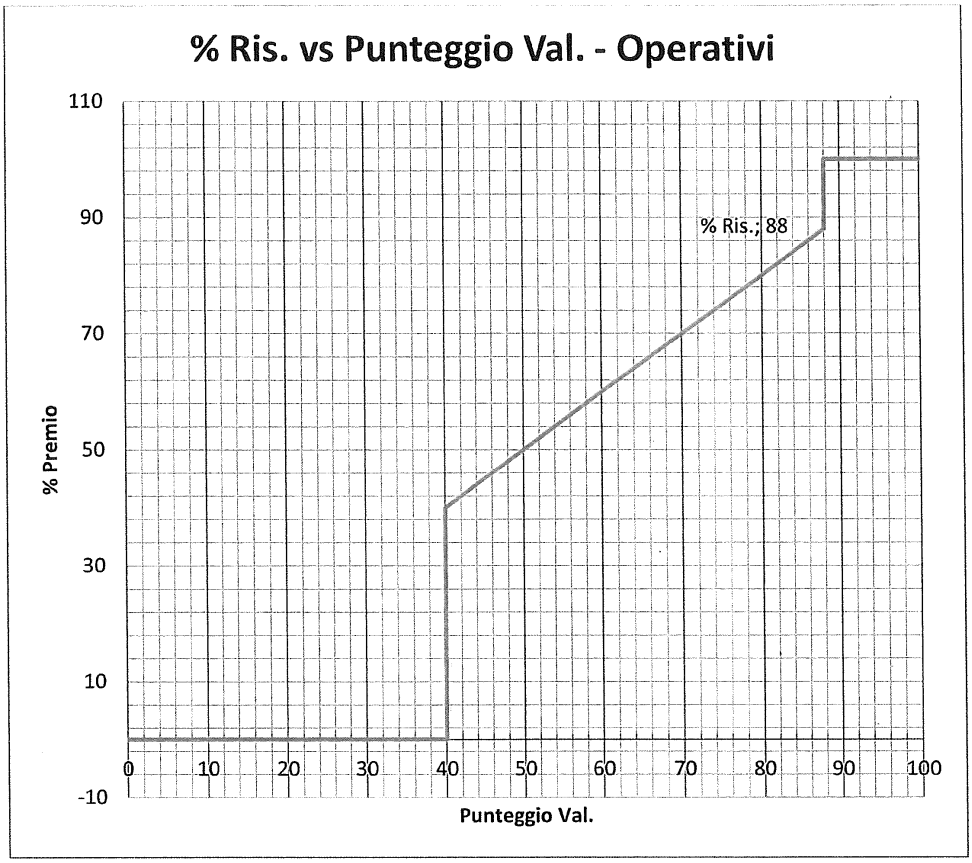
Punteggio totale della valutazione individuale		**% Premio di risultato da corrispondere**
da	**a**	
100	92	100%
91	45	= punteggio totale in %
<45		0%

OPERATIVI

Punteggio totale della valutazione		**% Premio di risultato da corrispondere**
da	**a**	
100	88	100%
87	40	= punteggio totale in %
<40		0%


% Ris. vs Punteggio Val. - Dirigenti
% Ris.; 94
% Premio
Punteggio Val.
110
90
70
50
30
10
-10
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100


% Ris. vs Punteggio Val. - Funzionari
% Ris.; 92
% Premio
Punteggio Val.
110
90
70
50
30
10
-10
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100



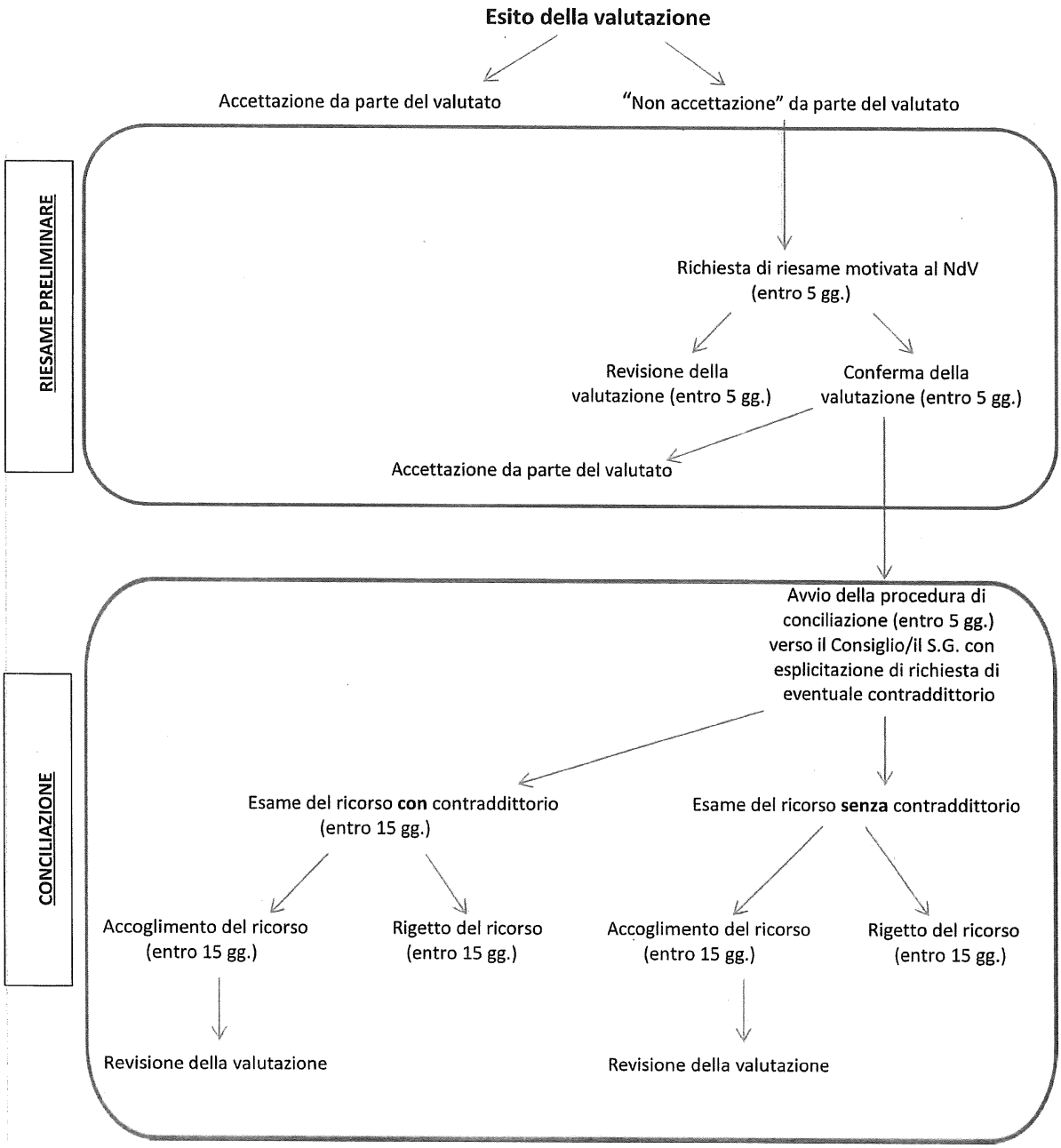
10. LE PROCEDURE DI CONCILIAZIONE

Per procedure di conciliazione si intendono le iniziative finalizzate a prevenire l'eventuale contenzioso in sede giurisdizionale. L'Autorità garantisce la celerità, l'efficacia, l'efficienza e l'economicità di dette procedure.

Nel caso in cui i dirigenti valutati non condividano l'esito valutativo possono ricorrere al Consiglio dell'Autorità.

Nel caso in cui il restante personale non condivida l'esito valutativo può ricorrere al Segretario Generale.

La procedura di conciliazione è costituita da due fasi: il "riesame preliminare" e la "conciliazione" (stricto sensu) descritte secondo il seguente flow – chart.


Esito della valutazione
Accettazione da parte del valutato
"Non accettazione" da parte del valutato
RIESAME PRELIMINARE
Richiesta di riesame motivata al NdV (entro 5 gg.)
Revisione della valutazione (entro 5 gg.)
Conferma della valutazione (entro 5 gg.)
Accettazione da parte del valutato
CONCILIAZIONE
Avvio della procedura di conciliazione (entro 5 gg.) verso il Consiglio/il S.G. con esplicitazione di richiesta di eventuale contraddittorio
Esame del ricorso con contraddittorio (entro 15 gg.)
Esame del ricorso senza contraddittorio
Accoglimento del ricorso (entro 15 gg.)
Rigetto del ricorso (entro 15 gg.)
Accoglimento del ricorso (entro 15 gg.)
Rigetto del ricorso (entro 15 gg.)
Revisione della valutazione
Revisione della valutazione

11. Norma Transitoria di Prima Applicazione

Per il solo 2015, in fase di prima attivazione del sistema di Performance Management, i termini di assegnazione degli obiettivi terranno conto dei tempi di approvazione del presente documento.

ALLEGATO 1 – DIZIONARIO DELLE COMPETENZE

COMPETENZE COGNITIVE

Risolve problemi: gestisce efficacemente problemi e situazioni complesse, grazie ad un veloce e completo processo di diagnosi.

- Basa le decisioni su un articolato processo di ascolto, elaborazione e selezione delle informazioni.
- Coglie con immediatezza i dati rilevanti delle situazioni, ne approfondisce gli elementi più importanti senza perdersi in dettagli non significativi.
- Ricerca le cause anche nascoste di problemi attuali.
- Mantiene l'efficacia, anche in situazioni di incertezza e di stress.

Prende decisioni: gestisce il processo decisionale con autonomia ed efficacia anche in situazioni di incertezza, responsabilizzandosi in prima persona sugli esiti.

- Crea e valuta soluzioni alternative prima di decidere.
- Prende decisioni efficaci e tempestive sui problemi e questioni che richiedono soluzione immediata.
- Elabora soluzioni concrete ed applicabili.
- Mantiene l'efficacia decisionale anche in condizioni di indeterminatezza dei dati.
- Si espone in prima persona, responsabilizzandosi sulle conseguenze delle proprie decisioni.

Promuove l'innovazione: elabora idee ed iniziative nuove e promuove un ambiente che generi innovazione.

- Guarda alle situazioni da punti di vista diversi ed inusuali.
- Sviluppa soluzioni originali, applicando anche modelli e prospettive derivanti da altri campi di pensiero ed attività.
- Lavora creando più alternative, di cui valuta la fattibilità: evita la tentazione di adottare la prima soluzione ideata.
- Sviluppa idee, metodi e tecnologie innovative, valutando e rendendo proficuo il loro impatto sulle attività dell'Autorità.
- Accoglie e promuove soluzioni ed idee innovative proposte da colleghi e collaboratori.

Pensa in modo sistemico: affronta le situazioni ed i problemi considerando il contesto più ampio in cui si collocano e ampliando la prospettiva.

- Affronta le situazioni in un'ottica globale, individuando le correlazioni, anche labili, tra problemi eterogenei (economici, organizzativi, umani, tecnici, di scenario, etc), anche al fine di individuare soluzioni sinergiche tra problemi diversi.
- Amplia lo scenario di riferimento, ne coglie l'evoluzione futura e le implicazioni, anche internazionali.
- Promuove strategie efficaci individuando linee guida e piani utili a sviluppare azioni nel medio-lungo termine.
- Traguarda le azioni di breve periodo alle priorità strategiche.

COMPETENZE REALIZZATIVE

Si pone standard elevati: si impegna in autonomia per il raggiungimento dei risultati mostrando senso di responsabilità e affidabilità.

- Definisce standard elevati di prestazioni per sé e per gli altri.
- Mantiene sempre lucidità e si focalizza sui risultati.
- Si attiva autonomamente e con energia per rispettare gli impegni presi.
- Affronta con tenacia le difficoltà per portare a termine piani e progetti.
- Rivede periodicamente il modo di condurre le attività in funzione dei cambiamenti di contesto.

Agisce con prontezza: identifica e coordina con velocità realizzativa fasi e processi da attuare per il raggiungimento degli obiettivi.

- Riflette e agisce rapidamente.
- Rispetta le scadenze ed agisce con senso di urgenza per raggiungere gli obiettivi.
- Presidia i tempi di realizzazione ed implementa sistemi di controllo dei processi.
- Gioca d'anticipo sugli eventi, influenzandone l'andamento e prevenendo l'emergere di criticità.

E' sensibile ai dati economici: valuta le ricadute economiche di ogni azione analizzandone costi/ benefici.

- Ha padronanza dei dati di tipo economico/finanziario.
- Valuta i costi e benefici delle decisioni ed azioni.
- Promuove ottimizzazioni anche nei processi consolidati.
- E' agente di cultura del miglioramento continuo.

COMPETENZE RELAZIONALI

E' un comunicatore efficace: esprime in modo chiaro ed efficace le proprie idee, opinioni ed emozioni favorendo lo scambio ed il dialogo.

- Formula il proprio pensiero in modo chiaro e conciso.
- Modula il linguaggio non verbale e paraverbale per rafforzare il messaggio.
- Ascolta attentamente senza interrompere e senza pregiudizi.
- Fa domande per approfondire i punti di vista e le motivazioni degli altri.
- Adatta i contenuti e il livello di dettaglio per corrispondere ai bisogni degli interlocutori.

Si relaziona con autorevolezza: riesce ad aggregare il consenso, instaurando relazioni di reciproco rispetto.

- Ottiene rapidamente l'attenzione e la stima degli interlocutori.
- Difende le proprie idee con argomenti convincenti senza intimidire gli altri.
- Promuove e fa valere le proprie posizioni e idee con fiducia ed entusiasmo.
- Negozia in modo persuasivo, ricercando soluzioni valide per tutte le parti.

Suscita impegno e ispira gli altri: suscita e mobilita energie negli altri per realizzare azioni in linea con la missione e gli obiettivi dell'Autorità.

- Condivide vision e mission, facilitando negli altri l'adesione ai valori e l'impegno verso gli obiettivi.
- Incoraggia gli altri a fissare obiettivi sfidanti e standard di prestazione elevati.
- Genera negli altri energia, motivazione, coinvolgimento e impegno, favorendo un clima di lavoro positivo.
- Viene riconosciuto come riferimento professionale e capace di orientare il gruppo verso l'obiettivo.

Promuove la collaborazione e l'integrazione: crea spirito di squadra, valorizzando il merito e facilitando l'interazione all'interno del gruppo e tra gruppi diversi.

- Definisce, comunica e rafforza i valori e le norme condivise.
- Incoraggia l'interazione e lo scambio aperto di informazioni e punti di vista.
- Dà priorità agli obiettivi del gruppo rispetto ai propri obiettivi personali.
- Affronta e risolve i conflitti in modo diretto e costruttivo.
- Valorizza i contributi altrui, facilitando la creazione di una visione condivisa.
- Bilancia selettività e coesione del gruppo.

ATTITUDINI PERSONALI (SKILLS)

E' flessibile: si adatta a nuovi situazioni e a contesti in continuo cambiamento, evidenziando apertura ad apprendere nuovi modelli di comportamento.

- Si rivela versatile nell'affrontare situazioni e persone diverse.
- Rimodula rapidamente lo stile di lavoro e gli atteggiamenti a fronte di situazioni sconosciute, inattese, diversificate ed in funzione dell'evoluzione degli eventi.
- Recepisce, rielabora e fa propri contributi, approcci, culture e competenze degli altri.
- E' curioso, pronto ad accogliere stimoli e pratiche di altre culture.
- Affronta gli ostacoli e le situazioni complesse cogliendone le opportunità.

Gestisce lo stress: affronta imprevisti, difficoltà e criticità mantenendo un atteggiamento positivo e generando azioni funzionali alla gestione della situazione.

- Dimostra compostezza, pazienza e mantiene un atteggiamento positivo in circostanze difficili e stressanti.
- Dimostra perseveranza di fronte a situazioni di criticità.
- Riesce a lavorare efficacemente anche sotto pressione.
- Gestisce le situazioni ansiogene senza rivolgere la propria ansia sugli altri.
- Mostra resilienza nell'affrontare situazioni impreviste e stressanti.

ALLEGATO A1

Autorità di Regolazione dei Trasporti

SCHEDA DI ASSEGNAZIONE OBIETTIVI - DIRIGENTI

Periodo di rif.:

Cognome e Nome	
Posizione Dirigenziale	Ufficio
Firma del dirigente	
Firma del Nucleo di Valutazione	Presidente -

Firma del Segretario Generale						
			Data			

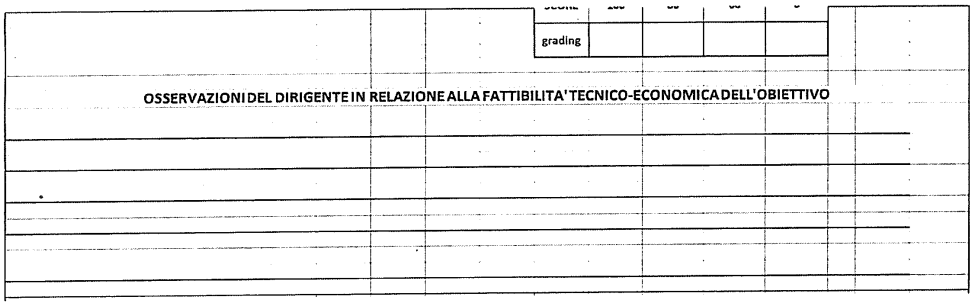
Obiettivo 1					
Descrizione Obiettivo					
Peso attribuito	→				
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)			target		

LIVELLO	1	2	3	0
SCORE	100	80	60	0
grading				

OSSERVAZIONI DEL DIRIGENTE IN RELAZIONE ALLA FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DELL'OBIETTIVO

Obiettivo 2					
Descrizione obiettivo					
Peso attribuito	→				
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)			target		

LIVELLO	1	2	3	0
SCORE	100	80	60	0


grading
OSSERVAZIONI DEL DIRIGENTE IN RELAZIONE ALLA FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DELL'OBIETTIVO

Obiettivo 3					
Descrizione obiettivo					
Peso attribuito					
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)			target		
	LIVELLO	1	2	3	0
	SCORE	100	80	60	0
	grading				
OSSERVAZIONI DEL DIRIGENTE IN RELAZIONE ALLA FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DELL'OBIETTIVO					

Obiettivo 4					
Descrizione obiettivo					
Peso attribuito					
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)			target		
	LIVELLO	1	2	3	0
	SCORE	100	80	60	0
	grading				
OSSERVAZIONI DEL DIRIGENTE IN RELAZIONE ALLA FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DELL'OBIETTIVO					

Obiettivo 5a

Descrizione obiettivo			
Peso attribuito	⇒		
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)		target	

LIVELLO	1	2	3	0
SCORE	100	80	60	0
grading				

OSSERVAZIONI DEL DIRIGENTE IN RELAZIONE ALLA FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DELL'OBIETTIVO

Obiettivo 5b - Competenze

Competenze selezionate (da Dizionario)	PESO base:100	Descrizione dei descrittori pattern attesi
1		
2		
3		
4		
5		

TOTALE	100

Peso attribuito			
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)	Livello di adeguatezza Portafoglio Competenze	target	100

LIVELLO	1	2	3	0
SCORE	100	80	60	0
grading				

OSSERVAZIONI DEL DIRIGENTE IN RELAZIONE ALLA FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DELL'OBIETTIVO

Autorità di Regolazione dei Trasporti

SCHEDA DI ASSEGNAZIONE OBIETTIVI - FUNZIONARI

Periodo di rif.:

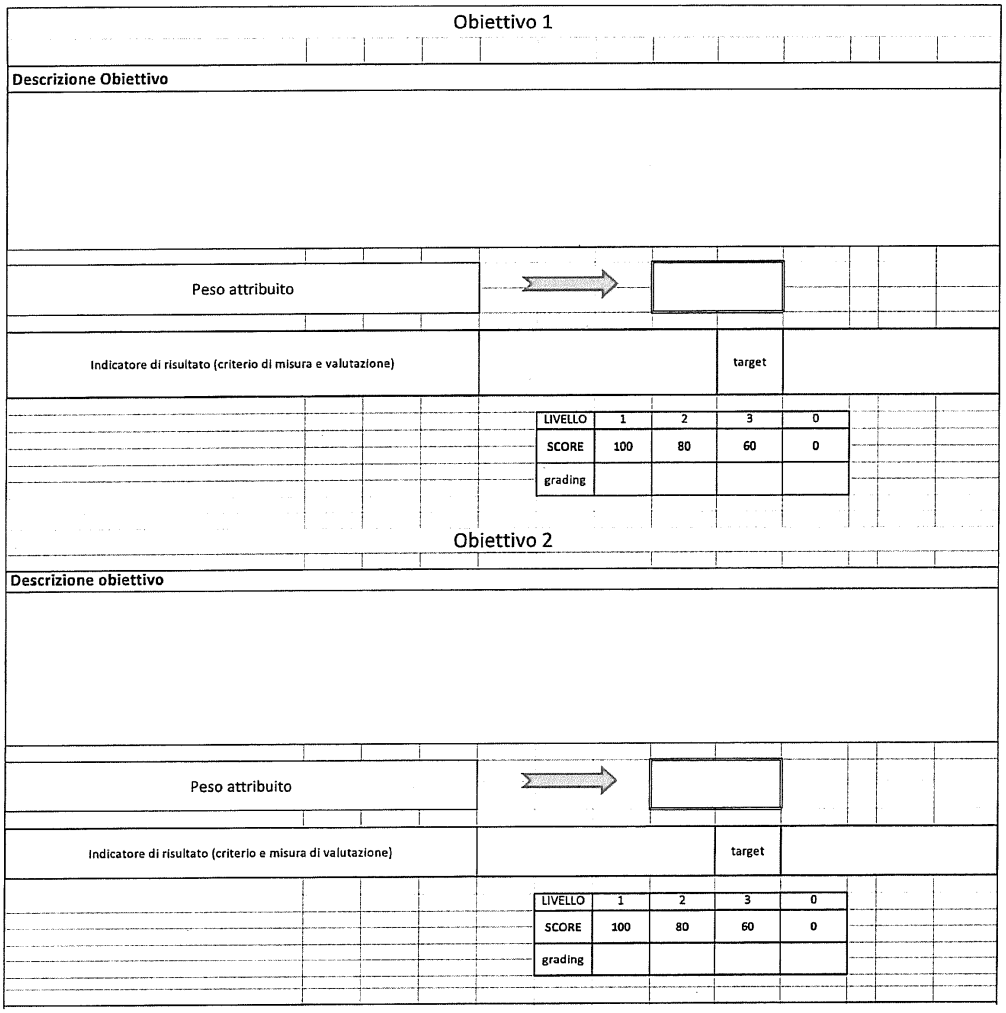
Cognome e Nome	
Posizione ricoperta	
Ufficio	

Firma del funzionario

Firma del Nucleo di Valutazione

Presidente -

Firma del dirigente										
				Data						


Obiettivo 1
Descrizione Obiettivo
Peso attribuito
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)
target
LIVELLO 1 2 3 0
SCORE 100 80 60 0
grading
Obiettivo 2
Descrizione obiettivo
Peso attribuito
Indicatore di risultato (criterio e misura di valutazione)
target
LIVELLO 1 2 3 0
SCORE 100 80 60 0
grading

Obiettivo 3					
Descrizione obiettivo					
Peso attribuito					
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)			target		
	LIVELLO	1	2	3	0
	SCORE	100	80	60	0
	grading				

Obiettivo 4					
Descrizione obiettivo					
Peso attribuito					
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)			target		
	LIVELLO	1	2	3	0
	SCORE	100	80	60	0
	grading				

Obiettivo 5a

Descrizione obiettivo				
Peso attribuito				
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)			target	

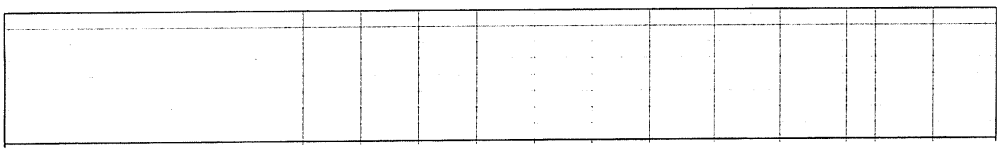
LIVELLO	1	2	3	0
SCORE	100	80	60	0
grading				

Obiettivo 5b - Competenze

Competenze selezionate (da Dizionario)	PESO base:100	Descrizione dei descrittori pattern attesi
1		
2		
3		
4		
5		
TOTALE	100	

Peso attribuito				
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)	Livello di adeguatezza Portafoglio Competenze		target	100

LIVELLO	1	2	3	0
SCORE	100	80	60	0
grading				



Autorità di Regolazione dei Trasporti

SCHEDA DI ASSEGNAZIONE OBIETTIVI DI UFFICIO

Periodo di rif.:

UFFICIO

Elenco operativi appartenenti all'Ufficio

Cognome e nome

Firma del Nucleo di Valutazione

Presidente -

Firma del dirigente										
				Data						

Obiettivo 1					
Descrizione Obiettivo					
Peso attribuito					
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)				target	
	LIVELLO	1	2	3	0
	SCORE	100	80	60	0
	grading				

Obiettivo 2					
Descrizione obiettivo					
Peso attribuito					
Indicatore di risultato (criterio e misura di valutazione)				target	
	LIVELLO	1	2	3	0
	SCORE	100	80	60	0
	grading				

Obiettivo 3

Descrizione obiettivo

Peso attribuito	→	
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)		target

LIVELLO	1	2	3	0
SCORE	100	80	60	0
grading				

Obiettivo 4

Descrizione obiettivo

Peso attribuito	→	
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)		target

LIVELLO	1	2	3	0
SCORE	100	80	60	0
grading				

Obiettivo 5a					
Descrizione obiettivo					
Peso attribuito					
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)			target		
	LIVELLO	1	2	3	0
	SCORE	100	80	60	0
	grading				

Obiettivo 5b - Competenze

Competenze selezionate (da Dizionario)	PESO base:100	Descrizione dei descrittori pattern attesi
1		
2		
3		
4		
5		
TOTALE	100	

Peso attribuito				
Indicatore di risultato (criterio di misura e valutazione)	Livello di adeguatezza Portafoglio Competenze		target	100
	LIVELLO	1	2	3	0
	SCORE	100	80	60	0

			SCORE	100	80	60	0			
			grading							

PAGINA BIANCA

€ 33,40



172160012120