



**ART** Autorità  
di Regolazione  
dei Trasporti

# Presentazione del Presidente Nicola Zaccheo

Senato della Repubblica  
22 settembre 2026





Autorità, Signore e Signori,

ringrazio il Presidente del Senato, Senatore Ignazio La Russa, per la cortese ospitalità. Saluto i rappresentanti del Parlamento e del Governo, le autorità civili e militari, tutti gli uditori qui intervenuti e coloro i quali stanno assistendo a distanza, in collegamento televisivo o in *streaming*.

\* \* \*

Il periodo a cui si riferisce la Relazione annuale che mi appresto a esporre si colloca nell'arco temporale compreso tra il primo luglio 2025 e il 30 giugno 2026.

**La tredicesima Relazione  
annuale dell'Autorità**

Nel rimandare per una trattazione completa e dettagliata al testo integrale della Relazione, procedo all'illustrazione delle attività che, nel corso dell'anno, si sono caratterizzate per la loro rilevanza.

In continuità con il percorso avviato con le precedenti edizioni, la Parte prima della Relazione è incentrata su tematiche regolatorie innovative e più di visione.

**La regolazione alla prova  
dell'equità generazionale**

Quest'anno, in particolare, si intende stimolare una riflessione sul principio di equità generazionale e sullo sforzo che la regolazione deve compiere per preservare opportunità e risorse alle generazioni future.

L'Autorità è chiamata a rafforzare la propria capacità di interpretare scenari complessi, promuovendo un quadro regolatorio idoneo ad accompagnare efficacemente le trasformazioni tecnologiche e socioeconomiche in atto, valutandone attentamente gli impatti anche in termini generazionali.

A questo tema sono dedicate le riflessioni conclusive di questa presentazione.

\* \* \*

**Accesso alle infrastrutture** Tra gli ambiti di competenza relativi all'accesso alle infrastrutture, quello delle concessioni autostradali è stato interessato da uno dei principali interventi regolatori, resosi necessario anche a seguito delle rilevanti novità legislative introdotte dalla riforma organica del settore di cui alla Legge 16 dicembre 2024, n. 193, la quale, rafforzando ed ampliando le competenze dell'Autorità, ha definitivamente sancito il ruolo e la centralità del regolatore indipendente quale garante degli equilibri in gioco anche in ambito autostradale.

**Le concessioni autostradali**

*La definizione del sistema tariffario per le nuove concessioni e l'aggiornamento del sistema tariffario per le concessioni vigenti*

L'Autorità, infatti, portando a compimento i procedimenti istruttori precedentemente avviati, ha adottato, con la delibera n. 240 del 2025, il sistema tariffario di pedaggio da applicare alle concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025 e ha aggiornato, con la delibera n. 241 del 2025, il sistema tariffario di pedaggio per le concessioni affidate in precedenza.

Fulcro del sistema introdotto è il riconoscimento in tariffa degli investimenti effettivamente realizzati dal concessionario, garantendo al contempo un corretto bilanciamento tra la sostenibilità economico-finanziaria delle concessioni e la necessità di contenere i costi per l'utenza, promuovendo una gestione più improntata a criteri di efficienza, responsabilità e trasparenza.

Sono stati aggiornati i criteri per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito, ricondotto a valori più di mercato, introducendo, tra l'altro, meccanismi che consentono un aggiornamento infra-periodo regolatorio, al fine di tener conto di eventuali volatilità nel contesto economico di riferimento, quali quelle occorse negli ultimi anni a causa delle note congiunture geopolitiche.

Gli interventi regolatori, inoltre, rafforzano gli strumenti di verifica dell'equilibrio economico-finanziario delle concessioni lungo l'intera durata contrattuale, definiscono criteri più strutturati per la stima dei volumi di traffico e

introducono limiti oggettivi per la quantificazione del valore di subentro, al fine di garantire la sostenibilità dei livelli tariffari e, allo stesso tempo, evitare sovraremunerazioni a favore del concessionario.

Contestualmente alla definizione delle due istruttorie richiamate, l'Autorità ha inoltre avviato un procedimento volto a definire criteri di separazione contabile, strumenti di contabilità regolatoria, modelli di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio.

*La definizione dei criteri di contabilità regolatoria*

L'iniziativa è finalizzata, tra l'altro, a rendere maggiormente efficace l'attività di verifica dell'ammissibilità dei costi ai fini del calcolo dei sistemi tariffari da parte del concedente.

Con la delibera n. 211/2025, al termine di un'ampia e partecipata fase di consultazione, sono state approvate le misure relative al rimborso del pedaggio in presenza di limitazioni all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale causate da cantieri o blocchi del traffico.

*La regolazione del contenuto minimo dei diritti nel settore autostradale*

Con questo intervento abbiamo introdotto nel nostro Paese un sistema di rimborsi unico in Europa e uniforme su tutta la rete, basato su criteri certi e trasparenti, con l'obiettivo di tutelare in modo concreto i diritti degli utenti autostradali nel caso in cui il pedaggio non sia proporzionato al servizio effettivamente ricevuto.

Le misure, infatti, si fondano sul principio del *pay per use*: il pedaggio deve essere equo e proporzionato al servizio realmente fruito.

Allo stesso tempo le nuove misure attivano un vero e proprio processo virtuoso, che incentiva un'organizzazione e una pianificazione dei cantieri sempre più efficiente da parte dei concessionari.

Il meccanismo di rimborso, divenuto operativo dallo scorso mese di giugno, prevede il riconoscimento automatico di un ristoro in presenza di blocchi della circolazione o di ritardi dovuti alla presenza di cantieri programmati. Le percentuali di rimborso sono differenziate in funzione della lunghezza della tratta percorsa e dell'entità del ritardo registrato.

Le richieste di rimborso e i relativi accrediti sono effettuati attraverso un'apposita APP, unica per tutti i concessionari, che contiene anche varie informazioni, comprese quelle sulla viabilità in tempo reale. Fino al 30 novembre le misure si applicano su percorsi che insistono interamente su tratte gestite dal medesimo concessionario, mentre dal mese di dicembre sarà sufficiente un'unica richiesta, anche nei casi di tratte gestite da più concessionari.

L'Autorità continuerà a svolgere un'attenta attività di vigilanza, affinché le previsioni dell'atto regolatorio siano correttamente implementate da tutti i concessionari.

In considerazione del carattere innovativo delle misure è stata prevista una fase di prima applicazione al cui termine, fissato il 31 dicembre 2027, l'ART potrà valutare una rimodulazione, sulla base delle risultanze acquisite, previa Verifica di impatto della regolazione (VIR).

La validità del nuovo impianto è stata, in ultimo, confermata anche dalla giustizia amministrativa, che ha sin qui respinto le doglianze manifestate dai concessionari autostradali nei diversi ricorsi promossi dinanzi al TAR Piemonte.

*L'attività pareristica  
in ambito autostradale*

Accanto all'attività di sviluppo del quadro regolatorio, l'Autorità ha rilasciato diversi pareri sui PEF dei concessionari, sia nell'ambito degli aggiornamenti quinquennali, sia in relazione alle richieste di adeguamento annuale dei livelli tariffari.

*I servizi "oil" e "non oil"  
la competenza dell'Autorità  
nella definizione degli schemi  
dei bandi di sub-concessione*

È proseguita, inoltre, l'attività di vigilanza dell'ART sulle procedure di gara ad evidenza pubblica che i concessionari autostradali sono tenuti a bandire per gli affidamenti in *subconcessione "oil"* e *"non oil"* erogati nelle aree di servizio. A tale riguardo, merita di essere menzionata la statuizione del TAR Lazio dello scorso febbraio, con la quale il giudice amministrativo ha riconosciuto il carattere esclusivo delle competenze dell'ART in materia dichiarando, conseguentemente, illegittime le disposizioni non compatibili con la regolazione dell'Autorità, contenute nel decreto interministeriale MIT-MASE recante il "Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali".

L'intervento regolatorio ha prodotto risultati significativi, sia in termini concorrenziali, favorendo una maggiore apertura del mercato e la partecipazione di operatori specializzati, sia a tutela dell'utenza, con l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica in numerose aree di servizio e il contenimento dei prezzi, in particolare per i generi alimentari di maggior consumo.

L'Autorità, con il parere n. 39/2026, si è espressa sulle tariffe di pedaggio per l'attraversamento del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, il Ponte sullo Stretto di Messina, ritenendo che il Piano esaminato possa essere considerato adeguato all'attuale stato di impostazione e avvio del progetto.

*Il parere sul Ponte  
sullo Stretto di Messina*

La definizione di un sistema tariffario specifico per la fase di esercizio potrà essere valutata solo in prossimità dell'entrata in operatività dell'opera, quando saranno maggiormente definiti i costi effettivi, i volumi di traffico, l'assetto delle componenti infrastrutturali stradali e ferroviarie e gli investimenti complementari.

L'ART raccomanda l'implementazione di un sistema di monitoraggio strutturato e continuativo, finalizzato a verificare nel tempo la sostenibilità economico-finanziaria del progetto nel suo insieme e la corretta allocazione dei rischi tra i soggetti coinvolti, al fine di intercettare tempestivamente eventuali scostamenti rispetto alle previsioni iniziali e consentire l'adozione delle necessarie misure correttive, in un'ottica di trasparenza e tutela dell'equilibrio complessivo della concessione.

Nel passare a illustrare le principali attività condotte dall'Autorità nel settore del trasporto ferroviario, si ricorda che il legislatore, nel dare attuazione alla riforma del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) relativa al rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria, con il decreto-legge n. 19/2026 (cosiddetto "Decreto PNRR"), ha riconosciuto all'ART la competenza ad esprimere un parere sui contenuti del Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (DSPM), che definisce la visione strategica dell'intero sistema ferroviario in un intervallo temporale decennale.

*Le infrastrutture  
ferroviarie*

*Il nuovo Documento Strategico  
Pluriennale della Mobilità  
e il ruolo dell'Autorità*

Pertanto, con il parere n. 33/2026, reso nello scorso mese di aprile, l'Autorità ha ritenuto necessario non solo approfondire la coerenza degli investimenti previsti nel DSPM, ma anche formulare alcune riflessioni generali, grazie all'esperienza maturata quale organismo di regolazione a carattere multimodale.

Il sistema ferroviario italiano, infatti, è da intendersi non come sistema a sé stante, quanto piuttosto integrato e sinergico rispetto alle altre modalità di trasporto. Tale integrazione è la naturale risposta alle esigenze di mobilità di tutte le diverse categorie di utenti, passeggeri e merci e deve essere sostenuta da una visione programmatica d'insieme, che dovrebbe trovare naturale espressione nel "Piano generale dei trasporti e della logistica" (PGTL). Pertanto, gli indirizzi strategici dovrebbero essere coordinati con questo Piano, al quale è necessario riassegnare centralità nella pianificazione del sistema nazionale dei trasporti e della logistica.

Gli indirizzi ministeriali sono fondamentali anche con riferimento alle scelte di utilizzazione delle linee della rete nazionale, siano esse a carattere promiscuo o specializzate, in coerenza con le disposizioni del regolamento UE 2026/1184, recentemente adottato dal legislatore europeo, sull'utilizzo della capacità ferroviaria, che attribuisce rilevanza agli indirizzi strategici dello Stato membro, non solo riguardo allo sviluppo della rete, ma anche relativamente all'utilizzo della sua capacità, quale risorsa scarsa e ad alto valore aggiunto.

Tali scelte assumono particolare rilievo nel caso delle infrastrutture sature presenti sulla rete nazionale come, ad esempio, la linea cosiddetta "Direttissima" Roma-Firenze che, dopo l'apertura al mercato, soffre la mancanza di un'adeguata programmazione degli investimenti necessari al potenziamento dell'infrastruttura. In relazione a tale aspetto, l'ART ha suggerito, tra le possibili soluzioni, la valutazione del sestuplicamento della tratta.

Più in generale, in presenza di condizioni di saturazione, il DSPM dovrebbe contenere previsioni di interventi infrastrutturali, volte al potenziamento della capacità e al conseguente miglioramento dei servizi erogati.

È essenziale garantire un adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei passeggeri e delle merci sulla lunga percorrenza e in ambito regionale, in relazione sia ai servizi eserciti in regime di oneri di servizio pubblico (OSP), che in regime di mercato.

Nuove disposizioni legislative, contenute sempre nel Decreto PNRR, hanno inoltre previsto che l'Autorità individui, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) e sentito il Ministero dell'Economia e delle finanze (MEF), gli indicatori di *performance* e i criteri di qualità da inserire nel prossimo Contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura nazionale, e monitori il conseguimento dei relativi obiettivi intermedi e finali.

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

L'entrata in vigore del nuovo quadro regolatorio europeo e la consapevolezza del significativo cambiamento delle dinamiche del mercato ferroviario negli ultimi anni, testimoniato da una continua crescita del volume delle richieste di capacità, sia tramite Accordo quadro sia in sede di allocazione annuale, hanno condotto all'avvio del procedimento per l'aggiornamento dei criteri per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Tale procedimento è stato avviato con la delibera n. 49/2026, in revisione della delibera n. 70/2014, con l'obiettivo principale dell'aggiornamento dei criteri di priorità per l'allocazione della capacità quadro e della capacità annuale, al fine di garantire eque condizioni di accesso a tutti i richiedenti e con la possibilità per il gestore, in relazione alle tratte caratterizzate da condizioni di saturazione o prossime alla saturazione, di definire una capacità pre-allocata (*preplanned*) come, tra l'altro, previsto dal già citato regolamento UE.

L'atto regolatorio ha come ulteriore obiettivo la salvaguardia delle esigenze e delle priorità di accesso da parte degli operatori che effettuano servizi di trasporto passeggeri onerati da OSP, nonché quelle degli operatori che effettuano servizi di trasporto merci.

Si intende, infine, rafforzare ulteriormente la fase di consultazione tra gestore e richiedenti capacità, al fine di raccogliere in anticipo gli orientamenti del mercato e ottimizzare la definizione dell'orario di servizio.

*La definizione dei meccanismi di premialità/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità*

L'Autorità, con la delibera n. 116/2025 e con la successiva delibera n. 60/2026, ha inoltre approvato le misure regolatorie per la definizione dei meccanismi di correttivi economici sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Tale atto di regolazione prevede, in via prioritaria, che il gestore dell'infrastruttura elabori e aggiorni i modelli di esercizio, almeno ogni cinque anni e prima dell'inizio del relativo periodo tariffario, al fine di contemperare le esigenze di utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura, salvaguardandone i livelli di utilizzo derivanti dalla domanda, anche prospettica, espressa dal mercato, e preservando un'adeguata contendibilità dell'accesso all'infrastruttura da parte dei richiedenti.

In coerenza con tali modelli di esercizio, è prevista la definizione, nell'ambito del sistema tariffario, di meccanismi di premialità e penalità sui canoni medi unitari, correlati alla qualità del servizio reso, basati sulla misurazione di specifici indicatori, relativi ad aspetti quali la velocità commerciale, la puntualità e regolarità, l'estensione della rete con caratteristiche più idonee al traffico merci e la qualità delle prestazioni offerte dalle stazioni.

*Il provvedimento dell'AGCM e il ruolo dell'ART a tutela della concorrenza nel mercato ferroviario*

Avviandomi a concludere il capitolo relativo alle infrastrutture ferroviarie, non posso non soffermarmi su un provvedimento adottato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) con la delibera n. 31869 del 3 marzo 2026, con il quale si è imposto al gestore dell'infrastruttura nazionale l'assegnazione di ulteriori tracce ferroviarie ad un nuovo operatore, non considerando, di fatto, un lungo e complesso lavoro istruttorio svolto dall'ART.

Il provvedimento dell'AGCM interviene, infatti, su un tema particolarmente delicato, quale l'allocazione della capacità ferroviaria, che necessita analisi dettagliate relativamente alle possibili ricadute sugli equilibri complessivi del sistema ferroviario, anche alla luce delle attuali criticità infrastrutturali e della saturazione di alcune tratte della rete.

Questa materia, oggetto, tra l'altro, del procedimento avviato con la delibera n. 49/2026 e precedentemente illustrato, è esclusiva prerogativa dell'Auto-

rità di regolazione dei trasporti e richiede valutazioni articolate e multidisciplinari al fine di garantire equità, sostenibilità ed effettiva contendibilità del mercato.

Per tali ragioni, l'Autorità ha dovuto impugnare il provvedimento in questione, per i profili attinenti alle proprie competenze regolatorie.

Colgo l'occasione per ricordare che, proprio grazie all'azione dell'ART, è stata resa possibile l'apertura del mercato italiano dell'alta velocità a nuove imprese ferroviarie, dando vita a un modello di concorrenza piena ed effettiva, ancora unico in Europa, con benefici concreti in termini di qualità e competitività dei servizi.

Anche il comparto portuale ha visto l'entrata in vigore di un importante atto di regolazione, adottato nello scorso mese di dicembre con la delibera n. 242/2025, recante la revisione e integrazione della prima regolazione dell'Autorità in tale ambito di cui alla delibera n. 57/2018.

*Le infrastrutture portuali*

Le nuove misure rafforzano il quadro regolatorio introducendo criteri e metodologie più puntuali, per garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

*La revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale*

Il provvedimento mira a introdurre novità pro-concorrenziali, aumentando la trasparenza delle regole, soprattutto per il rilascio delle concessioni demaniali e l'erogazione dei servizi.

I rapporti concessori devono ora basarsi su costi pertinenti e effettivi, utilizzando gli strumenti di contabilità regolatoria introdotti dall'ART, per consentire alle Autorità di sistema portuale (AdSP), tra l'altro, di verificare i meccanismi incentivanti applicati ai canoni, gli impegni assunti dal concessionario e le eventuali penali da applicare in caso di inadempimento.

Il provvedimento introduce, inoltre, strumenti di monitoraggio e analisi del mercato, attraverso i quali le AdSP possono valutare annualmente i livelli di concorrenza e l'efficienza delle gestioni, anche sulla base di *benchmark* di settore elaborati dall'Autorità a seguito dell'individuazione di un adeguato sistema di *Key Performance Indicators* (KPI).

È stata, altresì, prevista una disciplina specifica per regolare l'accesso alle cosiddette infrastrutture essenziali (*essential facility*) che contempla, tra l'altro, più efficienti metodologie di gestione.

*La definizione dei criteri  
per stabilire la durata  
delle concessioni*

Uno dei temi più rilevanti resta quello dei criteri per stabilire la durata delle concessioni, funzione attribuita all'Autorità dal D.M. n. 110/2023.

Per tale motivo è stato avviato, con la delibera n. 27/2026, un procedimento dedicato, con l'intento di coinvolgere tutti gli *stakeholder* del settore.

Analogamente a tutte le aree del trasporto, è opportuno rimarcare che, anche per il settore portuale, una regolazione che fornisca una cornice di misure stabile e uniforme, garantendo la tutela degli equilibri economico-finanziari in gioco, rappresenta un fattore determinante per favorire la programmazione degli investimenti e l'attrazione di capitali privati.

*I pareri sui Piani  
economico-finanziari  
delle concessioni portuali*

Nel periodo in esame è proseguita l'attività pareristica sui PEF dei concessionari portuali, che si è prevalentemente focalizzata, per le nuove concessioni, sulla coerenza dei piani di ammortamento, anche al fine di evitare il costituirsi di oneri di subentro in capo ai futuri concessionari, nonché, nel caso di richieste di estensione della durata delle concessioni in essere, sull'opportunità di valutare metodologie diverse per la determinazione del periodo di tempo necessario al recupero degli investimenti.

*L'accesso alle autostazioni  
e le verifiche ispettive presso  
le autostazioni "designate"*

Con riferimento all'attività di regolazione delle condizioni di accesso eque, trasparenti e non discriminatorie alle autostazioni, nel corso dell'anno sono stati svolti specifici accertamenti ispettivi, con la collaborazione del Nucleo speciale *antitrust* della Guardia di finanza, dai quali sono emerse alcune criticità, la cui rilevazione ha comportato l'avvio di procedimenti sanzionatori *ad hoc* che si sono conclusi positivamente, con l'accettazione degli impegni proposti dalle società interessate, ritenuti idonei a sanare le irregolarità riscontrate. Tale attività è stata condotta, in particolare, sulle autostazioni "designate", ai sensi della normativa europea, all'assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR).

In ambito aeroportuale, l'applicazione delle misure relative ai modelli tariffari dell'Autorità è proseguita sia mediante le verifiche di conformità dei procedimenti già avviati, sia con l'avvio dei nuovi procedimenti di revisione di periodo, con l'adozione, laddove necessario, delle adeguate misure correttive.

**Le infrastrutture  
aeroportuali**

Allo stesso tempo è proseguita l'azione di vigilanza, nell'ambito della quale l'Autorità ha disposto sia l'ottemperanza alle proprie misure di regolazione che l'accoglimento delle proposte di impegni da parte dei gestori finalizzate a rimuovere le violazioni contestate. Al riguardo si segnalano, in particolare, due ordini di restituzione all'utenza, per un valore complessivo di oltre 70 milioni di euro, rivolti a due gestori aeroportuali, mediante la realizzazione di investimenti a costo zero, o sotto forma di conguaglio dei diritti aeroportuali.

Passando, ora, ad illustrare l'attività condotta dall'ART nella regolazione dei servizi di trasporto, si segnalano importanti novità legislative introdotte in attuazione degli obiettivi legati al PNRR. Tali novità, in particolare, hanno integrato la legge istitutiva dell'Autorità mediante l'attribuzione, tra le altre, di una specifica competenza nel settore del trasporto ferroviario regionale di passeggeri, in merito alla quale l'Autorità è chiamata a esprimere pareri sull'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico stipulati dalle Regioni, nonché sull'individuazione della dimensione ottimale di lotti per le gare regionali e interregionali.

**La regolazione  
dei servizi di trasporto**

**La riforma attuativa  
del PNRR**

Contestualmente è stata disposta l'estensione della regolazione dell'ART relativa ai contratti di servizio di trasporto locale di passeggeri, su strada e per ferrovia, ampliandone l'ambito di applicazione dai soli contratti affidati ad esito di procedura competitiva a tutte le procedure di affidamento ammesse dall'ordinamento.

Sotto il profilo della liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario, è certamente rilevante la previsione legislativa del citato decreto-legge n. 19/2026, che ha attribuito all'Autorità una specifica competenza nella pro-

**La procedura di affidamento  
dei servizi di trasporto  
ferroviario Intercity**

cedura di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a OSP per la media e lunga percorrenza (MLP), attualmente eserciti dall'*incumbent* Trenitalia.

Il consolidato impianto regolatorio definito dall'ART guiderà il processo di revisione delle direttrici *Intercity*, dall'analisi della domanda alla selezione delle relazioni sulle quali mantenere gli OSP, dalla suddivisione dei servizi in lotti contendibili alla definizione delle modalità di finanziamento più adeguate.

Nel suo complesso, l'avvio della gara per l'affidamento dei servizi *Intercity* relativi al periodo 2028-2042 rappresenta una importante novità nel comparto della media e lunga percorrenza (MLP), trattandosi del primo affidamento competitivo per questa tipologia di servizio a livello nazionale e che costituisce un elemento cardine nel processo di progressiva apertura del mercato, in coerenza con gli orientamenti europei e con il quadro normativo nazionale sugli obblighi di servizio pubblico.

Le Linee guida ART  
per le procedure di  
affidamento in ambito TPL

Tuttavia, questo processo dovrebbe tenere conto della reale attrattività di questo specifico segmento di mercato per i potenziali operatori.

Pertanto, potrebbe, a mio avviso, rendersi necessario un processo graduale di accompagnamento verso una piena liberalizzazione del settore, che contempli una fase transitoria, prevedendo, ad esempio, una preliminare suddivisione in un lotto di dimensioni maggiori e uno di dimensioni più contenute e, quindi, più contendibile.

Sempre nell'ambito degli obiettivi previsti dal PNRR, la Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025 ha introdotto ulteriori misure finalizzate a rafforzare le attività di vigilanza e controllo degli enti affidanti sui servizi pubblici locali, compresi i servizi di trasporto pubblico.

La stessa legge ha previsto una serie di misure finalizzate a promuovere la competitività, *inter alia*, nel settore dei servizi di trasporto pubblico regionale, con l'adozione, da parte dell'ART, di specifiche Linee guida elaborate nel rispetto del regolamento (CE) n. 1370/2007, al fine di coadiuvare le amministrazioni competenti nell'adozione di tutte le misure necessarie per il

miglioramento qualitativo delle procedure di affidamento e per l'incremento della contendibilità.

Tali Linee guida saranno adottate entro la fine dell'anno, successivamente alla consultazione pubblica avviata con la delibera n. 101/2026.

Altro risultato di portata significativa è stato il completamento, con l'adozione della delibera n. 59/2026, del procedimento di revisione della disciplina propedeutica agli affidamenti dei servizi marittimi di trasporto passeggeri. Le nuove misure riguardano, tra l'altro, una più puntuale definizione delle tempistiche relative alla verifica del mercato e un maggior dettaglio dei principi e dei criteri da adottare per la definizione dei lotti di gara.

La nuova disciplina  
per la definizione dei bandi  
delle gare per l'assegnazione  
dei servizi di trasporto  
marittimo di passeggeri

L'Autorità, nell'arco temporale in esame, con l'adozione della delibera n. 91/2026, ha portato a compimento l'attività, avviata nel 2023, per l'individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada. Il procedimento si è rivelato particolarmente complesso, a causa dell'elevato numero di imprese operanti nel settore, circostanza che ha reso difficoltosa la definizione di *benchmark* di riferimento e per la struttura del comparto, prevalentemente composto da piccole e medie imprese che adottano criteri contabili eterogenei e spesso poco dettagliati.

Il procedimento  
per l'individuazione  
dei costi di riferimento

La delibera prevede una fase di prima attuazione delle misure regolatorie e il contestuale avvio di un procedimento per la fase "a regime" che, nel corso del prossimo anno, andrà a definire i modelli di costo.

Con riferimento, infine, al trasporto pubblico non di linea (servizio taxi), si segnala la sentenza del Consiglio di Stato n. 8674 del 7 novembre 2025, con la quale è stata pienamente confermata la legittimità dell'intervento dell'Autorità, svolto nell'ambito dei pareri resi ai Comuni che hanno promosso l'incremento delle licenze, determinando una riduzione dell'indennizzo previsto per i soggetti già titolari di licenze rispetto al valore di mercato e favorendo quindi una più ampia partecipazione ai bandi.

L'attività pareristica  
per il servizio taxi

## I diritti dei passeggeri e degli utenti

Cambiando tema, illustriamo le attività principali svolte nell'ambito della tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti, partendo dalle funzioni di regolazione *ex ante*, che derivano all'Autorità dal mandato istituzionale.

### La regolazione del contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti dei servizi ferroviari e degli abbonati ai servizi ad alta velocità

Dopo aver effettuato una Verifica di impatto della regolazione delle misure concernenti il contenuto minimo dei diritti dei passeggeri in possesso di abbonamenti nei servizi ferroviari ad alta velocità (delibera n. 54/2016) e degli utenti dei servizi di trasporto ferroviario connotati da OSP (delibera n.106/2018), l'Autorità, con delibera n. 42/2026 ha avviato un procedimento di revisione mirato a rafforzare la tutela dei diritti degli utenti e a garantire un'informazione più efficace e una maggiore trasparenza nella gestione dei servizi ferroviari e delle relative infrastrutture. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato al 31 dicembre 2026.

### Le procedure di risoluzione non giurisdizionale delle controversie

Passando alle procedure di risoluzione non giurisdizionale delle controversie (ADR) tra utenti o consumatori e operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto, nei tre anni intercorsi dall'avvio del Servizio conciliazioni, l'Autorità ha gestito circa 56.000 istanze, che hanno comportato il riconoscimento di rimborsi per un valore di oltre 7 milioni di euro.

### L'applicazione dei regolamenti UE per la tutela dei diritti dei passeggeri

È, contestualmente, proseguita l'attività di vigilanza sulla corretta applicazione dei regolamenti europei in materia di diritti dei passeggeri nei servizi di trasporto ferroviario, con autobus, via mare e per vie navigabili interne. Le risultanze dell'attività svolta, come per tutte le altre aree di competenza dell'Autorità, sono integralmente fruibili in modalità *open data*.

Mi preme evidenziare che, per la gestione dei reclami, sono state introdotte, in via sperimentale, metodologie di *data processing* innovative, che utilizzano strumenti di intelligenza artificiale (AI).

Si tratta di un'iniziativa che sarà seguita da altri progetti pilota che applicheranno l'AI in processi interni e nei servizi rivolti a cittadini e imprese, al fine di migliorare l'accessibilità ai servizi informativi e la fruizione del patrimonio conoscitivo dell'Autorità.

Colgo l'occasione per annunciare che, da oggi, gli utenti del sito istituzionale dell'ART potranno utilizzare una nuova versione di *SmartBot*, l'assistente virtuale, potenziata mediante una piattaforma che si basa proprio su tecnologie di intelligenza artificiale generativa, interamente progettata e sviluppata dai nostri *data scientist*.

Come negli anni precedenti, è proseguita l'attività dell'Autorità nei contesti europei e internazionali, anche attraverso la partecipazione a progetti di *technical assistance* e *capacity building* promossi dalle principali organizzazioni internazionali.

L'attività nelle sedi europee e internazionali

In ambito OCSE, la rappresentanza dell'Autorità in seno al *Network of economic regulators* (NER) è stata rafforzata con la designazione del Segretario generale, Alessio Quaranta, quale componente del *Bureau*; in tale sede l'Autorità contribuisce alle riflessioni su temi di particolare attualità e rilievo quali, tra l'altro, la riduzione degli oneri amministrativi sui soggetti regolati, l'impiego dell'intelligenza artificiale nella regolazione economica e il rafforzamento della resilienza dei regolatori in situazioni di crisi sistemiche.

A livello europeo l'Autorità ha partecipato all'insediamento e alle prime determinazioni della rete europea che riunisce gli organismi di regolazione ferroviaria (*European network of rail regulatory bodies*, ENRRB) e ha contribuito all'avanzamento dei negoziati sia sul regolamento cosiddetto "*Omnibus*" che sul regolamento cosiddetto "*Multimodal*", aventi ad oggetto il rafforzamento delle tutele dei diritti dei passeggeri. Infine, è stato avviato l'esame del pacchetto di misure, noto come "pacchetto passeggeri" o "pacchetto *ticketing*", adottato dalla Commissione europea il 13 maggio scorso, finalizzato a definire un quadro regolatorio per il funzionamento delle piattaforme digitali che offrono soluzioni multimodali di bigliettazione *online*, in forza del quale l'Autorità potrà intervenire nella regolazione del mercato digitale dei titoli di viaggio.

**Comunicazione  
e iniziative istituzionali**

Procedo, ora, ad una breve descrizione delle attività connesse alla comunicazione istituzionale, che è proseguita attraverso tutti i canali ufficiali dell'ART.

**Iniziative istituzionali**

Sono state organizzate diverse iniziative, tra le quali desidero segnalare il convegno, organizzato con il patrocinio del Senato della Repubblica, "Dal ricordo all'azione: una rete a supporto delle famiglie delle vittime nei trasporti", promosso insieme al "Comitato 8 ottobre - Per non dimenticare".

**L'Atto di segnalazione  
"Family assistance"**

Colgo l'occasione per ringraziare la Vice Presidente del Senato, Senatrice Licia Ronzulli, per l'entusiasmo con cui ha accolto e supportato questa iniziativa, finalizzata a sensibilizzare istituzioni e *stakeholder* sul tema del "Family assistance". L'evento è stato anche l'occasione per annunciare la presentazione di un Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo, con cui si propone l'introduzione, nell'ordinamento italiano, di una normativa specifica e innovativa, volta all'adozione di un Piano nazionale di assistenza alle vittime e ai loro familiari, che preveda l'attivazione delle tutele necessarie in caso di gravi situazioni di emergenza correlate ad incidenti nel settore dei trasporti.

Altro appuntamento di interesse è stato l'incontro organizzato il 25 marzo scorso presso la Sala della Protomoteca in Campidoglio, dal titolo "Proteggere chi viaggia. Soccorso d'emergenza, responsabilità e diritti", in collaborazione con Squicciarini Rescue e S.I.S. 118, finalizzato alla diffusione della cultura del primo soccorso nel mondo dei trasporti, alla formazione e all'uso dei dispositivi salvavita. All'iniziativa seguirà l'organizzazione di una giornata formativa per gli operatori dei trasporti, promossa dall'Autorità, che si terrà il 15 ottobre prossimo, in Campidoglio. Si tratta di un importante passo verso una mobilità sempre più sicura e orientata alla tutela del diritto di ciascuno a viaggiare in condizioni di piena sicurezza.

Ancora, l'ART ha aderito alla campagna nazionale di comunicazione "[scegli lalternativa.it](https://scegli.lalternativa.it)" del Ministero delle Imprese e del made in Italy (MIMIT), dedicata alla promozione della conoscenza degli strumenti di risoluzione alternativa delle controversie.

Venendo all'organizzazione e al funzionamento dell'Autorità, il Consiglio ha ritenuto di confermare i livelli del versamento contributivo del 2025, mantenendo anche per il 2026 sia l'aliquota contributiva allo 0,045% del fatturato rilevante, dunque significativamente inferiore al massimo previsto dalla legge, sia la soglia di esenzione pari a 7 milioni di euro.

**L'organizzazione  
e il funzionamento  
dell'Autorità**

Infine, un cenno all'organizzazione interna dell'Autorità, che si è dotata di un nuovo assetto organizzativo ed ha avviato un significativo rafforzamento del proprio organico, funzionali a garantire il pieno esercizio dei propri poteri regolatori e di vigilanza.

**L'organizzazione interna  
e il personale**

\* \* \*

Prima dei ringraziamenti finali desidero ora brevemente richiamare il tema cui è dedicata la Parte prima della Relazione. Una riflessione che guarda al futuro e al modo in cui le decisioni regolatorie adottate oggi possono incidere sulle opportunità e sul benessere delle prossime generazioni.

**Conclusioni**

Il tema riguarda la Valutazione di impatto generazionale (VIG), recentemente introdotta nell'ordinamento italiano con la legge 10 novembre 2025, n. 167, quale strumento volto a considerare gli effetti delle decisioni pubbliche sul Paese di domani. L'analisi muove dalla constatazione che le grandi transizioni in corso, ecologica e digitale, stanno trasformando profondamente anche il settore dei trasporti e impongono al regolatore una crescente capacità di guardare oltre gli effetti immediati delle proprie decisioni.

In questa prospettiva, il principio di equità intergenerazionale assume un significato sempre più rilevante.

Regolare oggi il funzionamento dei mercati, l'accessibilità delle infrastrutture e la qualità dei servizi di mobilità significa, infatti, incidere sulle opportunità economiche, sociali e ambientali di cui potranno beneficiare le generazioni future. La mobilità non rappresenta soltanto un servizio essenziale, ma anche uno strumento di inclusione, sviluppo e partecipazione alla vita economica e sociale del Paese.

Queste considerazioni si inseriscono in un più ampio paradigma di sostenibilità delle politiche pubbliche, declinato nelle sue tre dimensioni fondamentali: ambientale, economica e sociale.

L'esperienza maturata dall'Autorità nei diversi settori del trasporto mostra come molte delle misure regolatorie adottate negli ultimi anni siano già orientate, direttamente o indirettamente, a questi obiettivi: dalla promozione della mobilità sostenibile all'attenzione per l'accessibilità alle infrastrutture e alla qualità dei servizi, dalla tutela dei diritti degli utenti alla valorizzazione dell'innovazione tecnologica e digitale.

Concetti quali la *mobility justice*, definita come la capacità di organizzare e regolare i sistemi di trasporto per garantire un accesso alla mobilità sempre più equa, inclusiva e non discriminatoria, o la *transport poverty*, intesa come la difficoltà dei singoli e delle famiglie ad accedere a servizi essenziali (lavoro, scuola, sanità ecc.) a causa di limiti economici, geografici o infrastrutturali legati ai trasporti, devono essere tenuti in considerazione nell'azione regolatoria.

La Valutazione di impatto generazionale rappresenta, quindi, non soltanto un nuovo strumento metodologico, ma un'evoluzione del modo stesso di concepire la regolazione, che consente di rafforzare la capacità del decisore pubblico di misurare gli effetti di lungo periodo delle proprie scelte, rendendo più esplicito il legame tra efficienza, sostenibilità ed equità tra generazioni.

L'ART ha deciso, quindi, di estendere il perimetro di attività della propria disciplina di analisi di impatto della regolazione anche alla VIG, avviando un percorso di sperimentazione di questo strumento, nell'ottica di una maggior tutela delle generazioni future.

Parafrasando il concetto di "Velo di ignoranza temporale" del filosofo John Rawls, credo che le decisioni del regolatore debbano perseguire il benessere della collettività nel suo complesso, transcendendo gli interessi particolari, inclusi quelli della singola generazione, e mantenendo tale orientamento anche in una prospettiva intergenerazionale, su un orizzonte il più ampio possibile.

\* \* \*

Vorrei ora rivolgere i miei sentiti ringraziamenti, anzitutto al Parlamento, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Governo, al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'Economia e delle finanze e al Ministero delle Imprese e del *made in Italy*, per i proficui rapporti di collaborazione istituzionale. **Ringraziamenti**

Il mio ringraziamento va anche al Consiglio di Stato, alla Corte dei conti, al TAR del Piemonte e al TAR del Lazio, all'Avvocatura generale dello Stato e alle altre Autorità indipendenti.

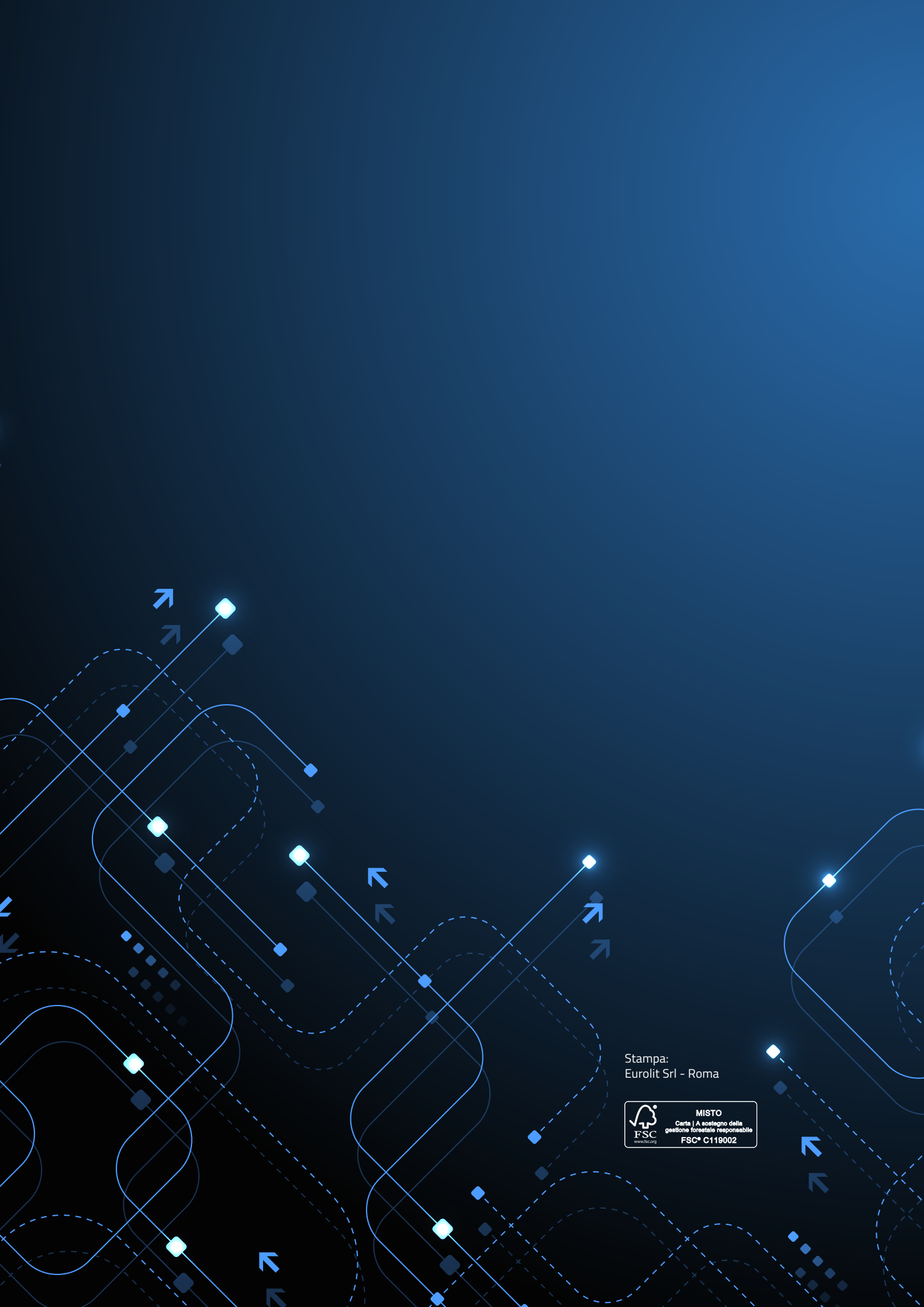
Come sempre, ringrazio la Regione Piemonte, la Città di Torino e il Politecnico di Torino, la Guardia di finanza (in particolare il Nucleo speciale *antitrust*), l'Arma dei carabinieri, Unioncamere e tutti gli Enti e le Istituzioni con i quali intercorrono rapporti di collaborazione.

Ringrazio sinceramente i miei colleghi Consiglieri, la mia Capo di gabinetto, il nuovo Segretario generale, la nuova Vice Segretario generale, la mia Portavoce, il Consigliere giuridico, il Collegio dei revisori, il Nucleo di valutazione, l'*Advisory Board* e i miei più stretti collaboratori.

Come detto prima, abbiamo rafforzato l'organico con numerosi nuovi ingressi. Nel dare il benvenuto ai nuovi assunti, è doveroso porgere un sentito ringraziamento a tutte le donne e a tutti gli uomini che lavorano in Autorità e che ne rappresentano il vero motore, principali artefici dei tanti e importanti risultati conseguiti quest'anno.







Stampa:  
Eurolit Srl - Roma

