

Atto del Governo sottoposto a parere parlamentare, n. 40 - Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2016/2370/UE che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria

Martedì 18 settembre 2018, ore 15:30

Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori,

insieme ai colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci, siamo lieti di rispondere alla convocazione dell’Autorità per essere audita sul recepimento della direttiva 2016/2370/UE che, nell’ambito del c.d. IV pacchetto ferroviario, modifica la direttiva 2012/34/UE, nota con la denominazione di “Recast”.

La direttiva 2016/2370/UE integra il disegno della “Recast” con la finalità di liberalizzare l’accesso al mercato nazionale dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, e, in questo quadro, completa la riforma della *governance* dei gestori dell’infrastruttura.

Con riguardo a tale ultimo aspetto, il legislatore europeo intende assicurare che alcune funzioni del gestore dell’infrastruttura, in particolare le decisioni relative all’assegnazione delle tracce ferroviarie e all’imposizione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura, siano - in quanto *funzioni essenziali* - esercitate in modo imparziale, così da non generare discriminazioni, compromettendo la concorrenza tra operatori.

Si tratta, come è evidente, di una preconditione per il corretto funzionamento del mercato europeo dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri nel quale in numerosi Stati membri, come in Italia, il gestore dell’infrastruttura, seppure costituito come entità giuridica distinta, tuttavia faccia parte di una *holding* che controlla anche imprese ferroviarie di trasporto passeggeri o di merci. Su questo punto, come noto, per le finalità di liberalizzazione

del mercato interno, la proposta originaria della Commissione europea prevedeva la separazione strutturale del gestore dell'infrastruttura.

È proprio questa la prima delle quattro questioni in relazione alle quali riteniamo opportuno suggerire specifiche proposte di modifica dello schema di decreto legislativo.

Al riguardo, la direttiva 2016/2370/UE si prefigge la finalità di evitare che i responsabili delle decisioni inerenti all'esercizio delle *funzioni essenziali* del gestore dell'infrastruttura possano, passando alle dipendenze o collaborando con altre entità giuridiche appartenenti al medesimo gruppo verticalmente integrato, esercitare un'influenza determinante sull'indipendenza e l'imparzialità del gestore stesso. A questo fine, prevede che gli Stati membri provvedano affinché la mobilità dei responsabili delle *funzioni essenziali* - mobilità che deve essere ovviamente consentita - non crei conflitti di interesse (articolo 7 bis, paragrafo 2, lettera c).

La disposizione è recepita nello schema di decreto legislativo in esame che dispone (articolo 7, che sostituisce l'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112) che i responsabili delle *funzioni essenziali* del gestore dell'infrastruttura non possano ricoprire, per ventiquattro mesi da quando cessano dalle proprie originarie funzioni, alcun ruolo all'interno di una impresa ferroviaria operante sulla infrastruttura. Tuttavia, ampliando la portata della direttiva, le norme di recepimento estendono il divieto anche alle imprese che non fanno parte del gruppo verticalmente integrato.

Ebbene, nella prospettiva del regolatore e tenendo conto delle finalità pro-concorrenziali della direttiva, tali conflitti possono assumere rilievo solo allorché i responsabili delle *funzioni essenziali* proprie del gestore dell'infrastruttura passino alle dipendenze o collaborino con un'impresa ferroviaria - che, nel caso italiano, sarebbe anche l'impresa *incumbent* - facente parte del medesimo gruppo verticalmente integrato cui appartiene anche il gestore dell'infrastruttura di provenienza.

In altri termini, l'estensione del vincolo alla mobilità dei responsabili di *funzioni essenziali* anche verso imprese ferroviarie non appartenenti allo stesso gruppo verticalmente integrato rischia di produrre effetti limitativi della concorrenza, contrari a quelli attesi, in

quanto ciò priverebbe le imprese ferroviarie concorrenti dell'operatore dominante della possibilità di acquisire professionalità essenziali molto specialistiche, non comunemente disponibili sul mercato.

L'Autorità, pertanto, suggerisce di modificare l'ambito di applicazione del divieto, stabilendo che esso concerna esclusivamente la mobilità verso imprese ferroviarie dello stesso gruppo verticalmente integrato cui appartiene il gestore dell'infrastruttura.

In secondo luogo, per quanto concerne la trasparenza finanziaria del gestore dell'infrastruttura, la direttiva stabilisce che le entrate del gestore dell'infrastruttura derivanti da attività beneficiarie di fondi pubblici, debbano essere utilizzate dal gestore stesso solo per finanziare la propria attività (inclusa la gestione e il rimborso dei prestiti), e precisa che i dividendi derivanti da tali entrate non possano essere distribuiti a imprese ferroviarie verticalmente integrate nello stesso gruppo al quale appartiene il gestore o alla capogruppo che le controlla entrambe (articolo 7-*quinquies*, paragrafo 1).

In merito, lo schema di decreto legislativo correttamente preclude (articolo 8, nella parte in cui inserisce l'articolo 11-*quater* al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112) che il gestore dell'infrastruttura possa utilizzare gli eventuali utili provenienti dalle attività di gestione della rete che comportano l'uso di fondi pubblici per distribuire dividendi alle imprese appartenenti ad un gruppo verticalmente integrato di cui lo stesso gestore faccia parte, e a quelle che esercitano un controllo contemporaneamente sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura (articolo 11-*quater*, comma 1).

Tuttavia, subito dopo (articolo 11-*quater*, comma 3), introduce una ulteriore disposizione, non necessitata dalla direttiva, sul caso speculare degli utili che possono invece essere distribuiti anche alle imprese facenti parte del gruppo verticalmente integrato.

Tale disposizione contrasta con la direttiva se interpretata nel senso di consentire al gestore della infrastruttura di distribuire alle imprese ferroviarie o alla capogruppo gli utili provenienti da entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo della infrastruttura ferroviaria o addirittura parte di tali entrate (ad esempio, per prestiti interni). Ciò costituirebbe una palese violazione del principio di non discriminazione fra imprese ferroviarie concorrenti.

L'Autorità suggerisce pertanto di espungere interamente tale ultima disposizione (comma 3).

In terzo luogo, la direttiva prevede – come eccezione al principio della liberalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri via ferrovia – che il diritto delle imprese ferroviarie di entrare nel mercato accedendo all'infrastruttura ferroviaria possa essere limitato qualora ne derivi una compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico (ad esempio, un contratto di servizio pubblico regionale o interregionale per il trasporto passeggeri).

A tal fine, la direttiva assegna all'organismo di regolazione il compito di verificare l'effettiva sussistenza delle ragioni di tali limitazioni. Essa prevede inoltre che il regolatore, nello svolgere tale compito, debba rispettare le procedure previste da un apposito regolamento di esecuzione recentemente approvato dal "Comitato sullo spazio ferroviario europeo unico" della Commissione Europea (SERAC).

Lo schema di decreto legislativo stabilisce viceversa (articolo 9, che modifica l'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112) che l'Autorità definisca i criteri suddetti "sentito il Ministero dell'economia e delle finanze".

Alla luce del quadro normativo europeo e nazionale, riteniamo che tale previsione possa creare una sovrapposizione con l'esercizio delle funzioni dell'Autorità di regolazione in coerenza con il regolamento esecutivo sopra citato e che, pertanto, non sarebbe necessario prevedere un parere del Ministero dell'economia e delle finanze.

In quarto luogo, conformemente alle previsioni della direttiva, lo schema di decreto legislativo prevede (articolo 11, che introduce l'articolo 13 *bis* al decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112) l'istituzione di un sistema comune di informazione e di biglietteria integrata. Tuttavia, esso ne limita la portata ai soli servizi di trasporto passeggeri resi in regime di libero mercato escludendo quelli soggetti a contribuzione pubblica, come i servizi regionali o a media-lunga percorrenza.

Tale struttura non appare coerente con le finalità di efficace diffusione del suddetto sistema che, ad avviso dell’Autorità, dovrebbe includere da subito anche i servizi di trasporto passeggeri assoggettati ad obblighi di servizio pubblico, che di fatto costituiscono la maggioranza dei servizi di trasporto passeggeri. Infatti, per garantire la mobilità “end-to-end” degli utenti è necessario integrare tutti i servizi ad essa pertinenti, soprattutto quelli il cui utilizzo è maggiormente diffuso, e avvalendosi delle potenzialità oramai offerte dalle piattaforme tecnologiche.

Tale estensione, peraltro, aggiunge valore commerciale al sistema di biglietteria integrata e ne migliora l’efficienza attraverso una maggiore distribuzione dei costi di implementazione, nonché economie di scopo e di scala in funzione della conseguente riduzione dei costi operativi legati al trattamento delle prenotazioni e all’emissione dei titoli di viaggio. La limitazione, al contrario, priva la misura della sua effettiva portata innovativa e, se imposta, si tradurrebbe in un mero onere a carico dei soli servizi a libero mercato, senza evidenti benefici per la mobilità delle persone.

L’Autorità suggerisce pertanto che, là dove l’Atto del Governo prevede che, per stabilire le modalità di introduzione del sistema integrato, sia acquisito il parere dell’Autorità solo con riferimento ai servizi prestati a libero mercato, tale previsione venga estesa anche con riguardo agli altri servizi.

Consegno alla Commissione le nostre proposte di modifica, e desidero ringraziare, anche a nome dei Colleghi, il Presidente e gli Onorevoli componenti della Commissione per l’attenzione che ci hanno riservato rimanendo, insieme a loro, a disposizione della Commissione per rispondere alle richieste di precisazione e di approfondimento.

Allegati: proposte di revisione testuale

Allegato al documento di audizione del 18 settembre 2018 presso la 8^a Commissione del Senato della Repubblica (Lavori pubblici, comunicazioni)

Proposte di revisione testuale dello schema di decreto legislativo

Schema di decreto legislativo	Proposta ART
<p>Articolo 7</p> <p><i>(Sostituzione dell'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)</i></p> <p>1. L' articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;">«Articolo 11</p> <p style="text-align: center;"><i>(Indipendenza del gestore dell'infrastruttura)</i></p> <p>[OMISSIS]</p> <p>7. I responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non possono ricoprire, per un periodo di ventiquattro mesi da quando cessano nelle proprie funzioni, alcun ruolo, all'interno di imprese ferroviarie operanti sulla relativa infrastruttura.</p> <p>[OMISSIS]»</p>	<p>Articolo 7</p> <p><i>(Sostituzione dell'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)</i></p> <p>1. L' articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;">«Articolo 11</p> <p style="text-align: center;"><i>(Indipendenza del gestore dell'infrastruttura)</i></p> <p>[OMISSIS]</p> <p>7. I responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non possono ricoprire, per un periodo di ventiquattro mesi da quando cessano nelle proprie funzioni, alcun ruolo, all'interno di imprese ferroviarie appartenenti al gruppo verticalmente integrato con il gestore dell'infrastruttura operanti sulla relativa infrastruttura.</p> <p>[OMISSIS]»</p>
<p>Motivazione:</p> <p><i>La direttiva 2016/2370/UE si prefigge la finalità di evitare che i responsabili delle decisioni inerenti all'esercizio delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura possano, passando alle dipendenze o collaborando con altre entità giuridiche appartenenti al</i></p>	

medesimo gruppo verticalmente integrato, esercitare un'influenza determinante sull'indipendenza e l'imparzialità del gestore stesso. A questo fine, prevede che gli Stati membri provvedano affinché la mobilità dei responsabili delle funzioni essenziali - mobilità che deve essere ovviamente consentita - non crei conflitti di interesse (articolo 7 bis, paragrafo 2, lettera c).

La disposizione è recepita nello schema di decreto legislativo in esame che dispone (articolo 7, che sostituisce l'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112) che i responsabili delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura non possano ricoprire, per ventiquattro mesi da quando cessano dalle proprie originarie funzioni, alcun ruolo all'interno di una impresa ferroviaria operante sulla infrastruttura. Tuttavia, ampliando la portata della direttiva, le norme di recepimento estendono il divieto anche alle imprese che non fanno parte del gruppo verticalmente integrato.

Ebbene, nella prospettiva del regolatore e tenendo conto delle finalità pro-concorrenziali della direttiva, tali conflitti possono assumere rilievo solo allorquando i responsabili delle funzioni essenziali proprie del gestore dell'infrastruttura passino alle dipendenze o collaborino con un'impresa ferroviaria - che, nel caso italiano, sarebbe anche l'impresa incumbent - facente parte del medesimo gruppo verticalmente integrato cui appartiene anche il gestore dell'infrastruttura di provenienza.

In altri termini, l'estensione del vincolo alla mobilità dei responsabili di funzioni essenziali anche verso imprese ferroviarie non appartenenti allo stesso gruppo verticalmente integrato rischia di produrre effetti limitativi della concorrenza, contrari a quelli attesi, in quanto ciò priverebbe le imprese ferroviarie concorrenti dell'operatore dominante della possibilità di acquisire professionalità essenziali molto specialistiche, non comunemente disponibili sul mercato.

Schema di decreto legislativo	Proposta ART
<p style="text-align: center;">Articolo 8</p> <p style="text-align: center;"><i>(Inserimento degli articoli 11-bis, 11-ter, 11-quater, 11-quinquies e 11-sexies al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)</i></p> <p>1. Dopo l'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono inseriti i seguenti:</p> <p>[OMISSIS]</p> <p style="text-align: center;">«Articolo 11-quater (Trasparenza finanziaria)</p> <p>1. Il gestore dell'infrastruttura può utilizzare le entrate derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura comportanti fondi pubblici soltanto per finanziare la propria attività, gestione e rimborso dei prestiti compresi. Il gestore dell'infrastruttura può, inoltre, utilizzare gli eventuali utili derivanti da tali entrate per pagare dividendi ai proprietari dell'impresa, che possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.</p> <p>2. Fatto salvo quanto previsto dai commi successivi, sono vietati i trasferimenti</p>	<p style="text-align: center;">Articolo 8</p> <p style="text-align: center;"><i>(Inserimento degli articoli 11-bis, 11-ter, 11-quater, 11-quinquies e 11-sexies al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)</i></p> <p>1. Dopo l'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono inseriti i seguenti:</p> <p>[OMISSIS]</p> <p style="text-align: center;">«Articolo 11-quater (Trasparenza finanziaria)</p> <p>1. Il gestore dell'infrastruttura può utilizzare le entrate derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura comportanti fondi pubblici soltanto per finanziare la propria attività, gestione e rimborso dei prestiti compresi. Il gestore dell'infrastruttura può, inoltre, utilizzare gli eventuali utili derivanti da tali entrate per pagare dividendi ai proprietari dell'impresa, che possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.</p> <p>2. Fatto salvo quanto previsto dai commi successivi, Sono vietati i trasferimenti</p>

<p>finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, e nelle imprese a integrazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e qualsiasi altra entità giuridica dell'impresa integrata, qualora tali trasferimenti possono generare distorsioni della concorrenza sul mercato, anche in seguito ai sussidi incrociati.</p> <p>3. I dividendi del gestore dell'infrastruttura, prodotti da attività che non comportano l'impiego di fondi pubblici o le entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possono essere utilizzati anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.</p> <p>[OMISSIS]»</p>	<p>finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, e nelle imprese a integrazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e qualsiasi altra entità giuridica dell'impresa integrata, qualora tali trasferimenti possono generare distorsioni della concorrenza sul mercato, anche in seguito ai sussidi incrociati.</p> <p>3. I dividendi del gestore dell'infrastruttura, prodotti da attività che non comportano l'impiego di fondi pubblici o le entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possono essere utilizzati anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.</p> <p>[OMISSIS]»</p>
<p>Motivazione:</p> <p><i>La direttiva stabilisce che le entrate del gestore dell'infrastruttura derivanti da attività beneficiarie di fondi pubblici, debbano essere utilizzate dal gestore stesso solo per finanziare la propria attività (inclusa la gestione e il rimborso dei prestiti), e precisa che i dividendi derivanti da tali entrate non possano essere distribuiti a imprese ferroviarie verticalmente integrate nello stesso gruppo al quale appartiene il gestore o alla capogruppo che le controlli entrambe (articolo 7-quinquies, paragrafo 1).</i></p> <p><i>In merito, lo schema di decreto legislativo correttamente preclude (articolo 8, nella parte in cui inserisce l'articolo 11-quater al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112) che il gestore dell'infrastruttura possa utilizzare gli eventuali utili provenienti dalle attività di gestione</i></p>	

della rete che comportano l'uso di fondi pubblici per distribuire dividendi alle imprese appartenenti ad un gruppo verticalmente integrato di cui lo stesso gestore faccia parte, e a quelle che esercitano un controllo contemporaneamente sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura (articolo 11-quater, comma 1).

Tuttavia, subito dopo (articolo 11-quater, comma 3), introduce una ulteriore disposizione, non necessitata dalla direttiva, sul caso speculare degli utili che possono invece essere distribuiti anche alle imprese facenti parte del gruppo verticalmente integrato.

Tale disposizione contrasta con la direttiva se interpretata nel senso di consentire al gestore della infrastruttura di distribuire alle imprese ferroviarie o alla capogruppo gli utili provenienti da entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo della infrastruttura ferroviaria o addirittura parte di tali entrate (ad esempio, per prestiti interni). Ciò costituirebbe una palese violazione del principio di non discriminazione fra imprese ferroviarie concorrenti.

* * *

Si precisa che ai fini del necessario coordinamento testuale e di non limitare il pieno esercizio dei poteri di verifica delle disposizioni in tema di trasparenza finanziaria da parte dell'organismo di regolazione, si evidenzia la necessità che la lettera e) del comma 1 dell'articolo 17 dello schema di decreto legislativo sia modificata come segue:

“e. dopo il comma 13, è inserito il seguente: «13-bis. L'organismo di regolazione verifica l'esecuzione degli accordi di cooperazione di cui all'articolo 11-ter, comma 3, e controlla il rispetto di quanto disposto dall'articolo 11-quater **ai commi 1, 2, 4, 5, 6 e 8.**».”

Schema di decreto legislativo	Proposta ART
<p style="text-align: center;">Articolo 9</p> <p style="text-align: center;"><i>(Modifiche all'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)</i></p> <p>1. All'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:</p> <p>[OMISSIS]</p> <p>d) al comma 6, il primo periodo è sostituito dal seguente: «6. Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso ai sensi del comma 5, l'organismo di regolazione procede ad un'analisi economica oggettiva, basando la propria decisione su criteri prestabiliti, da definirsi sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, e previa richiesta, presentata entro un mese dal ricevimento dell'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri di cui all'articolo 24, comma 2:</p> <p>[OMISSIS]»</p>	<p style="text-align: center;">Articolo 9</p> <p style="text-align: center;"><i>(Modifiche all'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)</i></p> <p>1. All'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:</p> <p>[OMISSIS]</p> <p>d) al comma 6, il primo periodo è sostituito dal seguente: «6. Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso ai sensi del comma 5, l'organismo di regolazione procede ad un'analisi economica oggettiva, basando la propria decisione su criteri prestabiliti, da definirsi sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, e previa richiesta, presentata entro un mese dal ricevimento dell'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri di cui all'articolo 24, comma 2:</p> <p>[OMISSIS]»</p>
<p>Motivazione:</p> <p><i>La direttiva prevede – come eccezione al principio della liberalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri via ferrovia – che il diritto delle imprese ferroviarie di entrare nel mercato accedendo all'infrastruttura ferroviaria possa essere limitato qualora ne derivi una compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico (ad esempio, un contratto di servizio pubblico regionale o interregionale per il trasporto passeggeri).</i></p>	

A tal fine, la direttiva assegna all'organismo di regolazione il compito di verificare l'effettiva sussistenza delle ragioni di tali limitazioni. Essa prevede inoltre che il regolatore, nello svolgere tale compito, debba rispettare le procedure previste da un apposito regolamento di esecuzione recentemente approvato dal "Comitato sullo spazio ferroviario europeo unico" della Commissione Europea (SERAC).

Lo schema di decreto legislativo stabilisce viceversa (articolo 9, che modifica l'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112) che l'Autorità definisca i criteri suddetti "sentito il Ministero dell'economia e delle finanze".

Alla luce del quadro normativo europeo e nazionale, riteniamo che tale previsione possa creare una sovrapposizione con l'esercizio delle funzioni dell'Autorità di regolazione in coerenza con il regolamento esecutivo sopra citato e che, pertanto, non sarebbe necessario prevedere un parere del Ministero dell'economia e delle finanze

Schema di decreto legislativo	Proposta ART
<p style="text-align: center;">Articolo 11</p> <p style="text-align: center;"><i>(Inserimento dell'articolo 13-bis al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)</i></p> <p>1. Dopo l'articolo 13 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è inserito il seguente:</p> <p style="text-align: center;">«Articolo 13-bis</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi)</i></p> <p>1. Al fine di agevolare e assecondare la domanda di servizi integrati da parte dei passeggeri, è introdotto un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata che possa fornire una offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni, con riferimento ai servizi di trasporto passeggeri che si svolgono a condizioni di libero mercato e non soggetti a contribuzione pubblica.</p> <p>2. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le modalità di istituzione del sistema sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di Regolazione dei</p>	<p style="text-align: center;">Articolo 11</p> <p style="text-align: center;"><i>(Inserimento dell'articolo 13-bis al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)</i></p> <p>1. Dopo l'articolo 13 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è inserito il seguente:</p> <p style="text-align: center;">«Articolo 13-bis</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi)</i></p> <p>1. Al fine di agevolare e assecondare la domanda di servizi integrati da parte dei passeggeri, è introdotto un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata che possa fornire una offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni, con riferimento ai servizi di trasporto passeggeri che si svolgono a condizioni di libero mercato e non soggetti a contribuzione pubblica.</p> <p>2. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le modalità di istituzione del sistema con riferimento ai servizi di trasporto passeggeri che si svolgono a condizioni di libero mercato e non soggetti a contribuzione pubblica sono definite con</p>

<p>Trasporti, nel quale sono stabilite anche le modalità di ripartizione dei costi del servizio integrato tra gli operatori. L'organismo di regolazione vigila affinché il sistema non crei distorsioni di mercato e sia gestito con modalità di accesso equo e non discriminatorio, anche con riferimento alla disponibilità dei dati sulla base dei quali il sistema medesimo opera.</p> <p>3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate le modalità per l'estensione del sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata agli altri servizi di trasporto passeggeri diversi da quelli del comma 1.</p> <p>[OMISSIS]»</p>	<p>decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nel quale sono stabilite anche le modalità di ripartizione dei costi del servizio integrato tra gli operatori. L'organismo di regolazione vigila affinché il sistema non crei distorsioni di mercato e sia gestito con modalità di accesso equo e non discriminatorio, anche con riferimento alla disponibilità dei dati sulla base dei quali il sistema medesimo opera.</p> <p>3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sono individuate le modalità per l'estensione del sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata agli altri servizi di trasporto passeggeri diversi da quelli del comma 1 2.</p> <p>[OMISSIS]»</p>
<p>Motivazione:</p> <p><i>Lo schema di decreto legislativo prevede (articolo 11, che introduce l'articolo 13 bis al decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112) l'istituzione di un sistema comune di informazione</i></p>	

e di biglietteria integrata. Tuttavia, esso ne limita la portata ai soli servizi di trasporto passeggeri resi in regime di libero mercato escludendo quelli soggetti a contribuzione pubblica, come i servizi regionali o a media-lunga percorrenza.

Tale struttura non appare coerente con le finalità di efficace diffusione del suddetto sistema che, ad avviso dell’Autorità, dovrebbe includere da subito anche i servizi di trasporto passeggeri assoggettati ad obblighi di servizio pubblico, che di fatto costituiscono la maggioranza dei servizi di trasporto passeggeri. Infatti, per garantire la mobilità “end-to-end” degli utenti è necessario integrare tutti i servizi ad essa pertinenti, soprattutto quelli il cui utilizzo è maggiormente diffuso, e avvalendosi delle potenzialità oramai offerte dalle piattaforme tecnologiche.

Tale estensione, peraltro, aggiunge valore commerciale al sistema di biglietteria integrata e ne migliora l’efficienza attraverso una maggiore distribuzione dei costi di implementazione, nonché economie di scopo e di scala in funzione della conseguente riduzione dei costi operativi legati al trattamento delle prenotazioni e all’emissione dei titoli di viaggio. La limitazione, al contrario, priva la misura della sua effettiva portata innovativa e, se imposta, si tradurrebbe in un mero onere a carico dei soli servizi a libero mercato, senza evidenti benefici per la mobilità delle persone.

L’Autorità suggerisce pertanto che, là dove l’Atto del Governo prevede che, per stabilire le modalità di introduzione del sistema integrato, sia acquisito il parere dell’Autorità solo con riferimento ai servizi prestati a libero mercato, tale previsione venga estesa anche con riguardo agli altri servizi.